

ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΟ ΟΡΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΟΡΥΓΜΑ,
ΜΙΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΡΡΑΦΗ ΣΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

ΣΠΟΥΔΙΑΣΤΡΙΕΣ: ΖΑΚΥΝΘΙΝΟΥ-ΞΑΝΘΗ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ
ΜΥΛΩΝΑ ΕΛΕΝΑ
ΤΖΟΥΝΙΔΟΥ ΖΩΗ

ΕΠΙΒΛ. ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: ΚΑΡΒΟΥΝΤΖΗ ΒΑΛΕΝΤΙΝΗ
ΒΑΣΙΛΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

01. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΠΟΥ - ΕΝΑΥΣΜΑ.....	06
02. ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	08

Β. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

03. ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ.....	15
04. ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ	16
05. 19ΟΣ ΑΙΩΝΑΣ	18
06. Η ΔΙΑΝΟΙΞΗ	20
07. Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ	22

Γ. ΑΝΑΛΥΣΗ

08. ΕΠΙΠΕΔΑ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ	26
09. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ / ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ	30
10. ΓΕΩΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	32
11. Η ΤΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ	36
12. ΦΥΣΙΚΕΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ	38

Δ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ - ΣΤΟΧΟΙ

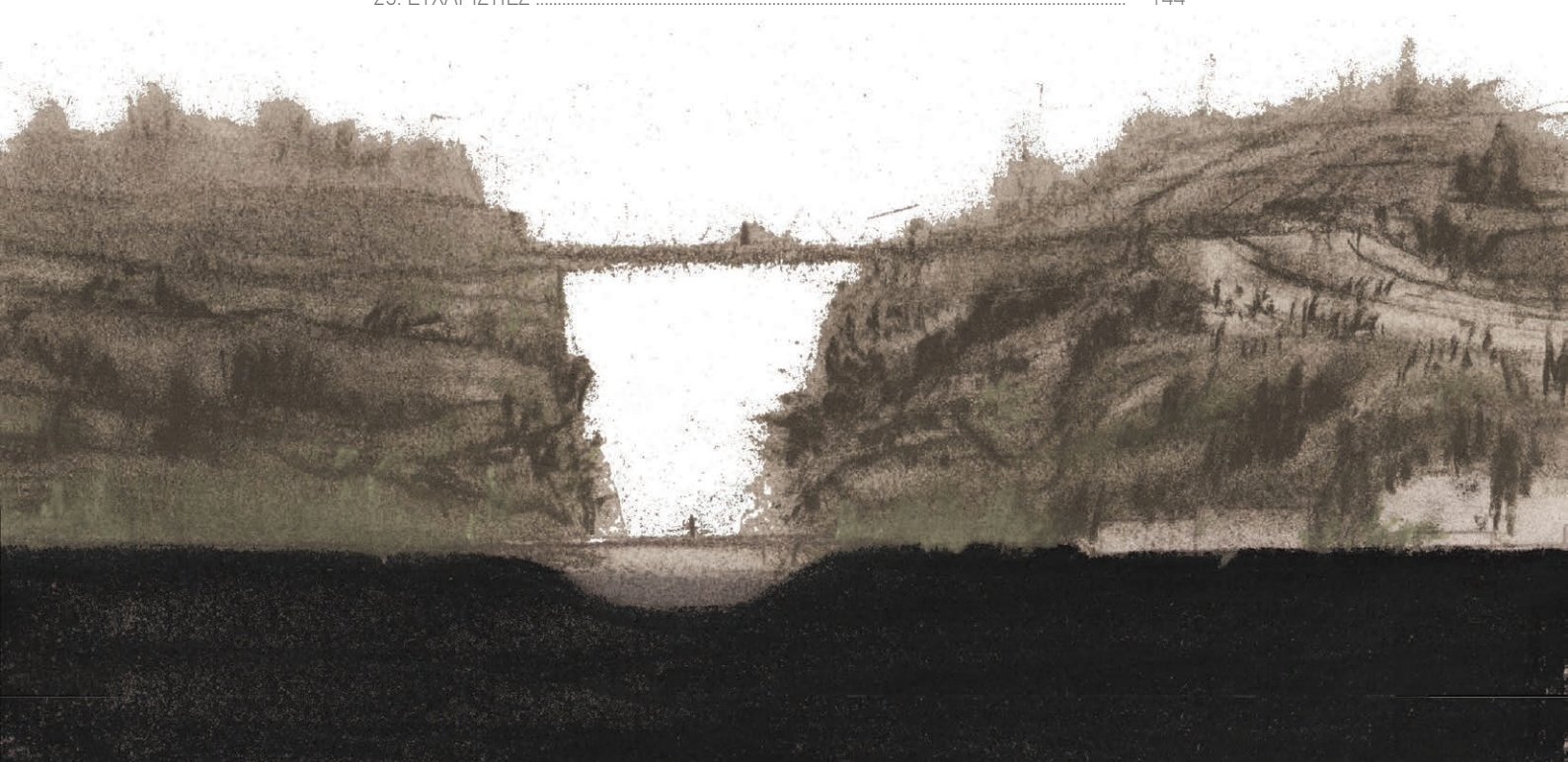
13. ΕΝΑ ΠΕΠΕΡΑΣΜΕΝΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΡΓΟ.....	46
14. ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	48

Ε. ΠΡΟΤΑΣΗ

15. ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	56
16. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ.....	58
17. ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΕΙΟΥ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ	60
18. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΗΜΕΙΟΥ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ - ΠΡΩΤΕΣ ΙΔΕΕΣ	62
19. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	66
20. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ	68
21. ΣΥΡΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ Υ: ΓΕΦΥΡΑ	83
22. ΣΥΡΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ Χ: ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ	95
23. ΣΥΡΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ Ζ: ΠΥΡΓΟΣ	109

ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

24. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ	142
25. ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	144



Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

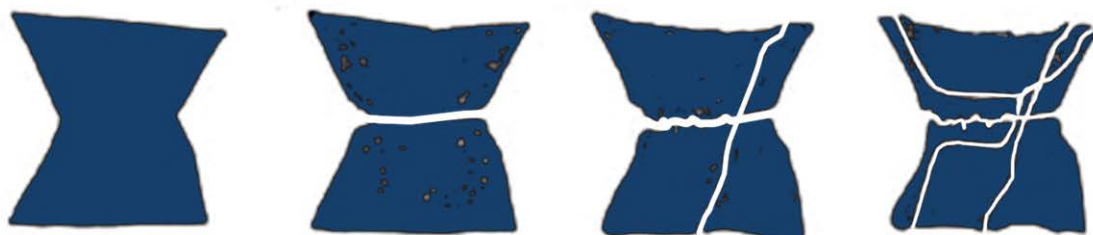
ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΠΟΥ - ΕΝΑΥΣΜΑ

Ο Ισθμός της Κορίνθου είναι μια στενή λωρίδα γης που παλαιότερα ένωνε τη Στερεά Ελλάδα και την Πελοπόννησο. Με το έργο της Διώρυγας κόπηκε ένα τμήμα αυτής της χερσαίας λωρίδας και ενώθηκε θαλάσσια ο Σαρωνικός κόλπος με τον Κορινθιακό. Έχει υπερτοπική εμβέλεια καθώς αποτελεί κομβικό σημείο των θαλάσσιων κινήσεων της Ελλάδας αλλά και ολόκληρης της Μεσογείου. Ως σταυροδρόμι χερσαίων και θαλάσσιων κινήσεων σε πολλαπλά επίπεδα για όλα τα σχεδόν τα μέσα, εξασφαλίζει τη συνέχεια στη μετακίνηση και την πρόσβαση, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί ένα ισχυρό όριο.

Η Διώρυγα συνιστά ένα ανθρωπογενές τεχνικό και τεχνητό επίτευγμα, το οποίο συμπυκνώνει μια πανσπερμία χρήσεων στις επιφάνειες των χθόνιων ορίων του. Παράλληλα είναι και ένα πολιτιστικό και γεωλογικό παλίμψηστο στον τρισδιάστατο χώρο, που εμπεριέχει όλες τις διαδοχικές αλλαγές που επέφερε ο χρόνος στον τόπο.

Ωστόσο, οι ασυνέχειες, τα ισχυρά όρια, οι ετερόκλητες χρήσεις, η ιδιόμορφη τοπογραφία αλλά και οι μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της ναυσιπλοΐας έχουν οδηγήσει σε μια γενικότερη υποβάθμιση τόσο του ίδιου του έργου ως προς τη λειτουργία του, όσο και της ευρύτερης περιοχής.

Επιπλέον, εντοπίζεται συγκεκριμένα η αποκομμένη και αποσπασματική βιωματική σχέση, που θα μπορούσε να αναπτύξει το άτομο μέσω της εμπειρίας και της διάδρασης με τον τόπο. Η εμπειρία εδώ, έχει μια πολλαπλή διάσταση, καθώς στο επίκεντρο βρίσκεται η έννοια της συνύπαρξης μέσα σε ένα συγκείμενο που χαρακτηρίζεται από τεράστια πολιτιστική, περιβαλλοντολογική και παιδευτική αξία.





ABSTRACT

The Corinth Canal is one of the highest human achievements accomplished due to the cutting edge technology of 19th century. It depicts human effort against nature's constraints in this particular place and this effort dates since antiquity. Through a research and analysis on multiple levels we understood that the Canal is not only a piece of infrastructure or a transport hub, but also a geocultural palimpsest. It is a geo-site with lots of traces of human activities, which could offer an educative experience to its visitors. However, its value remains unknown and the site is inert, because of the decline of the Corinth Canal as infrastructure and the degradation of its surrounding area.

A "3 axes" analysis of the landscape was our basic tool in order to draw conclusions and give shape to our proposition. We considered as "x axis" the one parallel to the Canal axis and as "y axis" the transversal one which links the two banks. The "z axis" was very important, as well, because it's the one that links the upper ground level with the water level. Time, as a fourth dimension, is decoded and becomes the content of our intervention. Therefore, we aim to create a pole which concentrates a part of the unique experience that the Canal can offer and give the chance to the visitor to face its real dimensions and history. As a result, the visitor understands the essence of the landscape through an educative procedure based on observation and introspection. The proposition consists of three entities: a bridge as an exposition (swing-link), a building as a museum (face to) and a tower as researchers' space (submersion-emersion). Each one confronts a different cartesian dimension of the three ones which are included in the canal's section. In this way, we create a network which allows people to experience this section on different levels. This network is located at a critical spot in the Canal, at its highest point. It is also anchored to existing uses and routes and it is part of a larger network which we design in the area in order to facilitate the access and to promote the exploration of the site and its surroundings.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Διώρυγα της Κορίνθου είναι ένα από τα κορυφαία επιτεύγματα της τεχνολογίας του 19ου αιώνα και αποτυπώνει τον αγώνα του ανθρώπου απέναντι στη φύση στο συγκεκριμένο τόπο, έναν αγώνα που ξεκινάει από την αρχαιότητα. Μέσα από μια πολυεπίπεδη έρευνα και ανάλυση καταλάβαμε ότι δεν πρόκειται μόνο για ένα τεχνικό έργο κι έναν συγκοινωνιακό κόμβο υπερτοπικής σημασίας, αλλά για ένα γεωπολιτιστικό παλίμψηστο, έναν γεώτοπο που συγκεντρώνει ψήγματα της ανθρώπινης δραστηριότητας και άρα αποτελεί ένα τοπίο με παιδευτική αξία για τον άνθρωπο. Ωστόσο η αξία αυτή παραμένει άγνωστη και ο χώρος αδρανοποιημένος λόγω της παρακμής στην οποία έχει περιέλθει η Διώρυγα ως τεχνικό έργο και της υποβάθμισης που υφίσταται η ευρύτερη περιοχή.

Βασικό εργαλείο για την εξαγωγή συμπερασμάτων αλλά και τη σύνθεση της πρότασής μας αποτέλεσε η ανάγνωση του τοπίου σε τρεις άξονες. Ορίσαμε ως άξονα x τον παράλληλο σε αυτόν της Διώρυγας, ως άξονα y τον εγκάρσιο που ενώνει τις δύο όχθες, ενώ πολύ σημαντικό ρόλο έπαιξε και ο άξονας z, δηλαδή ο κατακόρυφος που συνδέει το έδαφος με το νερό. Τις τρεις αυτές διαστάσεις συμπληρώνει μία τέταρτη, αυτή του χρόνου, η οποία αποκωδικοποιείται και γίνεται περιεχόμενο της παρέμβασης. Στόχος μας, λοιπόν, είναι να δημιουργήσουμε έναν πόλο που θα συμπυκνώνει ένα τμήμα της βιωματικής εμπειρίας που μπορεί να προσφέρει η Διώρυγα, φέρνοντας αντιμέτωπο τον επισκέπτη με τις διαστάσεις και την ιστορία της. Έν τέλει, ο επισκέπτης κατανοεί την ουσία αυτού του τοπίου μέσα από μια παιδευτική διαδικασία παρατήρησης αλλά και ενδοσκόπησης. Η πρόταση αποτελείται από τρεις ενότητες: μία γέφυρα-έκθεση (αιώρηση-ζεύξη), ένα κτήριο-μουσείο (έναντι) κι έναν πύργο-χώρο ερευνητών (βύθιση-ανάδυση). Κάθε μία τελεί και μια αναμέτρηση με μία από τις διαστάσεις του καρτεσιανού επιπέδου που εμπεριέχονται στην τομή του τόπου. Δημιουργείται έτσι ένα "χωροδίκτυο" που επιτρέπει στον άνθρωπο να βιώσει συνολικά την τομή της Διώρυγας στα διάφορα σημεία της. Το χωροδίκτυο αυτό τοποθετείται σε κομβικό σημείο της Διώρυγας, στο μέγιστο ύψος της, αγκυρώνει σε υπάρχοντες υποδοχείς και κινήσεις και αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου δικτύου που σχεδιάζεται στην περιοχή προκειμένου να διευκολύνει την πρόσβαση και την ανακάλυψη του τόπου από τον παρατηρητή.



