

Ναύπλιο: οι επικίνδunami ατραποί της ανάπτυξης

Μαρία Π. Δοντά

Φιλολόγος, Υπεύθυνη Σχολικών Δραστηριοτήτων Δ.Δ.Ε. Αργολίδας
madonda@sch.gr

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διερεύνηση των προβλημάτων σχεδιασμού μιας τοπικής αειφορικής αναπτυξιακής πρότασης είναι μια σύνθετη εργασία. Σε αυτήν την κατεύθυνση η εξέλιξη του αστικού ιστού της πόλης του Ναυπλίου παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Περιλαμβάνει δύο διακριτές ενότητες με σαφή οριοθέτηση: την Παλιά Πόλη και τις Νέες Συνοικίες, οι οποίες αλληλοσυμπληρώνονται στη λειτουργία του σύγχρονου αστικού κέντρου. Η Παλιά Πόλη αποτελείται από διατηρητέα κτίρια του 19^{ου} αιώνα και ιστορικά μνημεία παλαιότερων εποχών. Μαζί με τα κάστρα είναι ο πόλος έλξης πλήθους επισκεπτών στους οποίους στηρίζεται κατά κύριο λόγο η τοπική οικονομία. Η πρόκληση της αναζήτησης δρόμων για μια βιώσιμη πόλη σε συνθήκες Οικονομικής Κρίσης είναι μεγάλη.

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ: Η Αειφορία σε εποχή πολύπλευρης κρίσης – Βιώσιμες Πόλεις

ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ: Ανθρωπογενές Περιβάλλον, Αειφόρος Ανάπτυξη, Βιώσιμη πόλη, Φέρουσα Ικανότητα, Συμπαγής πόλη, Τουρισμός, Ναύπλιο.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο σχεδιασμός της αειφορικής ανάπτυξης μιας σύγχρονης πόλης, σύμφωνα με τους περισσότερους μελετητές, εξαρτάται από πέντε βασικές παραμέτρους: **(α)** Τα ενεργειακά και περιβαλλοντικά οφέλη που θα επιφέρει η τελική εφαρμογή, **(β)** Την κοινωνική αποδοχή των προτάσεων, γιατί ο βολонταρισμός είναι δυνατόν να προκαλέσει αντιδράσεις και να ακυρώσει την όλη προσπάθεια, **(γ)** Τη δυνατότητα υλοποίησης ενός αειφορικού σχεδιασμού σε συνθήκες οικονομικής κρίσης **(δ)** Τη διαρκή προσπάθεια ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής και **(ε)** Την εκτίμηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής, πάνω στα οποία θα στηριχτεί η αειφορική ανάπτυξη.

Αυτές οι γενικές κατευθύνσεις δεν περιλαμβάνουν αναφορές σε άλλα προβλήματα, όπως αποκομιδή σκουπιδιών, ύδρευση, αποχέτευση κ.λπ. Προαπαιτούμενο στο σχεδιασμό μιας βιώσιμης πόλης είναι η επίλυση αυτών των βασικών αστικών λειτουργιών με τρόπους φιλικούς στο περιβάλλον.

Η έννοια της οικολογικής-βιώσιμης πόλης (eco-city) αναφέρεται σε μία περιοχή η οποία έχει σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη, από το αρχικό ακόμα στάδιο δημιουργίας της, την οικολογική της επιβάρυνση προς το περιβάλλον. Η επιλογή του Ναυπλίου ως αντικειμένου έρευνας είναι εξαιρετικά προκλητική. Διαθέτει ως συγκριτικό αναπτυξιακό πλεονέκτημα το ανθρωπογενές περιβάλλον και στην τοπική κοινωνία έχει ωριμάσει η ιδέα της αειφορικής ανάπτυξης. Στην περίπτωση αυτή η πόλη δε σχεδιάζεται εξ αρχής. Ο αστικός ιστός έχει διαμορφωθεί εδώ και τετρακόσια χρόνια. Ο σχεδιασμός θα στηριχτεί στη λύση δεδομένων προβλημάτων, στο σεβασμό του

ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος και στην αξιοποίηση των σύγχρονων δυνατοτήτων της τεχνολογίας.

Πρώτο στάδιο της ανάλυσης δεδομένων θα είναι μια μικρή ιστορική περιήγηση στα προβλήματα ανάπτυξης της πόλης.

