

«Η διώρυγα είναι η μάνα μας». Για μια ανθρωπολογία των υποδομών. Το παράδειγμα της Διώρυγας της Κορίνθου.

Μαρία Γ. Κοκολάκη 

Περίληψη

Η διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί ένα εμβληματικό τεχνικό έργο που ενσωματώνει πολλαπλές διαστάσεις: τεχνολογική, ιστορική, πολιτισμική, αισθητική, οικονομική, κοινωνική και πολιτική. Αν και το όραμα για τη δημιουργία της υπήρχε από την αρχαιότητα, η υλοποιήθηκε στην πρώιμη βιομηχανική εποχή, αντανakλώντας αιώνες φιλοδοξίας και μετασχηματισμού. Η εντυπωσιακή φυσική της μορφή και η συμβολική της σημασία την καθιστούν υπερροατή, όμως η περιορισμένη χρήση και τα προβλήματα λειτουργίας αναδεικνύουν την επισφάλεια των μεγάλων υποδομών. Η διώρυγα δεν είναι μόνο τεχνικό επίτευγμα, αλλά μετατρέπεται σε πεδίο κοινωνικών, πολιτισμικών και συμβολικών διεργασιών καθώς προσεγγίζεται ως κοινωνιοτεχνικό σύνολο, όπου η υποδομή μετατρέπεται σε ενεργή γνώση και επιτέλεση, για τις τοπικές κοινότητες στο ανατολικό στόμιο της (Ισθμία-Καλαμάκι και Κυράς Βρύση), ως χώρος συνάντησης όπου συμπυκνώνονται η συλλογική μνήμη και φαντασία, η τοπική και εθνική ταυτότητα αλλά και οι πολιτισμικές ροές, οι κοινωνικές σχέσεις και οι πολιτικές. Μέσω της εθνογραφικής μεθοδολογίας, η διώρυγα και οι γύρω κοινότητες αντιμετωπίζεται ως ενιαίο σύνολο, αναδεικνύοντας όχι μόνο τις ιστορικές συνθήκες και τις πολιτικές που διαμόρφωσαν το έργο αλλά και τις πολλαπλές της διαστάσεις και τις προεκτάσεις της στον σύγχρονο κόσμο.

Λέξεις κλειδιά: διώρυγα της Κορίνθου, ισθμός, υποδομή, (α)ορατότητα, υπερροατότητα, ποιητική, πολυσημία.



“The canal is our mother.” Towards an anthropology of infrastructure. The example of the Corinth Canal.

Maria G. Kokolaki 

Abstract

The Corinth Canal is an emblematic technical project that integrates multiple dimensions: technological, historical, cultural, aesthetic, economic, social and political. Although the vision for its creation has existed since ancient times, it was realized in the early industrial era, reflecting centuries of ambition and transformation. Its impressive physical form and symbolic significance make it hypervisible, but its limited use and operational problems highlight the precariousness of big infrastructures. The canal is not only a technical achievement, but is transformed into a field of social, cultural and symbolic processes as it is approached as a socio-technical whole, where the infrastructure is transformed into active knowledge and performance, for the local communities at its eastern side (Isthmia-Kalamaki and Kyras Vrysi), as a meeting place where collective memory and imagination, local and national identity and cultural flows are condensed, social relations and policies. Through ethnographic methodology, the canal and the surrounding communities are treated as a whole, highlighting not only the historical conditions and policies that shaped the project but also its multiple dimensions and ramifications in the modern world.

Keywords: Corinth Canal, isthmus, infrastructure, (in)visibility, hypervisibility, poetics, polysemy.

Εισαγωγή

Η διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί ένα εντυπωσιακό τεχνικό έργο που συνδυάζει τη μηχανική-τεχνολογική με την ιστορική, περιβαλλοντική, κοινωνικο-οικονομική, πολιτική και πολιτισμική διάσταση. Υπήρξε ένα διαχρονικό όραμα από την αρχαιότητα, ωστόσο πραγματοποιήθηκε στη βιομηχανική εποχή, αντικατοπτρίζοντας αιώνες τεχνολογικής φιλοδοξίας, πολιτικών οραματισμών, δράσης και οικονομικο-κοινωνικού μετασχηματισμού.

Η φυσική της μορφή –στενή, απότομη και εντυπωσιακή– σε συνδυασμό με τη συμβολική της διάσταση και την πολιτική και πολιτισμική της φόρτιση την καθιστά υπερορατή (βλ. Larkin, 2013), ωστόσο τα πολλά προβλήματα στην κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση και η περιορισμένη αναλογικά χρήση της, αποκαλύπτουν την επισφάλεια και τις απρόοπτες καταστάσεις που απειλούν ακόμη και τα πιο μνημειώδη έργα υποδομής.

Επιπλέον, το τοπικό πλαίσιο των οικισμών, Ισθμίας-Καλαμακίου και Κυράς Βρύσης στο ανατολικό της στόμιο, μας καλεί να εξετάσουμε όχι μόνο τη λειτουργία της διώρυγας αλλά και το συμβολικό της βάρος: πώς αρθρώνει την τοπική (αλλά και την εθνική) ταυτότητα/λόγο, πώς συγκεντρώνονται γύρω της ροές πολιτισμού και ανθρώπων και πώς μεσολαβεί μεταξύ των ονείρων του παρελθόντος και της πραγματικότητας του παρόντος.

Στο παραπάνω πλαίσιο, η διώρυγα της Κορίνθου δεν είναι απλώς ένας άθλος μηχανικής – είναι μια υλική συν-άρθρωση της φαντασίας, της ιδεολογίας και της κοινωνικής ζωής, ένα κοινωνιοτεχνικό σύνολο (βλ. Harvey & Knox, 2015), ένας χώρος δυναμικός όπου η υποδομή, υπερβαίνοντας την αφήγηση, μετατρέπεται σε επιτέλεση και ενεργή γνώση.

Η παρούσα εργασία αποτελεί μέρος μιας έρευνας που εξετάζει τη διώρυγα και τις κοινότητες που αναπτύχθηκαν γύρω της ως ένα όλο, ακολουθώντας εθνογραφική μεθοδολογία έρευνας, ώστε να αναδειχθεί η σημασία του έργου όχι μόνο ως υλική κατασκευή, αλλά και ως πεδίο συνάντησης και σύμφυσης ετερόκλητων φαινομενικά στοιχείων, κοινωνικών σχέσεων, πολιτικών διαπραγματεύσεων και ιστορικής μνήμης. Μέσα από την ανθρωπολογική ματιά, η διώρυγα προσεγγίζεται ως χώρος συνάντησης ανθρώπων, τεχνολογιών και συλλογικού φαντασιακού, αποκαλύπτοντας τις πολλαπλές της διαστάσεις και τις προεκτάσεις της στον σύγχρονο κόσμο.

Στο κείμενο που ακολουθεί εξετάζεται η αφορμή και η μεθοδολογική προσέγγιση της έρευνας, ενώ στη συνέχεια προσεγγίζεται ο τόπος στην ιστορική του διάσταση, ώστε να αναδειχθούν οι συνθήκες που οδήγησαν στην περάτωση του έργου της διώρυγας. Παράλληλα, δίνεται η οπτική γωνία της πρόσληψης του έργου από τις τοπικές κοινωνίες (emic διάσταση) και γίνεται προσπάθεια να αναδειχθεί ο λόγος των πληροφορητών.

1α. Αφετηρία της έρευνας και το ζήτημα της μεθοδολογίας

Η Διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί ένα εμβληματικό τεχνικό έργο διαχωρισμού και ταυτόχρονα διασύνδεσης, λειτουργώντας ως γεωγραφικός, οικονομικός και πολιτισμικός κόμβος. Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται σε τρεις οικισμούς, το Καλαμάκι, την Ισθμία και την Κυράς Βρύση, των οποίων η πορεία έχει στενή σχέση με τη διώρυγα της Κορίνθου. Βρίσκονται στις δύο πλευρές της ανατολικής εισόδου στο κανάλι και ενώνονται-χωρίζονται μεταξύ τους με τη λεγόμενη «χαμηλή» γέφυρα. Σήμερα υπάγονται διοικητικά στον καλλικρατικό Δήμο Λουτρακίου - Περαιχώρας - Αγίων Θεοδώρων.

Η γνωριμία μου με την περιοχή ξεκίνησε το 2014, μετά από παραίνεση της φίλης και συναδέλφου στο Γυμνάσιο των Αγίων Θεοδώρων, Κατερίνας Στάμου-Παντούδη, της οποίας η μητέρα είχε καταγωγή από εκεί. Στα χρόνια που ακολούθησαν επισκέφτηκα πολλές φορές την περιοχή και είχα πολλές συναντήσεις και συζητήσεις με κατοίκους των τριών οικισμών. Η Κατερίνα στάθηκε πολύτιμη βοηθός τόσο με τις τεχνικές της γνώσεις όσο και με τη γνώση του τόπου και συχνά ερχόταν μαζί μου όχι ως απλή πληροφοριοδότη αλλά ως ενεργή συμμετέχουσα στην έρευνα, στο πλαίσιο μιας συνεργατικής εθνογραφίας αξιοποιώντας τα παρα-εθνογραφικά ενδιαφέροντα των πληροφορητών/ριών (Holmes & Marcus, 2008; Rappaport, 2008). Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω την κ. Μαριάννα Πετροπούλου, τον κ. Δημήτρη Ξύπα και τον κ. Αντώνη Ηλία για την ουσιαστική τους συμβολή στο πόνημα αυτό. Το 2016 παρουσίασα μέρος της μέχρι τότε έρευνας στο Διεθνές Συνέδριο *Purposeful Agency and Governance: A Bridgeable Gap* που διεξήχθη στο Πανεπιστήμιο του Κεντ.

Η μελέτη βασίζεται σε επιτόπια έρευνα, με παρατήρηση και ημιδομημένες συνεντεύξεις και αφηγήσεις που συλλέχθηκαν σε βάθος χρόνου, ενώ συμπληρώθηκε με βιβλιογραφική έρευνα και αξιοποίηση πλούσιου φωτογραφικού υλικού από προσωπικά αρχεία. Η ερευνητική προσέγγιση υιοθετεί τον σχεδιασμό μιας πολυτοπικής εθνογραφίας και της δια-τοπικότητας (Marcus, 1998; Hannerz, 2003), ώστε να ανταποκρίνεται στη βαθύτερη κατανόηση των πολύπλοκων και πολυεπίπεδων κοινωνικών, οικονομικών και πολιτισμικών σχέσεων που διαμορφώνονται γύρω από τη διώρυγα ως φυσική, ιστορική και πολιτισμική οντότητα.

1β. Το θεωρητικό πλαίσιο: ανθρωπολογία των υποδομών

Η παρούσα εργασία εντάσσεται στο πλαίσιο της *ανθρωπολογίας των υποδομών* και έχει τη θεωρητική της αφετηρία στον Brian Larkin για την υπόσχεση των υποδομών, την ποιητική και την (α)ορατότητά τους. Στόχος είναι να αναδειχθεί η πολυπλοκότητα της σχέσης μεταξύ χώρου, τεχνολογίας υποδομών και κοινωνίας, και να φωτιστούν οι διαφορετικές μορφές τοπικής εμπλοκής και νοηματοδότησης της διώρυγας ως κοινωνικό γεγονός, ως πεδίο διαπραγμάτευσης, και ως αντικείμενο φαντασιακής επένδυσης.

Η ανθρωπολογική οπτική επιτρέπει την ανάδειξη της *emic* αντίληψης, των υποκειμένων, εξετάζοντας τις τοπικές αφηγήσεις, την παρατήρηση καθημερινών πρακτικών σε σχέση με τη

νοηματοδότηση του χώρου-διώρυγας, την καταγραφή των συμβολικών χρήσεων του χώρου, και των διαφορετικών τρόπων κατοίκησης.

Κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η έννοια της υποδομής έχει κυριαρχήσει στις επιστημονικές αναζητήσεις, έχοντας αναδειχθεί σε κεντρικό αναλυτικό εργαλείο στις κοινωνικές επιστήμες, από την ανθρωπολογία και τις σπουδές τεχνολογίας (STS) έως την αστική γεωγραφία και τις διεθνείς σχέσεις. Κρίσεις, όπως η πρόσφατη πανδημία, η ενεργειακή και περιβαλλοντική κρίση, η κρίση στις εφοδιαστικές αλυσίδες και οι πόλεμοι, ανέδειξαν την εξάρτηση της καθημερινής ζωής από δίκτυα και πρότυπα υποδομών που συχνά παραμένουν αόρατα (Anand et al., 2018) αλλά και τις πολιτικές, τις αξίες ή ακόμη και τις ανισότητες που συνδέονται με αυτά.

Παράλληλα, παρατηρείται μια «εκρηκτική» αύξηση ερευνών και προγραμματικών κειμένων γύρω από τις υποδομές—μια άνηση που είναι γόνιμη αλλά και δυνητικά πληθωριστική, καθώς ο όρος διευρύνεται και τείνει να καλύψει «τα πάντα» όπως παρατηρεί η Buier (2023). Έτσι η ανθρωπολογία μελετά τους δρόμους, τους σιδηροδρόμους και ευρύτερα τα δίκτυα συγκοινωνίας (Clarke, 2020; Dalakoglou, 2012; Harvey & Knox, 2015), τις τεχνολογίες που σχετίζονται με το νερό, όπως αντλίες, φράγματα και διώρυγες (Anand, 2011; 2017; Carse 2012), ακόμη και την ίδια τη φύση, καθώς τα όρια μεταξύ φύσης και τεχνολογίας μέσω της ανθρώπινης παρέμβασης και των υποδομών καθίστανται ολοένα και περισσότερο δυσδιάκριτα (Carse 2012, σ. 540).

Η έννοια της υποδομής δεν είναι κάτι νέο στην ανθρωπολογία: από την μαρξιστική υλική διάσταση της σχέσης μεταξύ βάσης-δομής και εποικοδομήματος-υπερδομής, στη δομιστική διάκριση μεταξύ της βαθείας-υποκείμενης δομής και της επιφάνειας, και από τη δομολειτουργιστική αντίληψη των υποδομών ως απαραίτητων μέσων για την ικανοποίηση των αναγκών της κοινωνίας στη μεταδομιστική κριτική.

Ωστόσο, το εντεινόμενο ενδιαφέρον των τελευταίων δεκαετιών —η λεγόμενη “στροφή στις υποδομές” (*infrastructural turn*)— στη διεθνή ανθρωπολογική βιβλιογραφία (Appel et al., 2018) ξεδιπλώνει την πολυδιάστατη φύση τους πέρα από την προφανή υλικοτεχνική τους διάσταση και τις αντιμετωπίζει ως σύνθετα υλικοκοινωνικά και πολιτισμικά συστήματα τονίζοντας τις πολιτικές, οικονομικο-κοινωνικές, πολιτισμικές, συμβολικές και αισθητικές διαστάσεις τους.

Ως όρος η «υποδομή» (*infrastructure*) έχει τις ρίζες του στη γαλλική μηχανική των σιδηροδρόμων του 19ου αιώνα (βλ. Rankin, 2009; Carse, 2017; Soto, 2023):

Η υποδομή ήταν αρχικά ένας οργανωτικός και λογιστικός όρος που χρησιμοποιήθηκε για να διακρίνει τις κατασκευαστικές εργασίες που κυριολεκτικά διεξάγονταν κάτω από μη στρωμένες γραμμές (οδοστρώματα) ή προϋπήρχαν οργανωτικά από αυτές (έρευνες, σχέδια, γέφυρες, σήραγγες, αναχώματα) από την υπερδομή δρόμων, σιδηροδρομικών σταθμών και εργαστηρίων που βρισκόταν πάνω ή κατασκευάστηκαν ακολουθώντας τις γραμμές (Carse, 2017, σ. 29).

Ο Soto (2023) τονίζει ότι η «υποδομή» δεν ξεκίνησε ως τεχνικός όρος, αλλά ως νομική μεταφορά που περιέγραφε τη διάκριση μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων στις σιδηροδρομικές

κατασκευές. Κατά τη διάρκεια των δύο παγκοσμίων πολέμων, οι υποδομές επανανοηματοδοτήθηκαν και επεκτάθηκαν σε στρατιωτικά πλαίσια, περιγράφοντας σταθερές εγκαταστάσεις απαραίτητες για επιχειρήσεις όπως τα στρατόπεδα, οι γέφυρες και τα αεροδρόμια (Carse, 2017; Soto, 2023).

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι υποδομές έγιναν ακρογωνιαίος λίθος της οικονομικής ανοικοδόμησης, ειδικά με το Σχέδιο Μάρσαλ (Soto, 2023). Μια κρίσιμη σημασιολογική μετάβαση συνέβη προς τα τέλη της δεκαετίας του 1950, όταν ο όρος «υποδομή» υιοθετήθηκε ως άμεσο συνώνυμο της έννοιας του «κοινωνικού κεφαλαίου» (*social overhead capital*) και συνδέθηκε με τη διεθνή χρηματοδότηση για την ανάπτυξη, ενώ τη δεκαετία του 1960 επικράτησε ο όρος «υποδομή» αντί του κοινωνικού κεφαλαίου, με όρους αναπτυξιακούς συμπεριλαμβάνοντας μεγάλα επενδυτικά προγράμματα σε έργα κοινής ωφέλειας συστήματα ενέργειας και δίκτυα μεταφορών και επικοινωνιών (Rankin, 2009; Soto, 2023).

Κατά τα τέλη του 20ού και στις αρχές του 21ου αιώνα, ο όρος επεκτάθηκε από τα υλικά στοιχεία σε μεικτά συστήματα, όπως τα ψηφιακά δίκτυα με υλικές και άυλες προεκτάσεις σε τυπικές και άτυπες πτυχές της κοινωνικής ζωής (πληροφοριακά και κοινωνικά δίκτυα), ενώ με τον όρο «κρίσιμες υποδομές» γίνεται αναφορά σε πόρους απαραίτητους για την εθνική ασφάλεια και την οικονομική σταθερότητα. Ο όρος καλύπτει πλέον υλικές, θεσμικές αλλά και προσωπικές διαστάσεις, με προεκτάσεις στη στήριξη των σύγχρονων οικονομιών, κοινωνιών αλλά και πολιτικών συστημάτων. Βλέπουμε επίσης τη διαδρομή από το τοπικό στο παγκόσμιο, τη μετατόπιση από τις σταθερές και ακίνητες κατασκευές σε δυναμικά συστήματα όπως τα πληροφοριακά δίκτυα, από το φυσικό και υλικό στο άυλο.

Στην ανθρωπολογία των υποδομών, η οποία εξετάζει πώς τα τεχνικά έργα ενσωματώνονται στην κοινωνική και πολιτισμική ζωή, υιοθετείται συχνότερα ο ορισμός του Larkin (2013, σ. 328), που εστιάζει σε μια δυναμική αντίληψη του ρόλου τους ως «δομημένα δίκτυα που διευκολύνουν τη ροή αγαθών, ανθρώπων ή ιδεών και επιτρέπουν την ανταλλαγή τους στον χώρο» ή ως «ύλη που επιτρέπει την κυκλοφορία άλλης ύλης».

Επιπλέον, οι υποδομές δεν είναι απλώς ουδέτερα τεχνικά μέσα, αλλά φέρουν πολιτισμικά νοήματα και συμβολικά φορτία επηρεάζοντας τις κοινωνικές σχέσεις. Ως απτές υλικότητες οι υποδομές καθορίζουν τη μορφολογία των δικτύων, διέπουν τη ροή τους, τη χρονικότητα αλλά και την ευαλωτότητά τους και την αποτυχία τους (Larkin, 2013) ενώ ως κοινωνιο-τεχνικά συστήματα συναρθρώνουν ανθρώπινους και μη-ανθρώπινους πόρους. Οι υποδομές είναι ταυτόχρονα ορατές/παρούσες και αόρατες, λειτουργώντας στο παρασκήνιο, ρυθμίζοντας την «καθημερινότητα». Από την οπτική της τεχνοπολιτικής, δεν μεταφέρουν απλώς υλικά ή δεδομένα, αλλά ενσωματώνουν ή/και διαμορφώνουν πολιτικές αξίες, μορφές εξουσίας, διακυβέρνησης και κοινωνικής οργάνωσης, ένταξης ή αποκλεισμού ενώ και η μελέτη τους αναδεικνύει πώς η εξουσία λειτουργεί μέσα από «τεχνικά δίκτυα» και υποδομές (Larkin, 2013). Η συμβολική τους διάσταση διαρθρώνεται σε πολλαπλά επίπεδα,

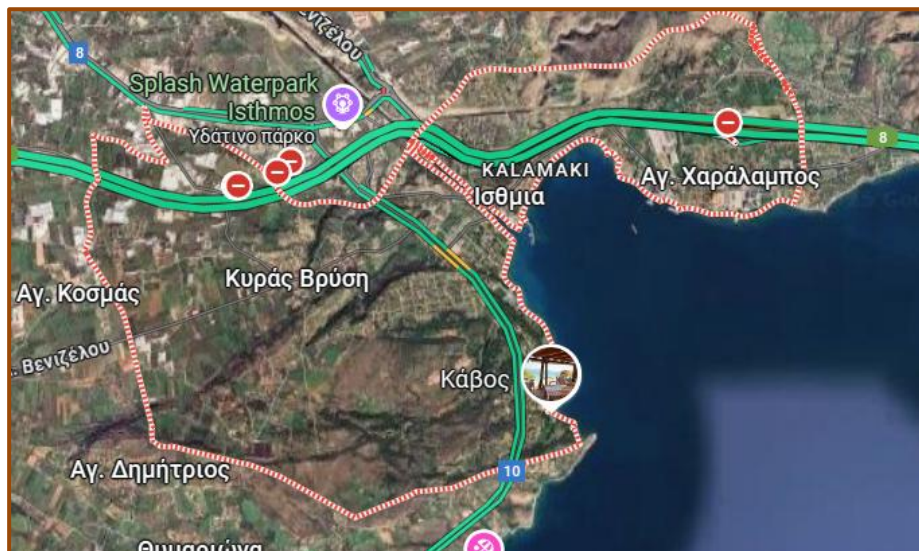
αποκαλύπτοντας πολυσημία: ως πεδία νοήματος και ταυτότητας, ως φορείς συλλογικών φαντασιακών και ως σύμβολα εξουσίας και πολιτικής νομιμοποίησης.

Στο παραπάνω πλαίσιο, σε σχέση με τη διώρυγα της Κορίνθου και τις τοπικές κοινότητες Καλαμάκι-Ισθμιά και Κυράς Βρύση, θα προσπαθήσω να εξετάσω τα παρακάτω ερωτήματα: Πώς παρουσιάστηκε η διώρυγα στον δημόσιο λόγο αλλά και στην τοπική κοινότητα από τον 19ο αιώνα και ποιες προσδοκίες ενσάρκωσε; Ποια ήταν η σημασία της και πώς οι συνεχείς προκλήσεις στη λειτουργία της οδήγησαν σε αλλαγή της σημασίας της; Πώς αντιμετωπίζεται σήμερα από τους κατοίκους της περιοχής; Πώς η μορφή και η παρουσία της διώρυγας (το τοπίο, η μηχανική της) συμβάλλουν στη διατήρηση της υπόσχεσης;

2. Η περιοχή του Ισθμού στον χρόνο και τον τόπο: το φαντασιακό

2.1 Η περιοχή της Ισθμίας

Η ιστορία της ευρύτερης περιοχής του Ισθμού είναι εξαιρετικά πλούσια, με κατοίκηση από τα προϊστορικά χρόνια. Στην παρούσα εργασία, θα επικεντρωθούμε σε τρεις οικισμούς, στην ανατολική πλευρά της διώρυγας, στην έξοδο του Σαρωνικού, το Καλαμάκι, την Ισθμία (ή τα Ίσθμια) και την Κυρά(ς) Βρύση, οι οποίες έχουν συνδέσει την πορεία τους με τη διάνοιξη του Ισθμού.