Εικ.1: Βυθιζόμενη γέφυρα Ισθμίων, Σαρωνικός Κόλπος



Εικ.2: Βυθιζόμενη γέφυρα Ποσειδωνίας, Κορινθιακός Κόλπος



Εικ.3: Βραδινή άποψη της Διώρυγας, επί της Παλαιάς Εθνικής Οδού



Εικ. 4: Τμήμα της Αρχαίας Διόλου



Εικ. 5: Πολυβολείο, σε περιοχή παράνομων εκωματώσεων



Εικ. 6: Πανοραμική άποψη της Διώρυγας από την ταξωτή γέφυρα του Βιολογικού Καθαρισμού

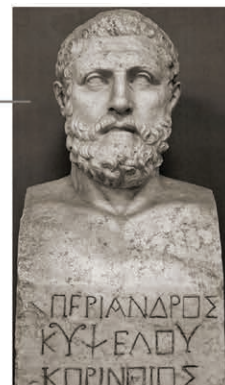
Β. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

620 π.Χ. Κατασκευή Διόλου από τον τύραννο Περίανδρο

307 π.Χ. Προσπάθεια διάνοιξης του Ισθμού από το Δημήτριο τον Πολιορκητή

67 μ.Χ. Προσπάθεια διάνοιξης του Ισθμού από το Νέρωνα

1687 μ.Χ. Προσπάθεια Ενετών για συνέχιση των εργασιών του Νέρωνα



1830 Ανάθεση στον Virel d' Aoust από τον Ι.Καποδίστρια της μελέτης για τη διόρυξη του Ισθμού της Κορίνθου

1869 Άνοιγμα της Διώρυγας του Σουέζ - Επίσκεψη του Φερδινάνδου ντε Λεσέψς στον Ισθμό της Κορίνθου



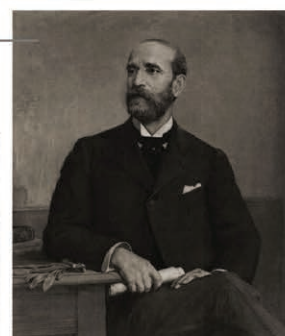
1870 Σύμβαση ανάθεσης του έργου στους Piat και Chollet - ματαίωση εργασιών

1881-1882 Ίδρυση από το στρατηγό Türr της "Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου" και έναρξη εργασιών



1890 Σύσταση της "Ελληνικής Εταιρείας της Διώρυγας της Κορίνθου" με τη διαμεσολάβηση του Ανδρέα Συγγρού

1892-1893 Ολοκλήρωση εργασιών διάνοιξης και εγκαίνια της Διώρυγας



1917 Εύρεση τμήματος του Διόλου στο Καλαμάκι

1944 Ανατίναξη σιδηροδρομικής γέφυρας από τους Γερμανούς και παύση λειτουργίας της Διώρυγας



1945 Μεταφορά της Σχολής Μηχανικού

1948 Αποκατάσταση της λειτουργίας της Διώρυγας και κατασκευή της σιδηροδρομικής γέφυρας

1956-1962 Ανασκαφή τμήματος του Διόλου στη Σχολή Μηχανικού από τον αρχαιολόγο Νικόλαο Βερδελή



1960 Κατασκευή γέφυρας της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου (νυν "Παλαιάς")

1985-1987 Κατασκευή βυθιζόμενων γεφυρών

1997 Εγκατάσταση Βιολογικού Καθαρισμού και κατασκευή της ομώνυμης πεζογέφυρας

2003 Κατασκευή των γεφυρών της Ολυμπίας Οδου και του Προαστιακού



ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Ο Ισθμός της Κορίνθου κατείχε σημαντική θέση για τον αρχαίο ελληνισμό εξαιτίας της γεωγραφικής του θέσης και της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας του. Λειτουργώντας ως “όριο” μεταξύ δύο θαλασσών, ο ρόλος του ήταν πολυδιάστατος καθώς είχε στρατηγική, πολιτική και οικονομική σημασία.

Από την αρχαιότητα, ήταν εμφανής ο ανταγωνισμός για την κυριαρχία στην περιοχή του Ισθμού, κυρίως μεταξύ των δύο μεγάλων πόλεων, της Αθήνας και της Κορίνθου. Η Αρχαία Κόρινθος, σε απόσταση 14 χιλιόμετρα από τον Ισθμό, χάρη στη γεωγραφική της θέση είχε καταστεί σπουδαία ναυτική και εμπορική δύναμη καθώς και ένα πολιτιστικό και οικονομικό κέντρο. Συγκεκριμένα, την Κόρινθο εξυπηρετούσαν δύο μεγάλοι λιμένες, το Λέχαιο στον Κορινθιακό και οι Κεγχρεές στο Σαρωνικό.

Ο Ισθμός ωστόσο αποτελούσε ένα φυσικό εμπόδιο για τις θάλασσες μεταφορές και ως εκ τούτου δημιουργήθηκε η ανάγκη σύζευξης των δύο θαλασσών με τεχνητά μέσα. Έτσι, δημιουργείται ένας νέος δρόμος διίσθησης των πλοίων, με στόχο την αποφυγή του περιήλου της Πελοποννήσου και την αμεσότερη σύνδεση Ιονίου και Αιγαίου πελάγους: ο **Δίορκος**.

Σύμφωνα με ιστορικές πηγές, χαρακτηρίζεται ως ο πρώτος επί ξηράς “δρόμος” διέλευσης πλοίων και πιθανότατα η πρώτη μορφή σιδηροδρόμου της αρχαιότητας. Η κατασκευή του χρονολογείται πιθανότατα στην περίοδο εξουσίας του τυράννου της Κορίνθου, του Περιάνδου κατά τον 6ο αιώνα π.Χ.

Από την άποψη της τεχνικής κατασκευής της, ο Δίορκος είχε τη μορφή δρόμου στρωμένου με κυβόλιθους κομμένους από πωρόλιθο. Το πλάτος του κυμαινόταν από 3,5 μέχρι 5 μέτρα. Στο μέσο του υπάρχουν δύο παράλληλες αυλακώσεις, οι οποίες είναι βέβαιο πως δεν οφείλονται στη φθορά από την τριβή που προκαλούσε η μεταφορά των πλοίων, αλλά αποτελούν μέρος της κατασκευής. Σκοπός τους ήταν η προφύλαξη από εκτροπές σε σημεία ιδιαίτερης επικινδυνότητας, όπως οι στροφές.

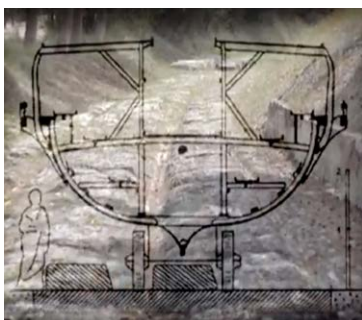
Φαίνεται ότι τα πλοία σύρονταν επάνω σε πλατφόρμες από δούλους, γιατί ίχνη από οπλές ζώων ή κάποιο μηχανήμα δεν είναι ορατά. Για το πέρασμα αυτό, οι διερχόμενοι πλήρωναν πανάκριβα διόδια που ήταν και το πιο σημαντικό έσοδο της Κορίνθου.

Η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας και η συνεχής διακίνηση ανθρώπων, αγαθών και ιδεών σε δύση και ανατολή έθεταν ήδη από τα χρόνια του Περιάνδρου (602 π.Χ.) το ζήτημα της τομής του Ισθμού. Οι προσπάθειες διόρυξης του είναι πολυάριθμες αλλά ανεπιτυχείς. Για πρώτη φορά, επιχειρείται έμπρακτα η διάνοιξη της διώρυγας το 306 π.Χ. με τη συμβολή του Δημήτριου Πολιορκητή. Ωστόσο, οι μηχανικοί της εποχής αποτρέπουν αυτήν την προσπάθεια καθώς λανθασμένα πιστεύουν ότι λόγω της άνισης στάθμης της θάλασσας στους δύο κόλπους θα πλημμυρίσει η Αίγινα στο Σαρωνικό κόλπο.

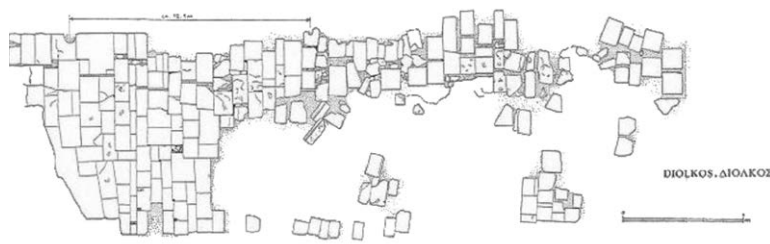
Η πιο σοβαρή προσπάθεια διατρήσεως του Ισθμού πραγματοποιήθηκε από τον **αυτοκράτορα Νέρωνα** το 67 μ.Χ.. Κύρηξε την έναρξη των εργασιών, δίνοντας το σύνθημα σε χιλιάδες παρατεταγμένους εργάτες. Οι εργασίες διεξάγονταν συγχρόνως σε δύο μέτωπα, στον Κορινθιακό και στο Σαρωνικό κόλπο, αντίστοιχα. Πέρα από τις εκσκαφές στα δύο άκρα, εντοπίστηκαν και ορισμένα φρέατα στο κεντρικό τμήμα του Ισθμού. Τα ίχνη των αρχικών εκσκαφών σήμερα έχουν χαθεί ολοσχερώς καθώς συνέπεσαν με την πορεία της σύγχρονης διώρυγας. Βέβαια, πάνω στο πρηνές της Πελοποννήσου έχει βρεθεί η λεγόμενη “εικόνα του Νέρωνα”, σε απόσταση 1.400μ. από τη βόρεια είσοδο της διώρυγας, που είναι και η μοναδική εγγραφή μνήμης των πρώτων εργασιών της τομής. Πρόκειται για ένα εγχάρακτο ανάγλυφο σε κακή κατάσταση που απεικονίζει τον Ηρακλή με ρόπαλο και λεοντή. Αποτελεί κατασκευαστικό στοιχείο καθώς η βάση της εικόνας αποτελεί και τη στάθμη μέχρι την οποία είχε φτάσει η εκσκαφή του Νέρωνα. Οι εργασίες διάνοιξης την περίοδο του Νέρωνα θέτουν τα θεμέλια για την αποπεράτωση της κατασκευής της διώρυγας Κορίνθου. Άλλωστε, η χάρση του Νέρωνα ήταν αυτή που τελικά επιλέχθηκε να υλοποιηθεί.



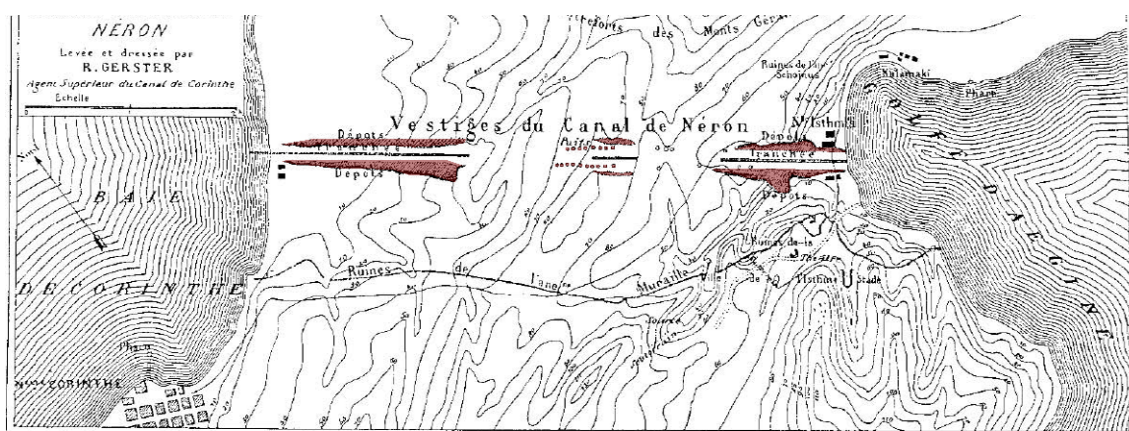
Εικ.: Διόλκος, ο πρώτος επί ξηράς "δρόμος" διέλευσης πλοίων



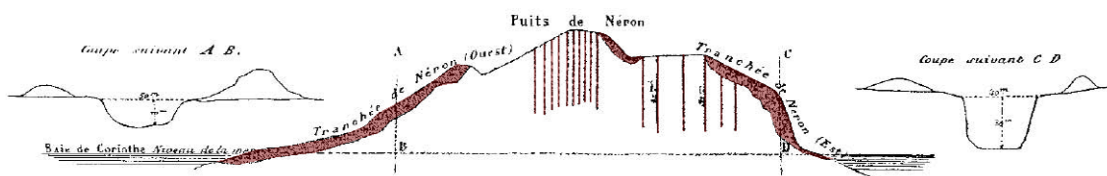
Εικ.: Διόλκος, ένας λιθόστρωτος δρόμος πλάτους 3.50-5.00 μέτρων όπου τα πλοία σύρονταν επάνω σε πλατφόρμες από δούλους



Κάτοψη της ράμπας του Διόλκου στον Κορινθιακό κόλπο



Εικ.: Διάγραμμα κάτοψης και τομής των εκσκαφών που υλοποίησε ο Νέρωνας (1ος αι. μ.Χ.)



Εικ.: Ανάγλυφη επιγραφή του Νέρωνα πάνω στο νότιο πρανές της Διώρυγας. Καταδεικνύει τη στάθμη μέχρι την οποία έφτασαν οι εκσκαφές.

19ΟΣ ΑΙΩΝΑΣ

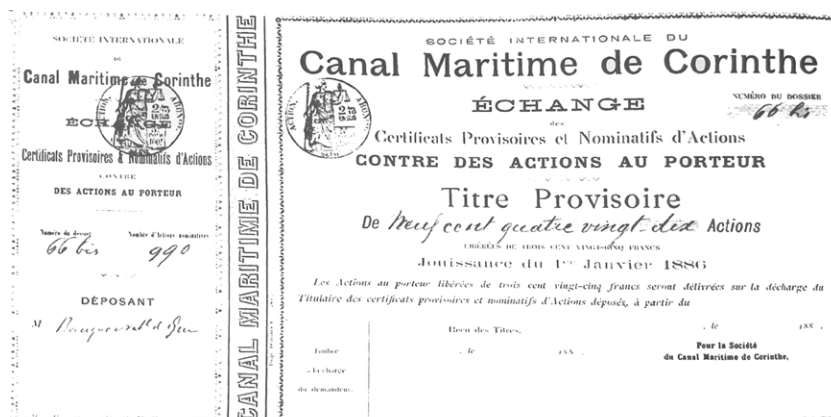
Ο 19ος αιώνας είναι περίοδος βιομηχανικής, εμπορικής και κατά συνέπεια τεχνολογικής ανάπτυξης για το δυτικό κόσμο. Η τάση αυτή εκφράζεται μέσα από τα μεγάλα δημόσια έργα σε παγκόσμια κλίμακα: σιδηροδρομικές γραμμές, μεταλλικές γέφυρες, έργα ναυτικής υποδομής. Επιτεύγματα σπουδαία όπως ο πύργος του Άιφελ και οι κρεμαστές γέφυρες της Νέας Υόρκης, αλλάζουν τα δεδομένα και συγκλονίζουν τον τρόπο αντίληψης και θεώρησης του κόσμου.

Η Μεσόγειος γίνεται πεδίο οικονομικού και πολιτικού ανταγωνισμού και το μέλλον της συνδέεται άμεσα με τη διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ. Αυτή την εποχή, η απελευθερωμένη Ελλάδα βρίσκεται αντιμέτωπη με τα πρότυπα της εκβιομηχανισμένης Ευρώπης, στα οποία καλείται να προσαρμοστεί δημιουργώντας τις απαραίτητες υποδομές για την ευημερία της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου, οι λιμενικές εγκαταστάσεις και φυσικά η διόρυξη του Ισθμού της Κορίνθου. Η βιομηχανική και εμπορική ανάπτυξη δημιουργούσε αυξημένες απαιτήσεις επικοινωνίας και συγκοινωνιών, στις οποίες καλείτο να ανταποκριθούν οι νέες εφαρμογές της τεχνολογίας.

