

Η δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό, αποτελεί ένα έργο ζωτικής σημασίας για την περιβαλλοντική αναβάθμιση του λεκανοπεδίου της Αθήνας και για την αναπλήρωση της μεγάλης έλλειψης μητροπολιτικού πρασίνου σε αυτό, αφού είναι γνωστό ότι σήμερα σε κάθε κάτοικο αναλογούν μόλις 2,55 τετραγωνικά πρασίνου, μία από τις μικρότερες αναλογίες. Με την αξιοποίηση του παλιού αεροδρομίου η πρωτεύουσα θα κερδίσει 1,7 τετραγωνικά πρασίνου ανά κάτοικο και θα αντισταθμίσει το 1,23 τετραγωνικά που είχαν «τσιμεντοποιηθεί» για χάρη των Ολυμπιακών Αγώνων.

Αυτό προβλέπει η 1η φάση μελέτης ερευνητικής ομάδας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου που ολοκληρώθηκε και εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΤΕΔΚΝΑ και των όμορων δήμων και παρουσιάστηκε πρόσφατα σε συνέντευξη Τύπου.

Όπως επισημαίνεται, είναι γνωστό ότι με την υπερδόμηση της πόλης, μόνον σε δύο μεγάλους αστικούς χώρους, σε μητροπολιτικό επίπεδο, υπάρχουν τα μεγέθη και οι δυνατότητες συγκρότησης πάρκων για το σύνολο της πρωτεύουσας. Οι χώροι αυτοί είναι το Γουδί και το Ελληνικό. Επίσης, με δεδομένο τον πλήρη αποκλεισμό



ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Έργο «ανάσας» για

του μεγαλύτερου τμήματος της αθηναϊκής και πειραιϊκής ακτής του Σαρωνικού, κατά ένα μήκος το οποίο υπερβαίνει τα 20 χλμ. από το Πέραμα μέχρι τον Άγιο Κοσμά, η απόδοση σε ελεύθερη ανοικτή δημόσια χρήση του θαλασσίου μετώπου μήκους 3 χλμ. του Ελληνικού καθίσταται αναγκαία.

Την περίοδο 2003-2007 προγραμματίστηκε από το ελληνικό Δημόσιο, για το χώρο του πρώην αεροδρομίου, ένα έργο εκτεταμένης αστικής ανάπλασης με τον τίτλο «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού» και η δημιουργία εντός του πάρκου μίας μικρής πόλης με επιφάνειες κτιρίων οι οποίες κυμαίνονταν στις τελικές προτάσεις, το 2007-2008, από τα 1.300.000 τ.μ. έως

τα 1.450.000 τ.μ. Επρόκειτο για ένα ιδιαίτερα δαπανηρό έργο τόσο ως προς το κτιριακό του σκέλος όσο και ως προς το σκέλος των διαμορφώσεων ελεύθερων χώρων και πρασίνου.

Από την παρούσα, όμως, έρευνα προκύπτει ότι το κόστος κατασκευής του πάρκου προϋπολογίστηκε τότε έως και 16 φορές ακριβότερα από τα αντίστοιχα έργα αναπλάσεων πρώην αεροδρομίων ή κατασκευής αντίστοιχων πάρκων στον ευρωπαϊκό χώρο. Προκύπτει ακόμη ότι με εξαίρεση μία συνοπτική αξιολόγηση του έργου για λογαριασμό της ΚΕΔ, η οποία συντάχθηκε αφού είχαν ολοκληρωθεί οι μελέτες το 2008, και μία προκαταρκτική αξιολόγηση από το

Επιμέλεια: **Ν. ΠΕΡΠΕΡΑΣ**

Οι προτάσεις της ερευνητικής ομάδας

Από την έρευνα προέκυψε ότι το Ελληνικό, από την εμπομένη των Ολυμπιακών Αγώνων μέχρι σήμερα, κατατμήθηκε με περιφράξεις σε δεκάδες απροσπέλαστες μικρές και μεγάλες νησίδες.

