

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ
ΑΡΓΥΡΙΟΣ**

ΘΕΜΑ

**“Ο ΙΣΘΜΟΣ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ
ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ”**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ ΑΓΑΠΗ
Α.Γ.Μ: 4270**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 17/05/2020

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 08/06/2021

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

Περιεχόμενα

| | |
|--|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 4 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ | 5 |
| 1.1. Βασικά Χαρακτηριστικά του έργου και διατύπωση της γενικότερης προβληματικής της έρευνας | 5 |
| 1.2. Σκοπός, στόχος και σημασία της έρευνας | 6 |
| 1.3. Μεθοδολογία και δομή της έρευνας | 6 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΑΠΑΡΧΗ ΤΟΥ ΙΣΘΜΟΥ | 8 |
| 2.1. Οι πρώτες προσπάθειες της διόρυξης | 8 |
| 2.2. Η εκτέλεση και περάτωση του έργου | 9 |
| 2.3. Προβλήματα και αντιμετώπιση | 12 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ | 15 |
| 3.1. Ωφέλειες στην οικονομία | 16 |
| 3.2. Ωφέλειες στον τουρισμό | 18 |
| 3.3. Ωφέλειες στο περιβάλλον | 20 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ | 23 |
| 4.1. Τεχνολογική καινοτομία από την έναρξη της Διώρυγας | 23 |
| 4.2. Προσέγγιση βιώσιμης ανάπτυξης | 24 |
| 4.3. Προοπτικές ανάπτυξης την σήμερον ημέρα | 26 |
| 4.4. Τουριστική ανάπτυξη | 27 |
| 4.5. Προτεινόμενα σενάρια – Μέτρα στρατηγικής ανάπτυξης | 28 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 31 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 33 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 33 |
| ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | 33 |

Εικόνες

| | |
|---|----|
| Εικόνα 1 – Έργα κατά την κατασκευή της Διώρυγας της Κορίνθου (μεταξύ 1882-1890). | 10 |
| Εικόνα 2 – Σχέδιο της διώρυγας (1883) | 11 |
| Εικόνα 3 – Τα εγκαίνια της Διώρυγας της Κορίνθου, πίνακας του Κωνσταντίνου Βολανάκη | 12 |
| Εικόνα 4 – Καταστροφή της διώρυγας από τους Γερμανούς | 14 |
| Εικόνα 5 – Εργασίες εκφράξεως χωμάτων που προκάλεσαν οι βόμβες | 14 |
| Εικόνα 6 – Surfing στον Ισθμό | 18 |
| Εικόνα 7 – Ο Ρόμπι Μάντισον πάνω από τον ισθμό της Κορίνθου | 19 |
| Εικόνα 8 – Bungee Jumping στον ισθμό | 20 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Από την αρχαιότητα έως και σήμερα, ο ισθμός της Κορίνθου θεωρείται ένα από τα πιο μεγαλεπήβολα και άκρως χρήσιμα έργα που έχουν πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα. Η αρχική ιδέα ήθελε την ένωση δυο (2) κόλπων, του Κορινθιακού και του Σαρωνικού. Το επίτευγμα αυτό πραγματοποιήθηκε κατά τα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα (19^{οο} αι. μ.Χ.) και έχοντας φέρει εις πέρας πολυάριθμα εμπόδια. Η ένωση αυτή λαμβάνει μια πιο διευρυμένη διάσταση, καθώς στην ουσία αποτελεί κεντρικό ενωτικό σημείο του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους. Ακόμη πιο γενικευμένα μπορεί να υπογραμμιστεί η ένωση της Ανατολικής και της Δυτικής Μεσογείου, η οποία εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών σε διεθνές επίπεδο.

Στο σημείο αυτό, ωστόσο, γεννάται το ερώτημα: *“Που αποσκοπεί ειδικότερα η συγκεκριμένη ένωση;”* Εδώ έρχεται να συμβάλει η εν λόγω εργασία, η συγγραφή της οποίας επικεντρώνεται μεν στην διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου ως γεγονός, αλλά με μια περαιτέρω ειδίκευση επί του θέματος. Πιο ειδικά, αναλύεται η θεωρία πως η επιχείρηση αυτή έχει επιφέρει μεγάλα οικονομικά οφέλη όχι μόνο στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, αλλά και γενικότερα σε εθνικό επίπεδο. Επιπροσθέτως, η περιοχή του Ισθμού συγκεντρώνει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης, καθώς μπορεί να αποτελέσει κόμβο μεταφερόμενων φορτίων και διαμετακομιστικό κέντρο την ίδια στιγμή. Επίσης, διαδραματίζει σημαντικό στρατηγικό ρόλο, διότι παρέχει τη δυνατότητα διάπλου στους περισσότερους τύπους πολεμικών πλοίων.

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί πως ο ισθμός της Κορίνθου είναι ένα μεγαλειώδες έργο που αποτελεί τεχνικό άθλο με σημαντικές οικονομικές και περιβαλλοντικές ωφέλειες καθώς επίσης και με σπουδαία συμβολή στο παγκόσμιο εμπόριο. Φαίνεται να παρουσιάζει μεγάλη διάρκεια ζωής όπου με την βοήθεια των κατάλληλων μέσων και επενδύσεων αποφαίνονται αρκετά περιθώρια εξέλιξης, οικονομικής και τουριστικής, ειδικότερα, ανάπτυξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Αναφορικά με την θεματολογία της έρευνας για την καταγραφή της ιστορικής αναδρομής αλλά και των προοπτικών ανάπτυξης του ισθμού της Κορίνθου, στο εν λόγω κεφάλαιο, κρίνεται αναγκαία μια εισαγωγική τοποθέτηση στο αντικείμενο που αυτή πραγματεύεται. Αρχικά, παρατίθενται τα βασικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου έργου και έπειτα ακολουθούν πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο που η προβληματική της έρευνας διατυπώνεται από απλό ερευνητικό ενδιαφέρον σε ερευνητικό αντικείμενο. Εν συνεχεία, τίθενται ο απώτερος σκοπός, οι επιμέρους στόχοι, καθώς και η ουσιαστική σημασία της έρευνας. Ακολουθεί η ανάλυση της μεθοδολογίας στην οποία βασίζεται το κείμενο για την καλύτερη δυνατή και πιο αποτελεσματική τελική του παρουσίαση. Τέλος, πραγματοποιείται η καταγραφή της υποτυπώδους ενδεικτικής δομής, η οποία αντικατοπτρίζει το σύνολο της έρευνας.

1.1. Βασικά Χαρακτηριστικά του έργου και διατύπωση της γενικότερης προβληματικής της έρευνας

Πρωτίστως, άξιο αναφοράς αποτελεί το γεγονός πως στην συγκεκριμένη έρευνα χρησιμοποιούνται δεδομένα από δευτερογενείς πηγές. Ως δευτερογενείς πηγές πληροφόρησης (secondary sources) καλούνται όλες οι δημοσιεύσεις που βασίζονται αμιγώς σε επεξεργασμένα αποτελέσματα πρωτογενών πηγών, τα οποία έχουν τροποποιηθεί μερικώς (Μπώκος, 2001). Οι δευτερογενείς πηγές παρέχουν την δυνατότητα στον εκάστοτε ενδιαφερόμενο να επεκτείνει την έρευνά του και σε άλλα ερευνητικά πεδία σχετικά, πάντα, με το θέμα του. Με αφορμή, επομένως, την καταλληλότερη ανάπτυξη της θεματικής κρίνονται απαραίτητες προηγούμενες επιστημονικές αποφάνσεις για την περαιτέρω ενίσχυση της εγκυρότητας της έρευνας.

Σε πρώτο στάδιο μέλει να πραγματοποιηθεί μια λεπτομερής ανασκόπηση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών. Ο ισθμός της Κορίνθου και η προέλευσή του έχουν μελετηθεί ως ερευνητικά πεδία στα πλαίσια μεμονωμένων ερευνών, σχετικά με την σχέση που τους διέπει και την συμβολή που παρέχει η μια επιστήμη στη άλλη. Πάραυτα προχωρώντας σε μια αναζήτηση μελετών σχετικών με τις προοπτικές

ανάπτυξης που εμφανίζει ο ισθμός, φαίνεται πως παρουσιάζονται ορισμένες ελλείψεις.

Αναφορικά με τα βασικά χαρακτηριστικά του έργου, πρέπει να αναφερθεί πως το συνολικό μήκος της Διώρυγας ανέρχεται στα 6.343 μέτρα, εκ των οποίων τα 540 μέτρα καταλαμβάνουν οι προλιμένες Ίσθμιας και Ποσειδωνίας. Έχει μέγιστο πλάτος 18,3μ. και μέγιστο ωφέλιμο βάθος 8 μέτρα. Η Διώρυγα τέμνει κατ' ευθεία γραμμή τον Ισθμό της Κορίνθου και το ανώμαλο έδαφος του Ισθμού μέχρι 79 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Η αφετηρία μετρήσεως βρίσκεται στον άξονα της Διώρυγας σε σταθερό σημείο 83 μέτρα από τους λιμενοβραχίονες Ποσειδωνίας και τελειώνει σε σημείο του άξονα 40 μέτρα από το λιμενοβραχίονα Ισθμίας. Το μέγιστο ασφαλές πλάτος της Διώρυγας για τη ναυσιπλοΐα είναι 24.60 μέτρα στην επιφάνεια της θάλασσας και 21 μέτρα στο βυθό.

1.2. Σκοπός, στόχος και σημασία της έρευνας

Κύριο μέλημα κατά τη διάρκεια διευθέτησης της έρευνας είναι η όσο το δυνατόν πληρέστερη διατύπωση του θέματος, καθώς αυτό μπορεί κάλλιστα να “πλατειάσει” και να θεωρηθεί μια απλή καταγραφή πληροφοριών.

Βασικός σκοπός της έρευνας είναι η καταγραφή της απαρχής του ισθμού και τελικώς η αναφορά στις προοπτικές ανάπτυξης του γεννά το εν λόγω έργο. Η έρευνα αυτή σκοπεύει να συμβάλει θετικά στις ερευνητικές νόρμες οι οποίες μελετούν την διώρυγα της Κορίνθου.

Ο στόχος που τίθεται έτσι ώστε να συμβάλει στην επίτευξη του σκοπού είναι η παρουσίαση της ιστορικής αναδρομής του ισθμού και των προοπτικών ανάπτυξης αυτού που δημιουργούνται. Ένας επιπλέον στόχος είναι να ερευνηθούν οι ωφέλειες και η χρησιμότητα του έργου. Τέλος, οι παρατηρήσεις και οι κανονισμοί διέλευσης θα παίξουν καθοριστικό ρόλο στην διεξαγωγή συμπερασμάτων και στον εμπλουτισμό της επιλεγείσας θεματικής.