"Μέσα στη διάθεση του ανθρώπου του δεύτερου μισού του 19ου αιώνα να υποτάξει τη φύση στη μηχανή, το εργοτάξιο αποτελεί μαρτυρία του αγώνα του και απόδειξη της νίκης του, χώρο πειραματισμού και αναμέτρησης με τη φύση", γράφει χαρακτηριστικά η Εύη Παπαγιαννοπούλου στο βιβλίο "Η διώρυγα της Κορίνθου, τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα".

Πρωτοπόρος σε αυτόν το αγώνα του ανθρώπου απέναντι στη φύση ήταν ο Φερδινάνδος ντε Λεσέψ*, που εξιμνήθηκε για τους άθλους του στο Σουέζ από ολόκληρο τον ευρωπαϊκό τύπο. Γι' αυτό η παρουσία του έπαιξε καταλυτικό ρόλο και για τη διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου, έργο που κατατάσσεται και αυτό στα επιτεύγματα της Βιομηχανικής Επανάστασης του 19ου αιώνα.

Τα κεφάλαια για την πραγματοποίηση της διόρυξης προέρχονταν από Γάλλους επενδυτές μέσω γαλλικών και ελληνικών τραπεζών. Με αυτό τον τρόπο εισάγονται χρήματα, τεχνολογία και μηχανικοί από τη Γαλλία κι έτσι το γαλλικό κεφάλαιο εξαπλώνει την κυριαρχία του και στις ανεξάρτητες χώρες, φαινόμενο που παρατηρείται καταρχάς στη διώρυγα του Σουέζ και στη συνέχεια στην Ελλάδα και στον Παναμά.





Εικ.15: Βιομηχανική Επανάσταση, σιδηροδρομικές γραμμές, μεταλλικές γέφυρες, μεγάλα ανοίγματα, έργα ναυτικής υποδομής



Εικ.16: Λαύριο. Ένας από τους σημαντικότερους πόλους βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα



Εικ.17: Διάνοιξη του Παναμά. Το γαλλικό κεφάλαιο εξοπλώνει την κυριαρχία του και στις ανεξάρτητες χώρες.

Η ΔΙΑΝΟΙΞΗ

1869: Επίσκεψη του Φερδινάνδου ντε Λεσσεψς, για να εκτιμήσει τη δυνατότητα διάνοιξης του Ισθμού. Ο ντε Λεσσεψς αρνείται να αναλάβει υπό την προστασία του την επιχείρηση της Διώρυγας, αλλά και μόνο η αναφορά του ονόματος του φτάνει για να δώσει στο εγχείρημα κύρος και αξιοπιστία. Ωστόσο η Διάνοιξη δεν ξεκίνησε τότε παρά μόνο δώδεκα χρόνια αργότερα.

1881: Ο Ούγγρος μηχανικός Bela Gerster, το 1881, μελέτησε τρεις δυνατές χαράξεις για τη διώρυγα της Κορίνθου:

- Η ευθεία θα είχε μήκος 6.342μ, μέγιστο ύψος 78μ και εκχωματώσεις 7.800.000μ³, χάραξη που είχε αρχίζει να εφαρμόζει και ο Νέρωνας και υποστήριξαν τόσο ο Virlet d'Arout όσο και ο Grimaud de Caux.
- Η κατεύθυνση με το μικρότερο μέγιστο ύψος (73μ) μήκος 6.740 και εκχωματώσεις 9.186.000μ³
- Η κατεύθυνση με τη μικρότερη βλάβη του χώρου από τις εκσκαφές, με μήκος 11.000μ, μέγιστο ύψος 70μ και εκχωματώσεις 12.424.000μ³

Προφανώς κρίθηκε ως πιο οικονομική και επιλέχθηκε η πρώτη περίπτωση.

1882: Γίνονται τα εγκαίνια των εργασιών με προβλεπόμενο χρόνο παράδοσης ορίστηκε στα 4 χρόνια. Ωστόσο, λόγω της ελλιπούς γνώσης της σύστασης του εδάφους, έγιναν απρόβλεπτες γεωλογικές ανακαλύψεις κατά τη διάρκεια των εκσκαφών που ανάγκασαν τους μηχανικούς να αναζητήσουν άλλες λύσεις, καθώς οι μέθοδοι και τα μηχανήματα που είχαν προβλεφθεί ήταν άχρηστα.

Παρά τις καθυστερήσεις, ο ρυθμός εξόρυξης ήταν τέτοιος που το έργο θα μπορούσε να εγκαινιαστεί το 1891. Ωστόσο, οι εκθέσεις των βασικών τεχνικών στελεχών έθεσαν θέμα πρόσθετης εκσκαφής για να αυξηθεί η σταθερότητα των τοιχωμάτων της Διώρυγας, γεγονός που σήμαινε επιπλέον καθυστέρηση.

Στο έργο της διάνοιξης απασχολούνταν 1800 εργάτες σε 4 τομείς: Έλληνες, Ιταλοί, Μαυροβούνιοι κ.α. Ο αριθμός εργατών δεν ήταν σταθερός, αλλά παρουσίαζε διακυμάνσεις που οφείλονταν στις επιδημίες και στα εργατικά ατυχήματα. Πολλά συνέβαιναν κατά τη διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης των βαγονιών αλλά και λόγω κατολισθήσεων, εκτροχιασμών ή λάθος χειρισμών. Λόγω των ατυχημάτων πολλοί εργάτες πέθαιναν στα εργοτάξια, ενώ άλλοι έμεναν ανάπηροι ή ακρωτηριασμένοι.

Στα μηχανήματα που χρησιμοποιήθηκαν συμπεριλαμβανόταν τόσο πλωτό όσο και τροχαίο υλικό: δύο βυθοκόροι ειδικά σχεδιασμένοι για τη διόρυξη του Ισθμού, από την εταιρεία Marins Sartre, αντλίες Ball, αντλίες και εκσκαφείς Priestmann, διατρητικές μηχανές τύπου Taverdon, (20) καθώς και σιδηροτροχιές, ατμομηχανές και βαγόνια για τη μεταφορά του υλικού εκσκαφής. Μέχρι το 1887, οι ποσότητες είχαν φτάσει τα 37 κλμ σιδηροτροχιών, τις 16 ατμομηχανές και τα 665 βαγόνια.

1890: Σταματούν οι εργασίες λόγω διάλυσης της ΔΕΘΔΚ. Για την ολοκλήρωση των εργασιών και την έναρξη εκμετάλλευσης της Διώρυγας, συστήνεται η Ελληνική Εταιρεία της Διώρυγας της Κορίνθου με τη διαμεσολάβηση του Ανδρέα Συγγρού μεταξύ των Γάλλων επενδυτών και της ελληνικής κυβέρνησης και υπογράφεται συμφωνητικό με τον εργολάβο δημοσίων έργων Αντώνη Μάτσα. Απομένουν οι τελευταίες εκχωματώσεις, η στερέωση των τοιχωμάτων της Διώρυγας, η τοιχοδομία της λεκάνης και η εκσκαφή του βυθού.

1893: Το έργο ολοκληρώνεται και γίνονται τα εγκαίνια με κάθε επισημότητα.



Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Παρά τις υψηλές προσδοκίες των οραματιστών της, η διώρυγα τέθηκε υπό αμφιβήτηση και αποτέλεσε πεδίο ανταγωνισμών από την πρώτη στιγμή της λειτουργίας της. Το βασικό της μειονέκτημα ήταν το γεγονός ότι ήταν στενή, κάνοντας το πέρασμα πλοίων άνω των 16 μέτρων πλάτους δύσκολο. Γι' αυτό από την πρώτη στιγμή προτάθηκε και εφαρμόστηκε η ρυμούλκηση των πλοίων. Αναμφισβήτητα, όμως, πρόκειται για ένα σοβαρό επίτευγμα της Βιομηχανικής Επανάστασης του 19ου αιώνα και ένα νέο πλωτό δρόμο που προσέφερε νέες δυνατότητες για τη ναυσιπλοΐα στη Μεσόγειο.

Στις 10 Οκτωβρίου 1944 οι Γερμανοί κατέστρεψαν ένα σημαντικό τμήμα της Διώρυγας της Κορίνθου. Η ανατίναξη ήταν προσχεδιασμένη και περιελάμβανε τέσσερα χτυπήματα. Πρώτα ανατίναξαν τη σιδηροδρομική γέφυρα και μετά άρχισαν να γκρεμίζουν τα βαγόνια στη θάλασσα, έτσι ώστε να φράξουν τη δίοδο. Σύμφωνα με ρεπορτάζ της εποχής, έριξαν στον γκρεμό 20 ατμομηχανές και 120 βαγόνια. Τρίτο βήμα ήταν η ανατίναξη της γέφυρας του αυτοκινητόδρομου και τέταρτο, η καταστροφή του προλιμένα.

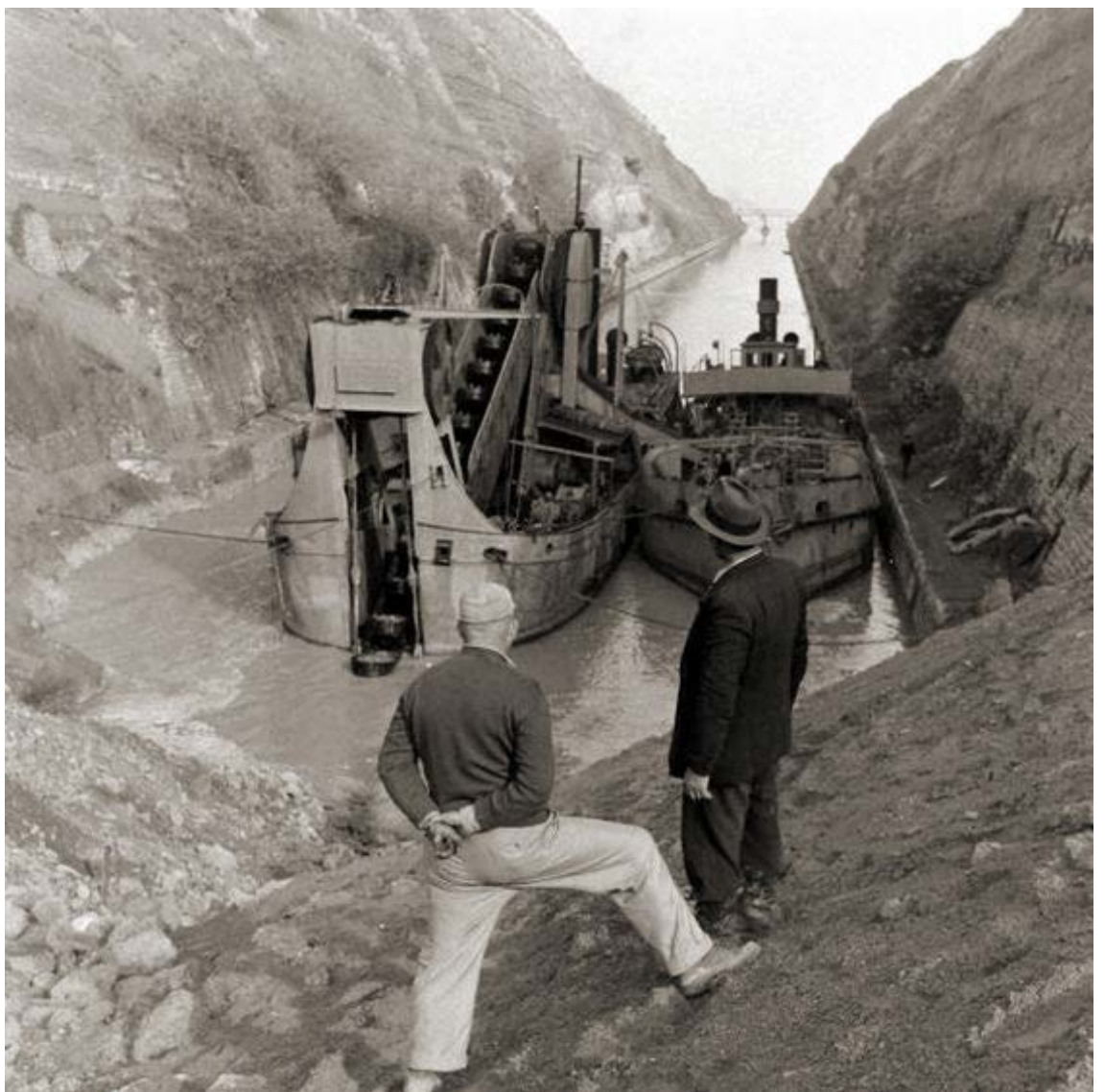
Οι εργασίες απόφραξης διήρκησαν έως τον Ιούλιο 1948 και για την εκτέλεσή τους η τότε εταιρεία διαχείρισης της διώρυγας αναγκάστηκε να πάρει δάνειο από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας.



Εικ.18: 1944. Η προσχεδιασμένη ανατίναξη τμήματος της Διώρυγας από τους Γερμανούς



Εικ.19: Οι Γερμανοί έριξαν μέσα στη Διώρυγα 20 ατμομηχανές και 120 βαγόνια



Εικ.20: Οι εργασίες απόφραξης διήρκεσαν 4 χρόνια. Για την εκτέλεσή τους, η εταιρεία διαχείρισης της διώρυγας πήρε δάνειο από την εθνική τράπεζα Ελλάδος.

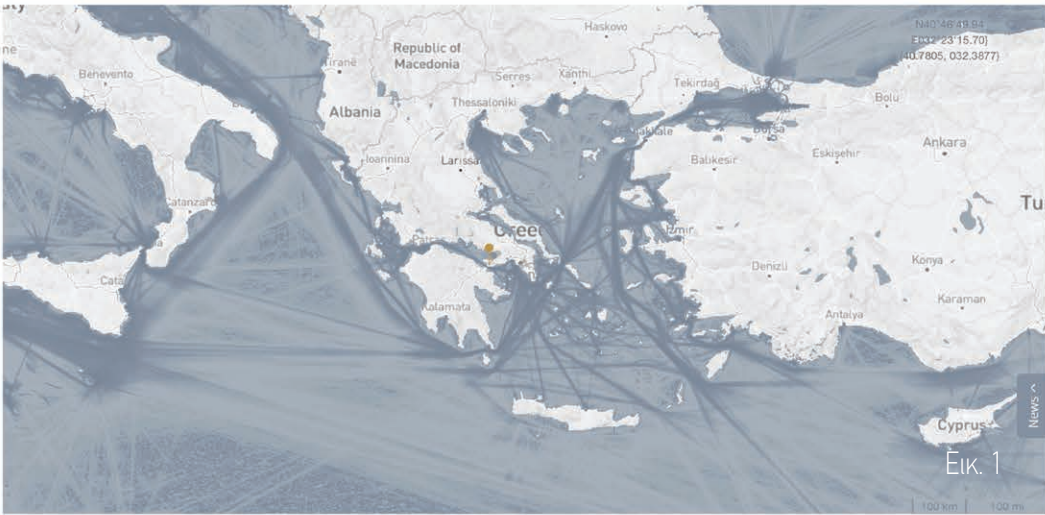
Γ. ΑΝΑΛΥΣΗ

ΕΠΙΠΕΔΑ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ

Στη συνέχεια, μελετήσαμε τα πολλαπλά επίπεδα δικτύωσης της Διώρυγας. Ξεκινώντας από το υπεροπτικό επίπεδο, εντοπίσαμε στην ιστοσελίδα “AIS Marine Traffic” χάρτες που απεικονίζουν την πυκνότητα διέλευσης των πλοίων. Στη Μεσόγειο, η συνήθης διαδρομή πολλών εμπορικών και τουριστικών καραβιών από δύση προς Ανατολή (και αντίστροφα) φαίνεται ότι κάνει τον περίπολο της Πελοποννήσου. Στην κλίμακα της Ελλάδας, η διαδρομή μέσα από τη Διώρυγα είναι πιο συνήθης και εξυπηρετεί τη σύνδεση μεταξύ του λιμανιού του Πειραιά και της Πάτρας ή και της Κέρκυρας. Στο χερσαίο δίκτυο, σημαντικοί άξονες διαπερνούν τη διώρυγα όπως η Νέα και η Παλιά Εθνική Οδός, η γραμμή του προαστιακού και η παλιά σιδηροδρομική γραμμή. Αναμφίβολα, στη Διώρυγα διαμορφώνεται ένα σταυροδρόμι κινήσεων τόσο επί θαλάσσης όσο και επί ξηράς.