Τελευταία έκαναν την εμφάνισή τους και αυθαίρετες κατασκευές. Εκτιμάται ότι η κατάσταση αυτή θα επιδεινώνεται προς το μέλλον όσο δεν λαμβάνονται μέτρα για τη δρομολόγηση του έργου του πάρκου.

Προτείνονται τα εξής:

• Η άρση των εσωτερικών περιφράξεων και η άμεση απομάκρυνση αυθαίρετων εκθεσιακών λυόμενων κατασκευών στον προαύλιο χώρο του πρώην ανατολικού αερολιμένα.

Το προγραμματιζόμενο έργο είναι, σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, ένα πολυδάπανο έργο αμφιβολής βιωσιμότητας. Το κόστος κατασκευής των έργων πρασίνου έχει προϋπολογιστεί ιδιαίτερα ψηλά. Η περιβαλλοντική του αξία ανατρέπεται, καθώς παράλληλα με τη δημιουργία του πάρκου δομείται μία μικρή πόλη 1.300.000 - 1.450.000 τ.μ. εμπορικά εκμεταλλεύσιμων επιφανειών. Μέχρι σήμερα δεν φαίνεται να υπήρξαν αξιόπιστα οικονομικά στοιχεία ούτε επιχειρησιακό σχέδιο (business plan) από τα οποία να προκύπτουν με ασφαλή τρόπο, το πραγματικό κόστος, το αναμενόμενο όφελος και εντέλει η απόδοση του έργου.

- Η εγκατάλειψη του ιδιαίτερα δαπανηρού σχεδίου δόμησης νέων πολεοδομικών ενοτήτων και η ακύρωση του προγράμματος πώλησης τμημάτων του χώρου.

Η κατασκευή των νέων οδικών αρτηριών -ως προς το σκέλος του πάρκου- εξυπηρετεί στο βόρειο τμήμα (λεωφόρος Αλίου) τη βαριά εμπορική χρήση εκείνων των ζωνών του χώρου. Ως προς το δυτικό τμήμα (λεωφόρος Ποσειδώνος) η βύθιση της οδικής αρτηρίας εξυπηρετεί την ιδέα της ενοποίησης του πάρκου. Οι βυθι-



το Λεκανοπέδιο Αττικής

ΕΜΠ, δώδεκα χρόνια πριν τον τελικό σχεδιασμό και η οποία δεν ολοκληρώθηκε με βάση στοιχεία υλοποίησης, για το έργο αυτό καθαυτό δεν υπήρξε ούτε επιχειρησιακό σχέδιο (business plan) ούτε μελέτη βιωσιμότητας.

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας 5ετίας ο χώρος του πρώην αεροδρομίου, όπως και ο παράκτιος χώρος, κατατμήθηκε σε δεκάδες τμήματα με θεσμικές εκχωρήσεις και αδικαιολόγητες νέες περιφράξεις μήκους 56 χλμ. Στην ίδια περίοδο, στις περιοχές του πρώην ανατολικού αεροσταθμού και στο παράκτιο μέτωπο, παλαιές και νέες αυθαίρετες κατασκευές καταλαμβάνουν χώρους και επεκτείνονται.

Η ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ προχώρησε στην πλήρη καταγραφή της συνολικής έκτασης των 6.264 στρεμμάτων (θεσμικό καθεστώς, καταμιμήσεις, κτιριακές εγκαταστάσεις, εδάφη). Η καταγραφή αυτή είναι η πρώτη που πραγματοποιείται από το 1996. Αναλύθηκε, επίσης, και αποτιμήθηκε το σύνολο των προτάσεων (αναπλάσεων, δόμησης, οδικών έργων), οι οποίες σχεδιάστηκαν από τη στιγμή της παύσης λειτουργίας του αεροδρομίου. Μελετήθηκαν οι ανάλογες περιπτώσεις αναπλάσεων σε ανενεργά ευρωπαϊκά και αμερικανικά αεροδρόμια όπως και τα στοιχεία των μητροπολιτικών πάρκων των ευρωπαϊκών πρωτευουσών.