«ΤΑ 100 ΧΡΟΝΙΑ ΜΟΝΑΞΙΑΣ»

Η πρωτεύουσα

Αφετηριακό σημείο για μια μελέτη της οικιστικής ανάπτυξης του Ναυπλίου είναι η Καποδιστριακή περίοδος. Όταν ο Κυβερνήτης ήρθε στο Ναύπλιο, βρήκε 36.000 πληθυσμό, που ζούσε επί το πλείστον υπό άθλιες συνθήκες. Η επιδημία πανώλους του 1828 είναι η απόδειξη της κατάστασης που επικρατούσε.

Η έκταση της πόλεως περιοριζόταν στο περιτειχισμένο τμήμα της, δηλαδή στη σημερινή παλιά πόλη. Πολλοί όμως διέμεναν στα κάστρα του Παλαμηδιού και της Ακροναυπλίας. Ο πληθυσμός αυτός προερχόταν κυρίως από πρόσφυγες Κρητικούς, Χιώτες, Μικρασιάτες, Μεσολογγίτες κ.ά. αλλά και Πελοποννήσιους διωγμένους από τον Ιμπραήμ. Επί πλέον, ως πρωτεύουσα και ως το ασφαλέστερο σημείο της Επανάστατημένης Ελλάδας, είχε προσελκύσει μεγάλο αριθμό φιλόδοξων πολιτικών και επίδοξων γραφειοκρατών. Ο Καποδίστριας καθιέρωσε την αρχιτεκτονική μορφή της παλιάς πόλης: επέβαλε το γκρέμισμα των σαραγιών, όρισε με πολεοδομική διάταξη τους αρχιτεκτονικούς ρυθμούς (κλασικό, νεοκλασικό) ώστε να μη θυμίζουν σε τίποτε την Τουρκοκρατία και μερίμνησε για τη δημιουργία ενός προσφυγικού συνοικισμού 3.000 κατοίκων, εκτός των τειχών, της περίφημης Πρόνοιας.

«Έλυσε» το πρόβλημα ιδιοκτησίας της γης. Η αρχική του δίκαιη ιδέα, που προέβλεπε μοίρασμα της καλλιεργήσιμης γης και δημιουργία αγροτικού συνοικισμού στην Πρόνοια, δεν εφαρμόστηκε. Αντί για την «προικοδότηση» με δέκα στρέμματα σε κάθε οικογένεια, η καλλιεργήσιμη γη, στα περίχωρα, μοιράστηκε στους «μεγάλους του Αγώνα». Δε πρόκειται για τσιφλίκια (με εξαίρεση την απόκτηση του Αβδήμπεη από το Σπυρίδωνα Τρικούπη), αλλά για κοντινά στα τείχη χωράφια, που θα μετατρέπονταν σε οικόπεδα. Έτσι, η Πρόνοια έμεινε ένας εργατικός συνοικισμός με σπιτάκια, χτισμένα σε οικόπεδα των 20 και 30 τετραγωνικών μέτρων.

Μέχρι το 1834, η «ανάπτυξη» της πόλης στηριζόταν: α) Στις διοικητικές υπηρεσίες, β) Στα φτηνά εργατικά χέρια και γ) Στο λιμάνι. Μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας στην Αθήνα όλα άλλαξαν. Από το 1835 ως το 1940 το Ναύπλιο περιορίζεται στην παλιά πόλη και την Πρόνοια. Οι «μεγάλοι» του Αγώνα μετακομίζουν στην Αθήνα και πωλούν σταδιακά τις ιδιοκτησίες τους (αστικά ακίνητα και κτήματα).

Η πόλη - Φρούριο

Για 100 χρόνια (από δεκαετία 1830 ως δεκαετία 1930) βιώνει μια απίθανη μοναξιά. Διαφέρει από όλες τις άλλες Πελοποννησιακές πόλεις. Περιορίζεται εντός των τειχών. Αυξάνει καθ' ύψος. Η τριώροφη και τετραώροφη οικοδομή που ήταν μέχρι τότε ανύπαρκτη στις γειτονικές πόλεις (Αργος, Κόρινθο, Τρίπολη), εδώ είναι ο κανόνας. Οι κάτοικοί του δεν έχουν χτήματα και οι περισσότεροι είναι «ξενομερίτες». Περίπου ο μισός πληθυσμός εργάζεται στο Δημόσιο. Στους 6.000 κατοίκους, που σταθεροποιείται ο πληθυσμός μετά το 1840, περιλαμβάνονται το προσωπικό της Νομαρχίας, το προσωπικό και η φρουρά των φυλακών του Παλαμηδιού, το προσωπικό της 4^{ης} Μεραρχίας, του 8^{ου} Συντάγματος, του Οπλοστασίου, του Στρατιωτικού Νοσοκομείου, της Ανωτέρας Διοικήσεως Χωροφυλακής, του Εφετείου,