Εικ. 1-5 : Δίκτυο θαλάσσιων μετακινήσεων

Εικ. 6-7 : Δίκτυο χερσαίων μετακινήσεων



ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΕΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ



ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ



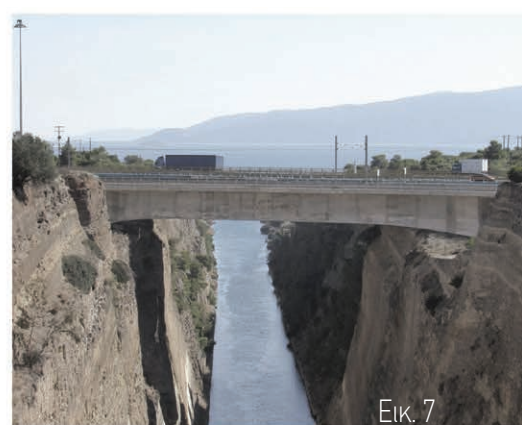
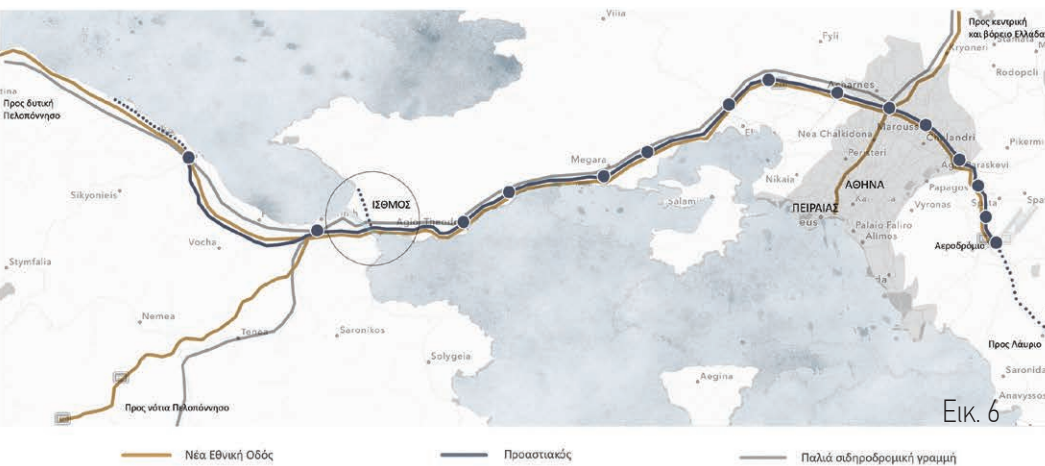
ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΕΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ



ΟΙ ΓΕΦΥΡΕΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ





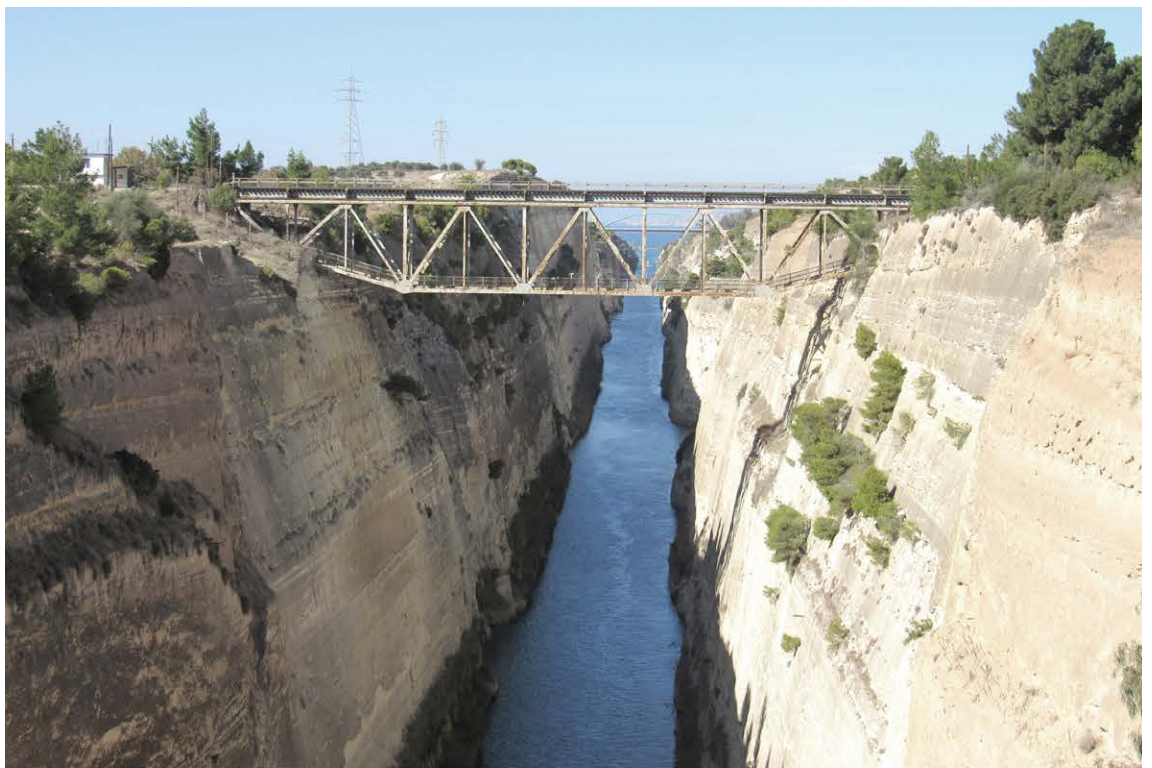
Εικ.8: Βυθιζόμενη γέφυρα Ισθμίων.



Εικ.9: Άποψη γέφυρας της Νέας Εθνικής οδού από την Πελοπόννησο.



Εικ.10: Άποψη της γέφυρας της Παλιάς Εθνικής Οδού από την Πελοπόννησο.



Εικ.11: Άποψη της παλαιάς σιδηροδρομικής γέφυρας, από την γέφυρα της Παλαιάς Εθνικής Οδού.



Εικ.12: Άποψη της γέφυρας της Μονάδας Βιολογικού Καθαρισμού Λουτρακίου από την Πελοπόννησο.



Εικ.13: Άποψη της βυθιζόμενης γέφυρας της Ποσειδωνίας από την Πελοπόννησο.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Μέσα από μια αλληλουχία χαρτών προσπαθούμε να αποτυπώσουμε τη διαστρωμάτωση των αναγνώσεων.

Α. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Σε αυτό το χάρτη διαπιστώνουμε ότι η κατοικία χωροθετείται σε μια αραιή, σχεδόν χαλαρή διάταξη. Πρόκειται με άλλα λόγια για μια αραιοκατοικημένη περιοχή. Οι χρήσεις αναψυχής και εμπορίου συγκεντρώνονται παράλληλα σε κεντρικούς άξονες, κυρίως στην Παλιά Εθνική Οδό. Παρατηρείται ότι δεν υφίσταται ένας ενιαίος πολεοδομικός σχεδιασμός, με αποτέλεσμα την αυθαίρετη εγκατάσταση και αλλαγή κτηριακών κελυφών, δηλαδή μια πανσπερμία χρήσεων. Τέλος, απουσιάζουν χρήσεις πολιτιστικού περιεχομένου, γεγονός που υπονομεύει τη σπουδαιότητα της Διώρυγας, ως ένα ανθρωπογενές τοπίο, ιδιαίτερα διδακτικό για τη σύγχρονη πραγματικότητα. Αντίθετα εμφανίζονται οχλούσες χρήσεις, εντελώς ξένες με το περιβάλλον της Διώρυγας, όπως ο βιολογικός καθαρισμός στην πλευρά της Πελοποννήσου και το στρατόπεδο του μηχανικού στην πλευρά της Στερεάς Ελλάδας. Συνοψίζοντας λοιπόν, διαπιστώνουμε στην περιοχή αποσπαστικότητα χρήσεων, χωρίς καμία συμπληρωματικότητα.

Β. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η Διώρυγα ως ένας πολύ σημαντικός συγκοινωνιακός κόμβος, χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μεγάλων οδικών αρτηριών, που επηρεάζουν δραματικά την εικόνα της. Ενώ είναι εμφανής η προσπάθεια γεφύρωσης των δύο πλευρών με ένα πολύ ισχυρό οδικό δίκτυο με εγκάρσιες συνδέσεις, το δευτερεύον δίκτυο που ενώνει αυτές τις αρτηρίες μεταξύ τους και κατ'επέκταση τα δύο άκρα της Διώρυγας παρουσιάζει μεγάλα κενά και ασυνέχειες. Με λίγα λόγια, οι δύο οικισμοί της Ποσειδωνιάς και της Ισθμίας στα δύο άκρα της Διώρυγας δεν συνδέονται με άμεσο τρόπο. Επίσης, η δημιουργία της Ολυμπίας Οδού άλλαξε άρδην τη σχέση του περαστικού ταξιδιώτη με τη Διώρυγα. Πρόκειται για έναν αυτοκινητόδρομο μεγάλων ταχυτήτων ο οποίος δε δίνει τη δυνατότητα στάσης, ούτε καν οπτικής επαφής με το σπουδαίο τεχνικό έργο. Αντίθετα η γέφυρα της Παλαιάς Εθνικής Οδού πριν μερικά χρόνια - και ως ένα βαθμό και σήμερα - αποτελούσε το κατεχόνιο σημείο στάσης στη Διώρυγα. Έχει μεταλλαχθεί, λοιπόν, η σχέση του ταξιδιώτη με το χώρο σε σχέση με το παρελθόν. Από ένα σημείο στάσης, η Διώρυγα προορίζεται μόνο για διέλευση, με αλληπάλληλες κινήσεις, τόσο στο χερσαίο όσο και στο θαλάσσιο δίκτυο.

Γ. ΠΟΙΗΤΕΣ ΓΗΣ

Η έντονη ελεύθερη βλάστηση εναλλάσσεται με την κανονικοποιημένη φύτευση καλλιεργήσιμων εκτάσεων, κυρίως ελαιόδεντρων και κάποιων εσπεριδοειδών. Ένα ιδιαίτερο στοιχείο είναι ότι παρατηρήθηκαν αρκετά δένδρα πάνω στα πρανή της Διώρυγας, δηλαδή η φύση έχει καταλάβει ξανά το τεχνικό έργο, το έχει κατακτήσει.

Δ. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ

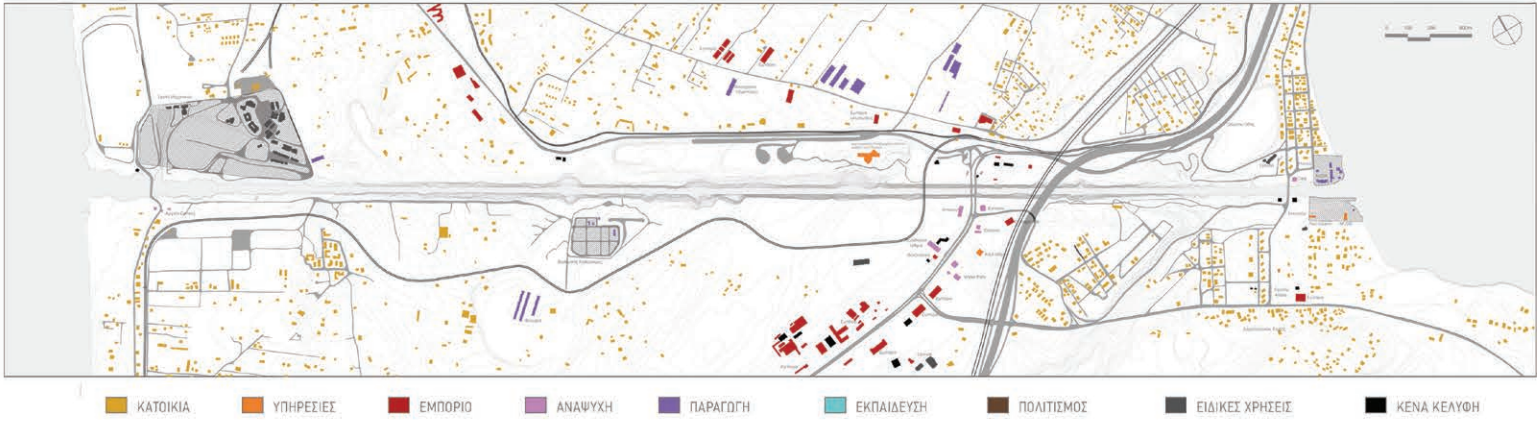
Καταγράψαμε τις διαδρομές που κάναμε σε μονοπάτια και χωματόδρομους για να εντοπίσουμε ποιες πορείες είναι συνεχείς ή όχι. Εντοπίσαμε έτσι ένα ανεπίσημο δίκτυο με τον οποίο δίνεται η δυνατότητα στον επισκέπτη να περπατήσει σε μεγάλο μήκος της Διώρυγας, ωστόσο εμφανίζει πολλές ασυνέχειες και επισφαλή σημεία με αποτέλεσμα σε αρκετές περιπτώσεις η πρόσβαση να είναι δύσκολη και επικίνδυνη, έως και ανύπαρκτη.