Από την άλλη μεριά, σε ό,τι αφορά την σημασία της έρευνας, αυτή συντελεί σε μια εξελιγμένη και εφ' όλης της ύλης καταγραφή των χαρακτηριστικών του έργου της Διώρυγας της Κορίνθου. Επιπροσθέτως, η έρευνα έγκειται να αναδείξει τα οφέλη αλλά και τις τάσεις που δημιουργούνται ανά τα χρόνια με την κατασκευή του ισθμού.

1.3. Μεθοδολογία και δομή της έρευνας

Πριν την αναλυτική παρουσίαση της επιλεγείσας μεθοδολογίας της έρευνας κρίνεται σκόπιμη η επιγραμματική διασαφήνιση των βασικών όρων. Ερευνητική διαδικασία, λοιπόν, ονομάζεται η προσπάθεια απάντησης των τιθέμενων ερευνητικών ερωτημάτων και πηγάζει από έναν προβληματισμό. Η μεθοδολογία της έρευνας από την άλλη ασχολείται με τις παραμέτρους και τις μεθόδους που θα επιλεγούν για να έρθει εις πέρας η όλη διαδικασία. Όπως προαναφέρθηκε η μεθοδολογία της εν λόγω έρευνας έγκειται στην αναζήτηση δευτερογενών πηγών και την μετέπειτα καταγραφή τους.

Αναφορικά με την δομή, η συγκεκριμένη έρευνα δομείται σε 6 βασικά και κύρια μέρη, τα κεφάλαια. Πρωτίστως παρατίθεται η εισαγωγική τοποθέτηση επί του θέματος, στην οποία παρουσιάζονται βασικά στοιχεία της θεματικής και της μεθοδολογίας. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η απαρχή του ισθμού. Συγκεκριμένα καταγράφονται τα στάδια της διόρυξης, η εκτέλεση και η περάτωση του έργου, αλλά και τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν. Το τρίτο κεφάλαιο πραγματεύεται την αναφορά των ωφελειών και της χρησιμότητας του έργου, ενώ στο 4^ο κεφάλαιο αποτυπώνονται οι παρατηρήσεις και κανονισμοί διέλευσης. Τέλος, στο κεφάλαιο 5 δίνονται οι τάσεις και οι προοπτικές ανάπτυξης που δημιουργούνται. Κατ' αυτόν τον τρόπο μεταβαίνουμε στο τελευταίο κεφάλαιο της έρευνας (6^ο) όπου και σημειώνονται τα βασικότερα συμπεράσματα, προτείνονται ενδεικτικά μέτρα πολιτικής και καταγράφονται πηγαίες ιδέες προτεινόμενες για περαιτέρω έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΑΠΑΡΧΗ ΤΟΥ ΙΣΘΜΟΥ

Πραγματοποιώντας μια κριτική ανάλυση, με την βοήθεια της επιλεγείσας βιβλιογραφίας, γίνεται αντιληπτό πως η ιστορική αναδρομή του ισθμού ξεκινά να εμφανίζεται ήδη από τα τέλη του 7^{ου} π.Χ. αιώνα και συγκεκριμένα περί το 602 π.Χ.

2.1. Οι πρώτες προσπάθειες της διόρυξης

Πιο ειδικά, γράφεται πως τότε ο Περίανδρος¹ θέλησε να ενώσει τον Κορινθιακό και τον Σαρωνικό Κόλπο, με σκοπό την μείωση της επικινδυνότητας του περίπλου της Πελοποννήσου και την συντόμευση της διαδρομής. Η επιθυμία, όμως, αυτή δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, λόγω της διαφορετικής ροής και στάθμης των υδάτων. Σύμφωνα, ωστόσο, με μαρτυρίες, λέγεται πως η Πυθία είχε δώσει χρησμό στον Περίανδρο να εγκαταλείψει τα σχέδιά του για να μην εξοργιστεί ο Δίας, όπως και έγινε. Η διαδικασία είχε ξεκινήσει και τα σκληρά πετρώματα που δυσκόλευαν τους τεχνίτες δικαιολόγησαν την αναμενόμενη οργή του θεού Ποσειδώνα.

Αφήνοντας πίσω αυτό το γεγονός ο Περίανδρος πρότεινε την κατασκευή ενός ειδικού δρόμου στρωμένου με πλάκες, την γνωστή Δίολκο². Αυτό το επίτευγμα ήταν ντυμένο με ξύλα και με την βοήθεια αυτού διαβιβάζονταν τα πλοία από τον Σαρωνικό μέχρι τον Κορινθιακό. Τα πλοία της εποχής φορτωνόταν σε ειδικά οχήματα και σύρονταν από την δίολκο, ενώ τα εμπορεύματα μεταφέρονταν από δούλους και ζώα. Βέβαια δεν άργησε να εμφανιστεί και το πρώτο πρόβλημα, καθώς το κόστος για τα δίοδια ήταν αρκετά υψηλό και η ζήτηση ολοένα και μειωνόταν. Αξίζει να αναφερθεί πως τμήμα αυτού του δρόμου είναι εμφανές στο σύγχρονο κανάλι.

Καθώς οι αιώνες περνούσαν και φτάνοντας αισίως στο 307 π.Χ. μια δεύτερη προσπάθεια έρχεται να συνεχίσει την αρχική και θεμελιώδη ιδέα του Περίανδρου. Συγκεκριμένα, ο Δημήτριος ο Πολιορκητής επιχείρησε να εφαρμόσει και πάλι το σχέδιο για την διάνοιξη της Διώρυγας. Για ακόμη μια φορά το εγχείρημα δεν ολοκληρώθηκε, αφού οι Αιγύπτιοι μηχανικοί διαβεβαίωσαν τον Πολιορκητή πως θα υπήρχε σοβαρό πρόβλημα με τις πλημμύρες στις γύρω περιοχές και τα γειτονικά της νησιά.

¹ Ο τύραννος την Κορίνθου και ένας από τους 7 σοφούς της αρχαιότητας.

² Οδός μέσω της οποίας μεταφερόταν εμπορεύματα και μικρά πλοία.

Ερχόμενη στο προσκήνιο η κυριαρχία της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, ύστερα από 2,5 ολόκληρους αιώνες (περί το 37 μ.Χ.), ήταν – αν μη τι άλλο – αναμενόμενο πως ένα τόσο μεγαλεπήβολο έργο θα απασχολούσε τους τότε ηγεμόνες. Παρόλη την ισχύ όμως που διακατείχαν οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες απέτυχαν να εφαρμόσουν τα σχέδια που κατασκεύασαν για τον ισθμό. Μερικοί απ’ αυτούς μάλιστα φαίνεται να ήταν ο Ιούλιος Καίσαρας, ο Καλιγούλας, ο Γάιος και ο Αδριανός. Ένας, ωστόσο, κατάφερε να βγάλει εις πέρας την σημαντική αυτή αποστολή, εφαρμόζοντας τα σχέδια των προηγούμενων αυτοκρατόρων και αυτός ήταν ο Νέρωνας³ (το 66 μ.Χ.), ο οποίος εν τέλει κατάφερε και εγκαινίασε τις εργασίες του ισθμού μέσω μιας άκρως εντυπωσιακής τελετής⁴. Μολονότι έδειχνε μεγάλο ζήλο για το εν λόγω έργο και έχοντας επενδύσει πληθώρα χρημάτων και ανθρωπίνου δυναμικού, αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τα έργα και να επιστρέψει στην Ρώμη, για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση της εξέγερσης του στρατηγού Γάλβα. Ο θάνατος όμως του Νέρωνα έφερε στην επιφάνεια και το τέλος του όλου εγχειρήματος παρά το προχωρημένο στάδιο και τους πρόθυμους ακόλουθούς⁵ του.

Αξίζει, επιπρόσθετα, να αναφερθεί πως οι εργασίες που είχαν γίνει εντοπίστηκαν μετά από αιώνες κατά την οριστική πλέον διάνοιξη της διώρυγας. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει πως το έργο είχε μπει στην τελική του ευθεία.

Τέλος, εν έτει 1687 καταγράφεται η τελευταία απόπειρα δημιουργίας του ισθμού. Πρωταγωνιστές και πρωτοστάτες αυτή τη φορά υπήρξαν οι Ενετοί⁶, οι οποίοι προσπάθησαν επίσης ανεπιτυχώς να ολοκληρώσουν το συγκεκριμένο έργο.

2.2. Η εκτέλεση και περάτωση του έργου

Αρκετές δεκαετίες αργότερα το σχέδιο της διάνοιξης το Ισθμού έρχεται για να απασχολήσει ξανά την τότε επικαιρότητα. Έχει τερματιστεί η οθωμανική κυριαρχία στην Ελλάδα και έχει επέλθει αισίως πλέον η εποχή της εκβιομηχάνισης. Το 1830, λοιπόν, ο Ιωάννης Καποδίστριας αναθέτει τη μελέτη του έργου σε έναν Γάλλο μηχανικό, ο οποίος με τη σειρά του εκτίμησε πως για την ολοκλήρωση του έργου

³ Ήταν ο τελευταίος Ρωμαίος αυτοκράτορας της Ιουλιο-Κλαυδιανής δυναστείας, ο οποίος υιοθετήθηκε από τον Κλαύδιο και ως εκ τούτου κατέληξε κληρονόμος και διάδοχός του.

⁴ Συγκεκριμένα, λέγεται πως ηχούσαν σάλπιγγες την ώρα που κάρφωσε στη γη μια χρυσή αξίνα (εργαλείο χειρωνακτικής επεξεργασίας εδάφους).

⁵ Μετά τον θάνατο του Νέρωνα, ο Ηρώδης Αττικός και οι βυζαντινοί αυτοκράτορες προσπάθησαν ανεπιτυχώς να συνεχίσουν την διάνοιξη της διώρυγας.

⁶ Αρχαίος ινδοευρωπαϊκός λαός που κατοικούσε στην βορειοανατολική Ιταλία.

απαιτούνταν ένα εξαιρετικά υπέρογκο χρηματικό ποσό για τα δεδομένα του νεοσύστατου τότε Ελληνικού Κράτους. Με την κατασκευή όμως της διώρυγας του Σουέζ (1869) κινητοποιήθηκε η Ελληνική κυβέρνηση και ενέτεινε τις προσπάθειές της.