Εικ. 1: Google maps – δημοτικό διαμέρισμα Ισθμίων (Κυράς Βρύση, Ίσθμια-Καλαμάκι)

Με την περιοχή του Σχοινούντα-Καλαμακίου και της ευρύτερης κοινότητας της Ισθμίας σχετίζεται ο πολύ γνωστός μύθος που αφορά στη μεταμόρφωση του Μελικέρτη και της Ινούς από ανθρώπινα όντα σε θεότητες της θάλασσας. Ο Πausanias στα *Αττικά* (44,8) αφηγείται την ιστορία της Ινούς η οποία καταδιωγμένη από τον σύζυγό της Αθάμαντα, βασιλιά του Ορχομενού έπεσε στη θάλασσα, έχοντας αγκαλιά το μικρό παιδί τους, τον Μελικέρτη. Ένα δελφίνι μετέφερε στην πλάτη του

το νεκρό παιδί στον Σχοινούντα¹ κοντά στον ναό του Ποσειδώνα. Εκεί, το βρήκε ο Σίσυφος, βασιλιάς της Κορίνθου και αδελφός του Αθάμαντα, το μετέφερε στην Κόρινθο και καθιέρωσε προς τιμήν του τα Ίσθμια, ως επιτάφιους αγώνες.

Κατ' άλλους ο Ποσειδώνας και ο Ήλιος καθιέρωσαν τους αγώνες εις μνήμην του Μελικέρτη και της Ινούς (βλ. Δήμιτσας, 1883). Σύμφωνα με τον Οβίδιο², μετά από παράκληση της Αφροδίτης, ο Ποσειδώνας μεταμόρφωσε την Ινώ και τον Μελικέρτη σε θεότητες της θάλασσας, ως Λευκοθέα και Παλαίμονα. Ο Μελικέρτης, μάλιστα, ως Παλαίμονας, συνδέθηκε με την τοπική λατρεία του Ποσειδώνα και λατρεύτηκε στον ναό του στην Ισθμία. Ο Πλούταρχος στον βίο του Θησέα (25.4) αποδίδει τη σύνδεση της λατρείας του Ποσειδώνα με τα Ίσθμια (ισθμικούς αγώνες) στον Θησέα. Ίσθμια διεξάγονταν προς τιμήν του Ποσειδώνα κάθε δύο χρόνια, την άνοιξη.

Όπως επισημαίνει ο Pettegrew (2016, σ. 51), η ανάδειξη της Ισθμίας ως μνημειακού πανελλήνιου ιερού τόπου εξελίχθηκε σταδιακά μεταξύ του 7ου και του 3ου αιώνα π.Χ. ενώ συνεχίστηκε και κατά τους ελληνιστικούς και ρωμαϊκούς χρόνους, ενώ πιθανότατα σταμάτησαν την περίοδο του Θεοδοσίου Α'. Συγκεκριμένα, ο ναός του Ποσειδώνα στην περιοχή της Ισθμίας (ανάμεσα στην Ισθμία και Κυράς Βρύση) κατασκευάστηκε στο πρώτο μισό του 7ου αιώνα π.Χ., ενώ ξαναχτίστηκε δύο φορές μετά από πυρκαγιά, μια στις αρχές του 5ου αιώνα και μία μετά το 390 π.Χ. και αποτέλεσε πολύ σημαντικό – πανελλήνιο– κέντρο λατρείας του θεού της θάλασσας κατά την αρχαιότητα. Τον 6ο αιώνα π.Χ. κατασκευάστηκε δίπλα του ένα στάδιο, το οποίο στα τέλη του 4ου αιώνα π.Χ. μεταφέρθηκε στα ΝΑ του ναού σε μια φυσική κοιλάτητα. Το θέατρο, όπου διεξάγονταν μουσικοί αγώνες, χτίστηκε ΒΑ του ναού τον 5ο αιώνα π.Χ., ενώ το Παλαιμόνιο, ναός αφιερωμένος στον Μελικέρτη-Παλαίμονα, προστέθηκε στους ρωμαϊκούς χρόνους, πιθανότατα την εποχή του Αδριανού. Επιπλέον κατά τους βρίσκονται τα ρωμαϊκά λουτρά του 2ου αι. κτισμένα πάνω σε προϋπάρχον κτίσμα-δεξαμενή (Pettegrew, 2016).

Ένας σημαντικός σταθμός στην πορεία της περιοχής ήταν στις αρχές του 5ου αι. η κατασκευή ενός τεράστιου διατειχίσματος που ένωνε τον Κορινθιακό με τον Σαρωνικό κόλπο (γνωστό στην περιοχή ως Εξαμίλιο ή Ιουστινιάνειο τείχος) και συνδεόταν και με την κλασική και ελληνιστική οχύρωση από τον Θεοδόσιο Β'. Το οχυρωματικό αυτό εμβληματικό έργο –το οποίο ανακατασκευάστηκε από τον Ιουστινιανό Α' λόγω καταστροφών από τους σεισμούς και δέχθηκε πολλές ενισχύσεις, επισκευές και αναδιαμορφώσεις κατά τη μακρά πορεία του (βλ. Αθανασούλης & Μανωλέσσου, 2013; Pettegrew, 2016)– αποσκοπούσε στην προστασία της Πελοποννήσου υπογραμμίζοντας τη διαρκή στρατηγική-στρατιωτική σημασία αυτής της στενής λωρίδας γης. Πολλά από τα κτίσματα της περιοχής έδωσαν πρώτη ύλη για την κατασκευή του.

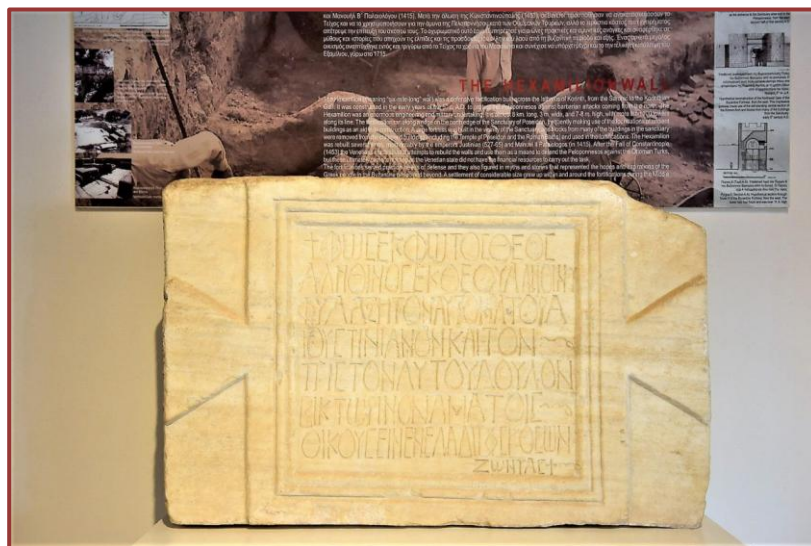
1 Η λέξη σημαίνει τόπος με σχοίνους. Η περιοχή ονομάστηκε έτσι λόγω της ύπαρξης σχοίνων (βούρλων) ή καλάμων, εξ ου και το μεταγενέστερο όνομα Καλαμάκι (βλ. και Μοσχοβάκης, 1882).

² Μεταμορφώσεις, βιβλ.4

Αυτό το έργο σηματοδότησε μια σημαντική αλλαγή στη χρήση και το νόημα της περιοχής των Ισθμίων, καθώς οι ιεροί και δημόσιοι χώροι επαναπροσδιορίστηκαν και υπήρξε σταδιακή μετατόπιση από τον θρησκευτικό-λατρευτικό-τελετουργικό χαρακτήρα της (όπως οι Ισθμιακοί Αγώνες και η χρήση του Ρωμαϊκού Λουτρού) σε στρατιωτικούς και αμυντικούς σκοπούς (Kardulias, 1995; Pettegrew, 2016). Η επανάχρηση των υλικών από αρχαίους ναούς, επαναπροσδιόρισε το τοπίο, ενσωματώνοντας παλαιότερες μνημειακές δομές και αναδεικνύοντας τον διαρκή επαναπροσδιορισμό της αξίας, της συμβολικής σημασίας και της λειτουργίας της περιοχής: από πανελλήνιο θρησκευτικό κέντρο σε οχυρή τοποθεσία στρατιωτικής-αμυντικής αξίας (βλ. Kardulias, 1995; Pettegrew, 2016):

Ο Ισθμός έδωσε στην κλασική πόλη μια ισχυρή πύλη και ένα σταυροδρόμι (Θουκυδίδης), στην ελληνιστική πόλη ένα στρατηγικό εμπόδιο (Πολύβιος), στην αποικία του Καίσαρα ένα θαλάσσιο εμπορικό κόμβο (Στράβων), στην πρώιμη ρωμαϊκή πόλη ένα κέντρο πολιτισμού (Αίλιος Αριστείδης) και στην ύστερη ρωμαϊκή πόλη ένα τοπίο υπό αμφισβήτηση. Σε κάθε περίπτωση, κάτι από την παλαιότερη αντίληψη παρέμεινε για τις επόμενες γενιές λογίων συγγραφέων να εξετάσουν, να συλλογιστούν, να αγνοήσουν ή να συζητήσουν έως ότου ευρείες αλλαγές τον τέταρτο και πέμπτο αιώνα άλλαξαν εντελώς το αφήγημα. (Pettegrew, 2016, σ. 240).

Οι συστηματικές αρχαιολογικές ανασκαφές στην περιοχή των Ισθμίων ξεκίνησαν τη δεκαετία του 1930 και εντατικοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1950, ενώ ακόμη και σήμερα σημαντικά ευρήματα συνεχώς αποκαλύπτουν πτυχές μιας πλούσιας ιστορίας με πολύτιμες πληροφορίες για την εξέλιξη και την ιστορική διάρκεια της περιοχής. Μάλιστα, οι ανασκαφές αποκάλυψαν ένα αρκετά μεγάλο τμήμα της αρχαίας Διόλκου, γεγονός που έδωσε απαντήσεις σε ερωτήματα που αφορούσαν τη διαδρομή και την τεχνολογία που χρησιμοποιούσε.



Εικ. 2. Αρχαιολογικό Μουσείο Ισθμίας. Επιγραφή-προσευχή (551-565) για την προστασία του Αυτοκράτορα Ιουστινιανού και του αξιωματούχου Βικτορίνου υπεύθυνου για το Τείχος (<https://www.archaiologia.gr>)

Υπ' αυτό το πρίσμα το Αρχαιολογικό Μουσείο Ισθμίας, κτισμένο τη δεκαετία του 1970, φιλοξενώντας συλλογή ευρημάτων από τους αρχαιολογικούς χώρους της περιοχής, συμπεριλαμβανομένων αυτών από μυκηναϊκά νεκροταφεία, το ιερό του Ποσειδώνα, το ρωμαϊκό λουτρό και το Εξαμίλιο Τείχος, έχει αναδειχθεί σε θεματοφύλακα αυτής της πολιτιστικής κληρονομιάς. Όχι τυχαία, η πολιτισμική ταυτότητα της ευρύτερης περιοχής καθορίζεται και συνδέεται στενά με την αρχαία αλλά και μεταγενέστερη (βυζαντινή) κληρονομιά αυτή. Το Μουσείο, μάλιστα, κατασκευασμένο τη δεκαετία του 1970, γειτνιάζει με τον αρχαιολογικό χώρο του ιερού του Ποσειδώνα και βρίσκεται στην κατωφέρεια του οικισμού της Κυράς Βρύσης προς την Ισθμία.



Εικ. 3. Αρχαιολογικό Μουσείο Ισθμίας (<https://www.archaiologia.gr>)

Επιπλέον, οι σημερινοί κάτοικοι της περιοχής συναισθάνονται την αξία της κληρονομιάς αυτής και τη σημασία της διαφύλαξής της. Μάλιστα, κάποιοι από τους πληροφορητές μου έχουν εκφράσει διαφορετικά συναισθήματα, όπως θα δούμε και στη συνέχεια: από τη μία πλευρά αισθάνονται τυχεροί που μεγάλωσαν και ζουν σε έναν χώρο με ιδιαίτερο ιστορικό βάθος και πολιτισμική φόρτιση, ωστόσο λυπούνται γιατί πιστεύουν ότι αυτή η διάσταση δεν έχει αναδειχθεί αρκετά σε τοπικό επίπεδο, αλλά και ευρύτερα.

2.2. Ο Ισθμός: ιστορικές φιλοδοξίες και αρχαία όνειρα

Η ιστορία του Ισθμού, από τους προϊστορικούς οικισμούς έως τους αρχαίους αγώνες, τις ρωμαϊκές απόπειρες διάνοιξης διώρυγας, τις βυζαντινές οχυρώσεις και τη σύγχρονη μηχανική, αντικατοπτρίζει τη γενικότερη ιστορική πορεία της Ελλάδας. Λειτουργεί ως απτή αναπαράσταση διαφόρων ιστορικών περιόδων και των μεταξύ τους συνδέσεων. Παρακάτω θα αναδείξουμε τη διάσταση αυτή μέσα από βιβλιογραφική τεκμηρίωση. Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να τονίσω ότι οι ίδιοι οι πληροφορητές μου με προέτρεψαν να μην παραλείψω την ιστορική αυτή αναδρομή, καθώς κατά τη γνώμη τους αυτό αναδεικνύει τη διαχρονικότητα αλλά και την πολυδιάστατη σημασία της διάνοιξης του Ισθμού ως

τεχνικό επίτευγμα της εποχής και γέννημα μιας ώριμης στιγμής αλλά παράλληλα και ως μια απόδειξη εθνικού μεγαλείου.

Η φιλοδοξία της σύζευξης των δύο θαλασσών, του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους, μέσω της διάνοιξης του Ισθμού της Κορίνθου ήταν ένα διαχρονικό όραμα από τα αρχαία χρόνια ήδη, λόγω της επικινδυνότητας του περίπλου της Πελοποννήσου αλλά και της συντόμευσης του θαλάσσιου αυτού ταξιδιού. Μάλιστα, ο Στράβων, αναφερόμενος στις δυσκολίες της ναυσιπλοΐας παρατηρεί ότι ο περίπλους της Πελοποννήσου δεν ήταν ένα εύκολο ταξίδι και μάλιστα σημειώνει την παροιμία «Όταν περάσεις τον Μαλέα, ξέχνα το σπίτι σου»³.

Για την αποφυγή λοιπόν της διαδρομής αυτής, από τους αρχαίους χρόνους επελέγη η παράκαμψη του ακρωτηρίου του Μαλέα μέσω του ισθμού της Κορίνθου, όπως σχετικά αναφέρει ο Στράβων (Γεωγραφικά, β. 7, π.20, 378). Στην περιγραφή της Κορίνθου μιλά για τη σημαντική θέση της ως εμπορικού κόμβου, καθώς βρίσκεται πάνω στον ισθμό και εποπτεύει δύο λιμάνια, εκ των οποίων το ένα οδηγεί κατευθείαν στην Ασία, και το άλλο στην Ιταλία⁴. Στην αρχαία ελληνική ποίηση, μάλιστα, ο ισθμός αυτός αποδίδεται ως «γέφυρα της θάλασσας». Κατά τον Πίνδαρο είναι «πόντου γέφυρ' ακάμαντος»⁵ και «γέφυρα ποντιάδα»⁶.



Εικ. 4. Clark, W. G. 1858. Χάρτης της Πελοποννήσου

2 «ἤν δ' ὥσπερ ὁ πορθμὸς οὐκ εὐπλοῦς ὁ κατὰ τὴν Σικελίαν τὸ παλαιόν, οὕτω καὶ τὰ πελάγη καὶ μάλιστα τὸ ὑπὲρ Μαλεῶν διὰ τὰς ἀντιπνοίας· ἀφ' οὗ καὶ παροιμιάζονται «Μαλέας δὲ κάμψας ἐπιλάθου τῶν οἴκαδε.» ἀγαπητὸν οὖν ἑκατέροις ἦν τοῖς τε ἐκ τῆς Ἰταλίας καὶ ἐκ τῆς Ἀσίας ἐμπόροις, ἀφείσι τὸν περὶ Μαλεῶν πλοῦν, κατὰγεσθαι τὸν φόρτον αὐτόθι· καὶ πεζῇ δὲ τῶν ἐκκομιζομένων ἐκ τῆς Πελοποννήσου καὶ τῶν εἰσαγομένων ἐπιπτε τὰ τέλη τοῖς τὰ κλεῖθρα ἔχουσι» (Στράβωνος, Γεωγραφικά, 8, 6.20).

3. «Ὁ δὲ Κόρινθος ἀφνειὸς μὲν λέγεται διὰ τὸ ἐμπόριον, ἐπὶ τῷ Ἰσθμῷ κείμενος καὶ δυεῖν λιμένων [ᾶν] κύριος, ᾧν ὁ μὲν τῆς Ἀσίας ὁ δὲ τῆς Ἰταλίας ἐγγὺς ἐστί· καὶ ραιδίας ποιεῖ τὰς ἑκατέρωθεν ἀμοιβὰς τῶν φορτίων πρὸς ἀλλήλους τοῖς τοσοῦτον ἀφυστῶσιν» (Στράβωνος, Γεωγραφικά, 8, 6.20).

4. Νεμεόνικος 6, 39: «πόντου τε γέφυρ' ἀκάμαντος».

5. Ισθμιόνικος, 4, 20: «ὁ κινητὴρ δὲ γὰς Ὀγχιστὸν οἰκέων καὶ γέφυραν ποντιάδα πρὸ Κορίνθου τειχέων».

Για τη συντόμευση του ταξιδιού, στην αρχαιότητα γινόταν η διέλευση-διόσθμιση των πλοίων από την ξηρά. Πιστεύεται ότι κατά τη διακυβέρνηση του Περίανδρου, τυράννου της Κορίνθου, κατασκευάστηκε ένας λιθόστρωτος δρόμος κατά μήκος του ισθμού, ο οποίος ξεκινούσε από το Καλαμάκι (τον αρχαίο Σχοινούντα) και κατέληγε δυτικά ανάμεσα στην Κόρινθο και το Λουτράκι. Το πλάτος του δρόμου υπολογίζεται σε 3,5 έως 5 μέτρα. Κατά μήκος του δρόμου, στο μέσον, και σε απόσταση 1.5 μέτρου μεταξύ τους είχαν κατασκευαστεί δύο αύλακες, πάνω στις οποίες κινούνταν ο «ολκός», δηλαδή μια κατασκευή με τροχούς η οποία χρησιμοποιούνταν για να μεταφέρει το πλοίο. Λόγω της σπανιότητας των σχετικών μαρτυριών, πιστεύεται ότι η λεγόμενη «δίολκος» ήταν περισσότερο μια λύση ανάγκης εφόσον το τεχνικό έργο της διόρυξης του ισθμού παρέμενε ανέφικτο και μάλιστα για στρατιωτικούς σκοπούς σε καιρό πολέμου. Αντίθετα, η χρήση της για εμπορικούς λόγους δεν ήταν συμφέρουσα και γι' αυτόν τον λόγο προτιμούσαν τη μεταφορά μόνο του φορτίου δια ξηράς, είτε προς τα δυτικά λιμάνια από το λιμάνι των Κεγχρεών ή του Σχοινούντα προς το λιμάνι του Λεχαιού όπου περίμενε ένα άλλο πλοίο είτε αντίστροφα, προς τα ανατολικά λιμάνια.

Ως εκ τούτου, πολλές προσπάθειες έγιναν για τη διόρυξη του Ισθμού από τα αρχαία χρόνια και τη μετατροπή του σε ένα πλωτό κανάλι. Η πρώτη, μάλιστα, προσπάθεια αποδίδεται στον Περίανδρο. Ο Πλίνιος ο Πρεσβύτερος (*Historia Naturalis*, 4, 4, Peloponnesus) αναφέρει τις προσπάθειες του Δημήτριου του Πολιορκητή, του Ιούλιου Καίσαρα (βλ. και Πλουτάρχου, Βίοι, Καίσαρ, 58,4 & Σουητώνιος *Julius* 44) και του Γάιου Καλιγούλα (βλ. και Σουητώνιου, *Caligula* 21), οι οποίες όμως φαίνεται ότι παρέμειναν στο επίπεδο του σχεδιασμού. Η σπουδαιότερη προσπάθεια ήταν του Νέρωνα, το 67 π.Χ., ο οποίος μάλιστα ο ίδιος κήρυξε μεγαλόπρεπα την έναρξη των εργασιών,⁷ η οποία επίσης ήταν ατελέσφορη.

Ο Πανσανίας στα Κορινθιακά (2.1.5) σχετικά αναφέρει:

«Οποιος προσπάθησε να κάνει την Πελοπόννησο νησί, εγκατέλειψε το σκάψιμο του ισθμού, πριν το ολοκληρώσει· και το σημείο όπου άρχισαν να σκάβουν φαίνεται καθαρά, αλλά δεν προχώρησαν στο πετρώδες μέρος. Εξακολουθεί, λοιπόν, και τώρα να είναι ήπειρος, όπως είναι στη φυσική της κατάσταση».

6. Κατά τον Σουητώνιο (Νέρων 37), ο Νέρων στην επίσημη έναρξη του έργου στον Ισθμό «στην προσευχή που πρόφερε με δυνατή φωνή μπροστά στο μεγάλο πλήθος ευχήθηκε το γεγονός έχει αίσιο τέλος για τον ίδιο και τον ρωμαϊκό λαό» και στο σήμα της σάλπιγγας έσκαψε με αξίνα τη γη και μετέφερε το πρώτο καλάθι με χώμα στον ώμο του (Νέρων 19).

Ο Δίων ο Κάσσιος (*Dionis Cassii Cocceiani, Historica Romana, Epitome*, L. LXIII, 16, 1-2) αναφέρεται στο επεισόδιο της πρώτης ανασκαφής παρουσία του ίδιου του Νέρωνα κατά την οποία ανέβλυσε αίμα από τη γη με τα πρώτα χτυπήματα. Μετά τις αρνητικές αντιδράσεις του κόσμου, ο ίδιος ο Νέρωνας πήρε την αξίνα και έσκαψε τη γη ώστε να πείσει για την αναγκαιότητα του έργου. Η προσπάθεια διόρυξης συνεχίστηκε για πάνω από τρεις μήνες με έξι χιλιάδες αιχμαλώτους και εργάτες, και σταμάτησε με τον θάνατο του Νέρωνα.

Στο έργο «Νέρων ή περί της ορυχής του ισθμού» το οποίο αποδίδεται στον Φιλόστρατο και ψευδώς στον Λουκιανό, ο ίδιος ο Νέρων παρουσιάζεται να εγκαινιάζει το έργο σκάβοντας με χρυσή αξίνα και μεταφέροντας το πρώτο καλάθι με χώμα. Αναφέρεται, επίσης, στη φήμη ότι αιγύπτιοι γεωμέτρες υπολόγισαν ότι η στάθμη των δύο κόλπων δεν ήταν ίδια και, καθώς η στάθμη του Κορινθιακού ήταν υψηλότερη από αυτή του Σαρωνικού, το άνοιγμα του καναλιού θα προκαλούσε την καταβύθιση της Αίγινας και των κοντινών ακτών.

Ενώ, παρακάτω, σχολιάζει ότι «είναι δύσκολο στον άνθρωπο να αλλάξει με τη δύναμή του τα έργα του θεού». Ο Chandler⁸ στα ταξίδια του στην Ελλάδα (1776) αναφέρεται στις περιγραφές του Πausανία, για να επαληθεύσει τη δική του μαρτυρία: «Τα απομεινάρια αυτών των άκαρπων προσπαθειών, τα οποία είδε (ενν. ο Πausανίας), σώζονται ακόμα» (1776, σ. 241).



Εικ. 5. Χάρτης του Ισθμού της Κορίνθου, Chandler, 1776, σ. 234

Ο Frazer (1898), έναν αιώνα αργότερα από τον Chandler, και λίγο μετά τη δημιουργία της διώρυγας, επιβεβαιώνει την ύπαρξη των καταλοίπων των εκσκαφών του Νέρωνα, μέχρι τα έργα της διώρυγας, που ακολούθησαν τη χάραξή του:

Οι εκσκαφές του Νέρωνα, ορατές στην εποχή του Πausανία, σώζονταν μέχρι πριν από λίγα χρόνια, όταν εξαλείφθηκαν, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, από τις εκσκαφές για τη νέα διώρυγα, η οποία ακολουθεί ακριβώς την ίδια γραμμή με του Νέρωνα. Ο κ. Gerster, ο Γάλλος μηχανικός που επέβλεψε την κατασκευή της νέας διώρυγας, περιέγραψε έτσι τη φύση του εδάφους και τα ίχνη των έργων του Νέρωνα.