Ε. ΥΨΟΜΕΤΡΑ

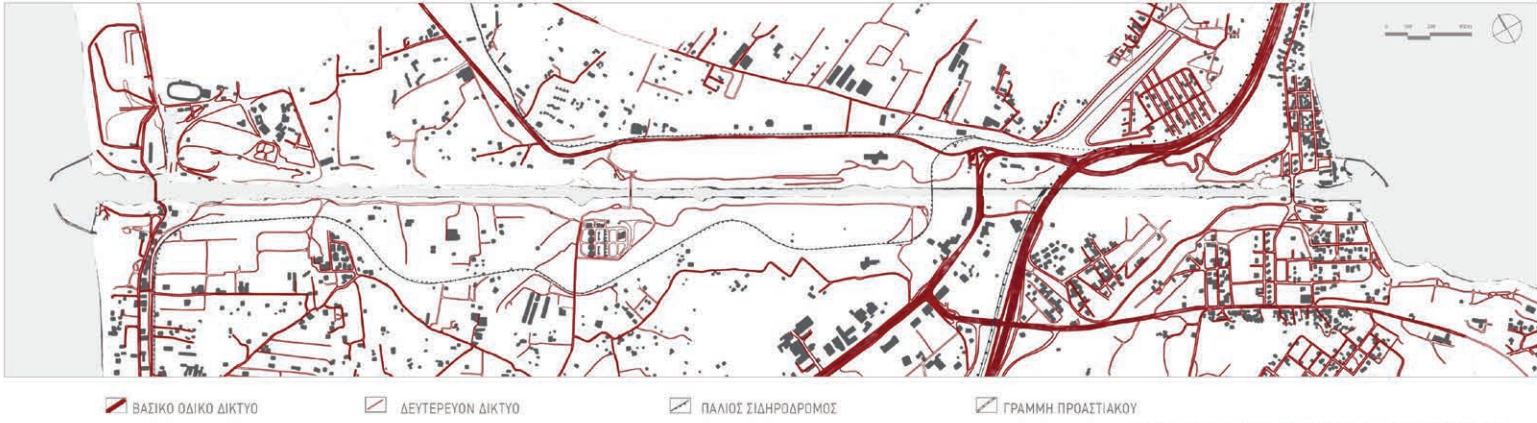
Μέσα από ένα τοπογραφικό, που συγκεντρώνονται όλες οι στάθμες, αποτυπώνονται με ακρίβεια οι εναλλαγές του αναγλύφου.

Πηγή: Διπλωματική Εργασία: Συνδέοντας τη μνήμη με την τεχνολογία_ διαδρομές και μουσειακοί χώροι στον Ισθμό της Κορίνθου, Στέφη, Ολίβια, Μαυροειδή, Παναγιώτα.

Α. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ



Β. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ *



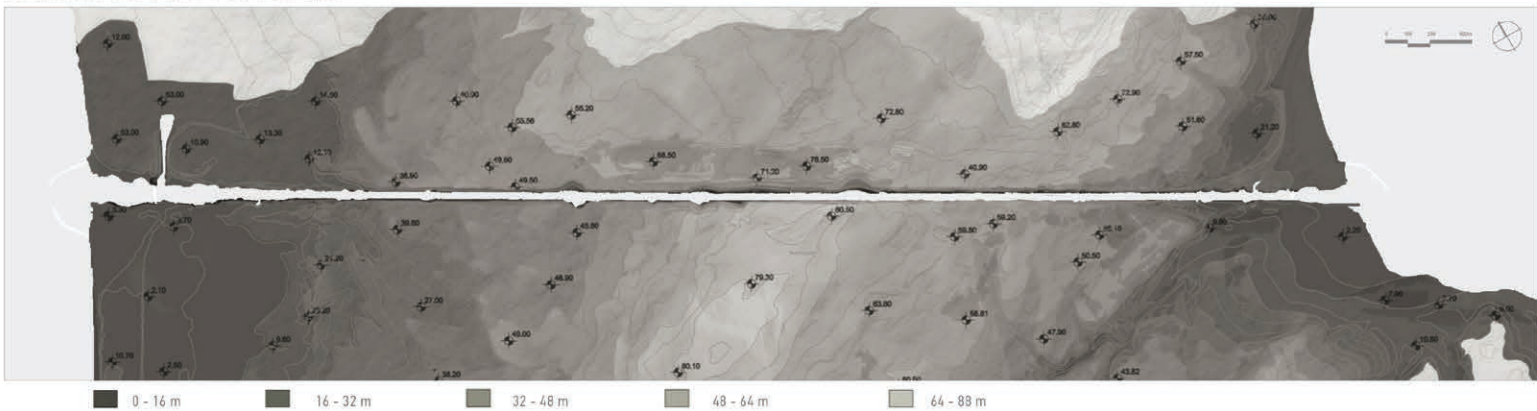
Γ. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΟΙΟΤΗΤΩΝ ΓΗΣ *



Δ. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΜΟΝΟΠΑΤΙΩΝ



Ε. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΨΟΜΕΤΡΩΝ



ΓΕΩΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η Διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί ένα **γεώτοπο**. Οι Γεώτοποι (Geotopes or Geosites), αποτελούν διακριτά τμήματα της γεώσφαιρας με ξεχωριστό γεωλογικό και γεωμορφολογικό ενδιαφέρον (Sturm 1994).

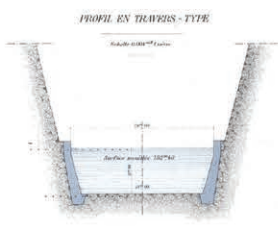
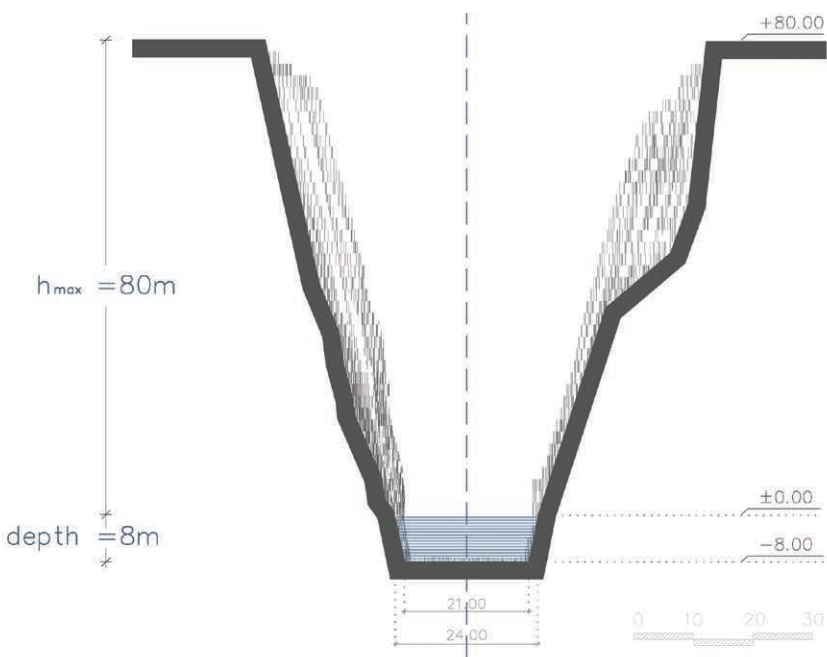
Σύμφωνα δε και με την νομοθεσία για την προστασία της βιοποικιλότητας, ως γεώτοποι ορίζονται οι γεωλογικές-γεωμορφολογικές δομές που αντιπροσωπεύουν σημαντικές στιγμές της γεωλογικής ιστορίας της γης, είναι σημαντικοί μάρτυρες της μακράς εξέλιξης της ή δείχνουν σύγχρονες φυσικές, γεωλογικές διεργασίες που συνεχίζουν να εξελίσσονται στην επιφάνεια της Γης.

Η Διώρυγα, αποτελεί μία σημαντική τεχνική παρέμβαση, η οποία παρουσιάζει αναμφίβολα αξιοθαύμαστες ευμενείς φυσικές επιπτώσεις, που αναδεικνύονται τόσο στον φυσικά ενωτικό, όσο και στον φυσικά αποκαλυπτικό της χαρακτήρα. Η διάνοιξη της διώρυγας, επέδρασε καταλυτικά στην ένωση της φυσικής επικοινωνίας των κόλπων του Σαρωνικού και του Κορινθιακού και ταυτόχρονα στην εντυπωσιακή **αποκάλυψη της γεωλογικής φύσης της περιοχής**.

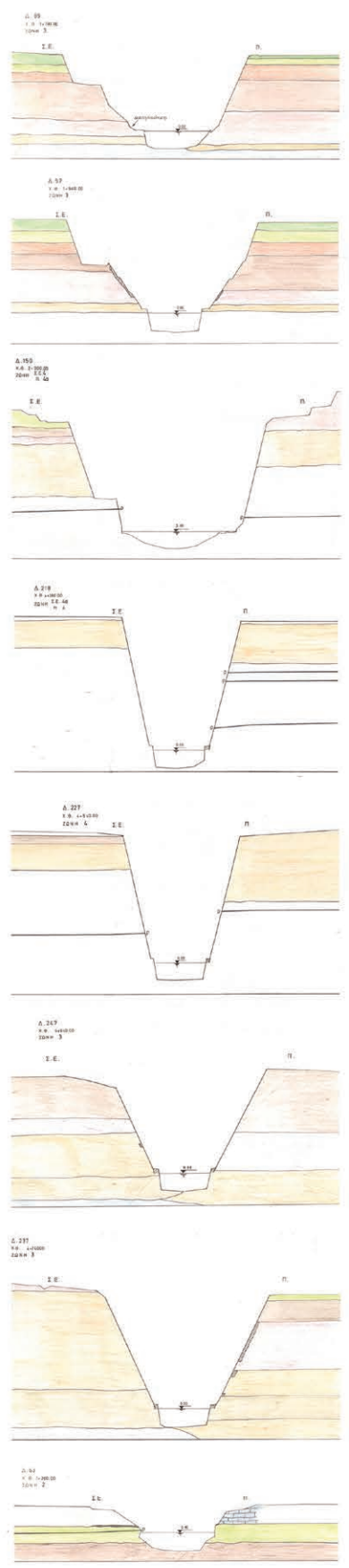
Τα διανοιγμένα τεχνητά πρηνή, αποκαλύπτουν τη γεωλογική ιστορία η οποία καταγράφεται στην ακολουθία των καλοστρωμένων μαργών, των μαργαϊκών ασβεστολίθων και των ποικίλων μαργαϊκών υλικών, των οποίων η δημιουργία και η ιζηματογένεσή τους διατρέχει την περίοδο του Πλειοκαίνου (πριν 7 εκατομμύρια χρόνια περίπου), καθώς και στις ποικίλες **τεκτονικές τους ασυνέχειες**, οι οποίες αντιπροσωπεύουν τα διαδοχικά στάδια έως και τις ενεργές φάσεις των γεωλογικών αναταραχών, αλλά και του καθοριστικού πεδίου των τάσεων που τις δημιούργησε.

Τα μεγάλου μήκους, 6,3 χιλιομέτρων, αλλά και μεγάλου ύψους εντυπωσιακά πρηνή, αποτελούν σημαντικούς μάρτυρες της γεωλογικής δημιουργίας και της ενεργούς εξέλιξης της περιοχής, συνιστώντας έτσι ένα γεώτοπο ιδιαίτερου γεωλογικού ενδιαφέροντος ο οποίος φιλοξενεί ένα πλήθος γεωλογικών διεργασιών και δομών, προσελκύοντας το ενδιαφέρον των φυσιολατρών, αλλά και των ειδικών επιστημόνων.

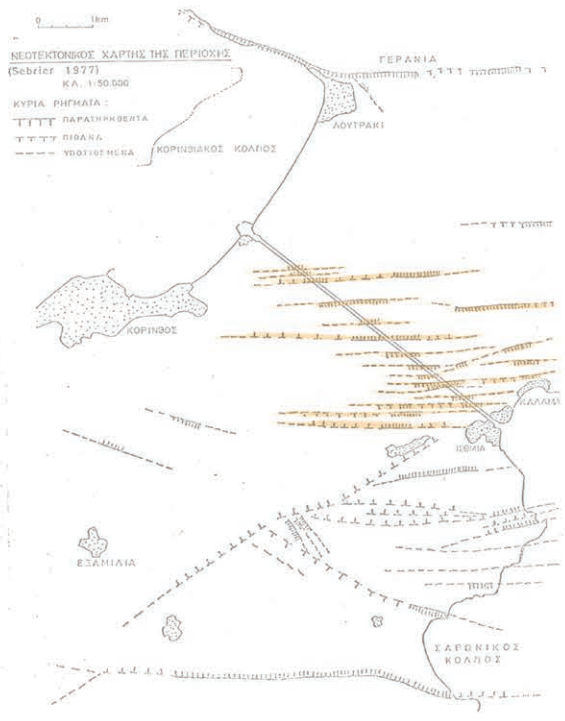
Στα χιλιομετρικής κλίμακας πρηνή, αναπαρίσταται πιστά η **γεωλογική εξέλιξη της περιοχής**, παρέχοντας τη δυνατότητα γεωλογικών και τεκτονικών ερευνών με βάση τα στοιχεία μετρήσεων και όχι εκτιμήσεων, αναδεικνύοντας έτσι τη διώρυγα της Κορίνθου σε ένα πολύτιμο **Γεωλογικό Εργαστήριο της Φύσης**, τόσο για επιστημονικούς, όσο και για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Με άλλα λόγια πρόκειται για **"βιβλίο της γης"**, ανοιχτό μπροστά μας, που μας προσκαλεί να το εξερευνήσουμε και να το ανακαλύψουμε.