Σημαντικό επίτευγμα αποτέλεσε το ψήφισμα νόμου (υπό την Κυβέρνηση Ζαΐμη) «περί διορύξεως του Ισθμού». Κατ' αυτόν λήφθηκαν αποφάσεις σχετικά με τις εταιρείες που δύνανται να αναλάβουν την περάτωση του έργου. Έτσι, η κυβέρνηση είχε την δικαιοδοσία να παραχωρήσει σε οποιαδήποτε εταιρεία ή ιδιωτικό φορέα την κατασκευή και εκμετάλλευση της Διώρυγας της Κορίνθου, όπως και έγινε. Το 1870, λοιπόν, υπογράφηκε Σύμβαση με Γάλλους επιχειρηματίες, ενώ σχεδόν μια δεκαετία αργότερα (το 1882) πραγματοποιήθηκε η σύσταση της «Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου». Η εταιρεία αυτή ενισχύθηκε με την βοήθεια της γαλλικής τράπεζας, με το κεφάλαιο να χαρακτηρίζεται εντυπωσιακά μεγάλο⁷. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η Γαλλία με την ανάληψη της διόρυξης του Ισθμού της Κορίνθου να εξελιχθεί οικονομικά και να αναδειχθεί ως μια μεγάλη κερδοσκοπική ευρωπαϊκή δύναμη του 19^{ου} αιώνα, με τις εμπλεκόμενες κατασκευαστικές εταιρείες να φτάνουν στο ζενίθ τους.

Περνώντας πλέον στην περάτωση του έργου και αναφορικά με την έναρξη των δομικών εργασιών, αυτή πραγματοποιήθηκε το 1882, εν όψει του Βασιλιά Γεωργίου του Α' (εικόνα 1).

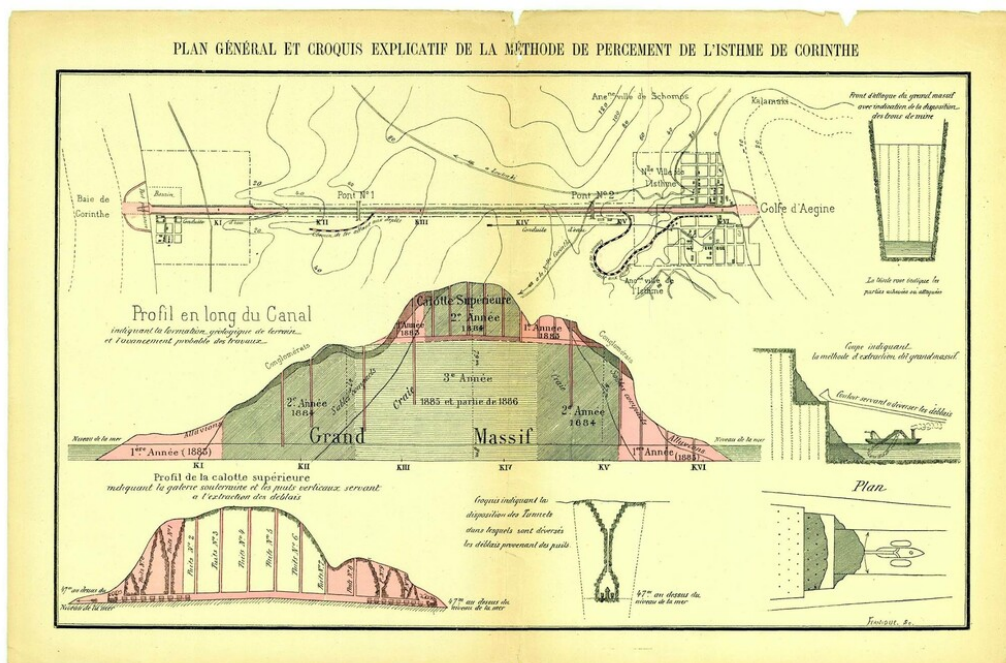
*Εικόνα 1 – Έργα κατά την κατασκευή της Διώρυγας της Κορίνθου (μεταξύ 1882-1890).
Πηγή: Archives historiques BNP Paribas*

⁷ Αποτελούταν από 60.000 μετοχές, 500 φράγκων έκαστη.



Παραδόξως έχει συνδεθεί με το όνομα του Χαρίλαου Τρικούπη, εξαιτίας της σημαντικότητας του ως δημόσιο έργο και της μεταρρυθμιστικής ιδιότητας του προαναφερθέντος. Η μελέτη του έργου έγινε από Ούγγρο μηχανικό (σχέδια της οποίας παρουσιάζονται στην Εικόνα 2), ενώ για την υλοποίησή του συνεργάστηκαν αρχιτέκτονες και μηχανικοί απ' όλη την Ευρώπη.

Εικόνα 2 – Σχέδιο της διώρυγας (1883)
 Πηγή: Archives historiques BNP Paribas



Λόγω έλλειψης χρημάτων το έργο διακόπτεται για κάποια χρόνια και το 1890 η προσπάθεια συνεχίστηκε από την Ελληνική Εταιρεία Εργολησιών με την ενεργό δράση του Ανδρέα Συγγρού. Τελικά η Διώρυγα ανοίχθηκε το 1893 μετά από εργασίες

11 ετών. Στις 25/7/1893 γίνονται τα εγκαίνια της Διώρυγας (Εικόνα 3), με την παρουσία των Βασιλέων, της κυβέρνησης και του Μητροπολίτη Κορινθίας.

*Εικόνα 3 – Τα εγκαίνια της Διώρυγας της Κορίνθου, πίνακας του Κωνσταντίνου Βολανάκη
Πηγή: lifo.gr*



2.3. Προβλήματα και αντιμετώπιση

Πέραν των όλων ανεπιτυχών προσπαθειών έως ότου ολοκληρωθεί η διώρυγα, βασικό πρόβλημα και μειονέκτημα της διάνοιξης αποτελούσε το γεγονός πως η διώρυγα ήταν κάπως στενή. Έτσι, με στόχο την ασφαλέστερη και ευκολότερη διέλευση των πλοίων δημιουργήθηκε μια υπηρεσία ρυμουλκών, τα οποία τραβούσαν τα πλοία με τη βοήθεια αλυσίδων. Η εγκατάσταση της συγκεκριμένης υπηρεσίας πραγματοποιήθηκε μετά την επίτευξη του έργου.

Η ρυμούλκηση ήταν σε ορισμένες περιπτώσεις υποχρεωτική. Αυτό συνέβαινε κυρίως για τα ιστιοφόρα με χωρητικότητα 20 τόνους και άνω. Αντίθετα, όταν

επρόκειτο για την διέλευση ατμόπλοιων, αυτά διέσχισαν τη διώρυγα με τη βοήθεια της δικής τους προπέλας τους. Με την πάροδο των χρόνων η ρυμούλκηση έγινε καθόλα υποχρεωτική. Καθοριστικό ρόλο στη λήψη της εν λόγω απόφασης έπαιξε η αύξηση των διαστάσεων των πλοίων η οποία με την σειρά της αύξησε και τις δυσκολίες κατά την διάβαση της διώρυγας. Το πρόβλημα όμως δεν έμεινε μόνον εκεί, καθώς οι περιορισμένες διαστάσεις της διώρυγας δεν δημιούργησαν μόνο την ανάγκη υπηρεσιών ρυμούλκησης. Παράλληλα και εξαιτίας αυτής, ξεκίνησε να εμφανίζεται η αμφισβήτηση και διστακτικότητα των πλοίων να περάσουν από τον Ισθμό. Ακόμη και μετά την διάνοιξη, επομένως, πολλά ήταν τα πλοία που προτιμούσαν να κάνουν το γύρο της Πελοποννήσου, μολονότι το ταξίδι τους θα επιβαρύνονταν με 24 επιπλέον ώρες διαδρομής. Αυτό κυρίως συνέβαινε με τα μεγάλα πλοία την στιγμή που οι διαστάσεις πλάτους της διώρυγας ήταν μικρές (24,60m).

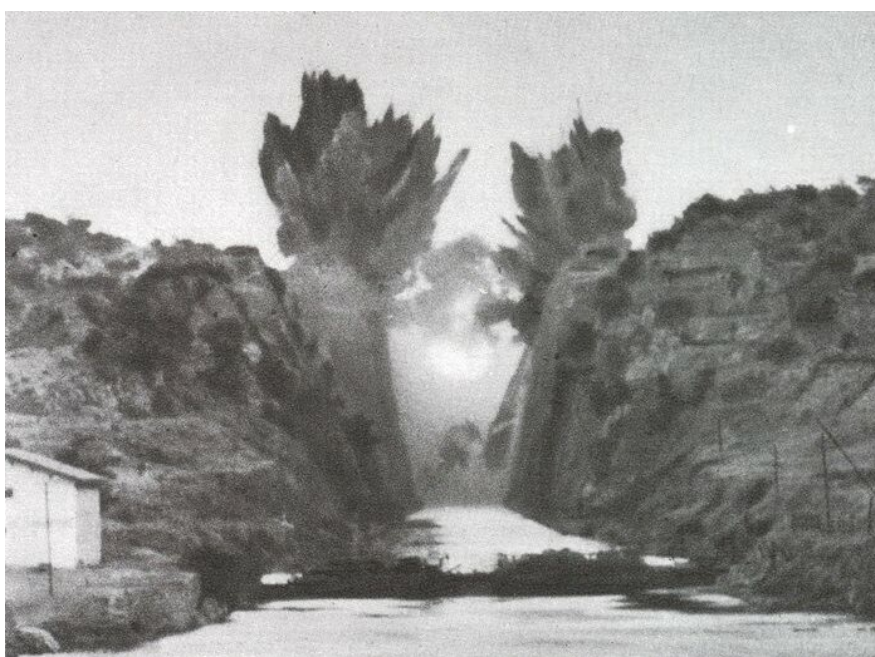
Ο δισταγμός πολλών εταιριών να κάνουν χρήση των υπηρεσιών της διώρυγας, οδήγησε στο σημείο τα οικονομικά της Εταιρίας να ήταν σε πολύ κακά επίπεδα. Μέσα σε όλα αυτά, μια αυστριακή εταιρία – μεγάλης σημασίας για τη Εταιρία – επέβαλε το 1905 κάποιες προτάσεις στην εταιρία εκμετάλλευσης: ένα σχέδιο αναγκαίων μετατροπών για την εξάλειψη του κινδύνου. Αφού πιλοτικά οι αρμόδιες αρχές διέσχισαν το κανάλι με ένα πλοίο (επάνω μάλιστα σε ρυμουλκό της Εταιρίας), έγινε αντιληπτό πως το πλοίο προσέκρουσε στα τοιχώματα πολλές φορές και ως εκ τούτου προέκυψαν ζημιές. Αυτό το συμβάν είχε ως αποτέλεσμα να κληθεί μια επιτροπή να απαντήσει στο ερώτημα: «Μπορεί η διώρυγα να θεωρείται ασφαλής και προσβάσιμη μετά από ορισμένες μετατροπές ή όχι;» Η επιτροπή ψήφισε ομόφωνα πως με κάποιες ορισμένες συνθήκες η διέλευση από τη διώρυγα θα θεωρούταν ασφαλής και δε θα παρουσίαζε κανένα κίνδυνο. Τα θέματα που τέθηκαν ήταν τα εξής:

- i. Σμίκρυνση των δυο προ βραχιόνων, έτσι ώστε η Διώρυγα να προσφέρει στα πλοία μεγαλύτερη κάλυψη και πιο άνετη πρόσβαση,
- ii. Ανέγερση τοίχου καλυμμένου από ξύλινες σανίδες στις εισόδους της διώρυγας, ως το σημείο που αρχίζει η τοιχοδομία και
- iii. Εγκατάσταση μιας ξύλινης πρόσοψης, κατά μήκος των τοιχωμάτων, που θα στηρίζεται σε πασσάλους χωμένους στο νερό (ύψους 6μ. πάνω από την επιφάνεια) για τον περιορισμό των αποτελεσμάτων της σύγκρουσης.

