

# ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ

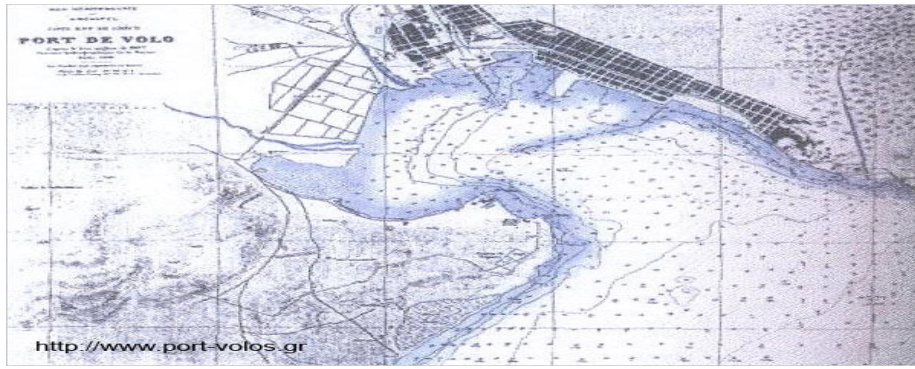
## ΙΣΤΟΡΙΑ

Η πρώτη εμφάνιση οικισμών γύρω από το κάστρο και κοντά στο λιμάνι έγινε στη δεκαετία του 1830. Κατά την απελευθέρωση από τους Τούρκους το 1881, ο Βόλος είχε πληθυσμό περίπου 5.000 κατοίκους. Σήμερα ο πληθυσμός του ανέρχεται σε 120.000 κατοίκους.

Αμέσως μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο Ελληνικό κράτος (1881) ιδρύθηκε η Λιμενική Επιτροπή και το Λιμενικό Ταμείο Βόλου και επιβλήθηκαν ειδικοί λιμενικοί φόροι για τα έργα. Η κατασκευή του λιμανιού εντάσσεται στην τρίτη περίοδο λιμενικών έργων της χώρας (1889-1923) η οποία καλύπτει όλα σχεδόν τα παραλιακά κέντρα της επικράτειας και συνδέεται με την προώθηση των τεχνικών σπουδών στο Πολυτεχνείο.

Ο Βόλος γρήγορα έγινε ένα από τα σημαντικά λιμάνια της εποχής του, με δυνατότητα να προσελκύει μεγάλα πλοία. Συγχρόνως άρχισαν έργα υποδομής με αποτέλεσμα τη σύνδεση του λιμανιού μέσω οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων με την ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένου του Πηλίου, της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της δυτικής Μακεδονίας. Η βιομηχανία αναπτύχθηκε γρήγορα και ο Βόλος αναδείχθηκε σε ένα σημαντικό βιομηχανικό κέντρο όπου εγκαθιδρύθηκαν προξενεία διαφόρων Ευρωπαϊκών χωρών. Αυτή η οικονομική ανάπτυξη προκάλεσε μία ανάλογη δημογραφική ανάπτυξη, καθώς ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά το 1922, όταν χιλιάδες πρόσφυγες μετανάστευσαν στο Βόλο μετά την Μικρασιατική καταστροφή. Αυτό με τη σειρά του έδωσε νέα ώθηση στη τοπική οικονομία. Η οικονομική ανάπτυξη συνοδεύτηκε από έντονη πολιτιστική δραστηριότητα. Ετσι η πόλη τέθηκε σε μια αργή αλλά ανοδική πορεία, παρά τη διεθνή οικονομική κρίση του μεσοπολέμου και τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Το 1888 με μηχανικό Λιμανιού τον Γάλλο Trebouville ξεκίνησε η τοπογράφηση για την κατασκευή νέας αποβάθρας στο βόρειο μέρος του Λιμανιού (βλ. Σχήμα 2.1).