σμένες κυκλοφοριακές αρτηρίες, όπως και οι υπέργειοι κόμβοι, σε πολλά σημεία τους είναι ασύμβατες με την ίδια τη μελέτη του πάρκου, η οποία εκπονήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ ή, για να γίνει συμβατή, απαιτεί τεράστια έργα διαμορφώσεων τα οποία ανεβάζουν ακόμη περισσότερο το κόστος του έργου.

• Η ακύρωση των επίσης πολυδάπανων προτεινόμενων οδικών έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ 2009) στα σκέλη των λεωφόρων Ποσειδώνος και Αλίμου (υπογειοποιήσεις, διαπλατύνσεις και ανισόπεδο κόμβοι).

Σήμερα είναι εφικτή η άρση των περιφράξεων, τουλάχιστον στις εκτάσεις οι οποίες ανήκουν στην «Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ» και την «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα ΑΕ». Σε ό,τι αφορά τη δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου, υπάρχει άμεση η δυνατότητα σταδιακής υλοποίησης έργων πρασίνου με βάση το ευρωπαϊκό κόστος διαμορφώσεων πάρκων.

• Η άμεση απόδοση σε δημόσια χρήση πάρκου, του νότιου



τμήματος, έκτασης 1.705 στρεμμάτων.

• Η άρση των περιφράξεων του Ολυμπιακού Πόλου και η άμεση απόδοση του αντίστοιχου βόρειου τμήματος, έκτασης 1.801 στρεμμάτων σε δημόσια χρήση πάρκου και αθλητισμού.
• Η σταδιακή απόδοση των υπολοίπων τμημάτων μετά από τις απαιτούμενες θεσμικές ρυθμίσεις από τους εμπλεκόμε-

Διερεύνηση δυνατότητας άμεσης υλοποίησης πρασίνου με κριτήρια τεχνικών και θεσμικών δεσμεύσεων

νους φορείς (Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κ.ά.).

• Η εξαίρεση από την ανοικτή χρήση των τμημάτων με χρήση μεταφορών (Τραμ, ΕΘΕΛ, ΚΤΕΟ, Αττικό Μετρό) έκτασης 189 στρεμμάτων, με έλεγχο της δόμησης.

Σε ό,τι αφορά το κόστος υλοποίησης το οποίο εκτιμάται ότι μπορεί να κυμανθεί από 50 έως 100 εκατομμύρια ευρώ σε βάθος δεκαετίας και το κόστος συντήρησης το οποίο εκτιμάται ότι μπορεί να κυμανθεί σε ετήσιο κόστος 2.000 ευρώ ανά στρέμμα πρασίνου ή 3.000 ευρώ ανά στρέμμα πρασίνου και ήπιων αστικών λειτουργιών, σημειώνεται ότι αν τα έσοδα από τους χώρους που έχουν ήδη διατεθεί από το 2005 με παραχωρήσεις, είχαν εισπραχθεί και διατεθεί στο πάρκο, σήμερα ένα μεγάλο τμήμα του θα ήταν διαμορφωμένο.

• Η σταδιακή αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού και των εσόδων από τις πα-

ραχωρημένες εγκαταστάσεις με αποκλειστική διάθεσή τους στη δημιουργία, λειτουργία και συντήρηση του πάρκου. Η παράλληλη εκπόνηση επιχειρησιακού σχεδίου και μελέτης βιωσιμότητας με βάση τα νέα δεδομένα και τη σημερινή συγκυρία.