Αυτές οι πρώτες προσπάθειες, αν και ανεπιτυχείς, ενσωμάτωσαν τη διώρυγα σε μια μακρόχρονη αφήγηση αυτοκρατορικής φιλοδοξίας και τεχνολογικής τόλμης. Αξίζει εδώ να αναφέρουμε την επισήμανση του Pettegrew (2016) ότι η ανάδειξη από τους ταξιδιώτες και μελετητές της σημασίας της διόλκου ως κομβικής υποδομής για τον αρχαίο κόσμο βαίνει παράλληλα με την εντατικοποίηση της

7. Ο Chandler (1776, σ. 235) λέει σχετικά: «Η πόλη της Κορίνθου βρίσκεται στον Ισθμό, στην πλευρά της Πελοποννήσου, σε μια θέση κάποτε εξαιρετικά ευνοημένη, από την οποία προήλθε και η αρχαία της ευημερία. Τα λιμάνια της ήταν ευνοϊκά διαμορφωμένα από τη φύση, ώστε να δέχονται τα πλοία της Ευρώπης και της Ασίας και να την καθιστούν κέντρο του εμπορίου τους. Ο περίπλους της Πελοποννήσου ήταν χρονοβόρος και αβέβαιος, σε σημείο που έγινε παροιμιώδης· ενώ στον Ισθμό όχι μόνο τα φορτία, αλλά και τα μικρότερα πλοία, μπορούσαν εύκολα να μεταφερθούν από θάλασσα σε θάλασσα. Επιπλέον, κατείχε τα κλειδιά της χερσονήσου και φορολογούσε τόσο την είσοδο όσο και την έξοδο».

χρήσης του Ισθμού κατά την τέταρτη δεκαετία του 19ου αι., επαναφέροντας στο προσκήνιο και επικαιροποιώντας με σύγχρονους όρους το όραμα για τη διώρυξη του Ισθμού της Κορίνθου από το νεοσύστατο ελληνικό κράτος.

Οι εξελίξεις τον 19ο αι. στη διεθνή ναυσιπλοΐα και το εμπόριο επανακαθόρισαν τη στρατηγική θέση του Ισθμού ως ζώνη διέλευσης για τα δια-μεσογειακά ταξίδια: με την ίδρυση της ναυτιλιακής εταιρείας ‘Αυστριακή Lloyd’ (*Österreichischer Lloyd*)⁹ η οποία χρησιμοποίησε τον Ισθμό (με τον όρμο του Λουτρακίου και του Καλαμακίου)¹⁰ για τη μεταφορά επιβατών, αλληλογραφίας και εμπορευμάτων, ενώ στη συνέχεια με την ολοκλήρωση της διώρυγας του Σουέζ, ο Ισθμός απέκτησε λειτουργία διαμετακομιστικού κέντρου μεταξύ Ευρώπης, Μέσης Ανατολής και Ασίας.



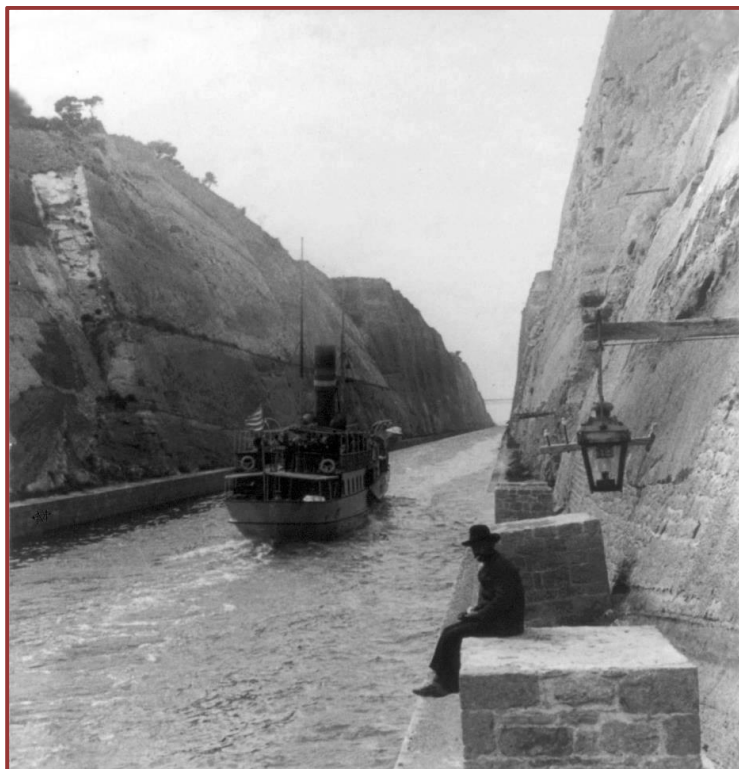
Εικ. 6. Χάρτης του Ισθμού (Δήμιτσας, 1883)

8 Η “*Österreichischer Lloyd*” (Αυστριακή Lloyd), ιδρύθηκε το 1836 και αναδείχθηκε σε μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως, τόσο για μεταφορά εμπορευμάτων όσο και επιβατών μέχρι το 1918. Πραγματοποιούσε δρομολόγια από το λιμάνι της Τεργέστης σε πολλούς προορισμούς στην Εγγύς και Απω Ανατολή, αλλά και στην Αμερική και τη Βόρεια Ευρώπη. Η επωνυμία της Εταιρείας άλλαξε σε “*Lloyd Triestino*” το 1919, όταν Τεργέστη έγινε μέρος της Ιταλίας (βλ. Χαβάτζας, 2016). Ο Ισθμός της Κορίνθου χρησιμοποιούνταν ως εξής: τα πλοία από την Τεργέστη εισέρχονταν στον Κορινθιακό κόλπο και σταματούσαν στη Νέα Κόρινθο ή στο Λουτράκι από όπου επιβάτες, ταχυδρομεία και εμπορεύματα μεταφέρονταν με ευθύνη της εταιρείας μέσω του Ισθμού στο Καλαμάκι και επιβιβάζονταν σε ένα άλλο ατμόπλοιο για την Αθήνα και τα λιμάνια της Ανατολής (βλ. Pettegrew, 2016).

¹⁰ Βλ. και Μοσχοβάκης, 1882. «Εκ δε των παρατηρηθέντων ερειπίων και ενός μικρού θεάτρου, απέχοντος μόνον 300 βήματα από του λιμένος καί 2000 μέτρα άπο της θέσεως του ναού του Ποσειδώνος εικάζεται ότι υπήρχε πολίχνη. Νυν δε υπό το όνομα Καλαμάκι χρησιμεύει ως σταθμός των ατμόπλοιων και δια του Ισθμού μεταβιβάζονται έπιβάται καί εμποοεύματα εις την ετέραν θάλασσαν, ως το πάλαι, εξ ης δι’ άλλων πάλιν ατμόπλοιων μεταβιβάζονται εις Κέρκυραν και διά ταύτη εις Βρεντήσιον και εις όλην την Εύρώπην».

3. Η διώρυγα: υπερορατότητα

Η διάνοιξη της Διώρυγας της Κορίνθου αποτέλεσε ένα από τα πιο φιλόδοξα τεχνικά έργα της νεότερης Ελλάδας. Ωστόσο, το έργο αυτό δεν μπορεί να απομονωθεί από το πολιτικό και ιστορικό πλαίσιο που το δημιούργησε: το έθνος-κράτος, η τεχνολογική αισιοδοξία του 19ου αιώνα, και η ανάγκη για διεθνή αναγνώριση. Η πρώτη πρόταση για την υλοποίησή της καταγράφεται κατά την περίοδο της συγκρότησης του νεοελληνικού κράτους, μετά την τουρκοκρατία, από τον πρώτο κυβερνήτη της Ελλάδας, Ιωάννη Καποδίστρια και η μελέτη της ανατέθηκε στον Γάλλο γεωλόγο και πολιτικό μηχανικό Pierre Théodore Virlet d' Aoust. Το εγχείρημα, ωστόσο, εγκαταλείφθηκε λόγω του υψηλού κόστους (βλ. Παπαγιαννοπούλου, 1989).



Εικ. 6. Ισθμός της Κορίνθου, 1902 (<http://www.mixanitouxronou.gr/>)

Η επαναφορά του σχεδίου στα τέλη του 19ου αιώνα συνδέεται με τις διεθνείς εξελίξεις και τα τεχνικά επιτεύγματα της εποχής. Η ολοκλήρωση της Διώρυγας του Σουέζ το 1869, ως τεχνικό επίτευγμα και γεωπολιτική εκπλήρωση αποτέλεσε σημείο καμπής για την παγκόσμια ναυσιπλοΐα και τις εμπορικές ροές, ενισχύοντας την πίστη στις δυνατότητες της τεχνολογίας να υπερβαίνει γεωγραφικά και φυσικά εμπόδια. Οι Braudel κ.ά. (1990), σχετικά, επισήμαναν ότι η διάνοιξη του Ισθμού του Σουέζ σηματοδότησε μια καθοριστική γεωπολιτική μεταβολή ορίζοντας το τέλος της Μεσογείου ως κλειστής «λίμνης» και εντάσσοντάς την σε ένα παγκόσμιο δυναμικό δίκτυο όπου θαλάσσιοι και χερσαίοι δρόμοι διασταυρώνονται οδηγώντας προς τον Ινδικό Ωκεανό.

Σε συνδυασμό με το κλίμα βιομηχανικής και τεχνολογικής αισιοδοξίας που χαρακτήριζε την Ευρώπη του 19ου αιώνα, το έργο αυτό λειτούργησε ως πρότυπο και έναυσμα για την υλοποίηση αντίστοιχων έργων, μεταξύ των οποίων και η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι στο κυνήγι του εκσυγχρονισμού συχνά τα έργα υποδομής αντιγράφουν ή εμπνέονται από τα ήδη υπάρχοντα πρότυπα ανά τον κόσμο (βλ. Larkin, 2013). Έτσι, μεταξύ των μεγάλων έργων της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου και οδοποιίας, εντάχθηκε και η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου, η οποία επιχειρήθηκε με πρώτη ανάθεση το 1869 από τον κυβέρνηση Ζαΐμη στους Piat και Chollet που σύστησαν μια μετοχική εταιρεία (βλ. Παπαγιαννοπούλου, 1989).

Η κατασκευή της Διώρυγας της Κορίνθου, επομένως, μπορούμε να πούμε ότι δεν αποτελούσε απλώς ένα τεχνικό έργο εθνικής σημασίας, αλλά εντασσόταν σε ένα παγκόσμιο παράδειγμα νεωτερικότητας, όπου η τεχνολογία, η γεωπολιτική και η οικονομία συνυφάνθηκαν με την ιστορική εμπειρία και τη συλλογική φαντασία.

Η διόρυξη του Ισθμού αναμενόταν να έχει σημαντικά οικονομικά οφέλη, κυρίως μειώνοντας τις αποστάσεις και, επομένως, το κόστος και τον χρόνο μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών και ενισχύοντας την εμπορική δραστηριότητα σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η κατασκευή του έργου θα ενίσχυε την περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών της Ελλάδας και, επιπλέον, αναμενόταν να δημιουργήσει θέσεις εργασίας και τόνωση της τοπικής οικονομίας, της γεωργίας και της κτηνοτροφίας (βλ. Δήμιτσας, 1883; Παπαγιαννοπούλου, 1989). Επιπλέον θα ενίσχυε τη θέση της Ελλάδας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη καθιστώντας τη σημαντικό κόμβο στη Μεσόγειο, διευκολύνοντας τη διέλευση πλοίων.

Ο Δήμιτσας (1883: 51) μάλιστα χαρακτηρίζει τον Ισθμό της Κορίνθου ως τον «μικρό αδερφό» του Σουέζ δυνάμενο «να συντελέσει εις την συγκοινωνίαν και εις το εμπόριον του κόσμου και δια τούτο εθεωρήθη ως συμπλήρωμα εκείνου, ως επαύξησις της συντομίας και ως τελευταία τελειοποίηση της μεγάλης εμπορικής οδού μεταξύ της Δύσεως και της Ανατολής».

Η αναπτυξιακή πορεία της Πάτρας αλλά και του Πειραιά και της Αθήνας θα επιταχυνόταν, καθώς το λιμάνι του Πειραιά θα βρισκόταν στο κέντρο των θαλάσσιων δρόμων προς την Ανατολή. Υπ' αυτό το πρίσμα, θα αναβαθμιζόταν και η γεωστρατηγική θέση της χώρας, καθώς θα μπορούσε να ελέγχει τη ροή πλοίων όλων των τύπων και εμπορευμάτων. Σε επίπεδο εθνικής πολιτικής, η υλοποίηση ενός τόσο εμβληματικού έργου θα αποτελούσε σύμβολο εκσυγχρονισμού και τεχνικής προόδου (βλ. Δήμιτσας, 1883; Παπαγιαννοπούλου, 1989). Τέλος, η σύνδεσή του με το αρχαιοελληνικό παρελθόν προσέδιδε στο εγχείρημα χαρακτήρα εθνικής υπερηφάνειας και ιστορικής συνέχειας.

Ωστόσο, υπήρχαν και αντιδράσεις για το εγχείρημα συντηρητικών της εποχής που κινδυνολογούσαν για τα μειονεκτήματα και την αλλοτρίωση από ξένα ήθη (βλ. Δήμιτσας, 1883; Παπαγιαννοπούλου 1989), εκμεταλλευόμενοι ακόμη και τις λαϊκές δεισιδαιμονίες, όπως τη διήγηση ενός χωρικού που αναφέρει ο Δήμιτσας (1883) για το αίμα που ανάβλυζε από τις τομές που επιχειρήσαν οι Βενετοί. Επιπλέον, υπήρξαν και αντιδράσεις (δικαιολογημένες) από την πλευρά των κατοίκων και

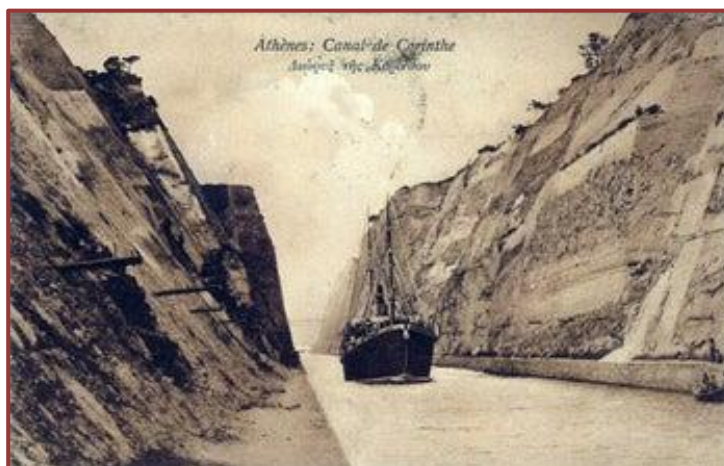
επαγγελματιών της Σύρου και την ανησυχία τους για την ενδεχόμενη εγκατάλειψη και παρακμή του λιμανιού και της εμπορικής δραστηριότητας (βλ. Παπαγιαννοπούλου, 1989).



Εικ. 7. Από τα έργα διάνοιξης της διώρυγας (https://corinthcanalsupcrossing.gr/corinth_canal_history/)

Εν τέλει, το έργο ανέλαβε το 1881 η «Διεθνής Εταιρεία της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου» υπό τον στρατηγό Ιστβάν Τυρ (István Türr), με αρχιμηχανικό τον Μπέλα Γκέρστερ (Béla Gerster). Ωστόσο, η εταιρεία διαλύθηκε το 1890 λόγω χρεών και το έργο αποπερατώθηκε λίγα χρόνια αργότερα από την Ελληνική Εταιρεία της Διώρυγος της Κορίνθου υπό τη διεύθυνση του μηχανικού Α. Μάτσα (Παπαγιαννοπούλου, 1989).

Η Διώρυγα συνδέθηκε με τη ριζική μεταμόρφωση του τοπίου, κυρίως χωρίζοντας την περιοχή στα δύο από τη θάλασσα και σχηματίζοντας λόφους στις ακτές λόγω των εκσκαφών εδάφους και των εκχωματώσεων, των οποίων ο συνολικός τελικός όγκος ανήλθε σε 11.000.000μ³ (Παπαγιαννοπούλου, 1989).

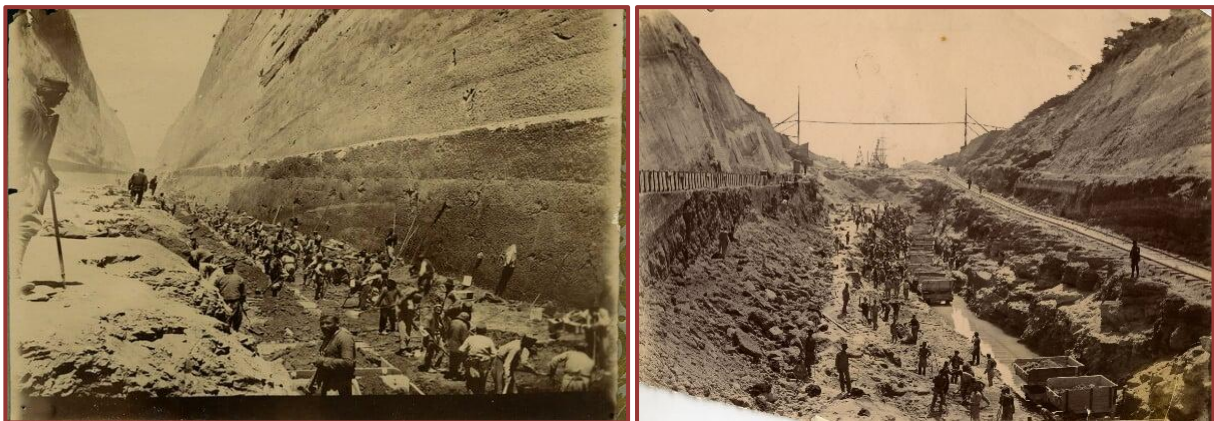


Εικ. 8. Η Διώρυγα της Κορίνθου (1894).

https://www.prohistoire.fr/histoire-thematique/les-lieux-mythiques/1774635_le-canal-de-corinthe



Εικ. 9. Έργα τοιχοποιίας (Archives historiques BNP Paribas- 9Fi121).



Εικ. 10α & β. Χωματουργικές εργασίες (Archives historiques BNP Paribas: 9Fi132 & 10Fi147).

Ο χώρος της διώρυγας είχε παραχωρηθεί στη διεθνή εταιρεία η οποία επεδίωξε να διαμορφώσει ένα λειτουργικό και ανθρώπινο περιβάλλον για τη διαμονή και υποστήριξη του εργατικού δυναμικού που απασχολούνταν στα έργα. Μάλιστα, οι οραματισμοί του στρατηγού Türr για το μέλλον της διώρυγας όχι μόνο ως κέντρο διεθνούς εμπορίου αλλά και ως τόπος αναψυχής οδήγησαν στον σχεδιασμό και τη δημιουργία δύο πόλεων στις δύο εξόδους της: την Ισθμία στην ανατολική (προς τον Σαρωνικό κόλπο) και την Ποσειδωνία στη δυτική (προς τον Κορινθιακό). Αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι η περιοχή της Ισθμίας διαιρέθηκε σε δύο τμήματα, εκ των οποίων το βόρειο προοριζόταν για κατοικίες του προσωπικού, ενώ το νότιο θα στέγαζε τη διοίκηση.



Εικ. 11. Άποψη της διώρυγας από τη γέφυρα των Ισθμίων (Archives historiques de BNP Paribas-11FI77EL)

Το έργο πλαισιώθηκε εξ αρχής από πλήθος συμπληρωματικών τεχνικών κατασκευών, οι οποίες εξασφαλίζουν τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια και την προσβασιμότητα του έργου. Μεταξύ των βασικών κατασκευών περιλαμβάνονται ηλεκτρικός σταθμός, λειτουργία υδραγωγείου και γέφυρες διέλευσης, οι οποίες εξασφάλιζαν την επικοινωνία μεταξύ των δύο οχθών. Εκτός από τη μεγάλη σταθερή σιδερένια γέφυρα που ανέλαβε να κατασκευάσει η ανάδοχος εταιρεία για να ενώνει τη Στερεά Ελλάδα με την Πελοπόννησο, η επικοινωνία στις εξόδους της διώρυγας αρχικά γινόταν με σχεδίες που κινούνταν χειροκίνητα με αλυσίδα και ονομάζονταν «περάματα»¹¹. Στην περιοχή χρησιμοποιούν επίσης τη λέξη «κρόκος» που μάλλον αναφέρεται στον ήχο που κάνει η αλυσίδα.

Τη δεκαετία του 1960 τα χέρια αντικαταστάθηκαν με μηχανισμό, ενώ από τη δεκαετία του 1980 έχουν αντικατασταθεί με βυθιζόμενες γέφυρες, μία σε κάθε έξοδο της διώρυγας, που αποκαλούνται «χαμηλές γέφυρες» και επιτρέπουν την οδική σύνδεση των δύο πλευρών του Ισθμού όταν δεν διέρχονται πλοία, αποτελώντας κρίσιμο στοιχείο της καθημερινής κυκλοφορίας και μεταφοράς αγαθών στην περιοχή. Σύμφωνα με τους πληροφορητές μου:

Τ. «*Η καδένα, πριν γίνει η βυθιζόμενη γέφυρα, ήταν η σχεδία – εμείς τη λέμε πέραμα– υπήρχε σταθερή αλυσίδα τεντωμένη σαν οδηγός και όταν περνούσε το καράβι τη ρίχνανε, μέσα. Και ακουγότανε ένας ήχος, κρ, κρ, κρ, κρ... και πήγαινε μέχρι τον βυθό κάτω και περνάγαν τα βαπόργια. Μετά μπορούμε να πάμε να σας δείξω το σημείο με ποιο εργαλείο μαζεύανε την καδένα. Μέχρι το 1960 ήταν οι δύο άνθρωποι που τραβάγανε τον κρόκο με το χέρι, ένας από δω ένας από κει – Ενώ μετά βάλανε μαγκάνι που το γυρνάγανε με το χέρι. Μετά έγινε σύστημα με μοτέρ, ηλεκτροκίνητο που τραβούσε την καδένα με ράουλο. Αυτό ήτανε από τότε που άνοιξε η διώρυγα μέχρι το 1984 ή 1986. Ιούνιο μήνα έγιναν τα εγκαίνια της βυθιζόμενης γέφυρας».*

Μ.: «*Το πέραμα με τον κρόκο ήτανε προπολεμικά, η ένωση των δύο χωριών γινότανε με το πέραμα που λέμε, που τον τραβάγανε οι άνθρωποι με την πλάτη».*

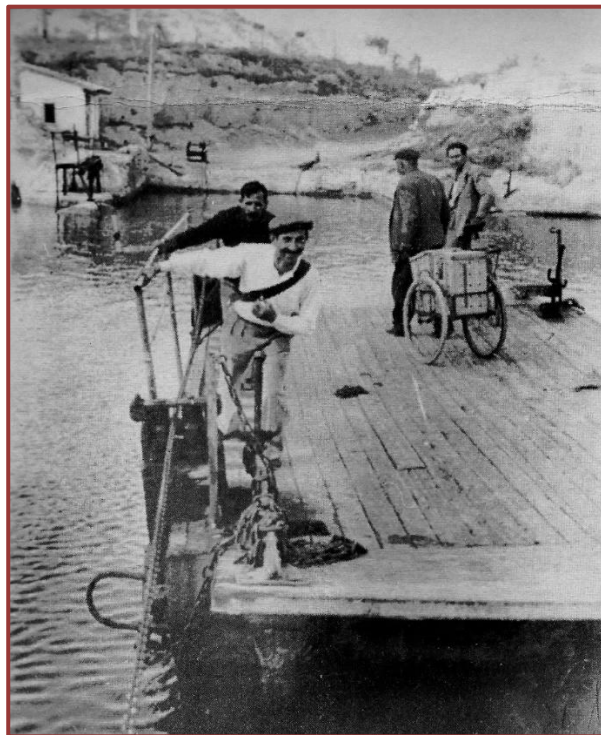
Ε. «*Είχε ένα πέραμα και δουλεύανε δύο άνθρωποι με ένα λουρί στην πλάτη. Άνθρωποι, τα γαϊδουράκια που είχανε και ένα αυτοκίνητο πήγαινε μέσα».*

¹¹ Το πέραμα σημαίνει είδος βάρκας ή σχεδίας που χρησιμοποιείται ως πορθμείο.