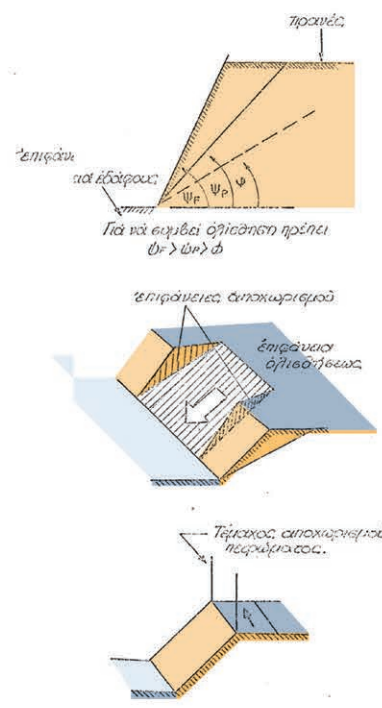
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ "ΣΚΑΦΗΣ"



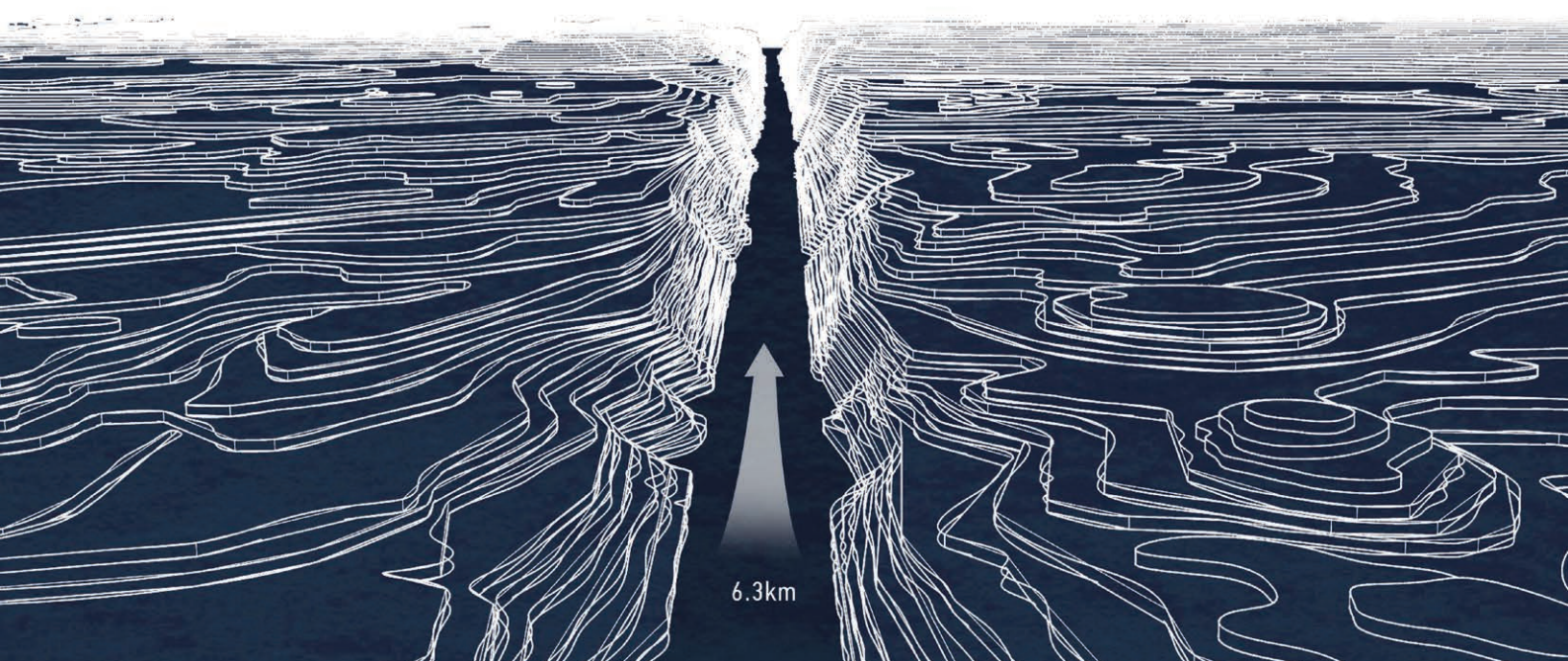
ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ ΤΟΜΕΣ [κλ 1:500]



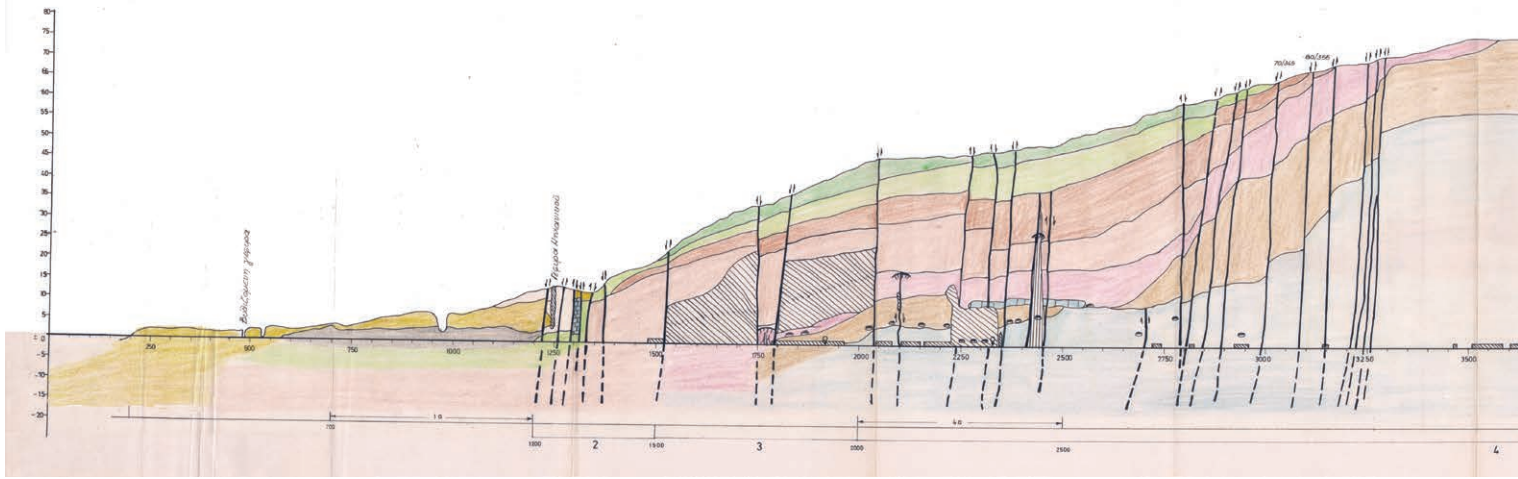
ΝΕΟΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1977



ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΟΛΙΣΘΗΣΕΩΣ



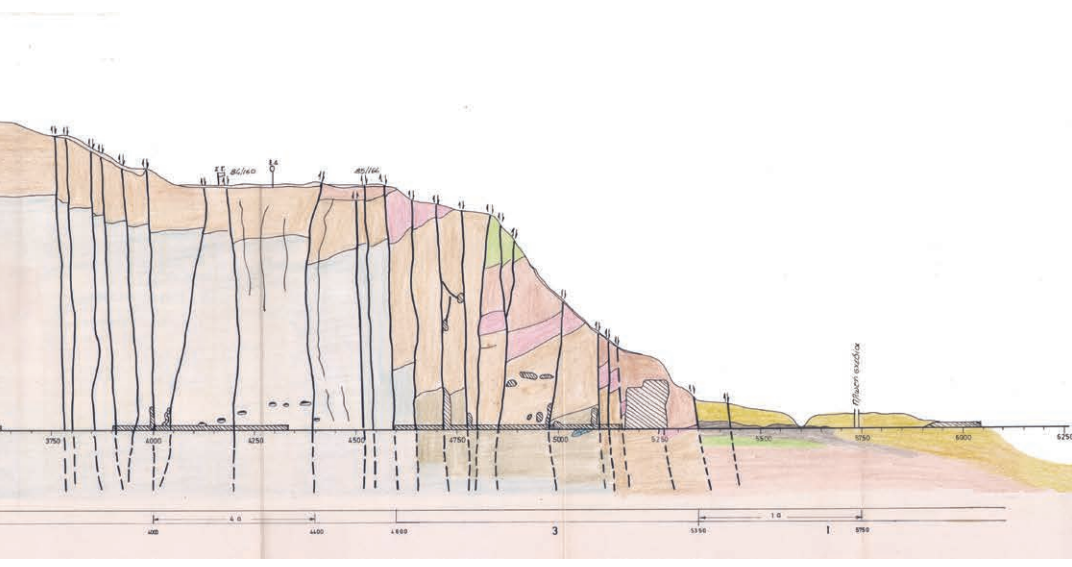
6.3km



Εικ.25: Γεωλογική Διαμήκης Τομή Διώρυγας με τα κατακόρυφα ρήγματα (46 σε αριθμό) και τις ποικίλες στρώσεις του εδάφους

Εικ.25: Υφές από τα πρηνή της Διώρυγας





- ΥΠΟΜΗΜΑ**
- ΜΑΛΑΚΙΩ**
 - Μήζη από πρόσφατες αποθέσεις
 - Άργιλος, λάσ, άμμος, κάρλια, αποσβούσματα
 - Άμμος ασβεστική με λεπτόκοκκο κάρλιο, τοπικά ψαμμίτικη άργιλος πρόσφατες θολώσες αποθέσεις
 - ΠΛΕΙΣΤΟΚΑΙΝΟ**
 - Ψαμίτες, ψαμμίτη έως μαργακί άμμος, κροκαλοπαγή φάση έως καπνικό κρώμας
 - Ψαμίτες και κροκαλοπαγή με άργιλο, ροδόχροα έως φαιοκίτρινα
 - Κροκαλοπαγή, ψαμίτες χονδροκοκοί, πυκνοί με τοπικές θασπρώσες μαργών
 - Άμμος, ψαμμίτικη άμμος
 - Μόρφες κυρτόκοκκους υφής ως μαργακί ασβεστόλιθοι, τοπικά μεταβλλόμενοι σε ψαμίτες και κροκαλοπαγή κερνιστού κρώματος
 - Άμμος με κάρλια φάση κρώματος έως ψαμίτες συγκαλλυμένοι με ασβεστικά υλά
 - Μαργακί ασβεστόλιθοι
 - ΠΑΛΕΟΚΑΙΝΟ**
 - Μόρφες έως μαργακί ασβεστόλιθο λευκού - κερνίλευκου κρώματος
 - Μόρφες λεικώσανη-κερνίλευκου κρώματος
 - Ψαμμοπαγής έως κροκαλοπαγής ανοικτόχρου κρώματος
- Σύμβολα:**
- Υλά αναστρέψιμη, καταπόσταν
 - Τοίχος
 - Ρήγμα οριζό
 - Ρήγμα πλάνα
 - Κλίση, διεδωτική κλίση σημείων
 - Ρυτίδα
 - Υψηλός
 - Ρυτί νερά
 - Κατοκόσμος, καταπόσταν
 - Εθνική οδός
 - Ειδροδρομική γραμμή

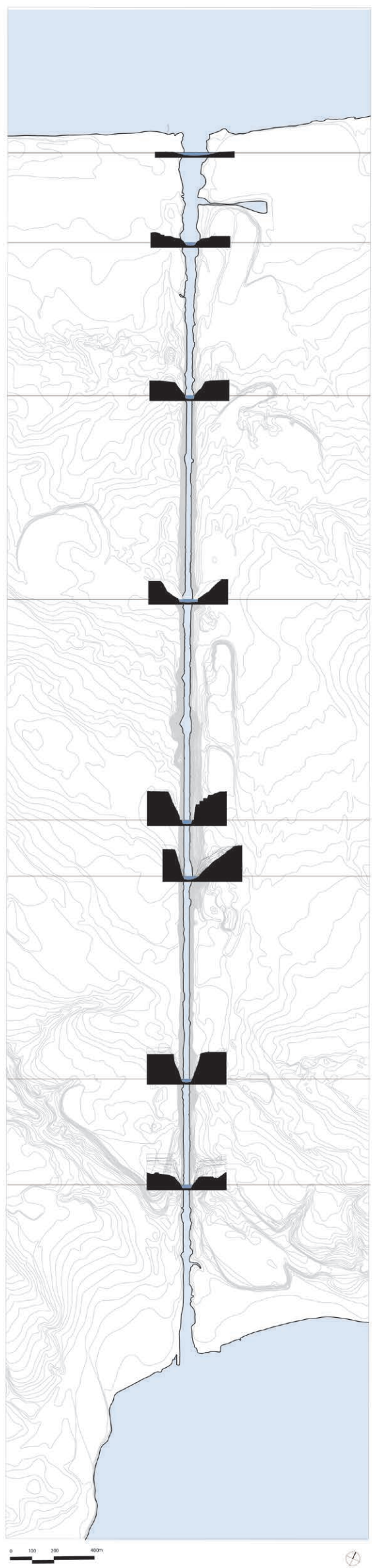
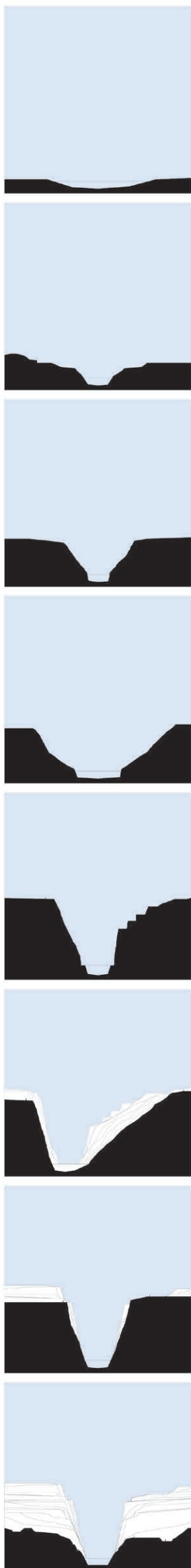


Η ΤΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ

Κόψαμε αλληπάλληλες τομές στο μήκος της διώρυγας που αποτέλεσαν μια ευκαιρία να προβληματιστούμε για την έννοια της κλίμακας.

Η διώρυγα είναι ένα τεχνικό έργο “μεγάλης κλίμακας”, της οποίας το μήκος αγγίζει τα 6.346 μέτρα. Πώς ορίζουμε ωστόσο την έννοια της κλίμακας; Το συγκεκριμένο τοπίο ενδείκνυται για να την προσεγγίσουμε. Ο άνθρωπος στεκόμενος μπροστά σε αυτή τη συγκλονιστική τρισδιάστατη τομή έχει τη δυνατότητα να αντιληφθεί άμεσα τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά. Μπορεί, με άλλα λόγια, να συγκρίνει το πλάτος και το ύψος αυτού του τοπίου. Οπότε βρίσκεται πολύ κοντά στη συνειδητοποίηση της έννοιας της κλίμακας, η οποία δεν είναι τίποτα άλλο από μια σχέση, ο λόγος του ύψους προς το πλάτος. Το πολύ μικρό πλάτος (24μ.) σε σχέση με το μεγάλο ύψος (στην κορύφωση της διώρυγας 80μ) συνθέτουν ένα δραματικό τοπίο που γεννά δέος και σε προσκαλεί να αναμετρηθείς με αυτές του τις διαστάσεις.