του Πρωτοδικείου και του Γυμνασίου. Όλη η οικονομία στηρίζεται στην προσφορά υπηρεσιών Δημόσιας Διοίκησης. Το λιμάνι φθίνει με την πάροδο του χρόνου. Βιοτεχνική δραστηριότητα δεν αναπτύσσεται.

Η πόλη υδρεύεται από την πηγή της Άριας (περί τα 3 χλμ. από το κέντρο της). Υπάρχει πλήρες αποχετευτικό δίκτυο, αλλά καταλήγει στο λιμάνι. Ο Βάλτος που ξεκίναγε από την άκρη του λιμανιού και εκτεινόταν κατά μήκος του μυχού του Αργολικού Κόλπου, είχε καταστήσει την ελονοσία ενδημική νόσο.

Το τέλος

Όλα αυτά τα «εκατό χρόνια μοναξιάς» διαμόρφωσαν μια εντελώς ιδιόμορφη πόλη. Τα χαρακτηριστικά της και τα προβλήματά της δεν υπήρχαν πουθενά αλλού στην Ελλάδα. Κατά την επικρατούσα, στην τοπική κοινή γνώμη, αντίληψη για να γίνει, τότε, «βιώσιμο» το Ναύπλιο έπρεπε : α) Να γκρεμιστούν τα περιαστικά τείχη, β) Να επιχωματωθεί η Φόσσα, αύλακας πλάτους 14 μέτρων με θαλασσίνο νερό, μπροστά στα τείχη και γ) Να επιχωματωθεί ο Βάλτος. Αυτό το «πάνδημο» αίτημα οδήγησε σταδιακά (1870-1960) στην καταστροφή ανεκτίμητων στοιχείων του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και ενός πλούσιου σε βιοποικιλότητα υγροβιότοπου.

Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΕΛΝΤΟΡΑΝΤΟ

Η αρχή

Μετά τον πόλεμο το Ναύπλιο αλλάζει πλήρως. Οι περισσότερες υπηρεσίες φεύγουν. Μια βιομηχανική δραστηριότητα, που είχε εμφανιστεί στο μεσοπόλεμο (κονσερβοποιεία, καπναποθήκες, πυρηνελουργεία) αρχίζει σιγά- σιγά να μειώνεται και τελικά εξαφανίζεται. Το λιμάνι εξυπηρετεί εμπορικά πλοία που μεταφέρουν πορτοκάλια μέχρι το 1995. Από τότε οι οδικές συγκοινωνίες αντικαθιστούν τη μεταφορά των εμπορευμάτων με πλοία.

Τα 60 χρόνια που έχουν περάσει από το χτίσιμο των δύο μεγάλων ξενοδοχείων του ΕΟΤ (Ξενία και Αμφιτρύων), τώρα ιδιωτικών, μεταμόρφωσαν πλήρως το Ναύπλιο. Κύρια οικονομική δραστηριότητα γίνεται ο Τουρισμός. Προσελκύει επαγγελματίες και εργαζόμενους από ευρύτερες περιοχές. Οι θέσεις εργασίας, που μειώθηκαν από τη συρρίκνωση των δημόσιων υπηρεσιών και το κλείσιμο των εργοστασίων, όχι μόνο καλύφθηκαν από την τουριστική ανάπτυξη, αλλά δημιουργήθηκαν και πολλές ακόμη. Αυξάνει κατακόρυφα την αξία της γης και αλλάζει πλήρως την πόλη.

Τα προβλήματα

Σήμερα στο ιστορικό κέντρο δεν υπάρχει πλέον καμία άλλη επαγγελματική δραστηριότητα, η οποία να μην έχει σχέση με τον τουρισμό – με εξαίρεση τα δικηγορικά γραφεία κοντά στο δικαστικό μέγαρο. Αντίθετα, συνολικά, η πόλη έχει τριπλασιάσει την έκτασή της σε σχέση με το 1971 και έχει διπλασιάσει το μόνιμο πληθυσμό της.