Στην ακτή του Ελληνικού από τα στοιχεία της έρευνας προκύπτει ότι δεν εκκρεμεί προς επίλυση κανένα επιστημονικό ή νομικό ερώτημα. Η νομοθεσία και το πολεοδομικό πλαίσιο είναι πλήρες ως προς το άνοιγμα της ακτής και την απομάκρυνση των αυθαιρέτων ή των ασύμβατων με τη νομοθεσία χρήσεων.

• Η άμεση εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας περί ακτών και περί λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος με παράλληλη ανάκληση διοικητικών αποφάσεων «εξαιρέσεων» οι οποίες έχουν εκδοθεί από το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η ερευνητική ομάδα

Την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ αποτελούν οι: **Νίκος Μπελαβίλας**, Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Επίκ. Καθηγητής ΕΜΠ (επιστημονικός υπεύθυνος), **Φερενίκη Βαταβάλη**, Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Υποψ. Δρ ΕΜΠ, **Μαρία Κаланτζοπούλου**, Πολιτικός Μηχ. Συγκοινωνιολόγος, Υποψ. Δρ ΕΜΠ, **Πασχάλης Σαμαρινής**, Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Υποψ. Δρ ΕΜΠ, **Νάντια Σουρέλη**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΑΠΘ, Υποψ. Δρ Πολεοδομίας UCLA, **Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου**, Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Υποψ. Δρ ΕΜΠ, **Βασιλική Βαλληγνδρά**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, **Θεοδώρα Χατζή-Ροδοπούλου**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, **Πολίνα Πρέντου**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, **Μαρίνα Θεοδώρου**, Φοιτήτρια Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχ. ΕΜΠ. Σύμβουλοι της έρευνας είναι οι: **Φαίδων Γεωργιάδης**, Πολεοδόμος-Χωροτάκτης, **Βάσω Τροβά**, Αρχιτέκτων Μηχ., Αναπλ. Καθηγήτρια Παν/μίου Θεσσαλίας, **Γιάννης Ψυχάρης**, Οικονομολόγος, Αναπλ. Καθηγητής Παντείου Παν/μίου.

Τι λέει το ΥΠΕΚΑ

«Οπως τόνισε κατά την παρουσίαση του Προγράμματος «Αθήνα - Αττική 2014» η υπουργός ΥΠΕΚΑ, **Τίνα Μπιρμπίλη**, «η δημιουργία **Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό** παραμένει ένας μεγάλος στόχος. Αναζητούνται οι καταλληλότεροι τρόποι, τεκμηριωμένοι επιστημονικά, ώστε υπό την παρούσα συγκυρία να καταστεί εφικτό να δημιουργηθεί και να συντηρείται ένας άρτια κατασκευασμένος, ελκυστικός και ασφαλής πρότυπος χώρος πρασίνου για την Αθήνα, με δραστηριότητες αθλητισμού, αναψυχής, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου πρέπει να αποκτήσει ταυτότητα και να προβάλει την πόλη στο διεθνές περιβάλλον, με ενδιαφέρουσες, μοναδικές και βιώσιμες προτάσεις.

Αυτή η μητροπολιτικής κλίμακας παρέμβαση, αποτελεί σύνθετο και υψηλής σημασίας έργο. Η μακρά του ιστορία δηλώνει τη δυσκολία διευθέτησης των θεμάτων που τίθενται και πρέπει να αντιμετωπισθούν, όπως ιδιοκτησιακών, καθαιρέσεων εκατοντάδων κτιρίων, εξεύρεσης νέων χρήσεων για όσα κτίρια θα διατηρηθούν, νέας φυσιογνωμίας του χώρου και μετατροπής του σε μεγάλο πάρκο μητροπολιτικής εμβέλειας.

Το Ελληνικό πρέπει να γίνει μεσογειακός πόλος έλξης και να αποκτήσει τη μέγιστη συνεργία με το θαλάσσιο μέτωπο και τη μαρίνα του Αγίου Κοσμά».