Κάτι αρκετά ενδιαφέρον είναι πως αυτός το μέρος θα λέγαμε ότι έχει μια κλίμακα **διαρκώς μεταβαλλόμενη** καθώς η τομή της Διώρυγας αλλάζει ανά το μήκος της. Στη διπλανή εικόνα βλέπουμε τις πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις των τομών. Το πλάτος παραμένει σχετικά σταθερό σε αντίθεση με το ύψος το οποίο στο μέσο περίπου της διώρυγας μεγιστοποιείται ενώ στα άκρα της μηδενίζεται. Σε όλη αυτή την πορεία των 6 χιλιομέτρων παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά: κοιλότητες, αναβαθμούς, μονοπάτια στα ανώτατα σημεία αλλά και στα πιο χαμηλά, “γούβες” και σπηλιές. **Επιχειρώντας να τοποθετήσουμε το ανθρώπινο σώμα**, σε αυτές τομές, διαπιστώνουμε πολλές διαφορετικές περιπτώσεις και σχέσεις. Άλλοτε, ο άνθρωπος θα έχει κυρίαρχη θέση και άλλοτε η παρουσία του μπορεί σχεδόν να καθίσταται αμελητέα



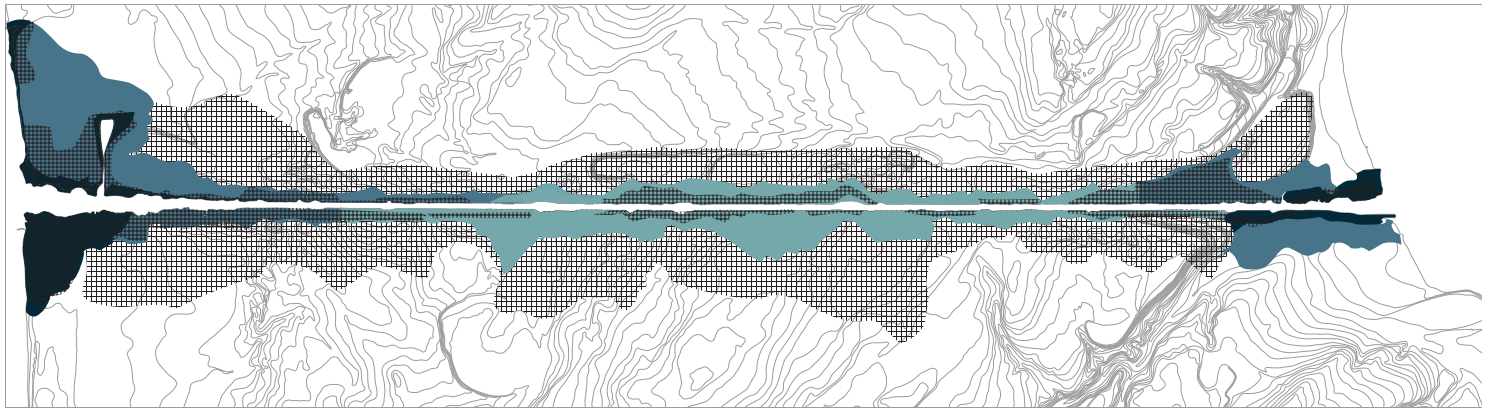
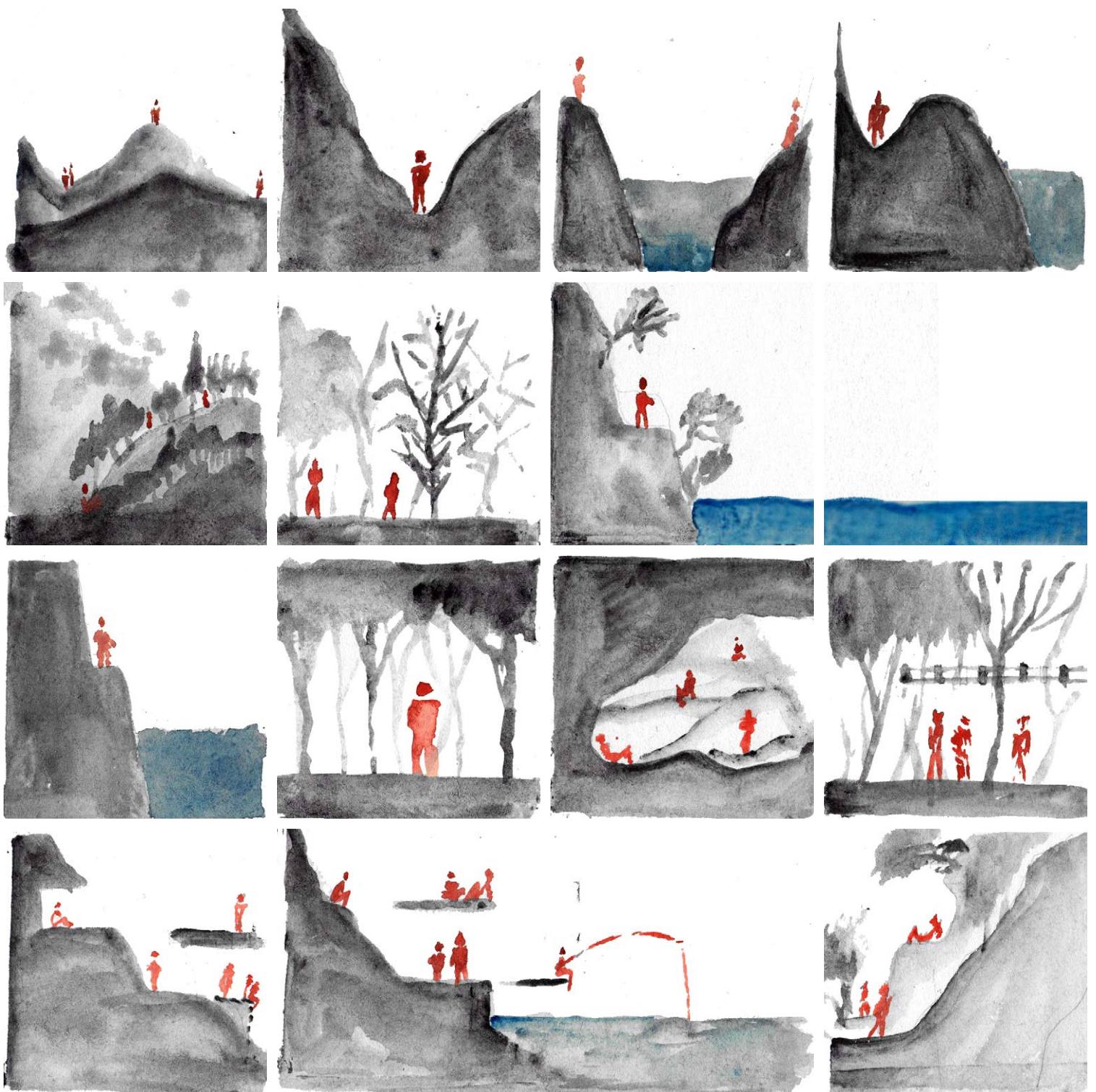
ΦΥΣΙΚΕΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΙΣ

Η σχέση του σώματος με το έδαφος και το νερό καθορίζεται από διαφορετικούς παράγοντες: τη μορφή του αναγλύφου, το ύψος των πρηνών και τη βλάστηση. Σε κάποια σημεία το έδαφος σχηματίζει κοιλάττες που υποδέχονται το σώμα και του αποκρύπτουν τη θέα του νερού. Σε άλλα σημεία τα απόκρημνα πρηνή το εκθέτουν προς το κενό, δίνοντας του τη δυνατότητα να κοιτάξει προς το νερό ή όχι, ανάλογα και με το ύψος.

Επίσης η βλάστηση δημιουργεί προστατευμένα σημεία - φυσικές κοιλάττες όπου άλλοτε η θέα του νερού αποκαλύπτεται μέσα από τις φυλλωσιές και τα κλαδιά και άλλοτε αποκρύπτεται. Αυτή την ποικιλία ποιτήτων που αναδεικνύεται μέσα από την παρατήρηση και το προσωπικό βίωμα, προσπαθήσαμε να την ερμηνεύσουμε σε χώρο προκειμένου να προσδιορίσουμε τα βασικά μας συνθετικά εργαλεία.

Σκίτσα διερεύνησης της σχέσης του σώματος με το νερό και την τοπογραφία.

Εικ 1. : Διαβαθμίσεις με βάση την εγγυτητα κάθε περιοχής στο νερό.



Περιοχές κοντά στο νερό - χαμηλό ύψος

Περιοχές μακριά από το νερό - μεγάλο ύψος

Περιοχές με ορατότητα στο νερό



Εικ 2. : Στο υψηλότερο σημείο της Διώρυγας η οπτική επαφή με το νερό επιτυγχάνεται σε δυσπρόσιτα ή επικίνδυνα σημεία.

Εικ 3 : Η τοπογραφία και η βλάστηση άλλοτε αποκρύπτουν και άλλοτε αποκαλύπτουν τη θέα των υδάτων με ποικίλες εναλλαγές.



Εικ 4 : Η οπτική και σωματική προσέγγιση στο υδάτινο στοιχείο επιτυγχάνεται ευκολότερα από ποικίλα σημεία κοντά στις απολήξεις της Διώρυγα, καθώς το ύψος των πρανών μειώνεται εξαιρετικά.





Εικ 5. : Στο άκρο της Διώρυγας, από την πλευρά των Ισθμίων, όπου η προσέγγιση των πρανών και των υδάτων είναι εφικτή από αρκετά σημεία.



Εικ 6. : Η γέφυρα της Νέας Εθνικής Οδού δημιουργεί ασυνέχειες στο χερσαίο δίκτυο ενώ ταυτόχρονα οι μεγάλες ταχύτιπες διέλευσης παρεμποδίζουν οποιαδήποτε οπτική επαφή με το νερό και την υπόσταση της Διώρυγας.



Εικ 7,8,9. : Κατα τον διάπλου της Διώρυγας, αποκαλύπτεται σταδιακά η κλιμάκωση της σχέσης του ύψους των πρηνών και του επιπέδου των υδάτων. Η σχετίζεις σώματος και συγκείμενου ποικίλων.

Δ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ - ΣΤΟΧΟΙ

ΕΝΑ ΠΕΠΕΡΑΣΜΕΝΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΡΓΟ

Σε ένα δεύτερο επίπεδο ανάγνωσης, προσπαθήσαμε να εντοπίσουμε τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Διώρυγα και η ευρύτερη περιοχή γύρω από αυτή και να θέσουμε τις αρχές για την αναζωογόνησή της, να δημιουργήσουμε δηλαδή το σενάριο της πρότασής μας. Οι παρακάτω διαπιστώσεις προέκυψαν τόσο από επιτόπια προσωπική παρατήρηση τόσο από συζητήσεις με τους ανθρώπους της ΑΕΔΙΚ και σχετικά αναγνώσματα. Η ίδια η Διώρυγα βρίσκεται σε παρακμή ως τεχνικό έργο. Ήδη από την έναρξη της λειτουργίας της συζητήθηκε το στενό της πλάτος και με το πέρασμα των χρόνων το πρόβλημα γινόταν όλο και πιο εμφανές, σε σημείο σήμερα μεγάλα πλοία να προτιμούν τον περίπλου της Πελοποννήσου έναντι του διάπλου. Η πιο αποτελεσματική, αλλά και πιο δραστική λύση σε αυτό το πρόβλημα θα ήταν η διαπλάτυνση της Διώρυγας. Πρόκειται για ένα σενάριο με μακροπρόθεσμο όραμα, το οποίο μας απασχόλησε αλλά δεν μπορούσε να αποτελέσει τη βάση της διπλωματικής μας για δύο λόγους. Πρώτον λόγω της διεπιστημονικότητας του ζητήματος και δεύτερον λόγω της δραστικότητας του εγχειρήματος η οποία θα εξάλειφε πολλά χωρικά και ιστορικά χαρακτηριστικά.

Έχοντας λοιπόν σαν δεδομένο τη διατήρηση της Διώρυγας στην υπάρχουσα μορφή της, εξετάσαμε τους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να συντηρηθεί πιο αποτελεσματικά. Σήμερα οι συχνές κατολισθήσεις, θέτουν σοβαρά ζητήματα ασφάλειας για τα διερχόμενα πλοία. Οφείλονται αφενός στην παρείσφρηση των υδάτων στη βάση των πρानών και αφετέρου στα γεωλογικά ρήγματα και στα ετερογενή υλικά του εδάφους. Εξετάσαμε λοιπόν το ενδεχόμενο τοποθέτησης προκατασκευασμένων στοιχείων σκυροδέματος με στόχο τη στέγνωση των τοιχωμάτων αλλά κυρίως της τοποθέτησης αγκυρίων στα ευπαθή σημεία. Οι επεμβάσεις αυτές θα μπορούσαν να δημιουργήσουν ένα εν δυνάμει δίκτυο ως υποδοχέα περαιτέρω αρχιτεκτονικών επεμβάσεων που θα διευκολύνουν τη βιωματική επαφή με την τον τόπο, στις τρεις διαστάσεις του χώρου. Μπορεί και αυτό το σενάριο να εγκαταλείφθηκε λόγω της διεπιστημονικότητας του, αλλά κάποια στοιχεία του εφαρμόστηκαν και στην τελική μας πρόταση.

1. Ανεπαρκές πλάτος για τη διέλευση πλοίων

Αντιμετώπιση: Διαπλάτυνση Διώρυγας

2. Κατολισθήσεις

Αιτία: Παρείσφρηση υδάτων στα πρानή.

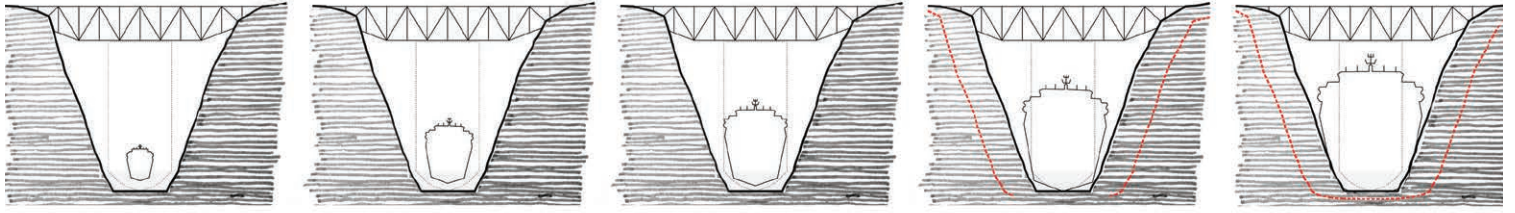
Αντιμετώπιση: Εφαρμογή προκατασκευασμένου στοιχείου σκυροδέματος με στόχο την εξασφάλιση στεγάνωσης των τοιχωμάτων.

Αιτία: Τεκτονικά ρήγματα.

Αντιμετώπιση: Τοποθέτηση αγκυρίων στα ευπαθή σημεία.

Άποψη πρानών με την τοποθέτηση αγκυρίων.