Η διάταξη των δημοσίων υπηρεσιών σε μια πόλη, καθορίζει και τις χρήσεις της γης. Στο Ναύπλιο οι υπηρεσίες σταδιακά μετεγκαταστάθηκαν και διασκορπίστηκαν σε μεγάλη έκταση, δίνοντας ώθηση στην μεγάλη χρησιμοποίηση μηχανοκίνητων μεταφορικών μέσων. Το ίδιο συνέβη και με το εμπορικό κέντρο. Οι παλιοί εμπορικοί δρόμοι του ιστορικού κέντρου, έχουν μετατραπεί σε τουριστικούς και εξυπηρετούν μόνο τους επισκέπτες. Τα νέα καταστήματα άνοιξαν κατά μήκος των μεγάλων οδικών αρτηριών στις εισόδους της πόλης

Ο μόνιμος πληθυσμός της παλιάς πόλης έχει περιοριστεί σε 500 περίπου κατοίκους, αν και στις επιχειρήσεις, που λειτουργούν σε αυτή την περιοχή, απασχολούνται πάνω από 3.000 εργαζόμενοι. Μεγάλος αριθμός κτιρίων παραμένουν ακατοίκητα και αρκετά είναι σε κακή κατάσταση. Η συντήρησή τους είναι απρόσφορη για τους ιδιοκτήτες τους, λόγω των περιορισμών που έχει θέσει η Αρχαιολογία.

Οι πανσιόν

Στο Ναύπλιο, δεν εφαρμόστηκε κανένα Ευρωπαϊκό πρόγραμμα αναπαλαίωσης κατοικιών. Έτσι οι κάτοικοι αναγκάστηκαν να καταφύγουν στο τέχνασμα των «πανσιόν». Η ΕΕ χρηματοδοτούσε αδρά τη μετατροπή διατηρητέων οικιών σε πανσιόν, αλλά όχι σε κατοικίες. Αποτέλεσμα είναι 50 περίπου διατηρητέα να έχουν μετατραπεί σε μικρές ξενοδοχειακές μονάδες 5 – 10 δωματίων και αρκετά ακόμα να περιμένουν τις σχετικές άδειες

Δεν υπήρξε καμία μελέτη της Φέρουσας Ικανότητας της περιοχής και των επιπτώσεων σε αυτή την οικονομική δραστηριότητα.

***Η Φέρουσα Ικανότητα** υποδοχής μιας περιοχής είναι ο μέγιστος αριθμός επισκεπτών που μπορεί να δεχτεί η περιοχή χωρίς να υπάρξει μη αποδεκτή επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος. Μπορεί να μετρηθεί με διάφορες παραμέτρους:*

- 1. Βιοφυσικές (οικολογικές) – σχετικά με το φυσικό περιβάλλον*
- 2. Κοινωνικό – Πολιτιστικές – σχετικά με τις επιπτώσεις πάνω στον πληθυσμό της περιοχής υποδοχής*
- 3. Φέρουσα Ικανότητα Υποδομών – σχετικά με την εμπειρία των τουριστών*

Η προαστιοποίηση

Η τουριστική ανάπτυξη, η οποία συνέπεσε με την αλματώδη αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων έφερε και ένα δυσάρεστο αποτέλεσμα. Τη χαοτική και άναρχη οικοδόμηση της γειτονικής υπαίθρου. Η φούσκα του real estate βρήκε το αποκορύφωμά της στα περιβόλια των γειτονικών χωριών. Τα κτίσματα αυτά προορίζονταν και για παραθεριστικές κατοικίες, αλλά επί το πλείστον χρησιμοποιούνται ως μόνιμες κατοικίες.

Σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στο Ναύπλιο, σήμερα, η αειφορική αντίληψη προωθεί τον πολεοδομικό σχεδιασμό της ‘**συμπαγούς πόλης**’ (compact city) η οποία εκτός του ότι απαντά στην οικιστική διάχυση (urban sprawl), συμβάλλει και στην ανάπτυξη εναλλακτικών στην προαστιοποίηση καταναλωτικών προτύπων, που δίνουν έμφαση στην ανάπτυξη του δημόσιου κοινόχρηστου χώρου και της περιαστικής φύσης.