Ο Βόλος εξακολουθούσε μεταπολεμικά να αποτελεί το τρίτο λιμάνι και το τέταρτο αστικό κέντρο της χώρας, όμως το λιμάνι του έχασε μέρος της εμπορικής και επιβατικής κίνησης. Οι συνεχείς καταστροφές των εσοδειών του Πηλίου και η συρρίκνωση της βιομηχανίας τη πόλης, η εκτροπή της επιβατικής κίνησης του λιμανιού προς τις χερσαίες συγκοινωνίες και οι σεισμοί που έπληξαν την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής, μετέβαλλαν την προηγούμενη ισορροπία.

Τα δεδομένα αυτά επέφεραν την εγκατάλειψη του φιλόδοξου σχεδίου Πίππα, του 1949. Το 1952 η τεχνική υπηρεσία του λιμένα συνέταξε μελέτη με σημαντική ανάπτυξη του λιμενικού χώρου δυτικά, το οποίο παρέμεινε στα χαρτιά.

Η σημαντικότερη πρωτοβουλία της Λιμενικής Επιτροπής ήταν η ανάθεση οριστικής οικονομικής και τεχνικής μελέτης, για τη γενική ανάπτυξη του Λιμένα, στο γραφείο Δοξιάδη, τον Ιούνιο του 1965. Η ενέργεια αυτή εντασσόταν στους ευρύτερους κρατικούς χωροταξικούς σχεδιασμούς και συνδεόταν με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαμορφώνονταν για την περιοχή και την πόλη και έμοιαζαν να αναστρέφουν την προηγούμενη κατάσταση στασιμότητας.

## **ΜΕΛΕΤΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ**

Τη μελέτη συνέταξαν το 1966 (βλ. Σχήμα 2.3) τρεις από τους σημαντικότερους πολεοδόμους της εποχής, οι Κωνσταντίνος Δοξιάδης, Αντώνης Τρίτσης και Ανδρέας Συμεών. Στην επεξεργασία του ρυθμιστικού σχεδίου ανάπτυξης του λιμανιού συνεργάστηκε το διεθνούς φήμης γραφείο ειδικών σε λιμενικά έργα Sir William Halcrow & Partners και ειδικότερα ο μηχανικός λιμενικών έργων E. Loewy.

Το μεγάλο εμπορικό λιμάνι διαμορφώθηκε μετά τον προβλήτα του Σιλό, με 4 μεγάλους προβλήτες (πρώτη παραλλαγή) ή τρεις (δεύτερη παραλλαγή), που θα αναπτύσσονταν μέχρι τα άκρα Πευκάκια. Οι νέοι προβλήτες θα εξοπλίζονταν με 7 μεγάλες αποθήκες και θα εξυπηρετούνταν από πυκνό σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, με άνετη σύνδεση με τις μεγάλες οδικές αρτηρίες της περιοχής. Πίσω από την επέκταση του λιμανιού, ανάμεσα στον περιμετρικό δρόμο του λιμανιού και την οδό Βόλου-Αλμυρού, θα συγκεντρώνονταν σε ενιαίο κτιριακό συγκρότημα όλες οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την λιμενική κίνηση. Τα έργα θα κλιμακώνονταν μέσα σε 35 χρόνια (έως το 2000) και το κόστος κατασκευής τους υπολογίστηκε σε 700 εκατομμύρια δρχ.

Η μελέτη άρχισε να εφαρμόζεται σε τμήμα της, αυτό του προβλήτα II, μετά από αναθεώρησή της από τους τοπικούς φορείς. Έως το 1981 είχε αρχίσει η κατασκευή του προβλήτα II καθώς και η σιδηροδρομική σύνδεση από την μεριά της Μπουρμπουλήθρας. Επίσης είχε κατασκευαστεί μόλος μήκους 450 m στα Πευκάκια για εξυπηρέτηση των οχηματαγωγών του πολεμικού ναυτικού.