Η πρόταση αυτή μετέπειτα παρουσιάστηκε και στην ίδια την Εταιρία της Διώρυγας. Άξιο αναφοράς αποτελεί το κόστος για την περάτωση των παραπάνω βέλτιστων πρακτικών, το οποίο εικάζεται πως άγγιζε περίπου τις 1.500.000 δραχμές, ενώ την χρηματοδότηση των έργων ανέλαβε η Εθνική Τράπεζα. Τελικώς, τον Ιούλιο του 1906 η διώρυγα εκποιήθηκε με αναγκαστικό πλειστηριασμό. Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος αγόρασε την ελληνική Εταιρία της Διώρυγας της Κορίνθου και έτσι με το εκπλειστηρίασμα της διώρυγας, έκλεισε μια ακόμα σελίδα της ιστορίας της.

Συνολικά, πρέπει να αναφερθεί πως, από την ημέρα έναρξης και λειτουργίας της, η Διώρυγα παρέμεινε κλειστή για διάστημα τεσσάρων ολόκληρων ετών, έως το 1940, λόγω διάφορων προβλημάτων που αντιμετώπιζε το λειτουργικό της σύστημα. Η μεγαλύτερη διακοπή της λειτουργίας της όμως πραγματοποιήθηκε το 1944, όταν τα γερμανικά στρατεύματα κατά την αποχώρησή τους ανατίναξαν τα πρανά και προκάλεσαν κατολισθήσεις 60.000 κυβικών μέτρων χωμάτων (Εικόνα 4). Οι εργασίες εκφράξεως διήρκεσαν πέντε έτη (1944-1949) (Εικόνα 5).

*Εικόνα 4 – Καταστροφή της διώρυγας από τους Γερμανούς
Πηγή: lifo.gr*



*Εικόνα 5 – Εργασίες εκφράξεως χωμάτων που προκάλεσαν οι βόμβες
Πηγή: lifo.gr*



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η διώρυγα της Κορίνθου σε όλα τα χρόνια της λειτουργίας της, έχει προσφέρει στην Ελληνική Ναυτιλία, αλλά και γενικότερα στην ελληνική κοινωνία και οικονομία αρκετά οφέλη, αφού αποτελεί έναν σημαντικό κόμβο προσφερόμενο για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, ο οποίος εξυπηρετεί πλοία όλων των εθνικοτήτων. Αξίζει να σημειωθεί πως κάθε χρόνο περνούν τη διώρυγα περίπου 12.000 πλοία, 50 διαφορετικών εθνικοτήτων. Παράλληλα, αποτελεί μια από τις συντομότερες και ασφαλέστερες θαλάσσιες οδούς για πλοία, καθώς κατέχει μέγιστο πλάτος 21,9 μέτρα, μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα 6,5 μέτρα και θέτει ως προέλευση ή προορισμό τα λιμάνια του Ιονίου Πελάγους, της Αδριατικής και της Νότιας Ιταλίας και ξανά προορισμό ή προέλευση⁸ τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Επιπλέον, μέσω της διάνοιξης του Ισθμού, επιτεύχθηκε η θαλάσσια σύνδεση μεταξύ του Σαρωνικού και του Κορινθιακού Κόλπου και κατ' επέκταση μεταξύ του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους. Η σύνδεση αυτή των δύο πελάγων, πριν δημιουργηθεί η Διώρυγα πραγματοποιούνταν δια θαλάσσης αποκλειστικά και μόνο μέσω του περίπλου της Πελοποννήσου.

Είναι δεδομένο πως η θαλάσσια διέλευση μέσω της Διώρυγας της Κορίνθου παρέχει σημαντικά οφέλη στη διεθνή ναυτιλία⁹, συγκριτικά με τον περίπλου της Πελοποννήσου, την στιγμή που η απόσταση μειώνεται αισθητά. Αποδεδειγμένα, λοιπόν, συγκρίνοντας τις αποστάσεις μεταξύ της θαλάσσιας οδού διαμέσου της Διώρυγας και της οδού κατά τον περίπλου της Πελοποννήσου, παρατηρείται ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά στα ναυτικά μίλια. Εξ' αυτού, όπως είναι λογικό, πέρα από την εξοικονόμηση χρόνου μεταφοράς, επιτυγχάνεται και εξοικονόμηση στην κατανάλωση καυσίμων.

Ένα επιπλέον προτέρημα είναι η εξασφάλιση ασφαλούς πλεύσης στα προστατευμένα ύδατα των δυο κόλπων¹⁰, σε σχέση με τον περίπλου της Πελοποννήσου, κυρίως κατά την χειμερινή περίοδο, όπου οι τοπικές κλιματολογικές

⁸ Ανάλογα με την φορά του πλοίου, αντίστοιχα.

⁹ Επομένως και κατ' επέκταση στο διεθνές εμπόριο.

¹⁰ Του Κορινθιακού και του Σαρωνικού Κόλπου.

συνθήκες της περιοχής της Διώρυγας είναι αρκετά πιο ευνοϊκές από αυτές που επικρατούν νότια της Πελοποννήσου. Το γεγονός αυτό αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την πλεύση τόσο των μεγάλων, όσο και των μικρότερων πλοιαρίων, τα οποία πολλές φορές κινδυνεύουν να καταποντιστούν από τους ισχυρούς ανέμους. Συνεπώς, η ιδιαίτερη γεωγραφική θέση της Διώρυγας την καθιστά σημαντικό κόμβο, τόσο για το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και για το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που ταυτοχρόνως εξυπηρετεί τη σύνδεση της Πελοποννήσου με την Στερεά Ελλάδα (Α.Ε.ΔΙ.Κ, 2009).

3.1. Ωφέλειες στην οικονομία

Σε όρους οικονομίας και περιβάλλοντος, το κυριότερο πλεονέκτημα της χρήσης της Διώρυγας της Κορίνθου αναμφισβήτητα είναι η μείωση των αποστάσεων σε ναυτικά μίλια. Αυτό συνεπάγεται πως τα πλοία δεν κάνουν πλέον τον γύρο της Πελοποννήσου έτσι ώστε να πραγματοποιήσουν την οποιαδήποτε εμπορική ή άλλου είδους διασύνδεση μεταξύ της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου. Επομένως, με τη διέλευση μέσω του Ισθμού της Κορίνθου μειώνεται αισθητά το κόστος κάθε ταξιδιού, ενώ παράλληλα εξοικονομείται και χρόνος κατά την διαδρομή. Επιπλέον, μειώνεται η πιθανότητα το πλοίο να υποστεί οποιαδήποτε ζημιά ή φθορά, λόγω της ασφάλειας που παρέχεται από τις αρμόδιες αρχές και τις παρεχόμενες από την Διώρυγα υπηρεσίες.

Οι παρεχόμενες από την Διώρυγα της Κορίνθου υπηρεσίες, είναι διατεθειμένες επί 24ώρου βάσεως, καθ' όλη την διάρκεια του έτους και συμβάλουν στην θαλάσσια διακίνηση αγαθών και την μετακίνηση ατόμων από και προς τους διεθνείς και τους ελληνικούς λιμένες. Επιπρόσθετα, ανεξαρτήτως των υπηρεσιών της, η Διώρυγα της Κορίνθου συμβάλει στην προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού, εξυπηρετώντας ετησίως πληθώρα διελεύσεων τουριστικών σκαφών αναψυχής, με τελικό προορισμό τα νησιά του Ιονίου. Η σημασία των υπηρεσιών της Διώρυγας για την Ναυσιπλοΐα είναι σαφώς μεγάλη, δεδομένου ότι αποφεύγεται ο περίπλους της Πελοποννήσου.

Ποιοι όμως κάνουν χρήση των υπηρεσιών αυτών; Σήμερα οι υπηρεσίες χρησιμοποιούνται από 21 τύπους πλοίων συνολικά. Στους τύπους αυτούς περιλαμβάνονται όλα τα φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά, σκάφη αναψυχής, αλιευτικά, πολεμικά κ.α. Οι τύποι αυτοί διακρίνονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες,

ανάλογα με την δραστηριότητά τους. Η πρώτη κατηγορία, η οποία συγκεντρώνει και την μεγαλύτερη εμπορική σημασία για την Διώρυγα περιλαμβάνει πλοία όπως φορτηγά, επιβατηγά, οχηματαγωγά Ro-Ro κλπ.

Σχετικά, όμως, με την ανάλυση της παρούσας οικονομικής κατάστασης της Διώρυγας, ο συνολικός αριθμός διελεύσεων από τη διώρυγα, τα τελευταία έτη, φαίνεται να παρουσιάζει ορισμένες αυξομειώσεις. Κατά μέσο όρο από το 2005 έως το 2011, οι ετήσιες διελεύσεις φθάνουν τις 11.486, ενώ το 2008 ο μέγιστος αριθμός διελεύσεων άγγιξε τις 12.485. Από το 2008 και έπειτα όμως, λόγω της ύφεσης και της μειωμένης εμπορικής δραστηριότητας, διακρινόταν μια μέση ετήσια αρνητική μεταβολή κατά -7%. Πάραυτα, μιλώντας για την ίδια χρονική περίοδο, τα ετήσια έσοδα κατά μέσο όρο ανέρχονταν σε 5.900.000 ευρώ. Ωστόσο, το 2011, από τις 10.013 διελεύσεις όλων των τύπων πλοίων, οι 3.500 διελεύσεις πραγματοποιήθηκαν με την παρουσία και την βοήθεια των Πλοηγών της Διώρυγας, και οι 2.400 διελεύσεις, υποβοηθήθηκαν από τα Ρυμουλκά της Διώρυγας και τα πληρώματα αυτών.