Για μια βιώσιμη πόλη, όμως, ένα βασικό ζήτημα που τίθεται είναι η αναζήτηση των πολεοδομικών μοντέλων που της αναλογούν, ειδικότερα ως προς: την κατανομή των λειτουργιών, την πυκνότητα και την ιεράρχηση της δομής της (κέντρο – τοπικά κέντρα - προάστια). Ένας σωστός σχεδιασμός πρέπει να στοχεύει στην εξοικονόμηση ενέργειας από τις μετακινήσεις. Ενεργειακά κέρδη θα προέκυπταν από τη μείωση των μηχανοκίνητων μετακινήσεων, την αύξηση της αποδοτικότητας στην παραγωγή, τη διανομή και την κατανάλωση ενέργειας και την πιο ορθολογική αξιοποίηση ανανεώσιμων και μη φυσικών πηγών.

Όταν μια πόλη, όπως το Ναύπλιο, διαχέεται στα προάστια της, δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από ΜΜΜ, ούτε και από ποδήλατα γιατί οι αποστάσεις είναι μακρινές. Το αυτοκίνητο, και όλα τα δυσάρεστα που το ακολουθούν, γίνεται το κυρίαρχο μέσο.

Η ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΝΑΥΠΛΙΟ

Ο τουρισμός του Σαββατοκύριακου

Για να διερευνήσουμε στρατηγικές τοπικής αιεφόρου ανάπτυξης, θα πρέπει να επισημάνουμε μερικές ιδιαιτερότητες της τουριστικής ανάπτυξης του Ναυπλίου. Στις δεκαετίες 50-70 ήταν πόλος έλξης ξένων τουριστών. Οι διακοπές τους περιλάμβαναν πολυήμερη παραμονή στο Ναύπλιο και επισκέψεις στους γειτονικούς αρχαιολογικούς χώρους (Μυκήνες, Επίδαυρο, Τίρυνθα). Ήταν η εποχή των περιφημων «καμακιών», που αποθανάτιστηκαν τόσο στη λογοτεχνία (Β. Βασιλικός) όσο και στον κινηματογράφο (Σκαλενάκης, Γεωργιάδης κ.ά.).

Από τη δεκαετία του '80 και μετά οι ξένοι τουρίστες είναι περαστικοί από την πόλη. Τα ταξιδιωτικά γραφεία επιλέγουν άλλα μέρη για διαμονή και την περιλαμβάνουν ως ενδιάμεσο σταθμό στο πρόγραμμα περιήγησης στους αρχαιολογικούς χώρους. Την απώλεια αυτή αναπλήρωσε ο «τουρισμός του Σαββατοκύριακου». Αθηναίοι, κυρίως, την προτιμούν για μια σύντομη απόδραση έστω και μιας ημέρας.

Το Ναύπλιο προσφέρει στον επισκέπτη του ένα «ταξίδι στο χρόνο». Του επιτρέπει να πάρει μια γεύση από τη ζωή μιας πόλης του 19^{ου} αιώνα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα του Ναυπλίου, σε σχέση με άλλους τουριστικούς προορισμούς είναι, κατά κύριο λόγο, το ανθρωπογενές περιβάλλον.

Η τύχη των παλιών σπιτιών

Καλή τύχη προστάτευσε το περιβάλλον αυτό. Η οικονομική ανέχεια τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες το γλύτωσε από την επιδημία της αντιπαροχής. Από το 1960 τέθηκαν αυστηροί όροι για την αρχιτεκτονική μορφή και τις οποιεσδήποτε επεμβάσεις στα παλιά σπίτια. Πάνω από 300 κτίρια έχουν κηρυχτεί διατηρητέα.

Μια πολιτική βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης δεν μπορεί παρά να περιλαμβάνει συγκροτημένες δράσεις για τη συντήρηση και ανάπλαση αυτών των κτιρίων. Η οικονομική κρίση απομυθοποίησε την πολιτική των πανσιόν. Οι παραδοσιακοί πελάτες τους έχουν μειώσει τις επισκέψεις. Η φορολογική επιβάρυνση των ιδιοκτητών ακινήτων δημιουργεί αντιδράσεις.