## **Το εμπόριο και τα είδη.**

Ο Βόλος έκανε όλο το εμπόριο της Θεσσαλίας, εισαγωγικό και εξαγωγικό. Τα κυριότερα είδη εξαγωγής που φορτώνονταν σε καΐκια από το 1840 και δώθε, ήταν καπνά, λάδι, ελιές, πανικά Αλμυρού και Κατηχωρίου μετάξι της Αγιάς, γαϊτάνια Πορταριάς, μαντήλια μεταξωτά, μαλλιά γκέκικα, ταμπάκος και άλλα γεννήματα. Τα κυριότερα λιμάνια απ' όπου γίνονταν οι εισαγωγές ήταν η Κωνσταντινούπολη, η Γένοβα, η Σαλονίκη, το Λιβόρνο κ.λ.π. Έφερναν δε στο Βόλο φέσια, πανικά, κανέλλα, πιπέρι, καλάι, νισαντήρι, καλκάνι, κρεμέζι, βιτριόλι, λουλάκι, ζάχαρη, καφέδες.

Από τη Μασσαλία έρχονταν ρούμια, από Τεργέστη γυαλικά, πλάκες γραψίματος, κοντύλια, σπύρτο (βιτριόλι), σιδερόφκιαρα, ποτηράκια του ρακιού, κρασοπότηρα, τηγάνια, καρφιά, τσιλίκια, πιατικά, μαστραπάδες, χαρτί, από την Σαλονίκη πιάτα, ζάχαρη, χαλβάδες, κουφέτα, αμπάδες, σκούπες και από την Κωνσταντινούπολη πανικά, ατλάζι, ζουνάρια, θυμιάματα, ζαχαρωτά, τριχιές, ράμματα, λιναρόσπορο, σκούπες, τενεκέδες λαμαρίνες.

## **Τουριστική υποδομή**

Τα επιβατηγά και τουριστικά σκάφη, τα επιβατηγά οχηματαγωγά, τα υδροπτέρυγα και τα κρουαζιερόπλοια εξυπηρετούνται κυρίως από τον κεντρικό προβλήτα.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, στο χώρο του λιμανιού λειτουργούν δύο σταθμοί αναχωρήσεων οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής.

Το λιμάνι άρχισε να αποκτά κίνηση με την ανάπτυξη σημαντικού ρεύματος τουριστών που έρχονται να απολαύσουν τις ομορφιές του βουνού Πηλίου, που δεσπόζει στο Βόλο και τις απaráμιλλες ακρογιαλιές του Παγασητικού κόλπου και του Αιγαίου Πελάγους. Επίσης, την τουριστική του κίνηση την οφείλει και στα υπέροχα νησιά με τις μαγευτικές ακρογιαλιές που βρίσκονται σε απόσταση 1-3 ωρών από τον Βόλο. Νησιά όπως η Σκιάθος, η Σκόπελος, η Αλόνησος κι άλλα μικρότερα.

Τέλος, πόλος έλξης τουριστών είναι οι αρχαιολογικοί χώροι και τα αρχαιολογικά ευρήματα της περιοχής από τους Προϊστορικούς,

Κλασσικούς, Βυζαντινούς και Νεώτερους χρόνους που εκτίθενται στα Μουσεία του Βόλου, της Αγκιάλου και του Αλμυρού.

## **ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ** **ΛΙΜΑΝΙΟΥ**

### **ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Μολονότι η ύπαρξη του λιμανιού δίνει ζωή στη Μαγνησία, εντούτοις φόβοι εκφράζονται για την επίπτωση που μπορεί να έχει αυτό στο φυσικό περιβάλλον. Έντονη ανησυχία εκφράζουν οι οικολόγοι κάθε φορά που εξαγγέλλονται έργα αναβάθμισης του λιμανιού, καθώς ίσως κανείς δε μπορεί να πει με βεβαιότητα αν οι μελέτες εκσυγχρονισμού περιλαμβάνουν και μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα ευπρόσβλητη σε τέτοιου είδους παρεμβάσεις θεωρείται η περιοχή της Μπουρμπουλήθρας, ενός σπάνιου υδροβιότοπου μέσα στις εγκαταστάσεις του λιμανιού.