Επιπρόσθετα, ο αριθμός των διελεύσεων και τα έσοδα χαρακτηρίζονται από έντονη εποχικότητα. Πιο ειδικά, η μικρότερη κίνηση εντοπίζεται στους χειμερινούς μήνες – και κυρίως Ιανουάριο και Φεβρουάριο – ενώ μεγαλύτερη παρουσιάζεται η κίνηση κατά τους θερινούς μήνες. Άξιο αναφοράς αποτελεί το γεγονός πως κάθε χρόνο μέρος των οικονομικών κερδών της εταιρείας επενδύεται με στόχο την ανάπτυξη νέων επενδυτικών δράσεων¹¹, αλλά και για τις αγορές εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την βελτιστοποίηση των υπηρεσιών¹².

Σε αυτό το σημείο πρέπει να διευκρινιστεί πως η Τιμολογιακή Πολιτική της Διώρυγας δεν ελέγχεται από την Α.Ε.ΔΙ.Κ, καθώς καθορίζεται αποκλειστικά από την σχέση ωφελειών που δύναται να έχει ο χρήστης των υπηρεσιών της Διώρυγας. Μεγαλύτερη ωφέλεια μπορεί να αποκομίσει κάθε πλοίο, ανάλογα με τον προορισμό αλλά και τον χρόνο που διαθέτει για να εκτελέσει την εκάστοτε μεταφορά. Πάραυτα, με δεδομένη την εναλλακτική λύση του περίπλου της Πελοποννήσου, κάθε πλοίο παρουσιάζει διαφορετική ζήτηση για την διέλευση του από την διώρυγα. Η τιμολογιακή πολιτική για αρκετά χρόνια πριν θεωρούνταν κάπως ξεπερασμένη, διότι διαφοροποιούσε την τιμολόγηση των ελληνικών πλοίων από τα υπόλοιπα πλοία της

¹¹ Όπως, για παράδειγμα, η εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας της Διώρυγας.

¹² Όπως, για παράδειγμα, τα μηχανήματα, οι Η/Υ και τα διάφορα οχήματα.

Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, το 2012 που ανέλαβε η νέα διοίκηση, κατήργησε αυτές τις διαφοροποιήσεις στις χρεώσεις των πλοίων και έτσι η τιμολόγηση της διέλευσης έγινε περισσότερο αξιοκρατική.

3.2. Ωφέλειες στον τουρισμό

Ο Ισθμός της Κορίνθου συναντάται ανάμεσα στους 10 κορυφαίους προορισμούς για κρουαζιέρες στην Ελλάδα, σύμφωνα με ψηφοφορία δημοσιογράφων και στελεχών του τουρισμού στη Μεγάλη Βρετανία. Συγκεκριμένα, ο ισθμός καταλαμβάνει την 9^η θέση παγκοσμίως, ανάμεσα σε προορισμούς όπως η Αλάσκα, η Ανταρκτική, η Βενετία κ.α. Επομένως, γίνεται κατανοητό πως δεν αποτελεί απλώς έναν διεθνή κόμβο θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και μια πηγή προσέλκυσης τουριστών, χάριν της ιστορίας της κατασκευής του. Μεταξύ άλλων, δίνεται η ευκαιρία στους επισκέπτες να θαυμάσουν αυτό το εντυπωσιακό ανθρώπινο έργο, μέσω της θέας που προσφέρεται κάτω από τα γαλήνια νερά του Ισθμού, τα οποία δημιουργούν στο πέρας τους ένα άκρως ειδυλλιακό τοπίο.

Εκτός του οργανωμένου μαζικού τουρισμού, ξεκινούν να αναπτύσσονται και διάφορες δραστηριότητες ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Για παράδειγμα, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, λάτρεις του surf περνούν την διώρυγα του ισθμού της Κορίνθου πάνω στις σανίδες τους (Εικόνα 6) και έτσι πλέον μία νέα καινοτόμα εκδήλωση εδραιώνεται στην περιοχή.

Εικόνα 6 – Surfing στον Ισθμό

Πηγή: <http://2gym-korinth.kor.sch.gr>



Ένα επιπλέον μοναδικό επίτευγμα που λαμβάνει χώρα στον ισθμό της Κορίνθου και λειτουργεί ως διαφημιστικό προσόν, είναι “το πέταγμα” του πρωταθλητή παγκοσμίου φήμης, στο freestyle motocross, πάνω από την Διώρυγα του Ισθμού (Εικόνα 7). Ο Ρόμπι Μάντισον, απογειώθηκε από την νοτιοδυτική πλευρά του Ισθμού και πραγματοποιώντας άλμα μήκους 85 μέτρων, προσγειώθηκε στην απέναντι πλευρά. Το γεγονός αυτό απαθανάτισαν πλήθος τουριστών και δημοσιογράφων, με αποτέλεσμα να γίνει viral και η προβολή του Ισθμού, ως σημείο ειδικού τουριστικού ενδιαφέροντος, να αλλάζει προς το καλύτερο.

Εικόνα 7 – Ο Ρόμπι Μάντισον πάνω από τον ισθμό της Κορίνθου

Πηγή: <http://2gym-korinth.kor.sch.gr>



Τέλος, για τους περισσότερο τολμηρούς, στον ισθμό της Κορίνθου προσφέρεται η δυνατότητα μιας μοναδικής απολαυστικής εμπειρίας, του Bungee Jumping. Εξαιτίας της επιβλητικής θέας του, ο Ισθμός δίνει μια διαφορετική αίσθηση στο άλμα και το κάνει ακόμα πιο μοναδικό. Η τοποθεσία συνάντησης και έναρξης βρίσκεται στο κάτω μέρος της τουριστικής γέφυρας και λέγεται πως είναι ένα από τα ομορφότερα σημεία για Bungee Jumping στον κόσμο.

Εικόνα 8 – Bungee Jumping στον ισθμό

Πηγή: <http://2gym-korinth.kor.sch.gr>



3.3. Ωφέλειες στο περιβάλλον

Κατά την έναρξη των εργασιών και με την χρηματοδότηση του έργου, έρχεται στο προσκήνιο μια νέα διαμόρφωση του χώρου και της περιοχής γύρω απ' τον ισθμό, καθώς όλα τα κοντινά εδάφη είχαν παραχωρηθεί από την ελληνική κυβέρνηση στην ανάδοχο εταιρεία κατασκευής. Τα εδάφη αυτά χρησιμοποιήθηκαν για την ανέγερση δημόσιων οικημάτων, όπως π.χ. τελωνεία, αποθήκες, λιμεναρχείο και άλλα. Πέραν τούτων, επιπρόσθετα, ένα κτήμα διαμορφώθηκε έτσι ώστε να είναι περισσότερο ελκυστικό και φιλικό. Πρόκειται στην ουσία για την κατασκευή ολόκληρων χωριών με ξύλινα και πέτρινα σπίτια, με κανονικό σύστημα ύδρευσης, τα οποία προορίζονταν για το διοικητικό, το τεχνικό και το εργατικό προσωπικό αντίστοιχα. Η κατασκευή, επομένως, της διώρυγας γέννησε εκ νέου μια ολόκληρη πόλη.

Ωστόσο, ένα πρόβλημα ταλάνιζε τις διοικούσες αρχές εκείνης της περιόδου, αλλά τους κατοίκους. Το πρόβλημα του νερού και της ύδρευσης γενικότερα. Με στόχο την εξάλειψη, λοιπόν, αυτού του θέματος, τέθηκε και πάλι σε λειτουργία ένα παλαιό υδραγωγείο. Επιπλέον, κατασκευάστηκε ένα φράγμα, ανοίχτηκαν αρκετά πηγάδια σε διάφορα σημεία του Ισθμού, με στόχο την εξυπηρέτηση των παραβρισκόμενων και κατασκευάστηκαν στέρνες για τη συγκέντρωση των υδάτων. Παράλληλα, με την παράδοση της σιδερένιας γέφυρας, το 1889, στις όχθες της διώρυγας εγκαταστάθηκε και ένας ηλεκτρικός σταθμός.

“Ποιες είναι, όμως, οι περιβαλλοντικές συνθήκες της περιοχής σήμερα; Ποια τα οφέλη και ποιες οι επιπτώσεις στο περιβάλλον;” Αυτά είναι μερικά από τα ερωτήματα που χρήζουν απάντησης στο εν λόγω μέρος του κεφαλαίου, καθώς φαίνεται πως οι επιπτώσεις υπερισχύουν, δυστυχώς, των ωφελειών. Οι απαντήσεις αυτές είναι εμπειριστατωμένες, καθώς προέρχονται από τον νέο μετεωρολογικό σταθμό που ξεκίνησε να λειτουργεί στην Διώρυγα. Σύμφωνα, λοιπόν, με τις έρευνες στην περιοχή, επιβεβαιώθηκαν οι βορειοδυτικοί άνεμοι, η μεγάλη ταχύτητα των θαλάσσιων ρευμάτων, αλλά και τα διάφορα άλλα εξωτερικά περιβαλλοντικά προβλήματα της περιοχής. Συνεπώς, οι κυριότερες πηγές ρύπανσης της ατμόσφαιρας, στην ευρύτερη περιοχή της διώρυγας, είναι:

- Οι βιομηχανικές δράσεις
- Η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της περιοχής
- Η διέλευση των πλοίων

Με βάση τις προαναφερθείσες συνθήκες χρήσης γης, είναι λογικό η ποιότητα της ατμόσφαιρας να διαμορφώνεται αναλόγως. Πιο ειδικά, μολονότι οι όποιες βιομηχανικές δράσεις στην περιοχή του ισθμού χαρακτηρίζονται από μεγάλη έκταση, θετικό οίον αποτελεί το γεγονός πως πλέον λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την διασφάλιση της προστασίας της ατμόσφαιρας. Επιπρόσθετα, αναφορικά με τις διάφορες εκπομπές¹³ αέριων – κυρίως – ρύπων, αυτές υπολογίζεται να είναι άκρως σημαντικές προς το περιβάλλον, δεδομένης της μορφολογίας του τοπίου, η οποία δυσχεραίνει και “απαγορεύει” τις συνθήκες απελευθέρωσης των ρύπων. Τέλος, συναντώνται εκπομπές ρύπανσης εξαιτίας των γεωργικών εργασιών, οι οποίες όμως δεν είναι μεγάλης κλίμακας, μολονότι επιβαρύνουν την κατάσταση.