Επίσης, στο ίδιο το «Πρόγραμμα Αθήνα - Αττική 2014» γίνεται λόγος για «προσέλκυση ειδικών δραστηριοτήτων, που θα καταστήσουν το εγχείρημα της ποιοτικής κατασκευής και της συντήρησης του Πάρκου, εφικτό», ενώ ανακοινώνεται ότι μέσα στο 2010 θα γίνει η οριστικοποίηση της συνολικής πρότασης.

Οι δήμαρχοι, μεταξύ άλλων, προτείνουν ο χώρος του πρώην αεροδρομίου και της παραλιακής ζώνης να διατηρηθεί ενιαίος, να ενταχθεί στο μητροπολιτικό πάρκο, να αρθούν ο κατακερματισμός του και το καθεστώς των πολυάριθμων φορέων που εμπλέκονται σήμερα στη διαχείρισή του. Οι τέσσερις δήμαρχοι ζητούν να ξεκινήσει άμεσα η υλοποίηση ενός έργου που «συμπεριλαμβάνεται στις δεσμεύσεις όλων των κυβερνήσεων των τελευταίων 15 ετών», συμπεριλαμβανομένης της σημερινής, και να αρχίσει η σταδιακή αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού, με αποκλειστική διάθεση των εσόδων στη δημιουργία, λειτουργία και συντήρηση του πάρκου. Ακόμα, προτείνουν να φύγουν άμεσα οι εσωτερικές περιφράξεις μήκους 56 χλμ.(!), τα αυθαίρετα κτίσματα, να αποδοθούν σε δημόσια χρήση πάρκου και αθλητισμού (3.506 στρέμματα, δηλαδή το 56% του χώρου), και να προετοιμαστούν σταδιακές φυτεύσεις.

«Γνωρίζουμε ότι στις συνθήκες οικονομικής κρίσης θα ενταθούν οι πιέσεις για μετατροπή

ΔΗΜΑΡΧΟΙ:

Να ξεκινήσει αμέσως το έργο

του Ελληνικού σε ρυμοτομημένα οικοπέδα προς πώληση» τονίζουν στην κοινή τους δήλωση οι τέσσερις δήμαρχοι, καταλήγοντας πως «οι λύσεις που προτείνονται ως πανάκεια κάθε φορά από οικονομικά επιτελεία είναι εντέλει καταστροφικές και κοντόφθαλμες».

Ο **Χρήστος Κορτζίδης**, δήμαρχος Ελληνικού, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου, τόνισε πως οι δήμοι και οι κάτοικοι της περιοχής είναι αποφασισμένοι να υπερασπιστούν μία από τις λίγες δυνατότητες που υπάρχουν στην πρωτεύουσα για μητροπολιτικό χώρο πρασίνου, που λόγω του δικτύου των συγκοινωνιών (μετρό, τραμ, λεωφορεία) είναι προσιτός στους πολίτες του Λεκανοπεδίου.

«Έχουμε αγωνιστεί δεκαετίες για να παραμείνει ενιαίος ο χώρος και να μην τεμαχιστεί» υπογράμμισε ο δήμαρχος Αργυρούπολης **Τάκης Ευσταθιάδης**. «Η διασπορά δεν βοηθά» τόνισε χαρακτηριστικά και ανέφερε ότι, αν περιοριστεί το πάρκο, έχει υπο-

λογιστεί ότι τα έσοδα θα καλύψουν τη δημιουργία 15 πλατειών με επιφάνεια της τάξης των 50 στρεμμάτων. Πρότείνει μάλιστα να καταργηθεί η πρόβλεψη για αντισταθμιστικά οφέλη προς την περιοχή των Μεσογείων που περιλαμβάνεται στο νόμο για το «Ελ. Βενιζέλος».

«Οι δήμοι, με δική τους πρωτοβουλία, έχουν ήδη φυτεύσει 10.000 δέντρα προς την πλευρά της παραλιακής και θα συνεχίσουν τις δενδροφυτεύσεις» τόνισε ο δήμαρχος Αλίμου **Θάνος Ορφανός**, που πρόσθεσε ότι το πάρκο είναι έργο προτεραιότητας για το Λεκανοπέδιο. Προσάνηγγελε ότι προχωρούν οι διαδικασίες για να ακυρωθεί η σύμβαση για τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις στον Αγιο Κοσμά.