Ήδη στον χώρο αυτό έχουν γίνει παρεμβάσεις προκειμένου να δημιουργηθεί η νέα ιχθυόσκαλα, έργο που απάλλαξε το περιβάλλον του Βόλου από τη δυσσομία και την ακαθαρσία, δημιουργεί, όμως, φόβους για την βιωσιμότητα του υδροβιότοπου.

Ο Ο.Λ.Β., συμεριζόμενος αυτή την ανησυχία, ελέγχει στενά την ιχθυόσκαλα ώστε να τηρείται ο κανονισμός λειτουργίας της και με τη συμβολή της υπηρεσίας καθαριότητας του Δήμου φροντίζει για την καθαριότητα του χώρου.

Πρόσφατα, βρέθηκαν νεκροί ασημόγλαροι στην περιοχή.

Οι ειδικοί του Σταθμού Αγρίων Ζώων και Πουλιών του Νομού Μαγνησίας θεωρούν ως πιθανότερη αιτία του μαζικού θανάτου των πουλιών την κατανάλωση τοξικής ουσίας, προφανώς τροφής σε προχωρημένη σήψη, ίσως πεταμένων ψαριών που με τον καιρό γίνονται τοξικά.

Εκτός, όμως, από την Μπουρμπουλήθρα, ολόκληρο το οικοσύστημα του Παγασητικού Κόλπου κινδυνεύει αν δεν ληφθεί μέριμνα για την

προστασία του. Ήδη με την έναρξη των εργασιών για την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης ο πλωτός γερανός που χρησιμοποιήθηκε έφερε στο φως μαζί με τη λάσπη και αρκετά σκουπίδια.

Το θέαμα αυτό και η δυσωδία που το συνόδευε προβλημάτισε πολλούς για την κατάσταση του βυθού στο χώρο του λιμανιού και αποθάρρυνε όσους συνήθιζαν να ψαρεύουν στην ευρύτερη περιοχή.

Γεγονός είναι ότι η περιοχή απειλείται από τα αστικά λύματα του Βόλου, κίνδυνος που έχει περιοριστεί κατά πολύ με την λειτουργία του συστήματος βιολογικού καθαρισμού.

Αυτή η μονάδα επεξεργασίας ακαθάρτων δημιουργήθηκε με ευθύνη της Δημοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης και Αποχέτευσης Μείζονος περιοχής Βόλου (ΔΕΥΑΜΒ) και από τον Ιούλιο του 1998 έχει συμβάλει στην προστασία του Παγασητικού κόλπου από τα λύματα του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου και της Νέας Ιωνίας και τα απόβλητα των Α' και Β' Βιομηχανικών περιοχών.

Ωστόσο, η οποιαδήποτε βλάβη στο σύστημα αυτό, όπως αυτή που συνέβη στα τέλη του 2003, δημιουργεί σοβαρότατα προβλήματα μόλυνσης τα οποία απαιτούν αρκετό χρόνο για να εξομαλυνθούν.

Επιπλέον, διάφορα υλικά κατεβαίνουν από τους χείμαρρους (Κραυσίδωνα, Ξηριά και Άναυρο) που καταλήγουν στη θαλάσσια περιοχή του λιμανιού όπως επίσης και από τη σήραγγα που είχε δημιουργηθεί για την αποστράγγιση των νερών της Λίμνης Κάρλας.

Κίνδυνοι μόλυνσης ελλοχεύουν και λόγω της κίνησης πλοίων από και προς το λιμάνι καθώς επίσης και σε όλη την έκταση του Παγασητικού κόλπου.



**ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΗΧΑΝ**

**Λιάρου Θεοδώρα**

**Ζαμπάρα Στεφανία**

**Κωσταρά Σπυριδούλα**

**Μίχου Σπυριδούλα**

**Μητσοπούλου Βασιλική**

**Νικοπούλου Βασιλική**