Α.: «Το πέραμα αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος της διώρυγας το οποίο μετέφερε τους ανθρώπους και τα ζώα από τη μία μεριά του καναλιού στην απέναντι. Το πέραμα ήταν μία σχεδία με μήκος περίπου 7 μέτρα και πλάτος περίπου 5 μέτρα και ήταν εκεί που είναι τώρα η βυθιζόμενη γέφυρα. Υπήρχε ένα στην Ισθμία και άλλο ένα στην Ποσειδωνία. Το πέραμα το τραβούσαν οι περαματζήδες με την πλάτη τους. Ναι!, όπως τ' ακούς!...



Εικ. 12. Η βυθιζόμενη γέφυρα της Ισθμίας, την ώρα που αναδύεται, 2014.



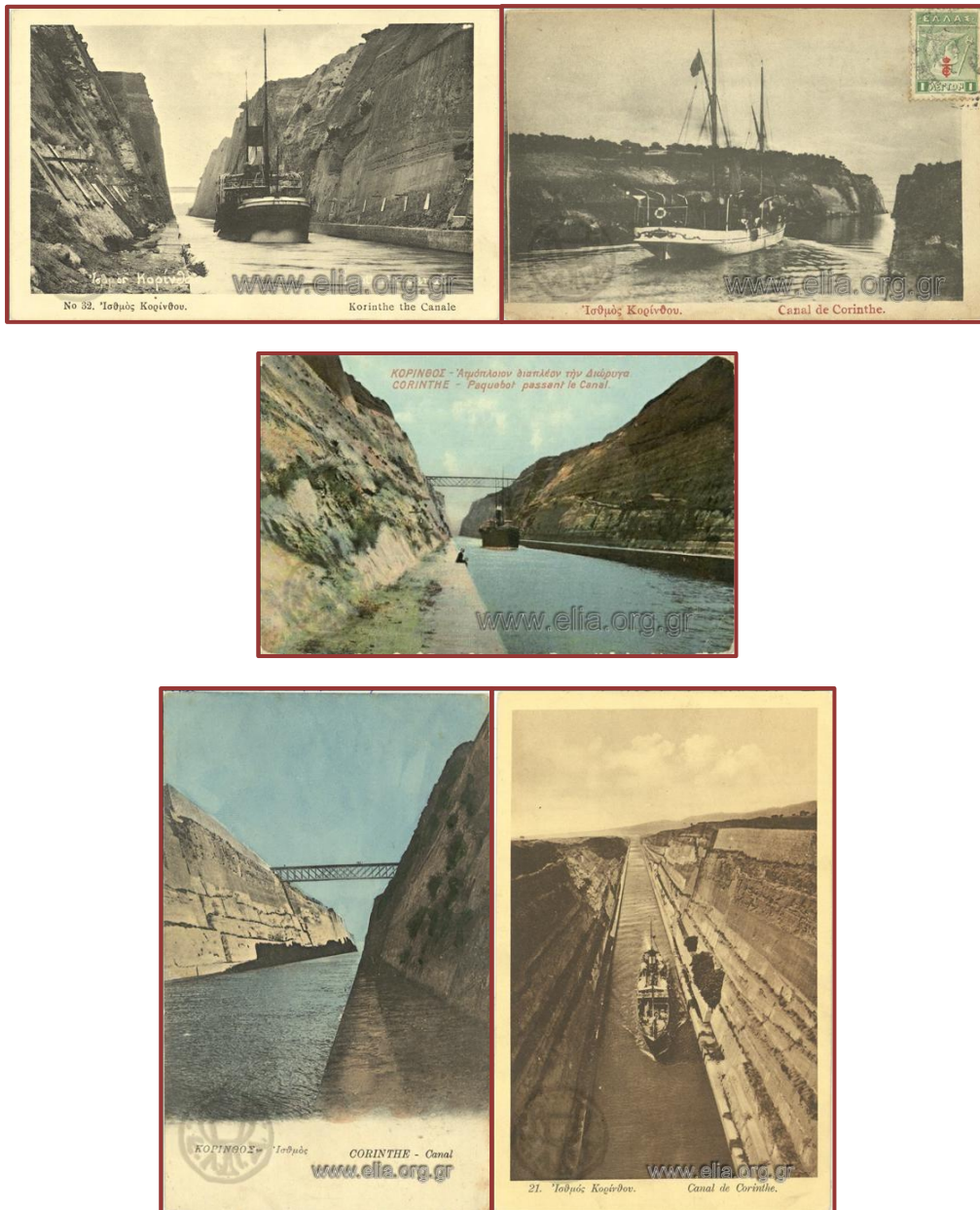
Εικ. 13. Πέραμα και περαματζήδες (φωτ. από αρχείο κ. Δ. Ξύπα)

Επιπλέον, κατασκευάστηκαν δομές για τη διοίκηση, την οικονομική διαχείριση, την επικοινωνία, τον τεχνικό και ναυτικό έλεγχο, όπως των διοικητικών κτιρίων, αποθηκών, σταθμών ελέγχου και παρατηρητηρίων. Η ασφαλής διέλευση των πλοίων προϋποθέτει την ύπαρξη συστημάτων σηματοδότησης, επικοινωνίας και ελέγχου, τα οποία συντονίζονται από το κεντρικό κτίριο διαχείρισης της διώρυγας, όπως και ύπαρξης συστημάτων διαχείρισης της κίνησης των δύο βυθιζόμενων γεφυρών, Ισθμίας και Ποσειδωνίας. Προϋποθέτει επίσης δομές συντήρησης και μηχανολογικής-ηλεκτρολογικής και γενικότερης τεχνικής υποστήριξης και δομικών έργων, όπως αποβάθρες, γερανοί και άλλα μηχανήματα για τις επισκευές και την απομάκρυνση των φερτών υλικών, καθώς και τα συστήματα αποστράγγισης και προστασίας των πρανών. Σήμερα, η λειτουργία της διώρυγας συντονίζεται από σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης και επικοινωνίας, που επιτρέπουν την ασφαλή διέλευση πλοίων, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών.

Η κατασκευή της διώρυγας ήταν μια πολύ σημαντική εξέλιξη των εθνικών υποδομών, σε μια περίοδο εθνικής ανοικοδόμησης και εκσυγχρονισμού στην Ελλάδα, μια δήλωση βιομηχανικής ικανότητας ενός νέου κράτους με μαξιμαλιστικές επιδιώξεις – ευθυγραμμίζοντας τη χώρα με τις επαναστάσεις υποδομής που σάρωναν τότε τον κόσμο και εντάσσοντάς τη επιπλέον σε ένα δυναμικό διεθνές ναυτικό και εμπορικό δίκτυο. Η ολοκλήρωσή της επιπλέον θεωρήθηκε ως υλοποίηση αρχαίων ονείρων, συνδέοντας την κλασική κληρονομιά με τη σύγχρονη μηχανική. Ο D. Pettegrew (2016) μιλάει για τη διαρκή πολιτισμική, στρατηγική και γεωπολιτική αξία της περιοχής του Ισθμού, η οποία έχει αναδειχθεί διαχρονικά ως ένα σταυροδρόμι, ως μια τοποθεσία/τοπίο με ενωτική αξία όπως είχε τονιστεί από αρχαίους συγγραφείς.

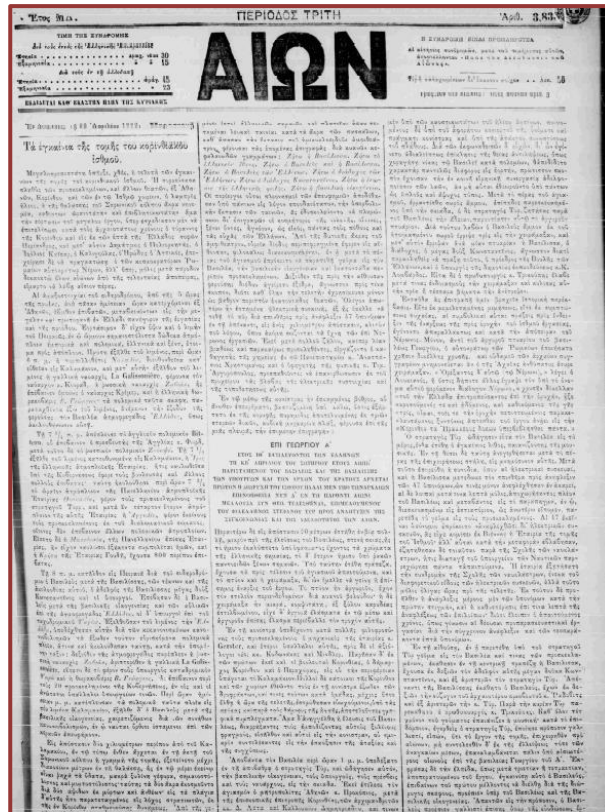
Από τα τέλη του 19ου αιώνα, μετά τη διάνοιξη, ο ισθμός –στη μορφή της διώρυγας πλέον– αποκτά νέα σημασία ως κρίσιμος κόμβος διεθνούς ναυσιπλοΐας, συνδυάζοντας την αρχαία κληρονομιά με τις ανάγκες της εποχής της πρώτης (πρώιμης) παγκοσμιοποίησης, στο πλαίσιο της τεχνολογικής ανάπτυξης και των νέων εφευρέσεων που οδήγησαν στην ανάπτυξη των συγκοινωνιών και μεταφορών (σιδηρόδρομοι και ατμόπλοια), των συστημάτων επικοινωνίας (τηλέγραφος) που οργανώθηκαν σε παγκόσμια κλίμακα και στη σταδιακή εκβιομηχάνιση. Χαρακτηριστικά ο Κ. Σκέφερης,¹² διευθυντής της διώρυγας από το 1927, αναφέρει ότι η διώρυγα ήταν «το μεγαλύτερο έργο του κόσμου όσον αφορά το ύψος εκχώματος μέχρι του 1914, οπότε η Αμερική μας αφήρεσε το ρεκόρ δια της διώρυγας του Παναμά» (Σκέφερης, 1946, σ. 16).

¹² Ο Κωνσταντίνος Σκέφερης αναφέρεται στη βάση δεδομένων του ΤΕΕ (<https://engineers.ims.forth.gr/engineer/view?id=10775>) ως πολιτικός μηχανικός του Ε.Μ.Π. (1910), με μεγάλη εμπειρία σε δημόσια έργα (1912-1913: Μηχανικός Δημοσίων Έργων Τουρκίας, 1913-1923: Μηχανικός Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων στην Ελλάδα, 1923-1924: μελέτη και κατασκευή οδού Ιωαννίνων-Ζίτσας, 1924-1927: Μηχανικός επί των νέων έργων λιμένος Πειραιώς. Το 1927 ανέλαβε Γενικός διευθυντής Εταιρείας Διώρυγας Κορίνθου.



Εικ. 14 (α-ε) Κарт ποστάλ του 20ού αι. με θέμα τη διώρυγα (elia.org.gr)

Μια πληροφορήτρια, η Μ., επιβεβαιώνοντας την παραπάνω οπτική, μου είπε «Τρεις διώρυγες ήτανε, του Σουέζ, του Παναμά και η δικιά μας». Η ιστορικότητα και η σημασία της διάνοιξης της Διώρυγας της Κορίνθου δεν αφορά μόνο το γεγονός καθαυτό, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο αυτό εγγράφηκε στη συλλογική μνήμη, αναπαράγεται και (επανα-) νοηματοδοτείται από τους τοπικούς πληθυσμούς μέσα στον χρόνο. Στο παραπάνω πλαίσιο δεν είναι τυχαίο το ότι, όπως τόνισαν και οι πληροφορητές μου, τόσο την έναρξη των εργασιών όσο και τα εγκαίνια της διώρυγας σηματοδότησαν δημόσιες τελετές με μεγαλοπρέπεια, στις οποίες συνδυάστηκε τόσο ο πολιτικός όσο και ο θρησκευτικός λόγος.

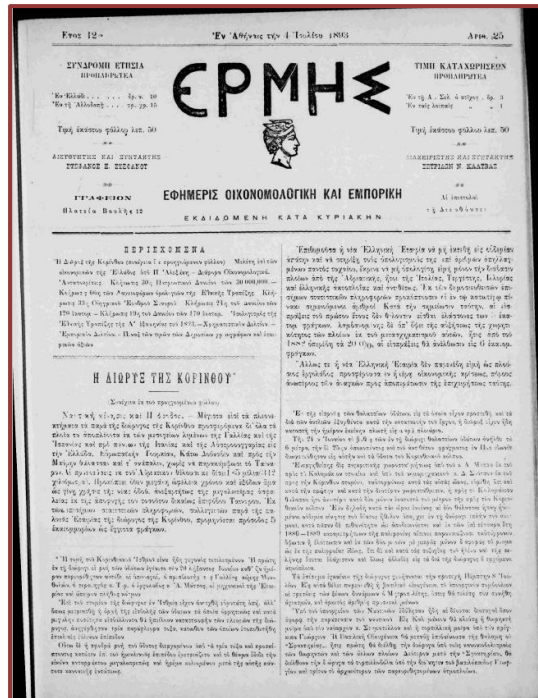


Εικ. 15. Δημοσίευμα για την τελετή έναρξης εργασιών της διώρυγας (Αιών, 23-4-1882)

Η επίσημη έναρξη των έργων της διώρυγας, το 1882 (22 Απριλίου), διεξήχθη στο Καλαμάκι παρουσία πλήθους κόσμου καθώς και της βασιλικής οικογένειας, υπουργών, πολιτικών προσώπων, εκπροσώπων ξένων χωρών, στρατιωτικών και θρησκευτικών αρχών, με κατάπλου πολεμικών πλοίων και ατμόπλοιων, κανονιοβολισμούς, τέλεση αγιασμού. Επιπλέον δόθηκε αργυρό φτυάρι¹³ στον βασιλιά, τη βασιλική οικογένεια και τους υπουργούς για να εγκαινιάσουν το έργο. Η βασίλισσα μάλιστα πυροδότησε με σπινθήρα 47 υπονόμους. Ο τύπος της εποχής έκανε επίσης διεξοδική αναφορά στο τελετουργικό. Αναφορά έγινε και στη βύθιση μίας λέμβου που επέφερε τον θάνατο τριών ανθρώπων που επέβαιναν σε αυτήν. Δημοσιεύματα, επιπλέον, για την πορεία των έργων ήταν πολύ συχνά.

Δέκα χρόνια αργότερα, το 1893, η ολοκλήρωση του έργου και πάλι σφραγίστηκε με αντίστοιχη επισημότητα και μεγαλοπρέπεια, σημαιοστολισμούς και κανονιοβολισμούς, παρουσία ξένων πολεμικών πλοίων, με πλήθος κόσμου στις δύο ακτές, αγιασμό και δοξολογία, παρουσία της βασιλικής οικογένειας η οποία κατέπλευσε με το πλοίο Σφακτηρία, ενώ η βασίλισσα έκοψε με χρυσό ψαλίδι την κορδέλα με πλοία.

¹³ Οι αναφορές του τύπου της εποχής είτε για φτυάρι (πτύον ή πτυάριον, βλ. Αιών, 23-4-1882) ή δικέλλα (βλ. Ερμής, 25-4-1882 αρ. 4)



Εικ. 16. Δημοσίευμα για την τελετή εγκαινίων της λειτουργίας της διώρυγας (Ερμής, 4-7-1893).

Η τελετή αποτυπώθηκε στον τύπο της εποχής, σε καρτ-ποστάλ, πίνακες και σε γραμματόσημα. Πολύ γνωστοί είναι οι πίνακες του Βολανάκη. Κατά την ολοκλήρωσή της διώρυγας, το 1893, υλοποιούνταν ένα διαχρονικό όραμα, το όραμα της σύνδεσης των δύο θαλασσών, του Ιονίου και Αιγαίου Πελάγους. Μάλιστα η Μ. μου δώρισε ένα αντίγραφο πίνακα της εποχής.



Εικ. 17. Η Βασιλική Οικογένεια της Ελλάδας στα εγκαίνια της διώρυγας, Archives historiques de BNP Paribas (10Fi158)

Οι παραπάνω τελετές αποτελούν παράδειγμα μνημονικών τελετουργιών (Connerton, 1989) καθώς ενσωματώνουν το επίσημο κρατικό αφήγημα για την πρόοδο και την τεχνική υπεροχή, λειτουργούν ως τελετουργική επιβεβαίωση της ιστορικής συνέχειας (από τον Περίανδρο στην νεωτερική Ελλάδα) του έθνους και ενισχύουν τη συλλογική μνήμη μέσω φωτογραφιών, λόγων, και

επετείων, επιτυγχάνοντας την υπερροατότητα (βλ. Larkin 2013), μέσω της υπερβολικής έμφασης και προβολής: δημοσιεύματα, φωτογραφίες, αποτύπωση σε πίνακες.

4. Προκλήσεις

Η Διώρυγα της Κορίνθου είναι μια στενή τομή κατά μήκος του Ισθμού της Κορίνθου με μήκος 6.346 μ., πλάτος στην επιφάνεια της θάλασσας 24,6 μ. (στον βυθό της 21,3 μ.), ενώ το βάθος της κυμαίνεται μεταξύ 7,50 και 8μ.¹⁴ Το ύψος της φτάνει μέχρι 80μ., με τις απότομες πλευρές της να σχηματίζουν έναν εντυπωσιακό διάδρομο δημιουργώντας δέος στους επισκέπτες είτε όταν το διασχίζουν είτε όταν το βλέπουν από ψηλά. Παρά την αίσθηση δέους και μεγαλείου, το περιορισμένο πλάτος και η ευαισθησία των πετρωμάτων στη διάβρωση δημιουργούν παράλληλα μια αίσθηση της ανασφάλειας.



Εικ. 18α & β Εγκαίνια διώρυγας 1893: α) https://corinthcanalmuseum.com/s/canal_museum/item/240 & β) Rudolf Loës, φωτ. 505, *Der Weltverkehr und seine Mittel*, 1913

Η διώρυγα αντιμετώπισε εξ αρχής θέματα οικονομικής και λειτουργικής φύσης, και κυρίως κατασκευαστικά προβλήματα, ως προς το πλάτος και την κλίση, καθώς ήταν πολύ στενή και απότομη, γεγονός που δυσκόλευε τη ναυσιπλοΐα, δημιούργησε δυσπιστία στις ναυτιλιακές εταιρείες. Ήταν, επίσης, ασταθής λόγω της φύσης των πετρωμάτων και της σεισμικότητας της περιοχής, επομένως συχνά αντιμετωπίζονταν κατολισθήσεις. Το κανάλι έπρεπε να υποβληθεί σε συντήρηση και κλείσιμο αρκετές φορές.

Ο ίδιος ο Σκέφερις (1946, σ. 16) αναφέρει: «Κατά την εκμετάλλευσιν, ή διώρυξ, παρουσίασε μεγάλας δυσκολίας. Καταπτώσεις έπερχόμεναι κατ' άραια διαστήματα, διέκοπτον την συγκοινωνίαν καὶ ὡς ἐκ τούτου διτῶς ἐπεβάρυναν τὴν ἐκμετάλλευσιν». Επιπλέον τα τέλη διέλευσης κατά την αρχική περίοδο λειτουργίας της θεωρήθηκαν υπερβολικά σε σχέση με τις υπηρεσίες και τον κίνδυνο, οπότε η κυκλοφορία ήταν μικρότερη από την προβλεπόμενη.

¹⁴ Πληροφορίες από το σάιτ της Διώρυγας (<https://corinthcanal.com>).

Ο Ι. Α. Βαλαωρίτης, επίσης, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Διώρυγας κατά την περίοδο 1906-1913, αναφέρεται τόσο στην έλλειψη εμπιστοσύνης από τις εταιρείες (ιδιαίτέρως δε την Lloyd) για τον διάπλου της διώρυγας όσο και στις σημαντικές καταπτώσεις αμέσως μετά τη διάνοιξη:

Δεν είχε δέ παρέλθει πολύς χρόνος από της ενάρξεως της εκμεταλλεύσεως, ότε τή 15^η Νοεμβρίου 1894 επήλθεν εις το μέσον περίπου της Διώρυγος μεγάλη κατάπτωσης 60.500 κυβ. μέτρων χωμάτων, ήτις παρέσυρε και το κρηπίδωμα μέχρι τού πυθμένος επί μήκους 60 μέτρων [...] Τή 23^η Νοεμβρίου 1897 επήλθε νέα κατάπτωσης 150 κυβικών μέτρων χώματος, παρασύρασα και το κρηπίδωμα επί μήκους 48 μέτρων εις βάθος 2 μέτρων υπό την επιφάνειαν της θαλάσσης. (Βαλαωρίτης, 1906, σ. 13).



Εικ. 19. ΑΕΔΙΚ- Υποκατάστημα Ισθμίων (https://corinthcanalmuseum.com/s/canal_museum/item/236)

Ένας από τους πληροφοριοδότες μου, ο Ν., πρώην εργαζόμενος στην εταιρεία της Διώρυγας, μου είπε σχετικά:

«Άκουσέ με. Όταν πρωτοάνοιξε η διώρυγα δεν υπήρχε εμπιστοσύνη, διότι τη δεύτερη χρονιά που άνοιξε, άνοιξε νομίζω το 1893, το 1894-95, το 1895, έγινε μια μεγάλη κατάπτωση και πήρε μαζί και τα τοιχεία εδώ και εκεί, πήρε αυτά τα λέμε κρηπιδότοιχους... Δηλαδή, όταν τη φτιάξανε, προτού μουν τα νερά, φτιάξανε έναν τοίχο από τη μια μεριά και έναν από την άλλη και δυο μέτρα πάνω από την τάφρο, ώστε να συγκρατεί τα χώματα στα πλοία και να μην προσκρούουν επάνω και να μη γίνεται και μεγάλη διάβρωση στα χώματα».

Δύο γυναίκες, μεγάλης ηλικίας, σε σχέση με τις καταπτώσεις και τις συνεχείς επισκευές μου είπαν:

Ε «Πέφτανε χώματα και ανεβαίνανε στα κρεμαστά οι εργάτες, κρεμνιόντουσαν στον τοίχο απ' την πλάτη και σκάφτανε αυτά που ήτανε ετοιμόρροπα»

Γ «Ήτανε τα πλάγια του καναλιού μόσικα και πέφτανε χώματα. Έπρεπε να φτιαχτούνε».

Η Διώρυγα εκπληστηριάσθηκε το 1906, λόγω οικονομικών προβλημάτων, και αγοράστηκε από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας συστήνοντας την «Νέαν Ανώνυμον Εταιρείαν της διώρυγας της Κορίνθου», με Διοικητή τον Στέφανο Στρέιτ (βλ. Παπαγιαννοπούλου, 1989). Η νέα εταιρεία το 1909 υπολόγισε την ετήσια κίνηση των πλοίων, ιστιοφόρων και ατμοκίνητων σε 3.000.

Ωστόσο, οι δυσκολίες ήταν διαρκείς. Η Διώρυγα χρειάστηκε να υποβληθεί σε συντήρηση και να κλείσει αρκετές φορές. Οι δύο μεγάλοι σεισμοί, του 1928 και του 1953, προκάλεσαν σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία της. Ιδίως ο σεισμός του 1953, τον οποίο θυμούνται καθαρά οι

πληροφορητές μου στάθηκε καταστροφικός τόσο για τους οικισμούς γύρω από το ανατολικό άκρο της διώρυγας όσο και για τη διώρυγα:

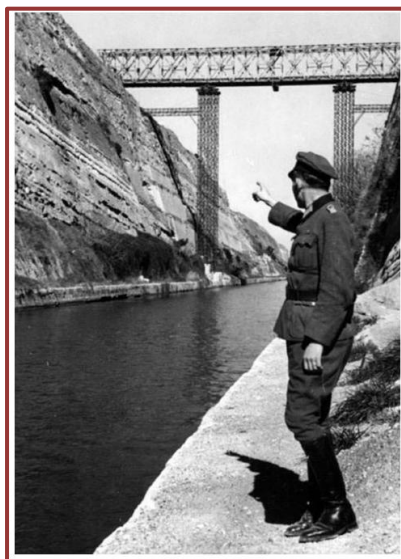
Κ: «Ο σεισμός του '53 πολύ σημαντικό γεγονός για την Κόρινθο, και μετά του '81. Του 53. Καταστράφηκε η Κόρινθος».