Τη συμπαραστάσή τους στις πρωτοβουλίες των δήμων εξέφρασαν οι βουλευτές **Κ. Καρτάλης** (ΠΑΣΟΚ), **Θ. Δρίτσας** και **Μ. Κριτσωτάκης** (ΣΥΡΙΖΑ), ο νομάρχης Αθηνών **Γ. Σγουρός**, ο **Κ. Γρίβας** από τους Οικολόγους Πράσινους κ.ά.

Η θέση του ΤΕΕ

Ο προσανατολισμός του ΤΕΕ έχει ως κύρια κατεύθυνση τη χρήση του χώρου ως «Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου», με αναφορά στη «μεγάλη ευκαιρία για το Λεκανοπέδιο», που αποτελεί αυτός ο χώρος.

Οι θέσεις του ΤΕΕ οι οποίες εκφράστηκαν και το 1998 σε ανάλογη ημερίδα που συνδιοργανώθηκε με την ΤΕΔΚΝΑ και τη Νομαρχία Αθηνών και επαναδιατυπώθηκαν σε άλλη ημερίδα που διοργάνωσε το 2004 είναι:

- Καμία άλλη μεγάλη παρέμβαση στην Αττική χωρίς το **νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο**, σε κατεύθυνση φιλική προς το περιβάλλον και τους κατοίκους της.

- Οι χρήσεις γης να είναι συμβατές με το χαρακτηρισμό του ως Μητροπολιτικού Πάρκου και να μην επιτρέπουν μορφές εμπορικής εκμετάλ-

λευσης που θα αλλοιώσουν το βασικό σκοπό του Πάρκου.

- Να αποκλεισθεί η πώληση γης, η οικοπεδοποίηση και η οικιστική ανάπτυξη για την εξεύρεση πόρων ή την ανακούφιση άλλων περιοχών του Λεκανοπεδίου.

- Οι πόροι για τη διαμόρφωση, λειτουργία και συντήρηση των εγκαταστάσεων θα πρέπει να είναι: κοινοτικοί, μετά από μελέτη για το είδος των έργων που θα ζητήσουμε να ενταχθούν στα κοινοτικά προγράμματα και εθνικοί λόγω της μεγάλης εμβέλειας και σημασίας του Πάρκου για τη ζωή ολόκληρου του Λεκανοπεδίου.

- Φορέας διαχείρισης θα πρέπει να είναι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση του Λεκανοπεδίου μαζί με τους Δήμους της περιοχής και θα πρέπει άμεσα να εκδοθεί το ΠΔ σύστασής του για να ασχοληθεί εγκαίρως με τις απαραίτητες διαδικασίες.



Δίοκλος: Μια ιστορία

ταν για τα πλοία που έρχονταν από την Ανατολή και συνέχιζαν μέσω του Κορινθιακού.

2. Η ταινία περιγράφει αυτήν ακριβώς την πορεία ενός εμπορικού αρχαιοελληνικού πλοίου που ξεφορτώνει κασσίτερο

ρανό, τεχνικές λεπτομέρειες του μουσικού οργάνου ύδραυλις, ανέλκυση του πλοίου στην ξηρά (κοντά στην αρχή του Δίοκλου), φόρτωση του πλοίου πάνω σε θτροχο όχημα (στον ολκό), έλξη του φορτωμένου ολκού πάνω στον πλακοστρωμένο Δίοκλο,

Μια ταινία 22 λεπτών, δημιουργημένη με το σύστημα του animation (εικονοκινητική τεχνική) αναπαριστά με μοναδικό τρόπο το εξαιρετικό μνημείο τεχνικού πολιτισμού της αρχαίας Ελλάδας, το Δίοκλο.