Ακόμα και αν δεν υπήρχε η οικονομική κρίση θα υπήρχε κάμψη. Μια πόλη αποτελούμενη μόνο από πανσιόν, μάλλον απογοητεύει τον επισκέπτη.

Η λύση θα ήταν μια πολιτική που θα επέτρεπε να επιστρέψει η κατοικία στην παλιά πόλη, να ανακτηθούν οι παραδοσιακές λειτουργίες της και να διατηρηθεί η αισθητική της. Μελέτες υπάρχουν, όπως είναι η βασική μελέτη της ομάδας του καθηγητή του ΕΜΠ κ. Ζήβα, στα πλαίσια της ΕΠΑ το 1984, αλλά και μεταγενέστερες. Λείπει η συνέπεια στην εφαρμογή τους και η αναζήτηση χρηματοδότησης.

Για να γίνει αποδεκτή μια τέτοια πολιτική, θα πρέπει να προσφέρει στους πολίτες όλες τις υπηρεσίες που θα τον εξυπηρετούν: συγκοινωνία, προσιτά καταστήματα, «φθηνά» σπίτια, καλό περιβάλλον, χαμηλή εγκληματικότητα, εκπαιδευτικά ιδρύματα, εύκολη πρόσβαση στις υπηρεσίες κ.ά.

Πολλές παρεμβάσεις δεν μπορούν να γίνουν, λόγω του καθεστώτος των διατηρητέων. Μια λύση για να δοθούν αυτές οι δυνατότητες στους κατοίκους της παλιάς πόλης θα μπορούσε να ήταν η σωστή εκμετάλλευση των χώρων του ανατολικού τμήματος του λιμανιού.

Τα κάστρα

Πέραν των κτιρίων της παλιάς πόλης, το ανθρωπογενές περιβάλλον περιλαμβάνει και τα τρία κάστρα Παλαμίδι, Ακροναυπλία, Μπούρτζι. Σε αντίθεση με όλη την υπόλοιπη Ελλάδα δεν χρηματοδοτήθηκαν δράσεις σε αυτά την εποχή που κατέφθαναν εκατομμύρια ευρώ για υποδεέστερα έργα. Η βασική αιτία ήταν ότι έπρεπε να γίνει ισομερής κατανομή κονδυλίων ανά νομό και τα χρήματα που αναλογούσαν στην Αργολίδα, απορροφούνταν από τους – σίγουρα σημαντικότερους - αρχαιολογικούς χώρους Επιδαύρου και Μυκηνών. Ούτε αναστηλώσεις, ούτε εργασίες ανάδειξης έγιναν στα κάστρα του Ναυπλίου από το '80 και μετά.

Στην Ακροναυπλία, η Χούντα πρόλαβε και κατεδάφισε τα κτίρια των φυλακών και το παλιό Στρατιωτικό Νοσοκομείο για να χτιστεί τουριστικό συγκρότημα. Από το 1974, μόνο το 2010 βρέθηκαν κονδύλια για αναστηλωτικές εργασίες οι οποίες είναι τώρα σε εξέλιξη...

Το Παλαμίδι δέχεται περί τις 200.000 επισκέπτες το χρόνο. Συνήθως όμως η ξενάγηση περιορίζεται στη φυλακή του Κολοκοτρώνη και στην απόλαυση της ωραίας θέας. Τίποτα δεν έχει αναδειχθεί για να μας παρουσιάσει πώς ήταν η ζωή στις τάπιες του Παλαμηδιού. Ο καθαρισμός του φρουρίου από τα πρόσθετα Οθωμανικά και Νεοελληνικά κτίσματα, που έγινε τη δεκαετία του '50, ήταν και η τελευταία παρέμβαση. Όλα τα ξύλινα μέρη των φρουρίων ξηλώθηκαν και σήμερα έχουμε απλώς κάποιους πέτρινους γίγαντες, τις τάπιες, ξεχασμένες στην κορυφή του γρανιτένιου λόφου.

Η ένταξη της Ακροναυπλίας και του Παλαμηδιού στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο Natura 2000, αντί της ανακήρυξής τους ως μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς, μικρή προστασία προσφέρει. Το βασικό χαρακτηριστικό των δύο λόφων δεν είναι η σπάνια πανίδα και χλωρίδα, αλλά τα ιστορικά τους μνημεία.

Η χρηματοδότηση της συντήρησης και ανάδειξης των μνημείων του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος είναι βασικός όρος της υλοποίησης της αειφορικής ανάπτυξης.