Α: «Τα περισσότερα σπίτια και εδώ ο ντουζμενάς γκρεμίστηκε τότε, τα σπίτια στην Κυραβρύση τότε τι ήτανε. Όλα τα διώροφα πέσανε, μέναμε σε σκηνές. Μείναμε σε μια σκηνή δέκα οικογένειες κάποια στιγμή. Μετά μόλις χειμώνιασε με τις βροχές, έμπαινε νερό. Το '54 μας δώσαν και άσπρες σκηνές μετά ανά δυο οικογένειες. Μετά κατά την άνοιξη μπήκαμε στα σπίτια. Μάλιστα είχανε δώσει σεισμοπάθεια και φτιάζανε όλοι ένα δωμάτιο».



Εικ. 20. Σε σκηνή, κατά τον σεισμό του 1953 (φωτ. από το αρχείο του κ. Δ. Ξύππα)

Πολύ κρίσιμη περίοδος βεβαίως, ήταν κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, οπότε και η διώρυγα ως τόπος στρατηγικής σημασίας αποτέλεσε πεδίο μάχης μεταξύ των Γερμανών και των συμμαχικών δυνάμεων (26-4-1941) και πέρασε στα χέρια των Γερμανών, ενώ υπέστη σοβαρή καταστροφή. Οι Γερμανοί, θεωρώντας τη κομβική, προέβησαν σε οχυρωματικά έργα.



Εικ. 21. Η γέφυρα που αντικατέστησε αυτή που καταστράφηκε στη γερμανική επίθεση το 1941 (Alexiades 2015)



Εικ. 22. Το γερμανικό μεταγωγικό Maritza στη διώρυγα (πιθανότατα στις 20 Ιουνίου 1941) –Alexiades (2015)



Ει. 23. Το ιταλικό τορπιλοβόλο Alcione διέρχεται από τη διώρυγα (1941) –Alexiades (2015)

Στη συνέχεια, κατά την υποχώρησή τους οι Γερμανοί το 1944 την κατέστρεψαν ολοσχερώς: ανατίναξαν τα πρηνή και τις γέφυρες που είχαν εντωμεταξύ αποκαταστήσει, και επιπλέον έριξαν βαγόνια και άλλα υλικά μέσα στο κανάλι.

Το διάστημα της κατοχής η Διώρυξ έφυτοζώησε και υπέστη σημαντικές ζημίας. Τα αποθεματικά αυτής [...] εξανεμίστησαν λόγω του πληθωρισμού, εβυθίσθη η μεγάλη βυθοκόρος της, κατεστράφη εικοσάς οικοδομών, διηρπάγη η αποθήκη υλικών και ανταλλακτικών [...] Οι Γερμανοί, πριν αποχωρήσουν γνωρίζοντας την σημασίαν ην θα είχε η Διώρυξ και διά τυχόν συνέχισιν των πολεμικών επιχειρήσεων και δια την εθνική μας οικονομίαν εκατέστρεψον με μανίαν αυτήν, ασχοληθέντας εις τούτο επί τέσσαρας ημέρας [...] επόντισαν νάρκας εντός της Διώρυγος, εβύθισαν εις την είσοδον του Σαρωνικού κόλπου ένα πλοίον 3500 κόρων, κατέρριψαν εντός αυτής τας δύο γέφυρας και μέγαν αριθμόν βαγονίων των ΣΠΑΠ, ανετίναξαν τα πρηνή δια στοών [...] εβύθισαν έναν πλωτόν γερανόν, τρία περάματα, δύο φορτηγίδας...(Σκέφερης, 1946, σ. 18).



Εικ. 21α&β. 1944: Αριστερά άποψη της ανατολικής εισόδου της διώρυγας (Ισθμία) με το βυθισμένο εμπορικό πλοίο Vesta να εμποδίζει την είσοδο και δεξιά κοντινό πλάνο του πλοίου
<https://www.awm.gov.au/collection/C241492> & <https://www.awm.gov.au/collection/C278268>

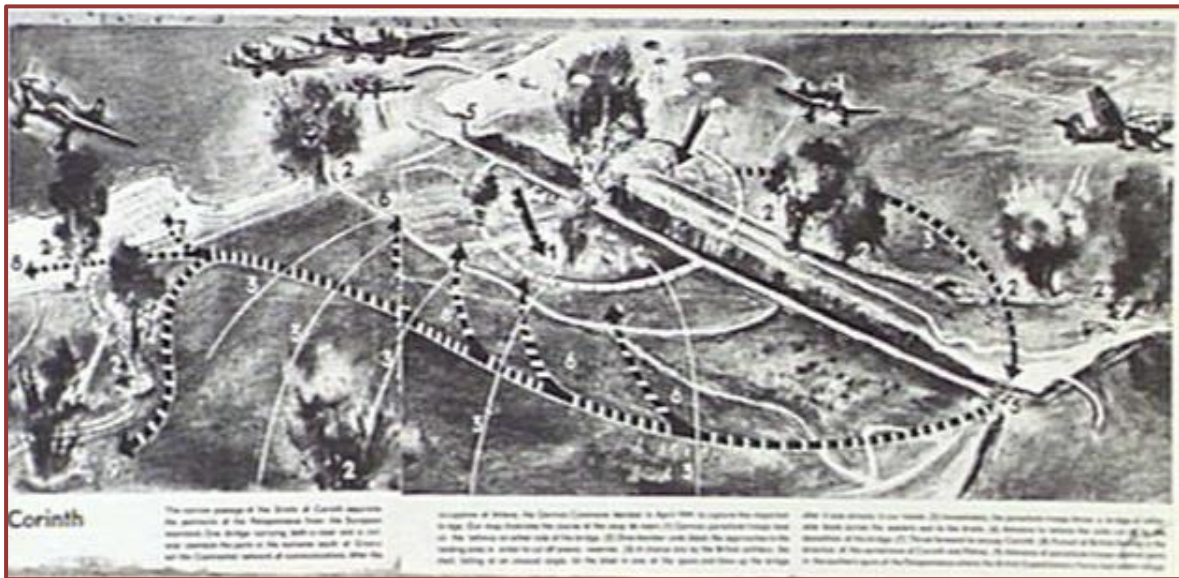


Εικ. 22. 15 Οκτωβρίου 1944. Αεροφωτογραφία της κατεστραμμένης σιδηροδρομικής γέφυρας από τους Γερμανούς. <https://www.awm.gov.au/collection/C366762>

Οι πληροφορητές μου αξιολογούν το κλείσιμο του καναλιού αρχικά λόγω του πολέμου και στη συνέχεια λόγω της καταστροφής του από τους Γερμανούς με την οπισθοχώρησή τους ως ένα ορόσημο με ευρύτερες επιπτώσεις στη ζωή της περιοχής, ως ένα μεγάλο πλήγμα για την τοπική κοινωνία. Παρακάτω παραθέτω σχετικές μαρτυρίες:

Φ: «Όταν κηρύχθηκε ο πόλεμος ήμαστε σχολείο και μας πήρε η δασκάλα και μας πήγανε απέναντι που είναι οι ευκάλυπτοι, που είναι η σιδηροδρομική γραμμή και αποκάτω είχε μια γέφυρα και μας έβαλε όλα τα παιδάκια κάτω από τη γέφυρα στο τούνελ εκεί, μέχρι που τέλειωσαν και μας περάσανε και μας είπαν πηγαίντε σπίτι. Χτύπαγε ο συναγερμός και πηγαίναμε σε κάτι σπηλιές που βάζανε τα ζώα και πηγαίναμε εκεί πόσο καιρό».

Μ. «Βομβαρδίστηκε το 1940 ο ισθμός και πέσανε όλα και σκοτωθήκανε και άνθρωποι από εδώ».



Εικ. 23. Φωτογραφική απεικόνιση των επιχειρήσεων στη διώρυγα τον Απρίλιο του 1941.
04.<https://www.awm.gov.au/collection/C21906>

Γ. «26 Απριλίου Σάββατο παραμονή του Θωμά, του '41. Η μητέρα ήταν 43 ετών. Βομβαρδίσανε τ' αεροπλάνα και βγήκε από το σπίτι να πάει στο καταφύγιο και δεν πρόλαβε και έπεσε στα πεύκα, σκοτώθηκε εκεί και τραυματίστηκε ο γαμπρός μου, Ε.Γ., που ήταν στρατιώτης. Το σπίτι μας ήταν δίπλα στο κτήμα του Σκέφερη. Δούλενε ο πατέρας μου στη διώρυγα και μέναμε εκεί. Το καταφύγιο ήταν στον Σκέφερη, δίπλα στο σπίτι είχαν σκάψει και πηγαίνανε εκεί. Ήμουν 14 ετών... Μετά με πήρε μια θεία μου, αδερφή του πατέρα μου, επειδή είχαν έλθει Γερμανοί στο σπίτι».

Ε. «Το '42 το σχολείο δε λειτουργούσε. Το '42, 2 Φεβρουαρίου, μας διώζανε και αφήσανε μόνο αυτούς που εργαζότανε στη διώρυγα, επιτάζαν τα σπίτια οι Ιταλοί. Οι περισσότεροι στην Κυραβρύση, μέινανε μόνο αυτοί που εργαζόντουσαν στη διώρυγα και μένανε μέσα οι Ιταλοί. Το δικό μας το σπίτι το είχαν μαγειρείο. Τρώγανε οι αξιωματικοί. Και το αφήσαμε το σπίτι γεμάτο, με σερβίτσια, με τραπεζομάντιλα, με μαχαιροπίρουνα, **τα πάντα**. Κι όχι δεν πήραν αυτά, πήραν και τα πράματα τα δικά μας. Γυρίσαμε και το βρήκαμε το σπίτι... ένα χρόνο... Τι να θυμηθείς απ' αυτά. Χειμώνας καιρός, πώς δεν αρρωσταίναμε, Γ., στ' ασπρόχωμα μέσα στις σπηλιές. Ήτανε μια σπηλιά στου Τ το σπίτι πολύ μεγάλη, βαθιά...».

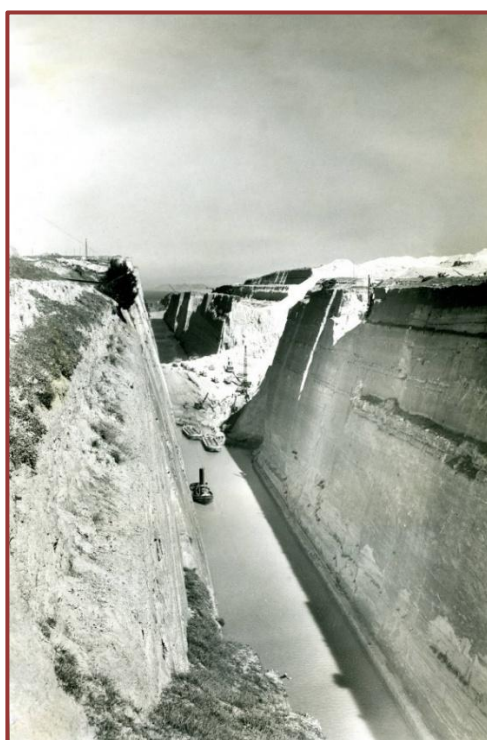
Γ. «Θυμάμαι καλά, περάσαμε από την κάτω γέφυρα, το πέραμα δε δούλενε. Πιο πάνω, υπάρχει ο δρόμος τώρα. Πώς είναι εκεί το σχολείο υπήρχε ένας δρόμος και είχε γίνει μια γέφυρα, πρόχειρη γέφυρα. Την κάνανε πιο κάτω εκεί που είναι το σχολείο... όχι αυτή που είναι τώρα».

Η διώρυγα μετά την αποχώρηση των Γερμανών έκλεισε για πέντε χρόνια. Οι εργασίες αποκατάστασής της ξεκίνησαν το 1947, με τη συνδρομή του Σώματος Μηχανικού του Αμερικανικού Στρατού,¹⁵ που ίδρυσε τον οργανισμό Grecian District για την αποκατάσταση των υποδομών της Ελλάδας στο πλαίσιο του σχεδίου Μάρσαλ.

Βλ. Clearing the Corinth Canal 1948 - Photographs - USACE Digital Library:
<https://usace.contentdm.oclc.org/digital/collection/p15141coll15/id/660/rec/1>

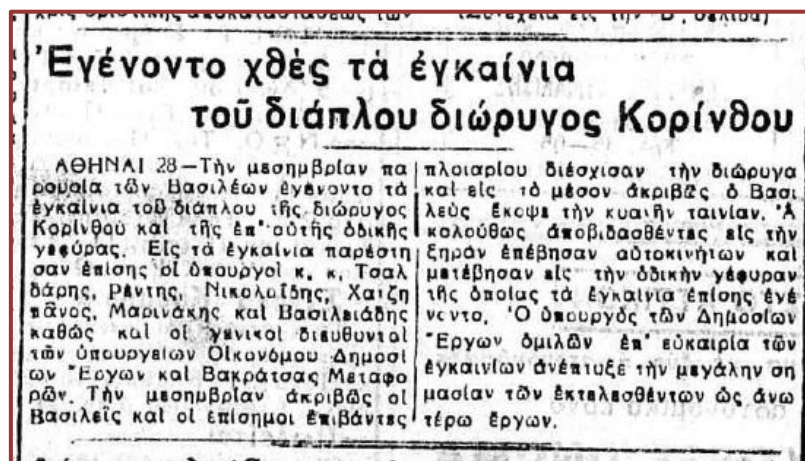


Εικ. 24. Τα έργα αποκατάστασης της διώρυγας (<https://www.mixanitouxronou.gr/>)



Εικ. 25. Απρίλιος 1948: ολοκλήρωση κατά 55% των έργων αποκατάστασης.
U.S. Army Corps of Engineers Digital Library.
<https://usace.contentdm.oclc.org/digital/collection/p15141coll5/id/660/rec/1>)

Τον Ιούλιο 1948 η Διώρυγα δόθηκε στην κυκλοφορία για τα ιστιοφόρα και εγκαινιάστηκε εκ νέου, ενώ οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το Μάρτιο του 1949 για τα μεγαλύτερα πλοία και τις δύο γέφυρες (σιδηροδρομική και οδική), οπότε έγιναν ξανά τα εγκαίνια. Η Διώρυγα έκλεισε ξανά γύρω στο 1963 με 1965 για λόγους ασφαλείας οπότε η εμπορική κίνηση μεταφέρθηκε στο Καλαμάκι.



Εικ. 26. Εγκαίνια του διάπλου της διώρυγας. Θάρρος, 29-3-1949

Σε σχέση με τα παραπάνω, ένας πληροφορητής μου, πρώην υπάλληλος της Εταιρείας της Διώρυγας, διηγήθηκε:

Τ: «Από εκεί περνούσαν πλοία. Μέχρι το 1960-1963 φορτηγά πλοία φορτωμένα με πορτοκάλια, λεμόνια και σταφίδες έρχονταν για να ταξιδέψουν στην Ευρώπη. Υπήρχαν λιμενεργάτες, ντόπιοι κάτοικοι, που θα βοηθούσαν. Από το 1963 έως το 1965 ο διάπλους σταμάτησε για λόγους ασφαλείας και τα πλοία σταματούσαν στο Καλαμάκι. Κι αυτό το θυμάμαι γιατί είχα δουλέψει για λίγο. Επειδή η προβλήτα ήταν μικρή και τα πλοία ήταν μεγάλα και δεν μπορούσαν να την προσεγγίσουν, αγκυροβολούσαν έξω από το λιμάνι και τα προϊόντα μεταφέρονταν με κάποιες μαούνες. Ωστόσο, όταν έγινε το λιμάνι της Κορίνθου, όλη αυτή η δραστηριότητα σταμάτησε».

Η Μ. μου είπε: «Από δω φορτώνανε, γιατί είχανε και τα λιπάσματα και τα ξένα με τσιγάρα και μετά τα πηγαίνανε στην Κόρινθο. Αλλά μετά έκλεισε το λιμάνι αυτό και φτιάξανε της Κορίνθου».

Ένας άλλος υπάλληλος της διώρυγας συμπλήρωσε: «Πρέπει η εταιρεία να έκανε έσοδα όταν ήρθαμε εμείς στη διώρυγα, εμείς ήρθαμε το '69, από '65 άρχισε να χαμογελάει λιγάκι οικονομικά».

Το 1980 ξεκίνησε μια νέα περίοδος για τη διώρυγα, καθώς συστάθηκε μια νέα εταιρεία με δημόσιο χαρακτήρα η «Ανώνυμος Εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου» με τον ν. 1067/1980 (ΦΕΚ Α' 187/18-8-80 «Περί συστάσεως Ανωνύμου Εταιρείας προς εκμετάλλευσιν της Διώρυγος της Κορίνθου») για την εκμετάλλευση της Διώρυγας. Μάλιστα, την εποχή εκείνη ξεκίνησε και μια ευρεία συζήτηση για τις ανάγκες εκσυγχρονισμού των υποδομών καθώς συμπληρωνόταν 100ετία από την έναρξη της κατασκευής της: συγκεκριμένα έργα ανακατασκευής των κρηπιδωμάτων καθώς και κατασκευής σύγχρονων γεφυρών για τη σύνδεση των τοπικών οικισμών.

Το 2001 η ΑΕΔΙΚ συνήψε σύμβαση παραχώρησης με την πολυεθνική SEA CONTAINERS SERVICES LTD και τη θυγατρική της «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ». Από το 2010, ωστόσο, μετά την αυτοδίκαιη καταγγελία της σύμβασης λόγω μη πλήρωσης των όρων της– η ΑΕΔΙΚ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Διώρυγας.

Σε σχέση με το παραπάνω, σε συζητήσεις που είχα με τους πληροφορητές μου, ο κ. Τ. μου είπε «Απ' ό,τι έχω ακούσει ήταν υποχρεωμένη η εταιρεία σε ένα πενταετές πρόγραμμα να κάνει ένα

αναπτυξιακό έργο, πράγμα το οποίο δεν έγινε. Αυτοί ζητάγανε και τις εκτάσεις εδώ. Τώρα πού κόλλησε. Τελικά δεν έκαναν έργα τίποτα από το 2001 και ξαναήρθε στο κράτος το '10». Ωστόσο, η Κ. συνέδεσε την πορεία της παρακμής της διώρυγας με την παραχώρηση αυτή: «Αυτοί φύγανε, ενώ είχαν σύμβαση 50 χρόνια. Φύγανε οι υπάλληλοι, τους μετατάζανε... πήρανε συντάξεις και λοιπά.. Με την Περίανδρος τέλειωσε...». Επειδή ακριβώς βρισκόμασταν τότε και μέσα στην κρίση, με τη διαρκή απειλή της υπαγωγής της περιουσίας της διώρυγας στο ΤΑΙΠΕΔ, υπήρχε διάχυτη απογοήτευση σε σχέση με το μέλλον της διώρυγας, εξ ου και η λέξη «τέλειωσε». Η Μ. είπε ότι: «το 2001 ενοικίασε την εκμετάλλευση, όχι τα ακίνητα, στην Περίανδρος ΑΕ που είχε την υποχρέωση να κάνει κάποια έργα. Και τι έκανε, τίποτα, χάλασε. Και μετά αυτοί αφού χρώσταγαν στο ελληνικό δημόσιο, φύγανε. Και τώρα είναι μια κατάσταση περιέργη και για τους εργαζόμενους και για την εταιρεία την ίδια. Ενώ πρώτα ξέρανε, ανήκανε στο Υπουργείο Οικονομικών, ήταν ιδιωτικού δικαίου».

Οι σοβαρές δυσλειτουργίες της διώρυγας σημειώνονται μέχρι και πρόσφατα. Τα τελευταία χρόνια, το 2018 και εν συνεχεία τον Νοέμβριο του 2020 και τον Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 2021, σημειώθηκαν σοβαρές καταπτώσεις, εξαιτίας των οποίων η διώρυγα έκλεισε, με πολύ σημαντικές οικονομικές συνέπειες. Από το 2022 εκτελούνται έργα αποκατάστασης, ενώ η διώρυγα άνοιξε για διελεύσεις τη θερινή περίοδο κατά το 2022, 2023, 2024 και πρόσφατα.



Εικ. 27. Εξάρμωση και μεταφορά γέφυρας Ισθμίας με γερανό (2024) <https://corinthcanal.com>

Επιπλέον, η βυθιζόμενη γέφυρα της Ισθμίας από το 2018 αντιμετώπισε προβλήματα τα οποία είχαν σοβαρό αντίκτυπο στην επικοινωνία μεταξύ των τοπικών κοινοτήτων: τον Απρίλιο του 2018 αφαιρέθηκε για συντήρηση που διήρκεσε μέχρι τον Νοέμβριο, ενώ τον Νοέμβριο του 2019 μετά από πρόσκρουση σε αυτήν πλοίου η κυκλοφορία γινόταν μόνο από τον ένα διάδρομο. Αφαιρέθηκε εκ νέου τον Απρίλιο του 2024 για συντήρηση, ενώ, μετά από το ατύχημα με βυτιοφόρο της 7/6/2024 και την κατεδάφιση της αερογέφυρας κοντά στον Ισθμό και την πίεση των τοπικών κοινοτήτων, επισπεύσθηκε η επαναλειτουργία της.

Είναι γενική παραδοχή ότι η Διώρυγα της Κορίνθου δεν εκπλήρωσε ποτέ τα αρχικά οράματα της ανάδειξης σε έναν παγκόσμιο ναυτικό και εμπορικό κόμβο με σημαντικά οικονομικά οφέλη. Η ίδια η τεχνολογική πρόοδος που έκανε δυνατή την κατασκευή της, οδήγησε σε τεχνικά επιτεύγματα που την ξεπέρασαν, μειώνοντας πολύ γρήγορα τη στρατηγική της σημασία, με την καθέλκυση μεγαλύτερων και ανθεκτικών πλοίων και τη δημιουργία εναλλακτικών εμπορικών δρόμων.

Οι περισσότεροι συνομιλητές μου εστίασαν αφενός στη στενότητα της διώρυγας που δεν επιτρέπει τη διπλή κίνηση, αλλά την κίνηση μόνο προς μία κατεύθυνση των μεγάλων πλοίων, και μάλιστα με απαραίτητη τη ρυμούλκηση, καθώς επίσης και στη σύσταση του εδάφους, την εναλλαγή των θαλάσσιων ρευμάτων με την αλλαγή διεύθυνσης στην κίνηση των νερών. Στάθηκαν, επίσης, στη σεισμικότητα της περιοχής. Ωστόσο, επεσήμαναν τη συνάρτηση με την οικονομική πολιτική (διεθνή και εθνική) και τη δημιουργία μεγάλων λιμανιών-εμπορικών κόμβων, όπως της Κορίνθου και κυρίως της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

Όπως μου είπε ένας συνομιλητής: *«Δεν είναι το ότι δεν χωράγανε τα πλοία. Είναι το θέμα ότι είχε αλλάξει ο τρόπος μεταφοράς προϊόντων. Δηλαδή, τα πλοία είναι μεγαλύτερα τώρα, μεγαλύτερες ταχύτητες, από Ιταλία πάνε Ηγουμενίτσα και με την εθνική οδό τα μεταφέρουν στην Τουρκία. Επιπλέον ήταν πολύ ακριβά το πέρασμα – υπολογιζόταν με τους κόρους».*

Εντούτοις, όπως είχε τονίσει ο Σκέφερις στην ομιλία του (1946) η διώρυγα προσέφερε τόσο στην εθνική οικονομία (με την εξυπηρέτηση των γραμμών του εξωτερικού και τα δικαιώματα διέλευσης, τη συντόμευση των μεταφορών) όσο και στην άμυνα, φέροντας το παράδειγμα των βαλκανικών πολέμων αλλά και του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου οπότε και χρησιμοποιήθηκε ευρέως αλλά και στον ανεφοδιασμό κατά τον ελληνοϊταλικό πόλεμο. Ο οικονομικός της ρόλος ακόμη και σήμερα δεν είναι αμελητέος.