Αξίζει να σημειωθεί πως την σήμερα ημέρα, λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, σε μεγάλο βαθμό και για όλες τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω περιοχή. Επίσης, οι τοπικές κλιματολογικές συνθήκες που συνήθως επικρατούν στην ευρύτερη περιοχή του ισθμού, είναι περισσότερο ευνοϊκές συγκριτικά με εκείνες που επικρατούν στο κάτω τμήμα (αυτό της Πελοποννήσου). Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνονται σημαντικά οι οικονομικές εισφορές και ειδικότερα ο τζίρος, αφού ως επί των πλείστον προτιμάται η μετάβαση των φορτίων διαμέσου της Διώρυγας.

¹³ Οι οποίες προέρχονται από όλα τα οχήματα μεταφοράς, αλλά και τα πλοία που διαπερνούν τη διώρυγα.

Εν κατακλείδι, συνοψίζοντας το εν λόγω κεφάλαιο, συνάγεται το συμπέρασμα πως η Διώρυγα της Κορίνθου, εξαιτίας της ιδιαίτερης φυσικής της ομορφιάς και της πλούσιας ιστορίας που την διακατέχει, δύναται να αποτελέσει έναν ισχυρό τουριστικό προορισμό και να αναβαθμίσει την τουριστική εικόνα που προβάλλεται. Σημαντική προϋπόθεση γι' αυτό το εγχείρημα αποτελεί τόσο η δημιουργία κατάλληλων τουριστικών υποδομών, όσο και η ενίσχυση των ήδη υπαρχόντων, με στόχο την ανάπτυξη ενός προφίλ που θα συγκεντρώνει στοιχεία από τον αρχαιολογικό, τον αθλητικός αλλά και τον ψυχαγωγικό τομέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ

Πέραν του γεγονότος ότι η Διώρυγα παρείχε, ήδη από την απαρχή της, πρόσφορο έδαφος για την είσοδο ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα, αυτή αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί παράγοντα τεχνολογικής και όχι μόνον ανάπτυξης. Από τα πρώτα κιόλας βήματα της κατασκευής της, παρουσιάζεται ως μια μοναδική ευκαιρία, στην οποία μπορούν να ευδοκιμήσουν κάθε είδους πειραματισμοί και ποικίλες τεχνολογικές εφαρμογές. Αποδεδειγμένα, από το παρελθόν εισήγαγε νέες τεχνολογίες στον ελληνικό χώρο με καινοτόμα εργαλεία, μηχανήματα και γενικότερες τεχνικές, οι οποίες χρησιμοποιούνται μέχρι και σήμερα για την κατασκευή και την συντήρησή της.

4.1. Τεχνολογική καινοτομία από την έναρξη της Διώρυγας

Κάνοντας μια γρήγορη ανασκόπηση τόσο της διεθνούς, όσο και της εθνικής βιβλιογραφίας, γίνεται αμέσως αντιληπτό πως είχε εξασφαλιστεί ήδη ο απαραίτητος εξοπλισμός πριν καλά – καλά την έναρξη των εργασιών. Αυτό αποδεικνύεται με την ύπαρξη μηχανημάτων, τα οποία αποτελούσαν την επιτομή των σύγχρονων τεχνολογικών επιτευγμάτων. Πιο ειδικά, στο πρώτο στάδιο των εργασιών κατασκευάστηκε ένας σιδηρόδρομος, ο οποίος παρείχε μεγάλη βοήθεια στην περάτωση του έργου, καθώς μετέφερε μηχανήματα, υλικά και χώματα – τα πλέον απαραίτητα εργαλεία για τις εργασίες της Διώρυγας. Μια επιπλέον καινοτόμα πρακτική συναντώταν στα μηχανήματα, τα οποία συγκέντρωναν το συγκριτικό πλεονέκτημά της ατομικής χρήσης. Αρκούσε, δηλαδή, μόνο ένας εργάτης για να χειριστεί πολλά από τα εργαλεία, με αποτέλεσμα να μην απαιτείται κοπιαστική ομαδική προσπάθεια εργατών. Τα μηχανήματα αυτού του τύπου είχαν (χρονικά) μεγάλη ημερήσια απόδοση και θεωρητικά χαμηλό κόστος.

Συνεπώς, με βάση τα παραπάνω δεδομένα, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- i. Αντίθετα από τα περισσότερα σιδηροδρομικά δίκτυα της εποχής, στην κατασκευή της Διώρυγας της Κορίνθου, κυριαρχούσε η γαλλική τεχνολογία, η

οποία υπερίσχυε της αγγλικής και χρησιμοποιούταν και στα περισσότερα μεγάλα σύγχρονα έργα και σχεδόν σε όλες τις διώρυγες.

- ii. Ο τρόπος και οι συνθήκες κατασκευής των συγκεκριμένων πολυδάπανων γαλλικών μηχανημάτων εν τέλει φάνηκε να λειτούργησαν αρνητικά για την όλη επιχείρηση του Ισθμού. Γι' αυτό, επί της ουσίας, οφείλεται η ατέλεια πληθώρας γεωλογικών μελετών και πολλών λάθος εκτιμήσεων, τα οποία είχαν επίσης ως επακόλουθο να αχρηστεύει μεγάλο μέρος του υλικού. Ελαφρυντικό σ' αυτή την περίπτωση αποτελεί το γεγονός πως οι ατελείς προβλέψεις και οι συνεχόμενες δυσκολίες περάτωσης των έργων, αποτελούσαν σύνηθες φαινόμενο για εκείνη την χρονική περίοδο.

4.2. Προσέγγιση βιώσιμης ανάπτυξης

Αρχικά, σε πρώτο στάδιο, προέχει να διασαφηνιστεί η έννοια της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, η οποία δεν έχει μόνο θεωρητικό χαρακτήρα, αλλά πρέπει να απαντά και στην ανάγκη για δημιουργία πολιτικής, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο στόχος της. Επομένως, θα πρέπει να καταμετρά την απόδοση και την εκτίμηση των όποιων επιπτώσεων στον χώρο. Η βιώσιμη διαχείριση υποδομών αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αποφυγή των αρνητικών επιπτώσεων και τη δημιουργία μιας σωστής ισορροπίας ανάμεσα στις ανάγκες της τοπικής κοινότητας, τις προσδοκίες των επισκεπτών, τις τουριστικές επιχειρήσεις και το φυσικό περιβάλλον. Η διατήρηση της ισορροπίας αυτής επιτυγχάνεται με την συνεργασία των τοπικών και περιφερειακών αρχών, του ιδιωτικού τομέα και την ύπαρξη ενός στρατηγικού σχεδιασμού που αφορά την ανάπτυξη και τη διαχείριση των υποδομών. Βιώσιμος προορισμός θα θεωρηθεί τελικά εκείνος που έχει καταφέρει, με την πάροδο του χρόνου, να δημιουργήσει την σωστή ισορροπία μεταξύ των προσδοκιών των τουριστών, των αναγκών της κοινότητας, των επιχειρήσεων, και του φυσικού περιβάλλοντος.

Η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη εξετάζει την περιβαλλοντική υποβάθμιση και τα προβλήματα αυτής και τα εφαρμόζει ισότιμα με τα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα του συνόλου. Στόχος, λοιπόν, της βιώσιμης ανάπτυξης είναι η ύπαρξη ισορροπίας:

- της οικονομικής αποτελεσματικότητας, δηλαδή της αύξησης της παραγωγής με τους δεδομένους πόρους και τεχνολογία, υπολογίζοντας συνάμα και την αντοχή της οποιασδήποτε δραστηριότητας στο χρόνο,
- της κοινωνικής δικαιοσύνης, δηλαδή της καλύτερης δυνατής επιρροής των ωφελειών της ανάπτυξης σε όλες τις κοινωνικές ομάδες, και
- της περιβαλλοντικής διατήρησης, δηλαδή της διατήρησης του φυσικού κεφαλαίου του περιβάλλοντος, γιατί σε αντίθετη περίπτωση κινδυνεύει η οικονομική ανάπτυξη και γενικότερα η ευημερία του πληθυσμού.

Η καταγραφή απόδοσης και επιπτώσεων στον προορισμό αποτελεί απαραίτητο βήμα για την δημιουργία πολιτικής. Ως εργαλείο ενεργοποίησης του προορισμού λειτουργεί το σύστημα DPSIR, το οποίο βασίζεται στη σύνδεση αιτίου και αποτελέσματος και παρέχει ένα μηχανισμό για την ανάλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Συγκεκριμένα, στο DPSIR οι ανθρώπινες δραστηριότητες στον προορισμό ως κινητήριες δυνάμεις (driving forces), δημιουργούν πιέσεις (pressures) στο περιβάλλον, οι οποίες μεταβάλλουν την κατάσταση (state) του περιβάλλοντος και αυτές οι μεταβολές έχουν επιπτώσεις (impacts) στην ανθρώπινη υγεία και τα οικοσυστήματα. Εξ' αιτίας αυτής της κατάστασης η κοινωνία αναγκάζεται να ανταποκριθεί (response) με διάφορα μέτρα πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Επιπλέον, για να είναι ολοκληρωμένο το εγχείρημα αυτό, θα πρέπει να εξεταστεί και η φέρουσα ικανότητα του προορισμού, ασχέτως που η Διώρυγα δεν πλήττεται από υπερτουρισμό, αν και αποτελεί, όπως ειπώθηκε, ένα από τα επιλεγμένα μέσα προβολής και τουριστικής προώθησης. Η φέρουσα ικανότητα αποτυπώνει τον μέγιστο αριθμό των ανθρώπων που μπορούν να υπάρξουν σε έναν προορισμό την ίδια χρονική στιγμή, χωρίς αυτό να προκαλεί μεγάλη καταστροφή στο φυσικό, οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον και επομένως να αφήνει το λιγότερο δυνατό αποτύπωμα στην περιοχή. Η έννοια της φέρουσας ικανότητας ενσωματώνει και αυτή τις τρεις διαστάσεις (οικονομική κοινωνική και περιβαλλοντική) και ο ρόλος της είναι να θέτει τα όρια που μπορούν να 'αγγιχθούν'. Η οποιαδήποτε δραστηριότητα, λοιπόν, από το "αποτύπωμα" που αφήνει στην περιοχή, δύναται να επιφέρει σημαντικές αλλαγές σε οτιδήποτε αφορά την οικονομική, την κοινωνική και την περιβαλλοντική φέρουσα ικανότητα του προορισμού και τελικώς στη βιωσιμότητά του. Επομένως, θα πρέπει

να συνυπολογιστούν πιθανές εξελίξεις ή σημαντικές εναλλαγές σε ό,τι αφορά στην κατάσταση του προορισμού και να προβλεφθούν ανάλογες διορθώσεις στην στρατηγική και τις δράσεις.