Πρόκειται για ένα έργο - συμβολή στη μελέτη της αρχαίας ελληνικής τεχνολογίας, μια παραγωγή του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας σε συνεργασία με την Εταιρεία Μελέτης Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας.

Δημιουργοί της ταινίας είναι οι Θ.Π. Τάσιος, Ν. Μήκας, Γ. Πολύζος.

Η ταινία έχει λάβει έως τώρα δύο βραβεία:

- Καλύτερης ταινίας αναφερόμενης στην αρχαιότητα στο 5ο Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου στην Κύπρο (Νοέμβριος 2009) και
- Καλύτερης εκπαιδευτικής ταινίας στην 8η Διεθνή Συνάντηση Αρχαιολογικής Ταινίας του Μεσογειακού Χώρου στην Αθήνα (Μάιος 2010).

Το DVD έχει αναπαραχθεί και πωλείται πλέον από το ΤΕΕ (Νίκης 4, Αθήνα) στην τιμή των 12,00 ευρώ (πληροφορίες: τηλ. 210-3291.277).



1. Το αντικείμενο της ταινίας τοποθετείται στην Αρχαία Κόρινθο, κάπου στα μέσα του 4ου π.Χ. αιώνα.

Η πλούσια και φημισμένη Κόρινθος διέθετε δύο λιμένες: έναν στο βορρά (το Λέχαιον, στον Κορινθιακό κόλπο) και έναν στον νότο (τις Κεγχρεές, στο Σαρωνικό κόλπο). Τα πλοία που ξεφορτώναν στο Λέχαιον και συνέχιζαν τον πλουν προς ανατολάς, αντί να κάνουν το γύρο ολόκληρης της Πελοποννήσου, «διαπεραιώνονταν» διά ξηράς πάνω στον ισθμό (στο Δίοκλο), ξανάπεφταν στο Σαρωνικό και έπλεαν στον προορισμό τους. Το αντίστροφο γινό-

και άλλα εμπορεύματα στο Λέχαιον, περνάει διά ξηράς τον Ισθμό της Κορίνθου, πέφτει στο Σαρωνικό, πλέει στο νότιο λιμένα (στις Κεγχρεές) να φορτώσει κορινθιακούς αμφορείς, και συνεχίζει το ταξίδι του για την Κύπρο.

Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης του ταξιδιού, η ταινία διηγείται διάφορες σκηνές, διττού ενδιαφέροντος. Πρώτον, σκηνές της ζωής των ναυτικών: τυχερό παιχνίδι, επίσκεψη στο ναό του Ποσειδώνα, γλέντι στο καπηλείον, καθώς και μια αισθηματική συντυχία. Και δεύτερον, σκηνές τεχνικού ενδιαφέροντος: το σκαρί του πλοίου, εκφόρτωση με γε-



1.500 χρόνων

στάθμευση σε μια αρχαία κρήνη, και, τέλος, την καθέλκυση στο Σαρωνικό (πάντοτε με τη βοήθεια βαρούλκων).

3. Οι τεχνικές αυτές ανήκουν σε αντίστοιχες σπουδαίες Αρχαιοελληνικές Τεχνολογίες:



α) Ναυπηγική: Αρκεί να θυμηθούμε ότι η δύναμη και ο πλούτος των Μυκηναίων οφειλόταν στην «πεντηκόντορο» –ένα εμπορικό και πολεμικό πλοίο, που διέσχιζε τη Μεσόγειο από τον 14ο π.Χ. αιώνα, από τη Σαρδηνία μέχρι τις ακτές του Λιβάνου. Εξάλλου, η κορινθιακή και η αθηναϊκή «τριήρης», εκείνο το ταχύτατο πολεμικό πλοίο της αρχαιότητας, ήταν σύνθεση και κορύφωση πολλών τεχνολογιών της εποχής.