Εικ. 28. Αγώνες SUP στον Ισθμό 2017

Το κανάλι εξακολουθεί να χρησιμοποιείται και να συμβάλλει στον τοπικό τουρισμό, προσελκύοντας χιλιάδες επισκέπτες ετησίως, οι οποίοι κυρίως συμμετέχουν σε κρουαζιέρες που κάνουν τον διάπλου του για να ζήσουν την εμπειρία ή στο πλαίσιο ιστορικών και τεχνολογικών ενδιαφερόντων. Επιπλέον, επισκέπτες που ταξιδεύουν οδικά από και προς την Πελοπόννησο σταματούν για

φωτογραφίες και περιήγηση είτε στην ψηλή γέφυρα ή στις χαμηλές γέφυρες. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα για συμμετοχή σε αθλητικές δραστηριότητες στην περιοχή, όπως bungee jumping από τη γέφυρα. Η περιοχή δέχεται επισκέψεις στο πλαίσιο σχολικών εκδρομών, για εκπαιδευτικούς λόγους. Παράλληλα, υπάρχουν και ξενοδοχειακές υποδομές για φιλοξενία.

Φυσικά, η Εταιρεία της Διώρυγας, με έδρα την Ισθμία προσέφερε εξαρχής στις τοπικές κοινωνίες ευκαιρίες απασχόλησης, που κυμαίνονταν από θέσεις που χρειαζόνταν υψηλή τεχνογνωσία, όπως μηχανικοί και οικονομικοί σύμβουλοι, ναυτικούς αλλά και κάθε είδους εργάτες, όπως ξυλουργοί, οικοδόμοι και εργάτες. Η διώρυγα είχε ανάγκη από προσωπικό, εξειδικευμένο και μη, τεχνικό (για τη συντήρηση των υποδομών της διώρυγας, των γεφυρών και των πλωτών μέσων), ναυτικό και διοικητικό, όπως μηχανικούς, ηλεκτρολόγους, διοικητικούς υπαλλήλους, πλοηγούς, κυβερνήτες ρυμουλκών. Ορισμένες, μάλιστα, εργασίες ιδίως του κατώτερου προσωπικού, των εργατών-σκαπανέων είχε και έχει μεγάλη επικινδυνότητα.



Εικ. 29. Εργαζόμενοι στα έργα της διώρυγας κατά τη μισθοδοσία-
Archives historiques de BNP Paribas (9Fi125)

Χαρακτηριστικές είναι οι μαρτυρίες των πληροφορητών:

Μ: «Υπάλληλοι ήτανε στα γραφεία και όλοι οι άλλοι ήτανε στο μηχανουργείο, στο ξυλουργείο, εργάτες ανειδίκευτοι, και παίρναν την ειδικότητα μετά, δηλαδή μαθαίνουν ας πούμε λίγα υδραυλικά, ελαιοχρωματιστές, ήταν ηλεκτρολόγοι, δύτες με σκάφανδρα, ναυτικοί, δηλαδή ναύτες και πλοηγοί που ήτανε, μπαίνανε μες στο βαπόρι και το οδηγούσαν να μη χτυπήσει».

Ε: Είναι η βενζινάκατος η οποία πήγαινε και έπαιρνε τα χρήματα από τα καράβια που περνούσανε, εισέπραττε το αντίτιμο και πήγαινε τους πλοηγούς στα μεγάλα καράβια, για να κάνουν τη διέλευση της διώρυγας, να περάσουνε το καράβι οι ίδιοι οι πλοηγοί οι δικοί μας υπάλληλοι που ξέρανε γιατί ο χώρος ήτανε στενός και είχανε τρακάρει και πολλά βέβαια. Πολλά λεφτά παίρνανε οι πλοηγοί τότε».



Εικ. 30. Εργάτες συντηρούν τα πρανή της διώρυγας. (φωτ. από το αρχείο του κ. Δ. Ξύπα)

Γ «Ο μπαμπάς μου ήτανε μαραγκός, στη διώρυγα. Συντηρούσε τα ρυμουλκά και πήγαινε παντού, όπου είχε ανάγκη».

Φ «Ο ένας παππούς είχε έρθει από την Άνδρο και ο άλλος από την Πάρο, από τη μαμά, και είχε πιάσει δουλειά στη διώρυγα, σε φουρνέλα και έχασε το ένα του το μάτι – έφυγε αφού δεν μπορούσε πια. Με καιρό, ο κόσμος εδουλεύανε και αλλού, ύστερα έπαιρνε και η διώρυγα και πήγανε και γίνανε πιλότοι, καπετάνιοι, πλοηγός, εργάτες, όπως και τ' αδέρφια μου. Τα αδέρφια μου ο ένας, εκρεμότανε στη διώρυγα, και κόβανε τον τοίχο, στα πρανή και κάνανε συντήρηση. Ένας άλλος μου αδερφός όταν μεγάλωσε πήγε λιμενεργάτης, έτσι το λένε [;] και άλλοι μαζί, όταν ερχότανε τα καράβια και αράζανε και ξεφορτώνανε ό,τι φέρνανε τα καράβια και τα φορτώνανε».

Γύρω από τη Διώρυγα αναπτύχθηκαν κάθε είδους άλλα επαγγέλματα, όπως έμποροι, ψαράδες και αγρότες για την εξυπηρέτηση και συντήρηση των τοπικών κοινωνιών. Με τα λόγια του κ. Α.:

Α: «Μετά την ίδρυση της νέας κοινωνίας στους τρεις οικισμούς, άρχισαν λοιπόν να έρχονται εδώ από τα γύρω χωριά για να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στους ανθρώπους που εργάζονταν στη Διώρυγα και είχαν εισόδημα και μπορούσαν να αντέξουν οικονομικά να αγοράσουν υπηρεσίες. Δηλαδή, θέλω να πω ότι εκτός από αυτούς που έμειναν όταν άρχισε η λειτουργία της διώρυγας, άλλος κάνοντας μανάβικο, κουρείο, τσαγκάρικο, γαλατάς, άλλοι οικοδόμοι όπως ήταν ο προπάππος μου, και εκτός απ' αυτά τα επαγγέλματα που ήταν απαραίτητα για τις βιοτικές ανάγκες του κόσμου όπου λόγω της διώρυγας υπήρχε το χρήμα και ήταν και ο λόγος που ήρθαν από τα γύρω χωριά, ήρθαν και άλλοι: οι ρετσινάδες, για να εκμεταλλευτούν το ρετσίνι των πεύκων που έχουμε ακόμη και σήμερα άφθονα στην περιοχή. Άλλοι ήρθαν εδώ με τα πρόβατά τους για να πουλάνε το γάλα και το τυρί στο προσωπικό της διώρυγας που διέθετε και το χρήμα κι έτσι συγκροτήθηκε η κοινότητα Ισθμίας, η οποία αποτελούσε τμήμα του δήμου Λουτρακίου Περαιώρας και να που τώρα ξανάγινε τμήμα του».

Επιπλέον, το κτήμα του διευθυντή της διώρυγας, όπως θυμούνται οι πληροφορητές μου, πρόσφερε εργασία σε γυναίκες και άνδρες, εποχική ή και μόνιμη (λ.χ. φύλακες, εργάτες και εργάτριες γης, για την καλλιέργεια και τη συλλογή φιστικιού). Αυτό το κτήμα είχε διάφορες καλλιέργειες, κυρίως φιστικιές, και πολλές γυναίκες απασχολούνταν εκεί για εποχιακές εργασίες. Σύμφωνα με τις μαρτυρίες:

Μ: «Το κτήμα είχε τρία κτίσματα, ένα διώροφο του Σκέφερη, ένα που είχε για υπηρεσία και ένα του επιστάτη ένα κίτρινο. Το τιμεντένιο έγινε μετά – αλλά βρήκαν στα θεμέλια νερά και το αφήσαν έτσι – δεν τέλειωσε και μετά το γκρεμίσανε».

Φ «Το κτήμα του Σκέφερη, με φύλακα, δουλεύανε στο κτήμα αυτό ντόπιοι, συχνά, το καλοκαίρι που μάζευαν τα αμύγδαλα και τα φιστίκια δούλευαν οι γυναίκες από δω, η γιαγιά μου, η θεία μου».



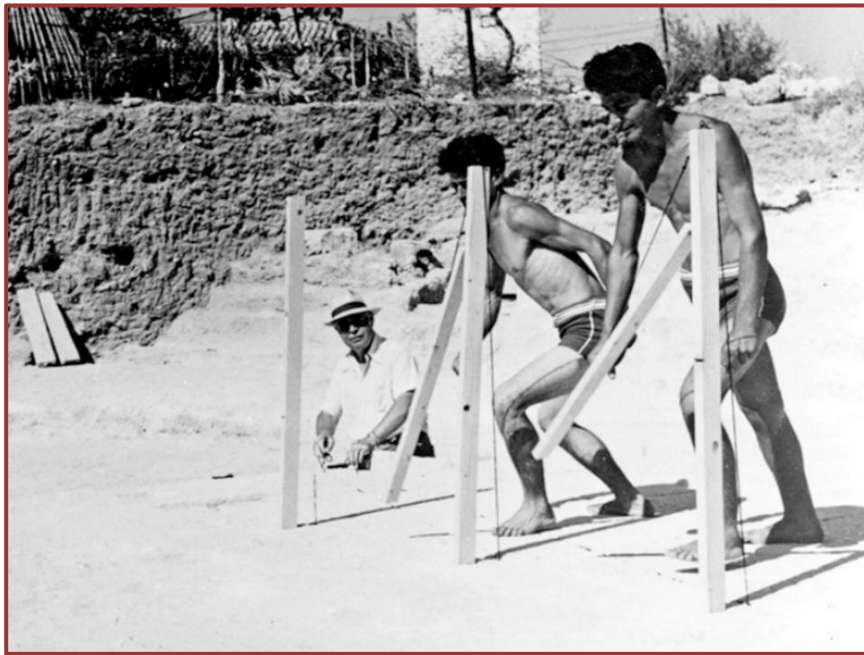
Εικ.31. 1908: Η βασιλική θαλαμηγός "Αμφιτρίτη" καθώς εισέρχεται στη διώρυγα της Κορίνθου (elia.org.gr)

Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, η Διώρυγα αντιμετωπίζει προκλήσεις λειτουργικότητας (κατολισθήσεις, τεχνικά προβλήματα, μείωση πλοίων, μείωση εσόδων), γεγονός που έχει οδηγήσει στη μείωση του μόνιμου προσωπικού που απασχολείται στην Εταιρεία και έχει προκαλέσει εργασιακή αβεβαιότητα και απογοήτευση στους κατοίκους της περιοχής. Πολλοί από τους παλαιούς εργαζόμενους έχουν συνταξιοδοτηθεί ή αποχωρήσει, ενώ οι νέοι δυσκολεύονται να βρουν εργασία σχετική με τον τοπικό αυτό πόρο, λόγω των προβλημάτων της εταιρείας. Ενώ η ανεργία στην περιοχή αυξάνεται, το κοντινό διωλιστήριο στους Αγίους Θεοδώρους μετατρέπεται στον σημαντικότερο εργοδότη της περιοχής. Επιπλέον, η οικονομική-εμπορική δραστηριότητα μεταφέρθηκε στις γειτονικές πόλεις της Κορίνθου και του Λουτρακίου, οι οποίες δέχονται μεγάλο όγκο τουριστικής κίνησης και η αλλαγή αυτή απειλεί την παλιά οικονομική δύναμη και συνοχή της περιοχής.

Η Διώρυγα ως πολιτισμικός πόρος, αποτελώντας μια διαρκή και μακραίωνη επιδίωξη, συνδέεται με παρουσία πολλών και σημαντικών αρχαιοτήτων αφού η συγκεκριμένη περιοχή, όπως είδαμε, είχε μεγάλη σημασία από την αρχαιότητα λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Στην αρχαιότητα κοντά στην Κυρά Βρύση υπήρχε ο ναός του Ποσειδώνα και το στάδιο για τους αρχαίους αγώνες των Ισθμίων, καθώς και ο δίορκος που δημιουργήθηκε για να αποφεύγεται από τα πλοία ο κύκλος της Πελοποννήσου. Μάλιστα πολλοί από τους κατοίκους δούλευαν στις ανασκαφές.

Στην περιοχή οι κάτοικοι συνυπάρχουν με τα αρχαία μνημεία, και αισθάνονται περήφανοι για την ιστορικότητα του μέρους το οποίο κατοικούν, ωστόσο πολλοί έχουν τη συνείδηση της έλλειψης σύνδεσης με τους αρχαίους κάτοικους της Ισθμίας. Ένας από τους πληροφορητές μου, ο οποίος είχε δουλέψει και στις ανασκαφές, μου είπε: «Το χωριό μας έχει μακραίωνη ιστορία, με το στάδιο που γίνονταν οι ισθμιακοί αγώνες, τον ναό του Ποσειδώνα, που τα γκρέμισε όλα ο Ιουστινιανός για να φτιάξει το ιουστινιάνειο τείχος αυτό που βλέπετε και εδώ στη διασταύρωση του δρόμου από την Κυραβρύση. Εμείς όμως δεν έχουμε καμία σχέση με τους αρχαίους Ισθμιώτες».

Σε αυτό το πλαίσιο, η προηγούμενη σημαντική θέση και άνθηση της Διώρυγας αλλά και της περιοχής εκφράζεται στον λόγο των ανθρώπων, οι οποίοι επιθυμούν την προστασία και διάσωση της κληρονομιάς τους και της ταυτότητάς τους. Η διώρυγα λειτουργεί ως ισχυρό πολιτισμικό σημείο αναφοράς. Δεν είναι τυχαίο ότι το οπτικό υλικό από την ευρύτερη περιοχή κυρίως από οικογενειακά άλμπουμ αλλά και από φωτογραφίες των πληροφορητών και από τουριστικά φυλλάδια, δημοσιεύματα και το διαδίκτυο κυριάρχησε στις συζητήσεις μας και συχνά τις διευκόλυνε.



Εικ. 32. Ο Oscar Broneer επιβλέπει μια αναπαράσταση εκκίνησης αγώνα δρόμου, κοντά στο Ναό του Ποσειδώνα (Ισθμία), φωτογραφικό αρχείο του Πανεπιστημίου του Σικάγο [apf3-01580].
(<https://www.ascsa.edu.gr/news/newsDetails/oscar-broneer-room>)

Ωστόσο, πολλοί συνομιλητές μου εξέφρασαν παράπονο και απογοήτευση για την αγνόηση από μέρους των νεότερων, αλλά και της κοινότητας γενικότερα, της ιστορικής τους πορείας και κληρονομιάς. Συχνά άκουσα για την εγκατάλειψη και μη αξιοποίηση των αρχαιολογικών χώρων. Σε σχέση με τους αρχαιολογικούς θησαυρούς της περιοχής η Μ. μου είπε *«δεν προωθούν πια το Μουσείο τοπικά, δεν πάνε ούτε τα σχολεία»*, και ενθυμούμενη τη δική της σχολική ηλικία *«Όταν πηγαίναμε σχολείο μάς είχανε βάλει και τρέξαμε κι εμείς στο στάδιο»*. Επίσης ο κ Τ. εξέφρασε την απογοήτευσή του από την κατάσταση στην περιοχή:

«Ο τόπος μας έχει πολλά. Έχει το στάδιο. Έχει το Ιουστινιάνειο τείχος που όμως το ανέδειξαν εκτός χωριού. Αυτό που είναι στην εκκλησία κοντά. Το φρούριο και το τείχος όταν τα χτίσανε πήραν και από αρχαίες κολώνες. Υπάρχει και στο τείχος μια πλάκα που αναφέρεται ως πύλη της Πελοποννήσου από τον Πausanias. Θυμάμαι, ήταν ένας κύριος με καπέλο μπεζ. Μάζευαν χώμα με ζεμπίλια για να το μεταφέρουν και καθάριζαν τα αρχαία. Ήταν ο Όσκαρ Μπρόνιερ (Oscar Broneer) της Αμερικανικής Αρχαιολογικής Σχολής που ανέδειξε την περιοχή της Ισθμίας. Από τότε δεν έχει γίνει τίποτα για το στάδιο. Θα ήθελα να μην είναι στο σκοτάδι. Να αναβιώσουν οι αγώνες, να υπάρχουν θεατές από όλη την Ελλάδα να χειροκροτούν».

Κληρονομιά της περιοχής δεν θεωρείται από τους συνομιλητές μου μόνο η αρχαιολογική, αλλά και αυτή που σχετίζεται με τη διώρυγα. Είναι εμφανής στους επισκέπτες η εγκατάλειψη των χώρων της Εταιρείας της Διώρυγας: ιδίως των σπιτιών στην Ισθμία πολλά από τα οποία είναι ερειπωμένα και μισογκρεμισμένα, καθώς και των παλιών τεχνικών έργων που συμπλήρωναν την υποδομή της διώρυγας, όπως για παράδειγμα των χώρων των «περαμάτων» μετά που φτιάχτηκαν οι νέες γέφυρες.



Εικ. 33. Επίσκεψη στον χώρο του περάματος με την Κατερίνα. 2016.

Επίσης, άκουσα για μια διαχρονική έλλειψη ενδιαφέροντος αλλά και άγνοια για τη σημασία των αρχείων της Εταιρείας, καθώς και για γενικότερη αδιαφορία για τα περιουσιακά της στοιχεία, κινητά (έπιπλα, σκεύη, μηχανήματα, χρηστικά αντικείμενα, κ.λπ.) και ακίνητα. Σχετικά, ως προς τα αρχεία της Εταιρείας, ο κ. Τ. μου είπε *«Πριν πάρω σύνταξη είχαν κάποια πολύ αξιόλογα πράγματα. Είχαν πετάξει πολλά, πιστεύω κυρίως από άγνοια. Θα ήταν το 1997 ή λίγο αργότερα. Βλέπω χαρτιά και διάφορα έντυπα. Είχαν φέρει και έναν κάδο και τα πετούσαν»*.



Εικ. 34. Εγκαταλελειμμένα σπίτια στην Ισθμία (2015)

Στο πλαίσιο αυτό, της αναζήτησης της κληρονομιάς της Διώρυγας, η οποία επανανακαλύφθηκε πρόσφατα σε μια περίοδο σημαντικής διατάραξης της ομαλής λειτουργίας του συστήματος του καναλιού και των γεφυρών του, μπορώ να τοποθετήσω την αναδιοργάνωση του ιστότοπου της

Εταιρείας και τη δημιουργία ενός ψηφιακού μουσείου-αποθετηρίου «το μουσείο της Διώρυγας» (https://corinthcanalmuseum.com/s/canal_museum/page/home) με υλικό αρχειακό και αντικείμενα από τη λειτουργία της (λ.χ. πίνακες, φωτογραφίες, εξάντας, σκάφανδρο, γραφομηχανές).

Στο σύγχρονο μνημείο Ελληνο-Ουγγρικής Φιλίας και Συνεργασίας το οποίο έχει τοποθετηθεί για να τιμηθούν οι Ούγγροι κατασκευαστές της Διώρυγας Ισθβάν Τυρ και Μπέλα Γκέρστερ πραγματοποιούνται τελετές μνήμης (όπως στο πλαίσιο της ελληνοουγγρικής φιλίας το 2024), ενώ τοποθετήθηκε και προτομή του Τρικούπη στον Ισθμό (2022) από την περιφέρεια Πελοποννήσου.



Εικ. 35. Κατάθεση στεφάνων στο μνημείο Ελληνο-Ουγγρικής Φιλίας (Corinth.canal.com)



Εικ. 36. Αποκαλυπτήρια προτομής του Τρικούπη στον Ισθμό (2022)- τοπικός τύπος

Παράλληλα υπάρχουν και ιδιωτικές πρωτοβουλίες, όπως ένα κανάλι στο YouTube που προβάλλει βίντεο με σχολιασμό από την απώτερη και πρόσφατη δραστηριότητα στη διώρυγα, το οποίο, ωστόσο, συχνά, όπως μου τόνισε ένας πληροφορητής προβάλλει άκριτα στοιχεία μη διασταυρωμένα. Πέρα από αυτό, οι ποικίλες οπτικές αναπαραστάσεις της διώρυγας ως τόπου, τοπίου, δραστηριότητας και ιστορικής οντότητας, όχι μόνο σε καρτ ποστάλ και φωτογραφίες αλλά και σε ποικίλα διαφημιστικά και βίντεο, συγκροτεί έναν κοινό τόπο ταυτότητας για τις τρεις κοινότητες (Rose, 2016).

Συζήτηση και επίλογος

Η μελέτη των υποδομών συσχετίζεται κατά βάση με την υλικότητα και την τεχνολογία, καθώς οι υποδομές εξετάζονται ως αντικείμενα υλικού πολιτισμού που ενσωματώνουν τεχνικές γνώσεις μαζί με

υλικά και μορφή-σχήμα. Ωστόσο, όπως έχει επισημανθεί (Appel, 2018; Larkin, 2013) οι υποδομές έχουν και άλλες διαστάσεις, σχετίζονται στενά με την οικονομία, την κοινωνία, την πολιτική, την ιδεολογία και τη διαχείριση πόρων, καθορίζοντας ποιοι έχουν πρόσβαση και ποιοι αποκλείονται, αλλά και την αισθητική και τον πολιτισμό, συμπυκνώνοντας χωροχρονικά στοιχεία, ιστορικότητα και ταυτότητα και αντανακλώντας τη συλλογική μνήμη μιας κοινότητας ή ενός έθνους. Περαιτέρω, όπως θα δούμε παρακάτω, αυτή πολυπλοκότητα συνδέεται με τη ρευστότητά τους και, επομένως την ευαλωτότητά τους στο πέρασμα του χρόνου, στο πλαίσιο της διαδικασίας αλλαγής, αλλά και με την πολυσημική τους φύση.

Η σημασιολογική ευρύτητα των υποδομών γίνεται αντιληπτή ως «εννοιολογική πλαστικότητα» σε συνδυασμό με την υλικότητά τους από τον Carse (2017, σ. 35). Από τους Harvey et al. (2017a, σ. 5) δίνεται η πολλαπλότητα των σημειωμένων τους ως «τεχνολογικά διαμεσολαβημένες, δυναμικές μορφές που συνεχώς παράγουν και μετασχηματίζουν κοινωνικοτεχνικές σχέσεις» και ως «εκτεταμένα υλικά σύνολα που παράγουν αποτελέσματα και δομούν κοινωνικές σχέσεις, είτε μέσω μηχανικών (δηλαδή προγραμματισμένων και σκόπιμα κατασκευασμένων) είτε μη μηχανικών (δηλαδή απρογραμματίστων και αναδυόμενων) δραστηριοτήτων». Παράλληλα τονίζεται και η διπλά σχεσιακή τους φύση «λόγω της ταυτόχρονης εσωτερικής πολλαπλότητάς τους και των συνδετικών δυνατοτήτων τους προς τα έξω».