4.3. Προοπτικές ανάπτυξης την σήμερα ημέρα

Προκειμένου να γίνει καταγραφή των προοπτικών ανάπτυξης και ανάδειξης του ισθμού της Κορίνθου, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η κάλυψη του ζητήματος των κατολισθήσεων, έτσι ώστε, αρχικά, η Διώρυγα να γίνει προσβάσιμη. Το πρόβλημα των κατολισθήσεων εμφανίστηκε για πρώτη φορά το 2018, ενώ μεγάλες καταπτώσεις καταγράφηκαν και στις αρχές του τρέχοντος έτους (2021), οι οποίες μάλιστα κατέστησαν και αφορμή ώστε να παραμείνει κλειστή η διέλευση μέσω του ισθμού. Έτσι, ο πρωθυπουργός, με βάση τα πολιτικά δρώμενα, ανακοίνωσε την υλοποίηση του έργου αποκατάστασης, δηλώνοντας πως *“η χρηματοδότηση ύψους 9 εκατομμυρίων αποτελεί αναγκαία παρέμβαση προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια της διέλευσης από τη Διώρυγα”*.

Ο σχεδιασμός που έχει πραγματοποιηθεί και δρομολογείται για την εν λόγω περίπτωση, αποβλέπει στην ευρύτερη επίλυση του προβλήματος των κατολισθήσεων. Μεταξύ άλλων, επρόκειτο να εγκατασταθεί ένα πλήρες σύστημα γεωτεχνικής παρακολούθησης, το οποίο διαθέτει την ιδιότητα της επίδειξης πιθανών νέων προβλημάτων σε οποιοδήποτε σημείο της Διώρυγας, προκειμένου να αποφευχθούν οι σημαντικές μελλοντικές ζημιές.

“Που, όμως, οφείλονται αυτές οι κατολισθήσεις; Θα αντιμετωπιστούν ολοκληρωτικά;” Η σεισμική δράση ορισμένων ρηγμάτων εμφανίζει ποικίλες συνέπειες στις περιοχές που περιβάλλουν αυτά τα ρήγματα. Μια από τις συνέπειες αυτές είναι και η παρουσία φαινομένων ολίσθησης. Επομένως, γίνεται κατανοητό πως σημαντικό ρόλο παίζει αμιγώς η γεωμορφολογική σύσταση του εδάφους της περιοχής. Χωρίς την βοήθεια ανάκαμψης και ολοκλήρωσης των μέτρων αντιμετώπισης των συγκεκριμένων προβλημάτων (κατολισθήσεις) σαφώς και δεν υπάρχει λόγος να γίνεται συζήτηση γύρω από τις όποιες προοπτικές ανάπτυξης. Είναι πλέον αποδεκτό πως η διώρυγα αποτελεί κομμάτι κομβικής σημασίας για το εμπόριο και τις μεταφορές, ενώ συγκαταλέγεται μεταξύ των τριών τεχνητών διωρύγων στον κόσμο, επομένως η προβολή και η ανάπτυξή της πρέπει να είναι ανάλογη της σημασίας της.

Τα έργα αυτά στην περιοχή της Διώρυγας αποτελούν ισχυρό έναυσμα για την έναρξη της διέλευσης αλλά και για μια γενικότερη αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής, η οποία φέρει στο προφίλ της μια μορφή “αναπτυξιακής δυναμικής”. Η ανάπτυξη αυτή καλό θα ήταν να εμπεριέχει διάφορους τομείς και στοιχεία, έτσι ώστε να αγγίζει όλα τα μήκη κύματος.

Τέλος, η μεγάλη οικιστική ανάπτυξη που ξεκίνησε να παρατηρείται κατά μήκος της παράκτιας ζώνης του ανατολικού τμήματος της Κορίνθου, φαίνεται να αυξάνει αναλόγως όχι μόνο τον σεισμικό κίνδυνο, αλλά και την τρωτότητα των κατασκευών. Επομένως, είναι αναγκαία η κατασκευή τέτοιων σεναρίων πολιτικής, τα οποία στη συνέχεια να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τη πολιτεία για την διαχείριση παρόμοιων γεγονότων.

Συμπερασματικά, λοιπόν, προκύπτει πως η Διώρυγα αποτελεί ένα εξαιρετικά ευαίσθητο οικοσύστημα ιδιαίτερης ομορφιάς και απείρου γεωλογικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, αποτελεί αποδεδειγμένα σημαντικό παράγοντα ανάδειξης πολιτισμού, καθώς περιλαμβάνει αρκετά σημεία αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (π.χ. η Αρχαία Δίοικος, η πλάκα του Νέρωνα και το Ιουστινιάνειο τοίχος). Σύμφωνα με έρευνα του Χαροκόπειου Πανεπιστημίου, και συγκεκριμένα του Τμήματος Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας, τα στατιστικά συμπεράσματα αυτής έδειξαν πως, η συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος των κατοίκων της περιοχής συμφώνησε ότι η Διώρυγα συμβάλλει λίγο στην απασχόληση εργατικού δυναμικού της περιοχής, ενώ παράλληλα επιδρά πολύ στην ελληνική ναυτιλία και το εμπόριο. Θετικό στοιχείο επίσης αποτέλεσε η απόδειξη πως μέσω δράσεων ενισχύεται η δημιουργία υποδομών συμβάλλοντας έτσι στην ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής και θέτοντας προοπτικές για την καταβολή περισσότερων τελών διέλευσης στο δημόσιο ταμείο.

4.4. Τουριστική ανάπτυξη

Λαμβάνοντας υπόψιν πως η Διώρυγα αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό αξιοθέατο, η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής θα πρέπει να αποτελεί έναν από τους πλέον στρατηγικούς στόχους της εν λόγω περιφέρειας. Με την πάροδο του χρόνου, ωστόσο, παρατηρείται και μία συνεχόμενη προσπάθεια, από ολόκληρη την κοινωνία, αναφορικά με την προστασία του περιβάλλοντος, η οποία έρχεται να ενταχθεί δυναμικά στην στρατηγική ανάπτυξης. Πως αυτά μπορούν να συνδυαστούν; Ποια σενάρια προτείνονται έτσι ώστε μετά το πέρας των εργασιών για τις κατολισθήσεις η

Διώρυγα της Κορίνθου να ενταχθεί στο ανταγωνιστικό τουριστικό πακέτο προβολής της Ελλάδας;

Ξεκινώντας, λοιπόν, με τα έργα υποδομής και έχοντας ως μελέτη περίπτωσης ένα κορυφαίο έργο υποδομής του 19^{ου} αιώνα, το μόνο που μένει είναι να σχεδιαστεί η τουριστική αξιοποίησή του. Η Διώρυγα ελκύει διαχρονικά το ενδιαφέρον πολλών επισκεπτών, οι οποίοι ερχόμενοι στην συγκεκριμένη τοποθεσία μπορούν να θαυμάσουν τη σύζευξη ενός εξαιρετικού φυσικού τοπίου και των έργων υποδομής. Η σύζευξη αυτή, επίσης, συνδυάζεται με την εμπειρία του διάπλου του καναλιού της Διώρυγας. Επιπλέον, μπορούν να επισκεφτούν πληθώρα αρχαιολογικών μνημείων, όπως η πλάκα του Νέρωνα, που έλαβε χώρα κατά την υλοποίηση της διάνοιξης, το μουσείο της κατασκευής της Διώρυγας και την προβολή της αρχαιολογικής ανάδειξης του Διόλκου. Επιπλέον, όσοι τουρίστες δηλώνουν λάτρεις των αθλημάτων έχουν την δυνατότητα να λάβουν μέρος στις δραστηριότητες που αναπτύσσονται εκεί (βλ. κεφ. 3.2).

Βάση των ευρημάτων της έρευνας του Χαροκόπειου Πανεπιστημίου, αποδεικνύεται πως ο τουρισμός είναι η βιομηχανία, η οποία μπορεί να ενισχύσει και να επιταχύνει την ανάπτυξη της περιοχής, για τον λόγο ότι αποτελεί και την “βαριά βιομηχανία” της χώρας μας. Επομένως, δεδομένου τούτου, ο κλάδος οικονομικής δραστηριότητας που συγκεντρώνει ένα μεγάλο ποσοστό της απασχόλησης στην περιοχή του Ισθμού είναι τα ξενοδοχεία και εστιατόρια. Πέραν, όμως, του τουριστικού σχεδιασμού ανάπτυξης, αναγκαία κρίνεται η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών της Διώρυγας. Κατ’ αυτόν τον τρόπο οι προοπτικές ανάπτυξης της Διώρυγας αναμένεται να βελτιώσουν, σε μεγάλο βαθμό, τις συνθήκες διακίνησης των πλοίων, τόσο τεχνικά, όσο και οικονομικά.

4.5. Προτεινόμενα σενάρια – Μέτρα στρατηγικής ανάπτυξης

Η υποενότητα αυτή αφορά στην διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, παρατίθενται 4 σενάρια και γίνεται η αξιολόγηση τους με βάση της αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

1^ο Σενάριο: Διατήρηση Υφιστάμενης Κατάστασης (Business as usual)

Αναφορικά με την κριτική προσέγγιση του σεναρίου, ο σκοπός φαίνεται να είναι η μη αλλαγή των πραγμάτων. Κατά αυτό τον τρόπο, η υφιστάμενη κατάσταση

της Διώρυγας, όπως αυτή παρουσιάστηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, φαίνεται να μην αλλάζει καθόλου και να διατηρείται, με στόχο την όσο το δυνατόν ομαλότερη ανάπτυξη.

Στόχος του σεναρίου αυτού είναι η σταδιακή βελτίωση των υποδομών με την ενίσχυση τεχνολογικών μέσων, η οποία στοχεύει να οδηγήσει σε μια φυσική αύξηση των πλοίων και των τουριστών, σε βάθος πενταετίας. Το σενάριο έχει επίσης ως δεύτερο επιμέρους στόχο, αφενός την δημιουργία καλύτερων συνθηκών διέλευσης από την Διώρυγα, και αφετέρου να αυξήσει τη τουριστική ζήτηση. *Πώς θα πραγματοποιηθεί αυτή η προσέγγιση;* Με την χρηματοδότηση της κυβέρνησης και των αρμόδιων υπουργείων. Ένας κίνδυνος όμως που ελλοχεύει στο συγκεκριμένο σενάριο σχετίζεται με την καθυστέρηση της όλης διαδικασίας, την στιγμή που οι εργασίες ανάπλασης και διόρθωσης μοιάζουν αρκετά χρονοβόρες. Αυτό ενδεχομένως να οδηγήσει στην κωλυσιεργία και την παράταση διέλευσης πλοίων, μιας και ο δρόμος διαμέσου του ισθμού παραμένει κλειστός.