β) Λιμενικά έργα: Ο κατεξοχήν ναυτικός λαός των Ελλήνων είχε αναπτύξει εξαιρετική λιμενική τεχνολογία. Από τους υπερεκατό,



περίπου, ελληνικούς λιμένες της Αρχαιότητας, ο βόρειος λιμένας της Κορίνθου (στο Λέχαιον) είχε την πρωτοτυπία ότι ήταν σκαμμένος στο «εσωτερικό» της ξηράς: Δεν περιελάμβανε εξωτερικούς λιμενοβραχίονες, αλλά τα πλοία ελλιμενίζονταν σε υδάτινες λεκάνες που δημιουργούνταν αρκετά πίσω από την ακτογραμμή.

γ) Ανυψωτικά μηχανήματα: Η

χρήση γερανών σε μεγάλα οικοδομικά έργα της αρχαιότητας τεκμαίρεται από ιστορικές μαρτυρίες, απεικονίσεις και υλικά ευρήματα. Ο «ιστός» (η μπούμα), οι επίτονοι που τον κρατούσαν μέσω πολυσπαστων, και το βαρούλκο, έδιναν τη δυνατότητα ανύψωσης βάρους μέχρι και ενός τόνου, με ταχύτητα, περίπου, ενός εκατοστού του μέτρου ανά δευτερόλεπτο.

δ) Η Ύδραυλις (το πρώτο «εκκλησιαστικό όργανο»), η οποία αξιοποιούσε την εμβολοφόρο αντλία του Κτησιβίου για να παράγει ήχους μέσα σε μια σειρά από χάλκινους σωλήνες, είναι ένα υστερότερο τεχνικό επίτευγμα των Ελλήνων (3ος αι. π.χ.), αλλά παρουσιάζεται εδώ «πιοητική αδεία».

ε) Τα Βαρούλκα μεγάλης διαμέτρου, κινούμενα με την ώθηση εργατών σε ακτινωτούς προβόλους, ήταν ένα πολύ παλιό όργανο. Εδώ, συνδυαζόμενο με τροχαλίες, ήταν το κύριο μέσο για την ανέλκυση και την καθέλκυση των πλοίων.

στ) Ο Διόλκος (μήκους 6,5 χιλιομέτρων, περίπου) ήταν μια στεριανή οδός διαπεραίωσης των πλοίων, παράλληλα, περίπου, προς το σημερινό πορθμό της Κορίνθου. Ήταν επιμελώς στρωμένος με μεγάλες πέτρινες πλάκες, έφερε, δε, αυλακώσεις για την καθοδήγηση της κίνησης του «ολκού», ενός οκτάτροχου κυλιόμενου φορείου, πάνω στο οποίο φορτωνόταν το πλοίο ξαρματωμένο.

ζ) Οι Κρήνες ήσαν σημαντικά υδραυλικά έργα στην Αρχαία Ελλάδα: Περιελάμβαναν ένα μεγάλο, συνήθως υδρομαστευτικό έργο (ή συνιστούσαν το τέρμα υπογείου σωληνωτού Ύδραγωγείου), ενώ ως ανωδομή παρουσιάζονταν ως καλλιμάρμαρα κτίρια – κέντρα κοινωνικής δραστηριότητας,

4. Ο Διόλκος, ο οποίος για 1.500 χρόνια διαπεραίωσε απάνω του χιλιάδες πολεμικά και εμπορικά πλοία, θεωρείται σπουδαίο εθνικό μνημείο. Αυτή, δε, η ταινία ελπίζεται ότι θα γίνει αφορμή για την επιτάχυνση των έργων στερέωσης, συντήρησης και προβολής των λίγων τμημάτων του Διόλκου που έχουν διασωθεί μέχρι σήμερα. Και διότι τέτοια μνημεία της αρχαίας ελληνικής τεχνολογίας συνιστούν καίριους μάρτυρες του ελληνικού πολιτισμού.

Θ.Π. Τάσιος