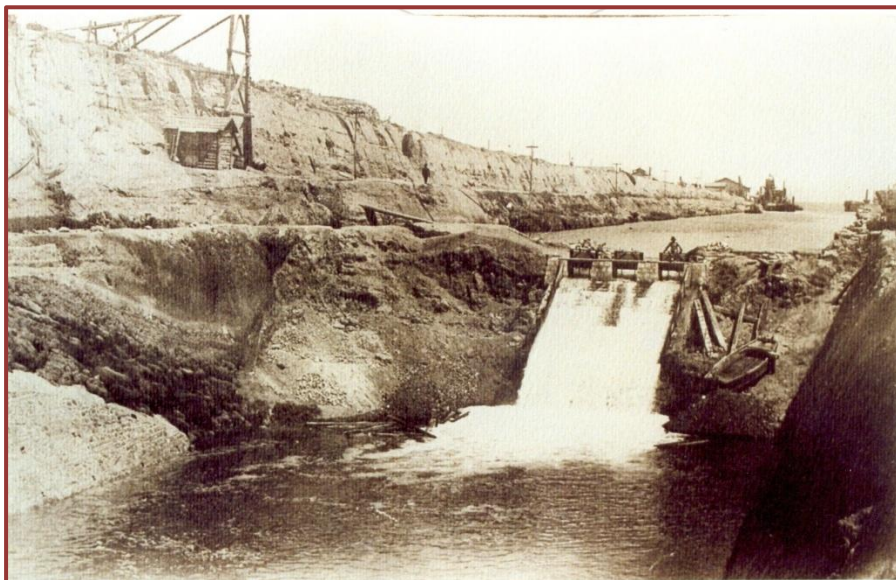
Η διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί μια υποδομή που δεν περιορίζεται στη μηχανική της λειτουργία, αλλά συγκροτεί και ανασχηματίζει το περιβάλλον στο οποίο εντάσσεται. Δεν είναι απλώς ένα κανάλι που το διασχίζουν πλοία, αλλά και ένας χώρος παραγωγής σχέσεων. Κατά τον Larkin (2013) οι υποδομές γίνονται αντιληπτές όχι μόνο ως ύλη (πράγματα) αλλά ταυτόχρονα ως σχέση/εις. Σύμφωνα, επίσης, με την Star (1999) και τις Star και Ruhleder (1996) η έννοια των υποδομών είναι σχεσιακή, αποκτώντας νόημα μέσα από την πρακτική χρήση σε κοινότητες.¹⁶ Η γνώση της υποδομής της διώρυγας μαθαίνεται ως μέρος της συμμετοχής σε αυτή, είτε μέσω επαγγελματικής εμπλοκής (π.χ. εργαζόμενοι, ναυτικοί) είτε ως τοπική γνώση μέσω εμπειρίας και συμμετοχής στην τοπική κοινότητα, καθώς η διώρυγα αποτελεί σημείο αναφοράς για την τοπική ταυτότητα. Επιπλέον, η ενσωμάτωση της διώρυγας είναι εμφανής στην ιστορική και λειτουργική της σύνδεση με τις δομές της περιοχής, καθώς εντάσσεται σε δίκτυα ναυσιπλοΐας, τουρισμού και τοπικής οικονομίας (Star, 1999, Star & Ruhleder, 1996).

¹⁶ Βλ. σχετικά τα χαρακτηριστικά που καθορίζουν τη λειτουργία της υποδομής εντός κοινωνικών και τεχνολογικών πλαισίων, όπως αναφέρονται από τις Star και Ruhleder (1996) και εν συνεχεία από την Star (1999), η οποία προσθέτει το τελευταίο: η ενσωμάτωση (embeddedness) σε προϋπάρχουσες δομές, η διαφάνεια (transparency) που αναφέρεται στην αορατότητα της υποδομής καθώς λειτουργεί υποστηρικτικά, η εμβέλεια (reach-scope) της υποδομής, η γνώση της ως μέρος της συμμετοχής (Learned as part of membership), η σύνδεση με συμβάσεις πρακτικής (Links with conventions of practice), η ενσωμάτωση προτύπων (embodiment of standards), η υποδομή βασίζεται σε προϋπάρχουσα βάση (built on an installed base), η υποδομή γίνεται ορατή όταν αποτυγχάνει (becomes visible upon breakdown), Επιδιορθώνεται ή τροποποιείται τμηματικά όχι συνολικά ή καθολικά (is fixed in modular increments, not all at once or globally).

Μετατοπίζοντας την εστίαση από την υλικότητα στις άλλες διαστάσεις των υποδομών, στις λειτουργίες, την ιδεολογία και τους ρόλους τους διακρίνουμε μια σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ ανθρώπων και μη ανθρώπων δρώντων. Εδώ, μπορούμε να μιλήσουμε και για τους πολυδιάστατους δεσμούς που αναπτύσσονται μεταξύ ανθρώπων και υποδομών. Οι άνθρωποι αναπτύσσουν συναισθηματικούς και ιδεολογικούς-συμβολικούς δεσμούς με τις υποδομές. Έτσι, οι υποδομές μπορούν να «μιλήσουν» για μια κοινότητα, για τις αξίες που την οργανώνουν, για το πώς αντιλαμβάνεται τον εαυτό της, την ταυτότητά της και τη θέση της στον κόσμο, πώς συγκροτεί τη συλλογική της μνήμη και την αισθητική της.

Οι υποδομές παράγουν μια αίσθηση του ανήκειν, του επιτεύγματος ή της απώλειας, καθώς τα πολιτικά πράγματα συνεχώς καταστρέφονται και ανακατασκευάζονται όχι μόνο μέσω των πραγμάτων που μεταφέρουν οι υποδομές, αλλά και μέσω των σημειωτικών και αισθητηριακών τρόπων με τους οποίους διαμορφώνουν την ύπαρξη. (Appel et al., 2018, σ. 26).

Οι σχέσεις καταρχήν στην περίπτωση της Διώρυγας της Κορίνθου αναπτύσσονται μεταξύ ανθρώπων και τεχνολογίας/υποδομής, καθώς οι εργαζόμενοι, οι τεχνικοί και οι χρήστες της διώρυγας αλληλεπιδρούσαν ανέκαθεν με τις μηχανικές/τεχνικές της δομής. Οι σχέσεις αυτές επεκτείνονται μεταξύ τοπικών κοινοτήτων και τοπίου, καθώς η Ισθμία και οι γύρω περιοχές έχουν διαμορφώσει την ταυτότητά τους αλλά και τη συλλογική τους μνήμη γύρω από την παρουσία της διώρυγας. Έτσι, όπως είδαμε αναπτύσσονται συναισθήματα υπερηφάνειας για τη διώρυγα αλλά και νοσταλγίας για το παρελθόν τα οποία όμως εναλλάσσονται με απογοήτευση και εμπειρία εγκατάλειψης και απώλειας.



Εικ. 37. Η εισροή υδάτων στη διώρυγα (<https://corinthcanal.com/photo-gallery/>)

Η διώρυγα της Κορίνθου, ως τεχνητή τομή στον Ισθμό, δεν διασχίζει απλώς το φυσικό τοπίο, αλλά το έχει αναδημιουργήσει, ενσωματώνεται σε αυτό, συγκροτώντας ένα νέο περιβαλλοντικό σύστημα, όπου το μη ανθρώπινο (οικολογικό-γεωλογικό) αλλά και το ανθρώπινο (πολιτισμικό-κοινωνικό-πολιτικό-οικονομικό) συνυπάρχουν με το τεχνικό. Ο Carse (2012) στη μελέτη του για τη

διαχείριση των φυσικών πόρων στη Διώρυγα του Παναμά, μίλησε για το πώς η φύση «γίνεται» υποδομή μέσα από μια διαδικασία σκόπιμης ανθρώπινης παρέμβασης, διαχείρισης και επένδυσης. Αυτός ο μετασχηματισμός περιλαμβάνει την ανάθεση σε φυσικά τοπία –όπως δάση και ποτάμια– συγκεκριμένων λειτουργιών που υποστηρίζουν τα ανθρώπινα συστήματα, όπως η αποθήκευση νερού, η ρύθμιση και ο καθαρισμός. Αυτές οι λειτουργίες εξακτινώνονται σε ευρύτερα κοινωνικο-τεχνικά συστήματα για την παροχή υπηρεσιών που διευκολύνουν την οικονομική δραστηριότητα και ανάπτυξη. Η φύση, λοιπόν, δεν είναι εξωτερική προς την υποδομή:

«Πρόκειται για μια ενεργή και εγγενώς πολιτική διαδικασία. Καθώς η φύση γίνεται υποδομή μέσω της εργασίας, η ανθρώπινη πολιτική και οι αξίες εγγράφονται στο τοπίο, όπως ενσωματώνονται σε διατάξεις χάλυβα και σκυροδέματος (Winner, 1980). Μέσω αυτής της διαδικασίας, η τεχνοπολιτική και η περιβαλλοντική πολιτική γίνονται άρρηκτα συνδεδεμένες». (Carse, 2012, σ. 540).

Οι κατολισθήσεις, η διάβρωση των πρανών της διώρυγας και η ανάγκη για συνεχή συντήρηση αποκαλύπτουν τη συνεχή διαπραγμάτευση μεταξύ φύσης, ανθρώπου και τεχνολογίας, καθιστώντας τη διώρυγα ένα πολυδιάστατο πεδίο συνάντησης φύσης/περιβάλλοντος και πολιτισμού (βλ. Harvey et al., 2017b). Σχετικά, τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιείται ο όρος «environing» (=περικλείοντας-περιβάλλοντας) για να σημάνει την παραπάνω διαρκή και δυναμική σχέση αλληλεπίδρασης και συνδημιουργίας του περιβάλλοντος με τους ανθρώπους με τη μεσολάβηση των υποδομών (Ripra, 2024). Προχωρώντας πέρα από την παραδοσιακή διχοτόμηση μεταξύ του δομημένου (υποδομή) και του μη δομημένου (φύση) περιβάλλοντος, υπογραμμίζει την ιδέα ότι το περιβάλλον δεν είναι ένα παθητικό σκηνικό, αλλά μια ενεργή χωροχρονική διαδικασία που διαμορφώνεται από υποδομές και άλλες ανθρώπινες παρεμβάσεις (Ripra 2024).

Η έννοια της περιβάλλουσας υποδομής/environing infrastructure, όπως αναπτύσσεται στη σύγχρονη θεωρία των υποδομών, αναφέρεται σε εκείνες τις τεχνικές κατασκευές που οριοθετούν, οργανώνουν και καθοδηγούν τις σχέσεις μεταξύ ανθρώπων, χώρων και φυσικών στοιχείων. Η διώρυγα της Κορίνθου, με την τομή της στον Ισθμό, αναδιαμόρφωσε γεωγραφικά και συμβολικά την ελληνική επικράτεια, μετατρέποντας ένα χερσαίο εμπόδιο σε θαλάσσιο πέρασμα. Η ίδια η πράξη της διάνοιξης αποτέλεσε μια τεχνολογική παρέμβαση στο τοπίο, η οποία επηρέασε όχι μόνο τις ναυτιλιακές διαδρομές αλλά και την οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ζωή της περιοχής.

Παράλληλα, το πλαίσιο των τοπιο-ροών του Appadurai (ethnoscapes, mediascapes, technoscapes, financerscapes, ideoscapes) μας βοηθά να κατανοήσουμε πώς η διώρυγα λειτουργεί ως σημείο συνάντησης και ως κόμβος κινητικότητας. Η ιστορική της διαδρομή, ξεκινώντας ως ένα δημιούργημα της πρώιμης παγκοσμιοποίησης του τέλους του 19ου αι. αφενός αφορούσε παγκόσμιες ροές και διάχυση τεχνολογίας και γνώσεων. Η τεχνολογία σήμερα καθιστά τη διώρυγα πιο προσβάσιμη και βελτιώνει την εμπειρία του χρήστη-επισκέπτη. Επιπλέον, αρχικά συγκέντρωσε εργατικό δυναμικό από όλο τον κόσμο που δούλεψε στη διάνοιξη και αργότερα εργαζόμενους από πολλά μέρη της Ελλάδας. Κατά τη λειτουργία της ως πέρασμα πλοίων δέχθηκε ροές ανθρώπων (ναυτικών,

πληρωμάτων, επαγγελματιών, ταξιδιωτών-τουριστών). Η αυξημένη κινητικότητα δημιουργεί ένα πολυπολιτισμικό περιβάλλον που ενισχύει την τοπική οικονομία και προωθεί την αλληλεπίδραση και την πολιτισμική ανταλλαγή. Η ίδια η ύπαρξή της προϋποθέτει και παράγει διασυνοριακές σχέσεις, οικονομικές ανταλλαγές και πολιτισμικές αλληλεπιδράσεις, καθιστώντας την ένα δίκτυο ενσωμάτωσης στο παγκόσμιο σύστημα.

Οι υποδομές λειτουργούν ως «μεθοριακά αντικείμενα» (boundary objects) που συνδέουν διαφορετικές κοινότητες, αλλά και τις χωρίζουν ή δημιουργούν συγκρούσεις και εντάσεις. Θεωρούνται ως το υπόβαθρο πάνω στο οποίο λειτουργούν άλλα αντικείμενα, μένοντας συχνά στο παρασκήνιο «αόρατες» όταν λειτουργούν απρόσκοπτα ενώ γίνονται ορατές όταν αποτυγχάνουν (Star, 1999; Larkin, 2013).



Εικ. 38. Πλοiάριο διασχίζει τη βυθιζόμενη γέφυρα της Ισθμίας. 2014.

Υπό την οπτική αυτή, η διώρυγα της Κορίνθου γίνεται ορατή ως υποδομή όταν αντιμετωπίζει προβλήματα λειτουργίας –όπως στις κατολισθήσεις ή τις διακοπές λειτουργίας– ενώ είναι γενικά αόρατη όταν λειτουργεί κανονικά. Ωστόσο, αυτή η διάσταση της (α)ορατότητας δεν μπορεί να θεωρηθεί ως κάτι εγγενές, μια νομοτέλεια ή κανονικότητα των υποδομών, καθώς εξαρτάται από μια πλειάδα παραγόντων και διαδικασιών (βλ. Larkin, 2018). Περισσότερο από ένα δίπολο, αντανakλά διαφορετικές μορφές ή πρακτικές ορατότητας (Larkin, 2018) ή, καλύτερα, βαθμούς ορατότητας (βλ. DiCarlo, 2024).

Μάλιστα, η Jessica DiCarlo (2024) μελετώντας την (α)ορατότητα των υποδομών στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας Belt and Road (BRI) της Κίνας και εστιάζοντας στις τοπικές εμπειρίες και τις πολιτικές της ανάπτυξης μέσα σε δίκτυα παγκόσμιας γεωπολιτικής, αναδεικνύει πώς γίνονται αντιληπτά τα μεγάλα έργα υποδομής στο Λάος μέσα σε ένα φάσμα/βαθμό ορατότητας. Η ορατότητα είναι πολιτικά καθορισμένη, ανάλογα με τους εμπλεκόμενους και το πλαίσιο: για τις κυβερνήσεις, τους επενδυτές και τη διεθνή κοινότητα η υπερπροβολή/ υπερορατότητα λειτουργεί ως σύμβολο γεωπολιτικής ισχύος και στρατηγικής επιρροής, ενώ ταυτόχρονα ενδέχεται να αποσιωπούνται (αορατότητα) στο επίσημο αφήγημα άλλες διαστάσεις όπως οι κοινωνικές εντάσεις, και περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις. Ο

Anand (2017), στην εθνογραφία του για το νερό στη Βομβάη, δείχνει πώς η ευαλωτότητα των δικτύων ύδρευσης και η αβεβαιότητά τους παράγει μορφές εξάρτησης και διαπραγμάτευσης μεταξύ πολιτών και κράτους: «Οι διαρροές νερού της πόλης ταυτόχρονα συνιστούν και συνιστώνται από πολιτικές σχέσεις που δημιουργούνται όχι μόνο από ανθρώπους αλλά και με μη-ανθρώπους, συμπεριλαμβανομένου του χάλυβα, του πλαστικού και του νερού» (2017, σ. 93).

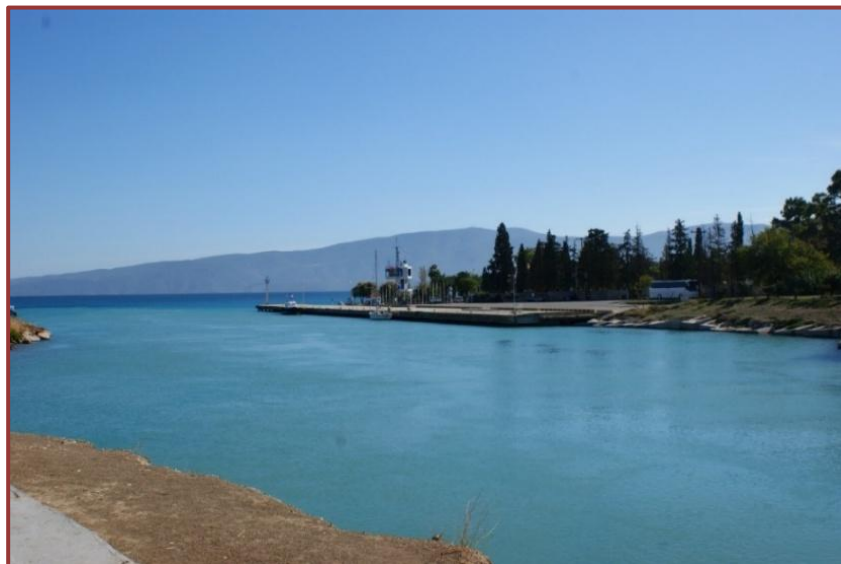
Κάτι αντίστοιχο είδαμε στη Διώρυγα να συμβαίνει με την τελευταία συντήρηση της βυθιζόμενης γέφυρας της Ισθμίας, διαδικασία η οποία μετά από πίεση των τοπικών κοινοτήτων, επισπεύσθηκε. Στο πλαίσιο αυτό, μπορούμε να αναφέρουμε ότι η ευαλωτότητα της διώρυγας και των δομών της απαιτεί διαρκή προσπάθεια και παρεμβάσεις συντήρησης, τεχνικών αναπροσαρμογών και εκσυγχρονισμού για να διασφαλίζεται η λειτουργία της και η αποτελεσματικότητά της. Πολλώ δε μάλλον, εφόσον η διώρυγα λειτουργεί σε προϋπάρχουσα βάση, κληρονομώντας τεχνικούς περιορισμούς και ιστορικές επιλογές από τον 19ο αιώνα, όταν κατασκευάστηκε, όπως για παράδειγμα η αντικατάσταση τη δεκαετία του 1980 της παλιάς κινούμενης πλατφόρμας (*πέραμα*) από μια βυθιζόμενη γέφυρα που επιτρέπει εναλλάξ τη διέλευση πλοίων και τη διέλευση ανθρώπων και αυτοκινήτων. Ο εκσυγχρονισμός των δομών υποδηλώνει την προσπάθεια εναρμόνισης με τα διεθνή ναυτικά πρότυπα και συστήματα πλοήγησης, καθώς η εμβέλεια της διώρυγας υπερβαίνει το τοπικό επίπεδο, επηρεάζοντας διεθνείς θαλάσσιες διαδρομές και διαμορφώνοντας την οικονομική και πολιτισμική ταυτότητα της περιοχής. Βεβαίως, τα έργα συντήρησης και αναβάθμισης της διώρυγας πραγματοποιούνται τμηματικά, μέσω συνεχών και αρθρωτών τεχνικών παρεμβάσεων και όχι συνολικά, απαιτώντας χρόνο, σταδιακή διακοπή λειτουργίας αλλά και διαπραγμάτευση μεταξύ φορέων και συνεχή προσαρμογή στις ανάγκες της κοινότητας και των χρηστών της (βλ. Star, 1999; Star & Ruhleder, 1996).

Οι κρατικές ή διεθνείς επενδύσεις σε μεγάλα έργα συχνά προβάλλονται ως τεκμήρια ισχύος, ικανότητας και κυριαρχίας. Όπως υποστηρίζει ο Larkin (2013), η υλικότητα των υποδομών λειτουργεί ταυτόχρονα και ως μέσο επίδειξης. Έτσι, οι υποδομές αποκτούν χαρακτήρα «υπερορατό», μνημειακό και εθνικο-συμβολικό, ακόμα κι όταν η πρακτική τους λειτουργία είναι αμφίβολη ή ελλιπής. Κατά τους Harvey και Knox (2015), εστιάζοντας στην περίπτωση του Περού, τα εγκαίνια ως δημόσιες τελετουργίες ολοκλήρωσης τεχνικών εργασιών επιδιώκουν να δημιουργήσουν ένα αφήγημα κρατικής ανάπτυξης και, επιπλέον, συχνά χρησιμοποιούνται για πολιτικό όφελος των κυβερνήσεων.

Η επένδυση διεθνών και εθνικών κεφαλαίων στη διώρυγα αλλά και οι τελετές που ανά καιρούς, όπως είδαμε, (έναρξης εργασιών, έναρξης λειτουργίας, επανέναρξης, εγκαινιασμού γεφυρών) σφράγισαν σημαντικά ορόσημα στη λειτουργία της διώρυγας της Κορίνθου, με την παρουσία πολιτικών, θρησκευτικών και στρατιωτικών αρχών αλλά και αντιπροσώπων άλλων κρατών, μέσω της υπερπροβολής, λειτούργησαν ως τελετουργική επιβεβαίωση της εθνικής προόδου, εντάσσοντας το έργο σε ένα κρατικό αφήγημα νεωτερικότητας, εθνικού γοήτρου και τεχνικής υπεροχής, προδίδοντας «υπερορατότητα» στη διώρυγα.

Οι υποδομές μπορούμε να πούμε ότι ενσαρκώνουν κυρίως το συλλογικό φαντασιακό. Τα τεχνικά έργα αντιπροσωπεύουν το όραμα της ανάπτυξης, της προόδου ανάπτυξης, εκσυγχρονισμού και κοινωνικής προόδου (Harvey & Knox, 2012; 2015; Appel et al., 2018). Οι υποδομές μετατρέπονται έτσι σε υλοποίηση ονείρων, φορείς συλλογικών κοινωνικών προσδοκιών και πολιτικών υποσχέσεων, ενσωματώνοντας ελπίδες για πρόοδο, συμπερίληψη και ανάπτυξη για ένα καλύτερο μέλλον. Μάλιστα, ο σχεδιασμός ενός νέου έργου υποδομών, εφόσον συνδεθεί με αντίστοιχα οράματα μπορεί να αποτελέσει προβολή του μέλλοντος μιας κοινωνίας, ανεξάρτητα από την ολοκλήρωση ή την αποτελεσματικότητά του.

Σχετικά, οι Harvey και Knox (2012), εστίασαν στον παράγοντα «γοητεία» (enchantment) που συμπεκνώνει τη δύναμη της υπόσχεσης των υποδομών-δρόμων για ένα καλύτερο μέλλον, ακόμη κι όταν αυτή δεν υλοποιείται. Ο Hetherington (2017) αντλώντας από την ιστορία της αγροτικής μεταρρύθμισης στην Παραγουάη, χρησιμοποιεί ως μεταφορά τον συντελεσμένο μέλλοντα ως χρόνο των υποδομών, για να υποδηλώσει μια κατάσταση αναμονής, που δημιουργεί την αίσθηση της επιτυχίας και του αναπόφευκτου, ακόμα κι αν τα έργα δεν έχουν υλοποιηθεί. Στο πλαίσιο αυτό, οι εξαγγελίες ή οι τελετές έναρξης λειτουργούν ως επιβεβαίωση της εξουσίας, αλλά και ως η δόμηση ενός αφηγήματος για το μέλλον ανεξαρτήτως του τελικού αποτελέσματος οργανώνοντας και καθοδηγώντας τις προσδοκίες των κοινωνικών υποκειμένων. Αντιστρόφως, η αποτυχία, η εγκατάλειψη ή η καθυστέρηση ενός έργου συχνά αποτυπώνει –και εκδηλώνεται ως– αβεβαιότητα, συλλογικές απογοητεύσεις και κρίση εμπιστοσύνης προς το κράτος ή τους θεσμούς ή πολιτική δυσπιστία (Harvey & Knox, 2012) ενώ παράλληλα αποκαλύπτει ανισότητες και πολιτικές σκοπιμότητες που κρύβονται πίσω από τις υποσχέσεις (Hetherington, 2017).