2^ο Σενάριο: Διαπλάτυνση Ισθμού

Όσον αφορά το προτεινόμενο σενάριο της διαπλάτυνσης του ισθμού, φαίνεται να ελλοχεύει, κατά κοινή ομολογία, η πεποίθηση πως θα προσφέρει σημαντική αναπτυξιακή πνοή, όχι μόνο στην ευρύτερη περιοχή της Διώρυγας, αλλά ακόμη και σε ολόκληρη τη χώρα. Σχεδιάζεται, επίσης, έτσι ώστε να βελτιώσει τα εργατικά εισοδήματα, να αυξήσει τις παρεχόμενες θέσεις εργασίας, να ενισχύσει την δημιουργία αρκετών έργων υποδομής και γενικότερα να ευνοήσει την όλη προσπάθεια τουριστικής ανάπλασης της περιοχής. Σχετικά, όμως με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του χώρου από το έργο της διαπλάτυνσης, εάν δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, υπάρχει ο κίνδυνος να υπάρξουν πολλές επιπτώσεις. Εν κατακλείδι, όμως, μπορεί να θεωρηθεί θετική η προοπτική της αναπτυξιακής αυτής πολιτικής, εάν υπολογιστούν οι επιπτώσεις και μετέπειτα τονωθούν οι οικονομικές δραστηριότητες της Διώρυγας.

3^ο Σενάριο: Πράσινη - Βιώσιμη Ανάπτυξη

Ο σκοπός του σεναρίου αυτού είναι η μείωση των περιβαλλοντικών, των οικονομικών, αλλά και των κοινωνικών επιπτώσεων που αφήνουν οι δράσεις της Διώρυγας στον προορισμό. Στόχος είναι η αξιοποίηση των ήδη υπαρχόντων πόρων στον προορισμό με απώτερο σκοπό την ανάπτυξη ειδικών προϊόντων σε βάθος

πενταετίας. Πού θα οδηγήσει αυτή η κατάσταση; Στην προσέλκυση πλοίων και τουριστών με στόχο την απόρροια του ελάχιστου αποτυπώματος στον προορισμό. Το σενάριο αυτό έχει ως στόχο την μείωση κατά 15% της ενέργειας, μείωση κατά 20% των απορριμμάτων νερού και των στερεών αποβλήτων, καθώς και την αύξηση κατά 10% των εργαζομένων- απασχολούμενων στην περιοχή.

4^ο Σενάριο: Ανάπτυξη δραστηριοτήτων ειδικών μορφών τουρισμού

Το τελευταίο αυτό εναλλακτικό σενάριο έχει ως σκοπό την ανάπτυξη δραστηριοτήτων των ειδικών μορφών τουρισμού στην περιοχή της Διώρυγας. Στόχος είναι η μεγέθυνση των υποδομών και των δραστηριοτήτων που παρέχονται στους τουρίστες και η παράταση της διάρκειας της τουριστικής περιόδου σε βάθος 5ετίας. Αυτά θα πραγματοποιηθούν με την προώθηση των εναλλακτικών και ειδικών μορφών τουρισμού στον ισθμό, όπως για παράδειγμα ο πολιτιστικός και ο αθλητικός τουρισμός. Συγκεκριμένα, προτείνεται να ενισχυθούν οι παρεχόμενες δραστηριότητες αναψυχής και οι δράσεις των water sports που προαναφέρθηκε (στο κεφ. 3.2.) ότι υπάρχουν. Αυτό μπορεί να συμβεί είτε μέσω της συστηματικότερης και καλύτερης προβολής της Διώρυγας και των δραστηριοτήτων αυτής, είτε με την δημιουργία νέων δράσεων/ υπηρεσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν να αποτυπωθεί η εικόνα που φέρει σήμερα ο ισθμός της Κορίνθου, συνυπολογίζοντας όμως το παρελθόν και το μέλλον που αυτός φαίνεται να έχει. Ανακεφαλαιώνοντας όλα τα παραπάνω μεμονωμένα μέρη αυτής της πτυχιακής εργασίας, προκύπτουν τα ακόλουθα επιγραμματικά συμπεράσματα.

Αρχικά, πραγματοποιήθηκε μια σύντομη ιστορική αναδρομή της Διώρυγας της Κορίνθου. Καταγράφηκαν οι πρώτες προσπάθειες και όλα τα στάδια εκτέλεσης που ακολουθήθηκαν μέχρι την τελική περάτωση του έργου. Παρά τα όσα προβλήματα αντιμετώπισε αυτή η διαδικασία, αναφορικά με τις χρηματοδοτήσεις και τον έλεγχο των εργασιών, σήμερα έφτασε να αποτελεί ένα μεγαλεπήβολο εγχείρημα, χρήσιμο τόσο για τις μεταφορές, όσο και για την τουριστική ανάπτυξη της γύρω περιοχής. Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε να σχεδιάζεται ήδη από το 602 π.χ. δειλά – δειλά, όμως τελειοποιήθηκε και σηματοδότησε την έναρξη της λειτουργίας του στα τέλη του 19^{ου} αιώνα.

Από τότε η Διώρυγα της Κορίνθου ξεκίνησε να ελκύει όχι μόνο πλήθος ερευνητών και ειδικών, αλλά και πολλούς τουρίστες, λόγω των πρωτοποριακών, για την εποχή εκείνη, τεχνικών λύσεων που χρησιμοποιήθηκαν στο σύνολο του έργου όλα αυτά τα χρόνια. Οι ωφέλειες, λοιπόν, και η χρησιμότητα του έργου στους τομείς της οικονομίας, του περιβάλλοντος και του τουρισμού ήταν αρκετές. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο μελετήθηκε και ο ρόλος της Διώρυγας της Κορίνθου ως αναπτυξιακού παράγοντα της περιοχής, με την εξέταση όμως των προτεινόμενων προοπτικών ανάπτυξης.

Στη συγκεκριμένη εργασία εφαρμόστηκε η προσέγγιση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης που είναι η οικονομία, το περιβάλλον και η κοινωνία, σε κύρια βάση, και ο πολιτισμός και η τεχνολογία δευτερευόντως. Στη συνέχεια παρουσιάστηκε από σφαιρικής άποψης η κατάσταση της Διώρυγας και προτάθηκαν ορισμένα μέτρα στρατηγικής ανάπτυξης, καθώς έγινε αντιληπτό πως η Διώρυγα της Κορίνθου αντιμετωπίζει ορισμένες αδυναμίες τεχνικής και οικονομικής φύσεως, συνυπολογίζοντας πως η μια συνεπάγεται της άλλης. Έτσι, αυτό φέρει ως γενικότερο αποτέλεσμα να παρεμποδίζονται στο έπακρο οι αναπτυξιακές προοπτικές της

περιοχής. Ενδεχομένως, βέβαια, το σενάριο της διαπλάτυνσης του ισθμού να συμβάλλει πιο θετικά στην βελτίωση των συνθηκών διέλευσης των πλοίων, τόσο οικονομικά, όσο και τεχνικά, αυξάνοντας κατ' επέκταση τις αφίξεις των πλοίων και ενισχύοντας τα εργατικά εισοδήματα.

Σήμερα, λοιπόν, υποχρεωτικό βήμα για τις όποιες ενέργειες ανάπτυξης της περιοχής, αποτελούν οι επενδύσεις, με στόχο την βελτίωση και συντήρηση της Διώρυγας της Κορίνθου. Με την ύπαρξη ενός πιο ρεαλιστικού οράματος, με σωστές εκτιμήσεις και με ορθολογικό προσανατολισμό, η Διώρυγα μπορεί να παίξει εξίσου σημαντικό ρόλο και για το μέλλον, ως θαλάσσιος δρόμος στην περιοχή της Μεσογείου. Την ίδια στιγμή, εξαιτίας της ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς της περιοχής και της πλούσιας ιστορίας που την διακατέχει, μπορεί η Διώρυγα να αποτελέσει έναν ανταγωνιστικό εναλλακτικό τουριστικό προορισμό. Για την υλοποίηση όλων αυτών των προοπτικών ανάπτυξης αρκεί να πραγματοποιηθούν σε προγενέστερο στάδιο όλες οι ανάλογες επενδυτικές κινήσεις, έτσι ώστε να επαναδιατυπωθούν αρτιότερα οι υπάρχουσες υποδομές και να δημιουργηθούν καινούργιες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αμπελιώτης, Κ. (2001) Ενέργεια – Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη. Εισήγηση στο σεμινάριο: Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη. Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο. Αθήνα

Ανώνυμη Εταιρεία Διώρυγας Κορίνθου, 2009, συνέντευξη από τον κύριο Ζούγκλη Γιώργο

Γκίκα, Φ. (2005). *Ανάπτυξη συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης κατολισθητικών φαινομένων: εφαρμογή Διώρυγα Κορίνθου* (Doctoral dissertation).

Ζυγούρη, Β. (2009). *Αλληλεπίδραση ρηγμάτων και σεισμική επικινδυνότητα στον ανατολικό Κορινθιακό* (Doctoral dissertation).

Κοντοθεοδώρου, Δ. (2014). *Η διώρυγα της Κορίνθου* (Doctoral dissertation).

Μαρίνος, Π., & Τσιαμπάος, Γ. (2008). Η ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ. ΜΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ. *Bulletin of the Geological Society of Greece*, 36.

Μπώκος, Γ. Δ. (2001). *Εισαγωγή στην επιστήμη της πληροφόρησης*. Αθήνα: Παπασωτηρίου

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ

Άρθρο στην διεύθυνση: <https://www.sansimera.gr/articles/115> Τελευταία πρόσβαση: 30/05/2021

Άρθρο στην διεύθυνση: <https://www.kathimerini.gr/society/561334450/dioryga-korinthoy-ena-sygchrono-ergo-me-istoria-2-500-eton/> Τελευταία πρόσβαση: 30/05/2021

Άρθρο στην διεύθυνση: <https://www.lifo.gr/now/greece/spanies-fotografies-toy-1890-prin-nero-kylisei-mesa-s-ti-dioryga-tis-korinthoy> Τελευταία πρόσβαση: 30/05/2021

Official page of: <https://www.gtp.gr/default.asp> Τελευταία πρόσβαση: 30/05/2021

Official page of: ΑΕΔΙΚ: Ανώνυμος Εταιρεία Διόρυγος Κορίνθου <http://aedik.gr/>
Τελευταία πρόσβαση: 30/05/2021