Το Μπούρτζι είναι μια άλλη περίπτωση στρεβλής εκμετάλλευσης του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Από κατοικία του δήμιου, έγινε το 1930 ξενοδοχείο το οποίο παρέμεινε σε λειτουργία μέχρι το 1970. Από τότε προβληματίζονται πώς θα μπορούσε να αξιοποιηθεί και ποιος φορέας θα το αναλάβει.

ΝΑΥΠΛΙΟ, ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΠΟΛΗ

Όταν μιλάμε για το Ναύπλιο, η οπτική μας περιορίζεται στην παλιά πόλη και στα κάστρα του. Η ζωή στις νέες συνοικίες και τα περίχωρα μας απασχολεί λιγότερο. Σε ένα σχεδιασμό βιώσιμης ανάπτυξης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα προβλήματα όλων των επί μέρους χώρων.

Η έννοια της οικολογικής – βιώσιμης πόλης (eco – city) δίνει απαντήσεις σε μια σειρά προβλημάτων διαβίωσης, όπως:

1) **Η τοπική παραγωγή τροφίμων.** Οι σύγχρονοι πολεοδόμοι θέλουν να ορίζεται επακριβώς η γεωργική έκταση η οποία θα τροφοδοτεί την πόλη. Αυτό στην περίπτωση του Ναυπλίου δεν μπορεί να γίνει. Όλη η γεωργική περιοχή του Καλλικρατικού δήμου Ναυπλιέων κυριαρχείται στα πεδινά από τα εσπεριδοειδή και στα ημιορεινά από την ελαιοκομία. Είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα -κλίμα, έδαφος- που προσδιορίζει αυτή την τάση. Η αξία του παραγόμενου προϊόντος υπερβαίνει την

αξία των απαιτούμενων για τον επισιτισμό τροφίμων. Η εφαρμογή πολιτικών προστασίας της γεωργικής γη και του φυσικού τοπίου είναι επιβεβλημένη.

2) **Η ελαχιστοποίηση της δαπανώμενης ενέργειας** και η παραγωγή αυτής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Αυτό είναι το βασικό ζήτημα για το μελλοντικό πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι ανάγκες του δήμου για ηλεκτρική ενέργεια είναι μεγάλες. Ο φωτισμός των φρουρίων και των ιστορικών κτιρίων είναι δαπανηρός και ενεργοβόρος. Η λειτουργία του αντλιοστασίου, αλλά και του βιολογικού καθαρισμού (μετά από ένα τεράστιο κατασκευαστικό λάθος) απαιτεί μεγάλες ποσότητες ηλεκτρικής ενέργειας. Μια λύση είναι ο Δήμος να προγραμματίσει τη δημιουργία φωτοβολταϊκών πάρκων, σε κτήματα κληροδοτημάτων, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η ενεργειακή αυτονομία του τουλάχιστον για τις περιπτώσεις που αναφέραμε.

Πέρα όμως από την ηλεκτρική ενέργεια θα πρέπει να δούμε και την κατανάλωση υγρών καυσίμων. Η προαστιοποίηση έχει αυξήσει την οδική κυκλοφορία. Ένα σύστημα ποδηλατοδρόμων θα επέτρεπε τον περιορισμό της κατανάλωσης

3) **Η διαχείριση του νερού**, είναι ένα άλλο καίριο ζήτημα. Οι κάτοικοι του Ναυπλίου χρησιμοποιούν εμφιαλωμένο νερό. Αν και ο Δήμος έχει στην ιδιοκτησία του μια πηγή πόσιμου νερού, που επαρκεί για τις ανάγκες της πόλης, το δίκτυο είναι σε άθλια κατάσταση. Οι μεγάλες ποσότητες φθορίου καθιστούν το νερό μη πόσιμο.

4) **Η διαχείριση των αποβλήτων**, η κομποστοποίηση αυτών και η ανακύκλωσή τους είναι ένα άλλο μεγάλο θέμα. Η ύπαρξη χωματερής δίπλα στη μεγαλύτερη πλαζ του Δήμου, την Καραθώνα αποτελεί ντροπή για την πόλη μας.