Εικ. 39. Η ανατολική είσοδος της διώρυγας. Ο πύργος ελέγχου. 2016

Οι υποδομές, αν και γίνονται αντιληπτές στην καθημερινή τους χρήση κυρίως μέσα από την υλικότητά τους και τη σχέση τους με τον χώρο μέσα από τη χωρική διάσταση των αλληλεπιδράσεων

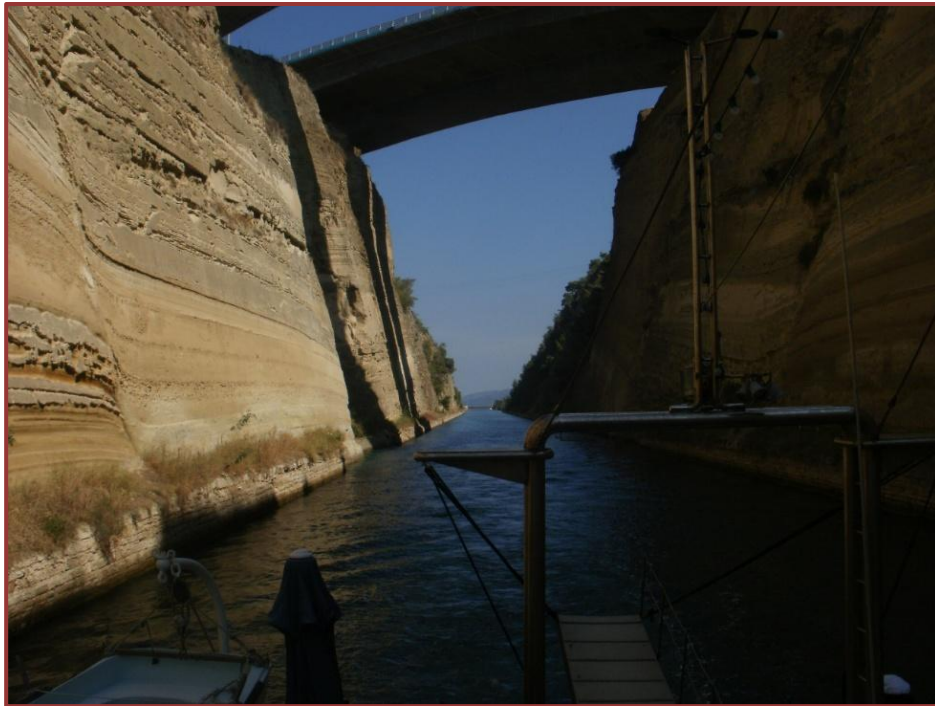
και ανταλλαγών, συγκροτούνται και βιώνονται μέσα από τη χρονική διάσταση, από χρονικότητες, ρυθμούς και διαδικασίες (Appel et al., 2018). Η έννοια της διαδικασίας φέρει στο προσκήνιο την οπτική των υποδομών ως σύνθετων χρονότοπων και αποκαλύπτει δυναμική και συχνά πρωτεϊκή τους διάσταση (Appel et al., 2018; Barry, 2017). Οι υποδομές δεν είναι στατικές: δεν αποτελούν μόνο ένα τελικό προϊόν μιας διαδικασίας κατασκευής, αλλά συγκροτούν πεδία διαρκούς μεταμόρφωσης. Μπορεί να ξεκινούν από τη φαντασία, σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, υλοποιούνται ενώ κάποιες φορές μένουν ανολοκλήρωτα, φθείρονται και συντηρούνται, επισκευάζονται, καταρρέουν, εγκαταλείπονται, απαξιώνονται αλλά και ανακατασκευάζονται και επαναλειτουργούν φέρνοντας στο φως πολύπλοκα δίκτυα σχέσεων εξάρτησης, εργασίας και φροντίδας (βλ. Gupta, 2018). Κατά την έκφραση των Appel et al. (2018, σ. 3), οι υποδομές «είναι πυκνοί κοινωνικοί, υλικοί, αισθητικοί και πολιτικοί σχηματισμοί κρίσιμοι τόσο για τις διαφοροποιημένες εμπειρίες της καθημερινής ζωής όσο και για τις προσδοκίες του μέλλοντος».

Ο Larkin (2013; 2018), μάλιστα, αντλώντας από την ανάλυση του Roman Jakobson των πολλαπλών λειτουργιών της λεκτικής επικοινωνίας, διατύπωσε την αντίληψή του για την «ποιητική των υποδομών», καθώς οι υποδομές εμφανίζουν τη δυνατότητα λειτουργίας σε διαφορετικές τρόπους και σε πολλαπλά επίπεδα. Παράλληλα, οι Howe et al. (2016) αναγνωρίζοντας τη δυνατότητα των υποδομών να έχουν πολλαπλές σημασίες, με ευρύτητα πεδίου εφαρμογής, σημειώνουν τις παραδοξότητες τους που εντοπίζονται στην καταστροφή, τη μετασκευή και τον κίνδυνο. Έτσι, ενώ η υποδομή λειτουργεί ως δημιουργική δύναμη, είναι ταυτόχρονα επιρρεπής σε φθορά και εκφυλισμό. Στη συνέχεια, η μετασκευή συνιστά ένα οντολογικό οξύμωρο, καθώς, αν και προσπαθεί να γεφυρώσει χρονικά το παρόν και το μέλλον, αποκαλύπτει την εύθραυστη και φαντασιακή φύση της υποτιθέμενης σταθερότητάς της. Τέλος, αναδεικνύεται η αντιφατική λειτουργία της υποδομής, η οποία, ενώ αποσκοπεί στη διαχείριση και μετρίαση του κινδύνου, παράγει νέες μορφές επισφάλειας (Howe et al., 2016).

Η διώρυγα στο πλαίσιο της ποιητικής των υποδομών δεν είναι μόνο ένα επίτευγμα τεχνικό ή ένα κανάλι που διασχίζουν τα πλοία: είναι φορέας πολλαπλών υποσχέσεων σε τοπικό, εθνικό αλλά και διεθνές επίπεδο. Είναι ένα έργο που ενσάρκωσε οραματισμούς και ελπίδες για οικονομική ανάπτυξη και γεωστρατηγική σημασία, επιθυμία για τεχνολογική πρόοδο και εκσυγχρονισμό, εθνική υπερηφάνεια, νοσταλγία για την αρχαία Ελλάδα, σύνδεση με μακραίωνους οραματισμούς και την ιδέα της σύζευξης Ανατολής-Δύσης σε μια ελληνοκεντρική οπτική. Είναι ένα δυναμικό πεδίο αλληλεπίδρασης μεταξύ φυσικού τοπίου, τεχνολογίας και κοινωνίας – ένα παράδειγμα υποδομής που περιβάλλει, οργανώνει και νοηματοδοτεί τον χώρο και τον χρόνο στον οποίο εντάσσεται.

Για τον τοπικό πληθυσμό της περιοχής γύρω από τη διώρυγα της Κορίνθου, η πρόσληψη και νοηματοδότηση του έργου δεν ήταν ποτέ μονοσήμαντη, ενιαία, ουδέτερη ή στατική. Αντίθετα, συγκροτείται και βιώνεται μέσα από πολλαπλές, συχνά αντικρουόμενες φωνές, εμπειρίες και αφηγήσεις. Αφενός, η κατασκευή της συνοδεύτηκε από αλλαγές στο τοπίο, στη δομή των τοπικών

κοινωνιών καθώς βασίστηκε στην εισροή εργατικού δυναμικού, αλλά και στην αλλαγή χρήση γης, διαμορφώνοντας μια νέα τοπική πραγματικότητα. Επιπλέον, η διώρυγα δημιούργησε αντιφατικά συναισθήματα κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της, όπως αρχική υπερηφάνεια και θαυμασμό, αλλά διαψεύσεις, απογοήτευση και θυμό είτε σε σχέση με τις καθυστερήσεις είτε όταν δεν απέδωσε τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη και αντιμετώπισε διαρκή προβλήματα και δυσλειτουργίες (π.χ. κατολισθήσεις, περιορισμένη χρήση) που υπογραμμίζουν τις πολλαπλές χρονικότητες, την ευθραυστότητα και τη ρευστότητά της.



Εικ. 40. Διασχίζοντας τη Διώρυγα με πλοiάριο, 2014

Παράλληλα, η βίωση της αποτυχίας και των πολλαπλών δυσκολιών, οδήγησε σε μια διαρκή ανάγκη ανασυγκρότησης της υλικής δομής αλλά και επαναπροσδιορισμού της αξίας της για τις τοπικές κοινότητες. Ο κ. Τ. χρησιμοποίησε στο τέλος της πρώτης μας συνάντησης την έκφραση «*Η διώρυγα είναι η μάνα μας*», αναφερόμενος τόσο στην εταιρεία όσο και στη φυσική οντότητα της διώρυγας. Με τη φράση «*η μάνα μας*» θεωρώ ότι συμπύκνωσε την αίσθηση του τόπου, δηλαδή την πολυδιάστατη σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ των ανθρώπων και του φυσικού και κοινωνικο-πολιτισμικού περιβάλλοντος (Malpas, 2008). Η διώρυγα λειτουργεί και γίνεται αντιληπτή ως πηγή ζωής για τον ίδιο και την τοπική κοινωνία, όχι μόνο προσφέροντας οικονομική ευμάρεια και αίσθηση σταθερότητας και προστασίας, αλλά δημιουργώντας έναν συναισθηματικό δεσμό, ως μέρος της εμπειρίας και της διαδικασίας διαμόρφωσης της ατομικής και συλλογικής ταυτότητας και της νοηματοδότησης του τόπου. Η έκφραση αυτή λοιπόν υποδηλώνει την αξία της διώρυγας και τον καθοριστικό διαμορφωτικό ρόλο της στο περιβάλλον αλλά και στη ζωή, την εμπειρία και την ταυτότητα των ανθρώπων.

Ανεξάρτητα, λοιπόν, από τη διάρκεια χρήσης ή τα προβλήματα λειτουργίας της, η ίδια η διώρυγα εξακολουθεί να νοηματοδοτείται έχοντας συμβολική αξία.

Όπως έχει παρατηρηθεί, ακόμη και για απαρχαιωμένες ή μη χρησιμοποιούμενες υποδομές, οι οποίες έχουν σχεδιαστεί και προορίζονταν για συγκεκριμένο πλαίσιο και πληθυσμό, συχνά επαναπροσδιορίζονται και αποκτούν νέα λειτουργία και στόχευση, φέροντας νέα συμβολική νομιμότητα και παραμένοντας «συναισθηματικά φορτισμένες», όπως αναδεικνύει το παράδειγμα της Κορέας όπου το φουγάρο των εργοστασίου στο Βιετνάμ, άλλοτε σύμβολο προόδου και βιομηχανικής ανάπτυξης μετατρέπεται σε προστατευόμενο εθνικό μνημείο (Appel et al., 2018; Schwenkel, 2018).

Σήμερα, η διώρυγα έχει επαναπροσδιοριστεί στη συλλογική συνείδηση ως ένα τοπόσημο, ένα σύμβολο προόδου και εθνικής υπερηφάνειας, που ενσωματώνεται στη συλλογική μνήμη. Επιπλέον, η αισθητική εμπειρία έχει μετουσιωθεί σε βίωση τουριστικής εμπειρίας έχει αναχθεί σε ένα / οπτική θέαμα,. Οι βυθιζόμενες γέφυρες, τα διοικητικά κτίρια, η φωταγώγηση του χώρου, οι διελεύσεις ως εμπειρία, οι φωτογραφίες και οι αφηγήσεις των επισκεπτών και των κατοίκων, οι βιντεοσκοπήσεις των διελεύσεων των πλοίων συγκροτούν μια αισθητική εμπειρία της υποδομής, η οποία υπερβαίνει τη λειτουργικότητά της. Έτσι, ως διαδικασία, η διώρυγα γίνεται ορατή όχι μόνο όταν δυσλειτουργεί αλλά και όταν ενσωματώνεται σε ανάλογες πρακτικές και εμπειρίες.

Επιπρόσθετα, η μεταβαλλόμενη λειτουργία της Διώρυγας δημιουργεί μια νέα οικονομική συνθήκη, αξιοποιώντας την φυσική ομορφιά και την ιστορική-αρχαιολογική αξία της περιοχής και μετατρέποντάς τη σταδιακά –και παράλληλα με τη βασική οικονομική χρήση της– σε τουριστικό αξιοθέατο. Έτσι, η αποτυχία της διώρυγας να επιτελέσει τους αρχικούς (ιδιαίτερα τους οικονομικούς της στόχους) δεν σημαίνει ότι η υπόσχεση εξαφανίστηκε. Αντίθετα, επανανοηματοδοτήθηκε μέσα από την αισθητική της (το τοπίο και τη μηχανική της) και την ιστορική της σημασία και συνεχίζει να ενεργοποιεί συναισθήματα όχι μόνο προσδοκίας για οικονομική άνθηση-, αλλά για μνήμη, ταυτότητα και τοπική υπερηφάνεια. Η διώρυγα μεταμορφώθηκε σε τόπο πολιτισμικής κληρονομιάς. Η υπόσχεση της διώρυγας είναι ένα συνεχές πολιτισμικά, πολιτικά, ιστορικά και συναισθηματικά φορτισμένο φαινόμενο, όχι μια στατική τεχνική πραγματικότητα.

Οι υποδομές, όπως προτείνουν οι Appel et al. (2018, σ. 25) «είναι ταυτόχρονα τεχνικές και αισθητικές διατάξεις που δημιουργούνται από σχέσεις μεταξύ φαντασίας, ιδεολογίας και τεχνικής που έχουν ιστορία, παρόν και μέλλον, παράγοντας συνεχώς νέες εμπειρίες του κόσμου» (Larkin 2015)». Και η διώρυγα ενσωματώνει αυτή την άρθρωση. Είναι ένας τόπος όπου η γη και η θάλασσα, το παρελθόν και το παρόν, η φαντασία και η πραγματικότητα, η φύση και η τεχνική διαπλέκονται. Βιώνεται όχι μόνο ως ένα πέραςμα, αλλά ως μια πολλαπλή αφήγηση για βασιλιάδες και αυτοκράτορες που ονειρεύτηκαν τη δημιουργία του, μηχανικούς που αφήγησαν τις γεωλογικές πιθανότητες και ενός έθνους που, παρά τις συνεχείς δυσλειτουργίες του έργου, συνεχίζει να βρίσκει νόημα στους λαξευτούς πέτρινους τοίχους του.

Βιβλιογραφία

- Αθανασούλης, Δ. και Μανωλέσσου, Ε. (2013). Η Μεσαιωνική Κορινθία. Στο Κ. Kissas & W.D. Niemeier (επιμ.), *Proceedings of the International Conference The Corinthia and the Northeast Peloponnese. Topography and History from Prehistoric Times until the End of Antiquity. Loutraki, March 26-29, 2009. Athenaia*, 4. Hirmer Verlag, σσ. 531-549.
- Alexiades, P. (2015). *Target Corinth Canal: 1940-1944. Pen and Sword Military*
- Anand, N. (2011). PRESSURE: The PoliTechnics of Water Supply in Mumbai. *Cultural Anthropology*, 26(4), 542–564. <http://www.jstor.org/stable/41336300>
- Anand, A. (2017). On pressure and the politics of water infrastructure. Στο Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (επιμ.), *Infrastructure and Social Complexity. A Companion*. Routledge, σσ. 91-101.
- Appadurai, Arjun. 1996. *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Appel, H. (2018). Infrastructural Time. Στο N. Anand, A. Gupta, & H. Appel (επιμ.), *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, σσ.41-61.
- Appel, H., Anand, N., & Gupta, A. (2018). Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure. Στο N. Anand, A. Gupta, & H. Appel (επιμ.), *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, σσ. 1-38.
- Βαλαωρίτης, Ι.Α (1906). *Η διώρυξ της Κορίνθου. Το παρελθόν, το παρόν, το μέλλον*. Π.Δ. Σακελλαρίου.
- Barry, A. (2017). Infrastructure and the earth. Στο Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (επιμ.), *Infrastructure and Social Complexity. A Companion*. Routledge, σσ. 187-197.
- Braudel, F., Aymard, M., & Coarelli, F. (1990). *Η Μεσόγειος. Ο χώρος και η ιστορία*. Αβδελά, Ε. & Μπενβένιστε, Ρ. (Μετ.). Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- Buier, N. (2023). The anthropology of infrastructure: The boom and the bubble? *Focaal*, 2023(95).<https://www.berghahnjournals.com/view/journals/focaal/2023/95/fcl012401.xml>
- Carse, A. (2017). Keyword: infrastructure: How a humble French engineering term shaped the modern world. Στο Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (επιμ.), *Infrastructure and Social Complexity. A Companion*. Routledge, σσ. 27-39.
- Chandler, R. *Travels in Greece, or an Account of a Tour Made at the Expense of the Society of Dilettanti*. Oxford: Clarendon Press, 1776.
- Clark, W. G. (1858). *Peloponnesus : notes of study and travel*. John W. Parker and son.
- Clarke, M.H. (2020). Transportation and Change through an Anthropological Lens. *Journal of Business Anthropology*, 9(2): 192-224. 10.22439/jba.v9i2.6122
- Connerton, P. (1989). *How Societies Remember*. Cambridge University Press.
- Dalakoglou, D. (2012) ‘The Road from Capitalism to Capitalism’: Infrastructures of (Post)Socialism in Albania, *Mobilities*, 7:4, 571-586, DOI: 10.1080/17450101.2012.718939
- DiCarlo, J. (2024). Behind the Spectacle of the Belt and Road Initiative: Corridor Perspectives, Invisibility, and a Politics of Sight. In E. Schatz & R. Silvey (eds), *Seeing China's Belt and Road*. Oxford Academic. 124-140. <https://doi.org/10.1093/oso/9780197789261.003.0007>
- Kardulias, P. N. (1995). Architecture, Energy and Social Evolution at Isthmia, Greece: Some Thoughts about Late Antiquity in the Korinthia. *Journal of Mediterranean Archaeology*, 8(2), 33-59. <https://doi.org/10.1558/jmea.v8i2.33>
- Δήμιτσας, Μ.Γ. (1883). *Ο Ισθμός της Κορίνθου μετά γεωγραφικού πίνακος και Κριτική Εθνολογική Διατριβή περί των εν Ελλάδι Αλβανών και Σλαύων*. Ο Παλαμήδης.
- Frazer, J. G. (1898). “Pausanias’s description of greece” translated with a commentary, Vol. III. COMMENTARY ON BOOKS II-V. MACMILLAN AND CO., Limited.
- Gupta, A. (2018). The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure. Στο N. Anand, A. Gupta, & H. Appel (επιμ.), *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, σσ.62-79.
- Hannerz, U. (2003). Being there... and there... and there! Reflections on Multi-Site Ethnography. *Ethnography*, 4(2), 201–216.
- Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (2017a). Introduction: Infrastructural complications. Στο Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (επιμ.), *Infrastructure and Social Complexity. A Companion*. Routledge, σσ. 1-22.

- Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (2017b). Environmental infrastructures. Στο Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (επιμ.), *Infrastructure and Social Complexity. A Companion*. Routledge, σσ. 211-213.
- Harvey, P., & Knox, H. (2012). The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities* 7 (4): 521–36. DOI: 10.1080/17450101.2012.718935
- Hetherington, K. (2017). Surveying the future perfect: Anthropology, development and the promise of infrastructure. Στο Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A. (επιμ.), *Infrastructure and Social Complexity. A Companion*. Routledge, σσ. 40-50.
- Holmes, D. R., & Marcus, G. E. (2008). Collaboration Today and the Re-Imagination of the Classic Scene of Fieldwork Encounter. *Collaborative Anthropologies* 1, 81-101. <https://dx.doi.org/10.1353/cla.0.0003>.
- Howe, C., Lockrem, J., Appel, H., Hackett, E., Boyer, D., Hall, R., Schneider-Mayerson, M., Pope, A., Gupta, A., Rodwell, E., Ballesterio, A., Durbin, T., el-Dahdah, F., Long, E., & Mody, C. (2016). Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit, and Risk. *Science, Technology, & Human Values*, 41(3), 547–565. <http://www.jstor.org/stable/24778133>
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327–343.
- Malpas, J. 2008b. Place and human being. Στο F. Vanclay, M. Higgins, and A. Blackshaw (επιμ.) *Making sense of place: Exploring concepts and expressions of place through different sense and lenses*. National Museum of Australia Press, σσ. 325–331.
- Marcus, G. E. (1995). *Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography*. *Annual Review of Anthropology*, 24, 95–117.
- Μοσχοβάκης, Ν. Γ. (1882). Ο ισθμός της Κορίνθου. *Παρνασσός*, Στ, 777-821.
- Παπαγιαννοπούλου, Ε. (1989). Η Διώρυγα της Κορίνθου. Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα. Πολιτιστικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.
- Pettegrew, D. K. (2016). *The Isthmus of Corinth: Crossroads of the Mediterranean world*. University of Michigan Press
- Rose, G. (2016). *Visual methodologies: An introduction to researching with visual materials* (4η έκδ.). SAGE.
- Rappaport, J. (2008). Beyond Participant Observation: Collaborative Ethnography as Theoretical Innovation. *Collaborative Anthropologies* 1, 1-31. <https://dx.doi.org/10.1353/cla.0.0014>.
- Schwenkel, C. (2018) The Current Never Stops: Intimacies of Energy Infrastructure in Vietnam. Στο N. Anand, A. Gupta, & H. Appel (επιμ.), *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press, σσ. 102-129.
- Σκέφερις, Κ. (1946). *Βιομηχανική Επιθεώρησης*, 136(2), 15-18.
- Soto, G. (2023). ¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto (What is infrastructure? Origins, turns and continuities of the concept). *ARQ*, 114. https://www.scielo.cl/pdf/arq/n114/en_0717-6996-arq-114-4.pdf
- Star, S. L. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377–391.
- Star, S. L. & Ruhleder, K. (1996). Steps Toward an Ecology of Infrastructure: Design and *Information Systems Research*, 7(1), pp. 111-134
- Χαβάτζας, Ι. (2016). Lloyd Triestino. *Το Γραμματόσημο*, Περ Γ, 13, 14-20 http://www.fea.gr/gr/art_000.html



Σύντομο Βιογραφικό Σημείωμα

Η **Μαρία Γ. Κοκολάκη** είναι πτυχιούχος του Τμήματος Φιλολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών. Ολοκλήρωσε τις μεταπτυχιακές της σπουδές στην Κοινωνική Ανθρωπολογία στο Πανεπιστήμιο του Κεντ, όπου εκπόνησε και τη διδακτορική της διατριβή στην Ανθρωπολογία. Έχει, επίσης, παρακολουθήσει μεταπτυχιακές σπουδές στη Λαογραφία. Μετά την ολοκλήρωση του διδακτορικού της, ορίστηκε Honorary Research Associate στη Σχολή Ανθρωπολογίας του Πανεπιστημίου του Κεντ (2011-2014). Έχει διδάξει ως αναπληρώτρια και μόνιμη εκπαιδευτικός σε σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Υπηρέτησε με απόσπαση στο Ινστιτούτο Εκπαιδευτικής Πολιτικής από το 2011 ως το 2017. Από το 2014 ήταν εξωτερική συνεργάτιδα του Κέντρου Κοινωνικής Ανθρωπολογίας και Υπολογιστών (CSAC) των ερευνητικών κέντρων «HRAF Advanced Research Centres (EU)». Από το 2020 υπηρετεί ως ΕΔΙΠ στο Παιδαγωγικό Τμήμα Δημοτικής Εκπαίδευσης του ΕΚΠΑ με γνωστικό αντικείμενο «Ανθρωπολογία της Εκπαίδευσης: εκπαιδευτικές και διδακτικές προσεγγίσεις». Είναι συγγραφέας του βιβλίου *Εξυφαίνοντας την Παράδοση. Η παραδοσιακή υφαντική ως ποιητική των γυναικών στο Επάνω Μερομπέλλο*.



Short CV

Maria G. Kokolaki holds a B.A. in Philology from the Philosophical School of Athens, an M.A. in Social Anthropology and a PhD in Anthropology from the University of Kent at Canterbury, UK. She also attended the postgraduate specialisation programme in Greek Folklore at the Philosophical School of the Athens University. She was an Honorary Research Associate (2011-2014) at the School of Anthropology and Conservation of the University of Kent. She has worked as an educator in secondary schools. She has also worked for seven years at the Institute of Educational Policy (2011-2017). She was affiliated from 2014 as external research associate with the Centre of Social Anthropology and Computing (CSAC) of HRAF Advanced Research Centres (EU). Since 2020 she has been working as Laboratory Teaching Staff of Anthropology of Education and teaching applications in the Faculty of Primary Education of the University of Athens. She is the writer of the book *Weaving tradition. Traditional weaving as female poetics in Upper Merabello Crete*.