5) **Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων**. Στο Ναύπλιο δεν παρατηρείται κυκλοφοριακή ρύπανση. Η ατμόσφαιρα επιβαρύνεται τον χειμώνα όταν πνέει βόρειος άνεμος χαμηλής εντάσεως, ή υπάρχει θερμοκρασιακή αναστροφή σε χαμηλό ύψος, οπότε, εγκλωβίζονται πάνω από την πόλη τα νέφη των πυρηνελοουργειών της περιοχής. Αν και τα εργοστάσια αυτά έχουν απομακρυνθεί από τον αστικό ιστό εδώ και τριάντα χρόνια, η μετεγκατάστασή τους σε κοντινή απόσταση δεν έλυσε το πρόβλημα.

6) **Η αξιοποίηση και διάσωση της ιστορικής πολιτιστικής κληρονομιάς**. Στοιχείο βασικό στη διαμόρφωση της τοπικής ταυτότητας. Στην περίπτωση μιας πόλης που θέλει να έλκει τους επισκέπτες η τοπική ταυτότητα αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα. Τα ιστορικά κτίρια δεν μπορούν να αποτελούν μόνο το ντεκόρ ενός τουριστικού παζαριού. Η ανάδειξή τους σε χώρους φιλοξενίας πολιτιστικών και πνευματικών δραστηριοτήτων, αλλά και η χρησιμοποίησή τους για τη λειτουργία δημοσίων υπηρεσιών βελτιώνει τη γενική εικόνα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η αειφορική ανάπτυξη του Ναυπλίου δεν περνάει μέσα από ανοικτές λεωφόρους, αλλά από επικίνδυνες ατραπούς. Η αγοραία αντιμετώπιση του τουρισμού και το απατηλό όνειρο ότι μπορεί η πόλη να γίνει προορισμός μαζικού τουρισμού είναι δυνατόν να ναρκοθετήσει την πορεία προς μια βιώσιμη διεξοδό. Απαιτούνται σοβαρές τομές, αλλαγή νοοτροπίας και νέα ιεράρχηση προτεραιοτήτων.

Η Περιβαλλοντική Εκπαίδευση και η Εκπαίδευση για την Αειφορία μπορεί να διαμορφώσει μια γενιά που θα διαπνέεται με νέες αξίες. Η Οικονομική Κρίση μαζί με όλα τα δεινά που έχει φέρει στον τόπο μας έφερε και ένα μέγιστο καλό, απομυθοποίησε τη στρεβλή αναπτυξιακή πορεία των τελευταίων ετών. Η συγκυρία είναι ευνοϊκή, και η εκπαιδευτική κοινότητα μπορεί να τολμήσει παρεμβάσεις. Πάντα θέλαμε ένα σχολείο ανοικτό στην κοινωνία, τώρα θέλουμε ένα σχολείο κινητήριο μοχλό της αειφορικής ανάπτυξης.

Το Ναύπλιο αποτελεί ιδανικό πεδίο δραστηριότητας. Δεν είναι το μοναδικό στην Ελλάδα. Πόλεις που συνδυάζουν το ιστορικό διατηρητέο κέντρο με τις σύγχρονες συνοικίες υπάρχουν αρκετές. Ένα δίκτυο «Ιστορικό παρελθόν – Αειφορικό μέλλον» που θα ένωνε σχολεία διαφορετικών περιοχών και θα βοηθούσε στην ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών θα ήταν εξαιρετικά χρήσιμο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Καρούζου Σέμνη, *Το Ναύπλιο* (1970), ΜΙΕΤ.
Λαμπρινίδης Μιχαήλ, *Η Ναυπλία* (1899) .
Λιάτα Ευτυχία, *Το Ναύπλιο και η ενδοχώρα του* (1999), Ακαδημία Αθηνών ΚΕΜΝΕ.
Μοδινός Μιχ., *Η βιώσιμη πόλη* (2000), Στοχαστής.
Συλλογικό έργο, *Ναύπλιο, αναγνώριση και ανάλυση του ιστορικού Κέντρου* (1984), ΕΜΠ-Τμήμα Αρχιτεκτόνων.
Συλλογικό έργο, *Το Ναύπλιο στα χρόνια του Καποδίστρια* (1998), Α.Π.Θ. – Πολυτεχνική σχολή- Τμήμα Αρχιτεκτόνων.
Συλλογικό έργο, *Αειφορία, ενέργεια και μεταφορές* (2005), Ελληνική Εταιρία Περιβάλλοντος.