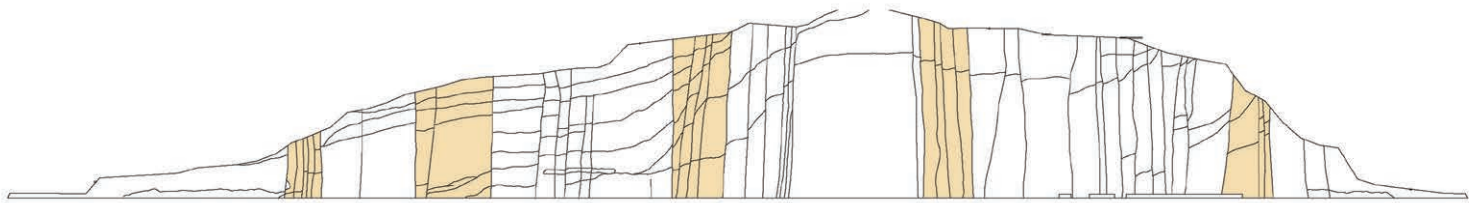
19^{ος} ΑΙΩΝΑΣ

ΔΕΚΑΕΤΙΑ '50

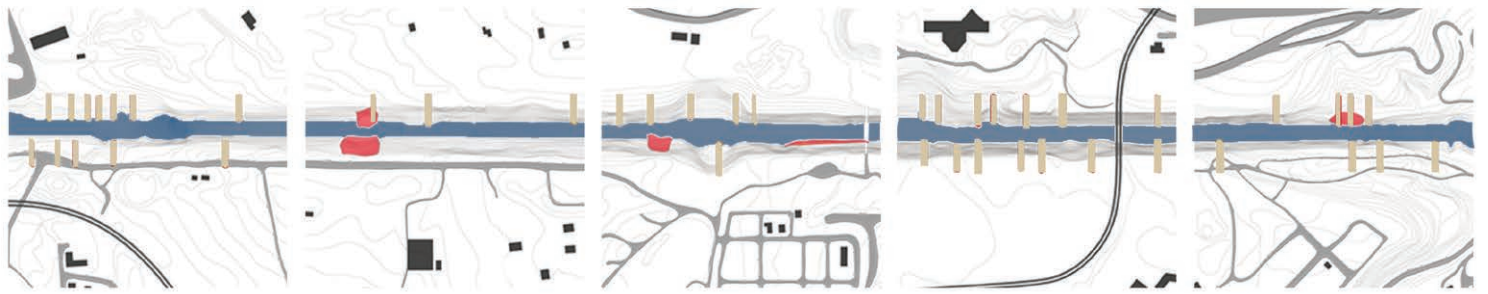
ΔΕΚΑΕΤΙΑ '90

ΣΗΜΕΡΑ

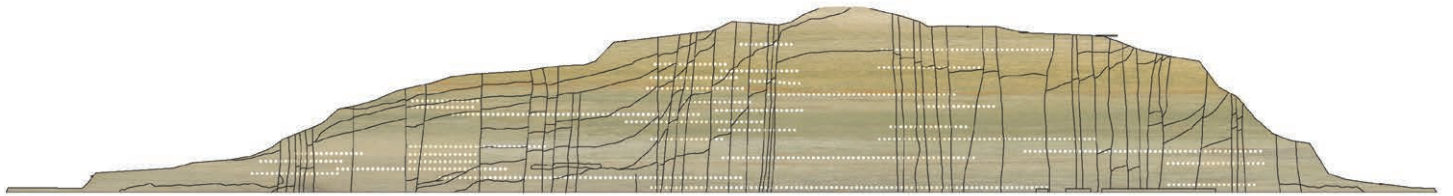
ΜΕΛΛΟΝ



ΤΟΜΗ ΜΕ ΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΡΗΓΜΑΤΑ



ΚΑΤΟΨΗ ΜΕ ΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΡΗΓΜΑΤΑ



ΤΟΜΗ ΜΕ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΑΓΚΥΡΙΩΝ



ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

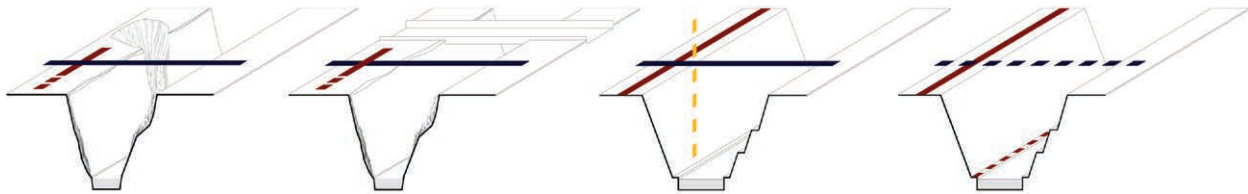
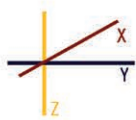
Προσπαθώντας να αναγνώσουμε την ευρύτερη περιοχή διαπιστώνουμε την υποβάθμισή της ενώ ταυτόχρονα μας απασχόλησαν τόσο οι υπάρχουσες συρραφές όσο και οι ασυνέχειες που προκύπτουν από αυτές, στις τρεις διαστάσεις.

Η τοπογραφία, οι παθογενείς παράγοντες που έχουν διαμορφώσει τα τοιχώματα, οι υφιστάμενες ανθρωπογενείς παρεμβάσεις, αλλά και η απουσία υποδομών επιβάλλουν διακοπτόμενες κινήσεις στους τρεις άξονες του χώρου. Το πολιτιστικό παλίψηστο προσεγγίζεται αποσπασματικά. Η δυσκολία προσέγγισης και η έλλειψη συνδέσεων δεν ενθαρρύνουν την ασφαλή περιπλάνηση και ανακάλυψη του τόπου από περιπατητές. Το αποτέλεσμα είναι η αδρανοποίηση του χώρου ως πολιτισμικού τόπου γεωλογικού ενδιαφέροντος.

Πιθανά σενάρια για την ενεργοποίηση του πολιτιστικού και περιβατολογικού χαρακτήρα της Διώρυγας είναι η προσθήκη κατασκευών και η διαμόρφωση των πρανών για την ασφαλή και απρόσκοπτη προσέγγιση των σημείων ενδιαφέροντος. Οι επεμβάσεις αυτές φιλοδοξούν να λειτουργήσουν ως ένα χωροδίκτυο και ως κοινωνικοί πυκνωτές με εκπαιδευτική διάσταση. Έτσι το βίωμα και η εμπειρία του περιπατητή θα εμπλουτίζεται από πολλαπλά ερεθίσματα, εφόσον η επαφή με τον τόπο θα επιτυγχάνεται στις τρεις διαστάσεις από διαφορετικές οπτικές, ανάμεσα σε ποικίλα συγκείμενα.

Εργαλείο σε αυτή τη διαδικασία αποτέλεσε η ανάγνωση της περιοχής σε 3 άξονες, χ ο παράλληλος της διώρυγας, ψ ο εγκάρσιος και ζ ο κατακόρυφος. Και στους 3 παρατηρούμε ασυνέχειες λόγω ισχυρών ορίων, όπως οι οδικοί άξονες, αλλά και έλλειψη υποδομών με αποτέλεσμα την αποσπασματική και ελλιπή βίωση του τόπου από τον περιπατητή. Η περιοχή αποτελεί ένα παλίψηστο, με πολλά ίχνη από διαφορετικές περιόδους του παρελθόντος, που αποκαλύπτουν την ιστορία και τη μεγάλη πολιτιστική της αξία, αλλά σήμερα παραμένουν αποκομμένα και δυσπρόσιτα. Επίσης αξίζει να τονίσουμε την παντελή απουσία κινήσεων στον κατακόρυφο άξονα, αλλά και στον παράλληλο στο επίπεδο του νερού, κίνηση που παλιότερα συμπλήρωνε τις πορείες της Διώρυγας.

Η πρώτη μας σκέψη ήταν η τοποθέτηση ενός χωροδικτύου διαδρομών και κοινωνικών πυκνωτών εκπαιδευτικής διάστασης στο σύνολο της Διώρυγας που θα ένωνε δυο ισχυρούς πόλους με ενδιάμεσες στάσεις στα σημαντικότερα σημεία αυτού του παλίψηστου, εμπλουτίζοντας τη βιωματική εμπειρία του επισκέπτη. Ωστόσο κρίναμε ισχυρότερη την ιδέα να δημιουργήσουμε έναν πόλο που θα συμπυκνώνει ένα τμήμα αυτής της βιωματικής εμπειρίας στους 3 άξονες, φέρνοντας αντιμέτωπο τον επισκέπτη με τις διαστάσεις και την ουσία της Διώρυγας. Ένας πόλος που θα λειτουργεί σαν αφητηρία εξερεύνησης και ανακάλυψης του τόπου από τον παρατηρητή.



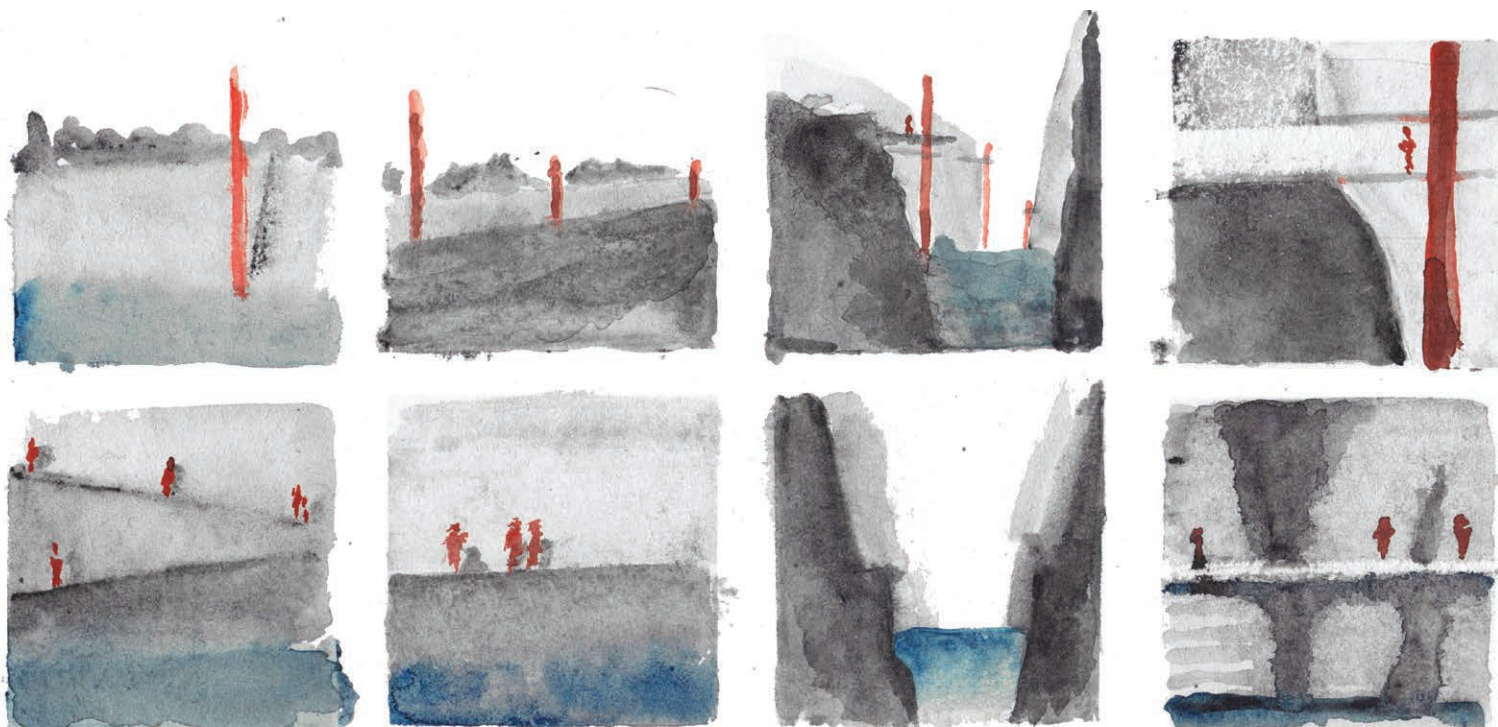
ΑΣΥΝΕΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΝ
ΛΟΓΩ ΙΣΧΥΡΩΝ ΟΡΙΩΝ,
ΑΠΟΥΣΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΤΟΛΙΣΘΗΣΗΣ

ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ

ΑΠΟΥΣΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ Ζ'

ΑΠΟΥΣΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ Χ'
ΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ



ΠΑΛΙΜΨΗΣΤΟ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ
ΖΩΝΩΝ

ΔΙΟΛΚΟΣ

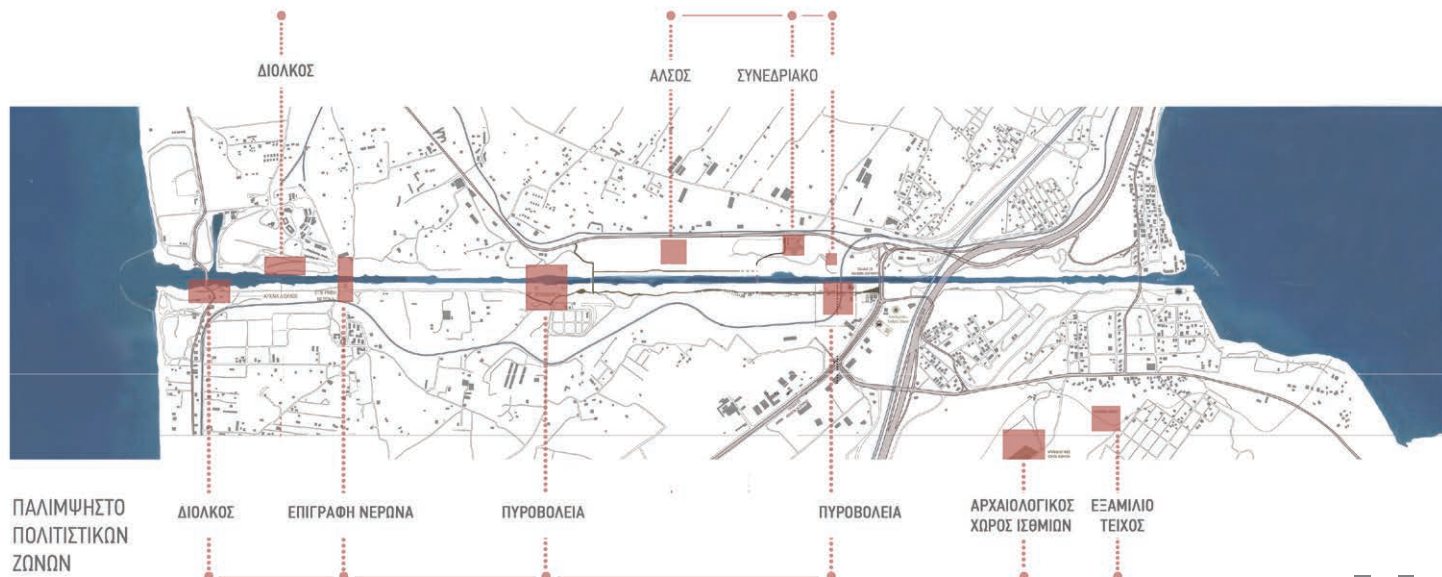
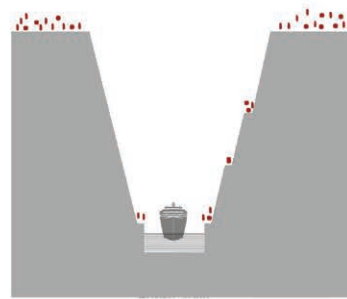
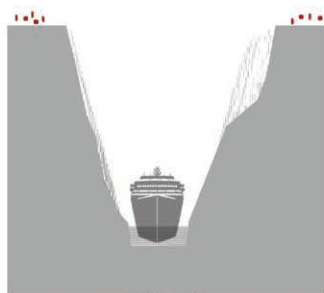
ΕΠΙΓΡΑΦΗ ΝΕΡΩΝΑ

ΠΥΡΟΒΟΛΕΙΑ

ΠΥΡΟΒΟΛΕΙΑ

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ
ΧΩΡΟΣ ΙΣΘΜΙΩΝ

ΕΞΑΜΙΛΙΟ
ΤΕΙΧΟΣ



ΔΙΟΛΚΟΣ

ΑΛΣΟΣ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟ

ΔΙΟΛΚΟΣ

ΕΠΙΓΡΑΦΗ ΝΕΡΩΝΑ

ΠΥΡΟΒΟΛΕΙΑ

ΠΥΡΟΒΟΛΕΙΑ

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ
ΧΩΡΟΣ ΙΣΘΜΙΩΝ

ΕΞΑΜΙΛΙΟ
ΤΕΙΧΟΣ

ΠΑΛΙΜΨΗΣΤΟ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ
ΖΩΝΩΝ



Εικ.1: Παράνομες εκχωματώσεις, απορρίματα



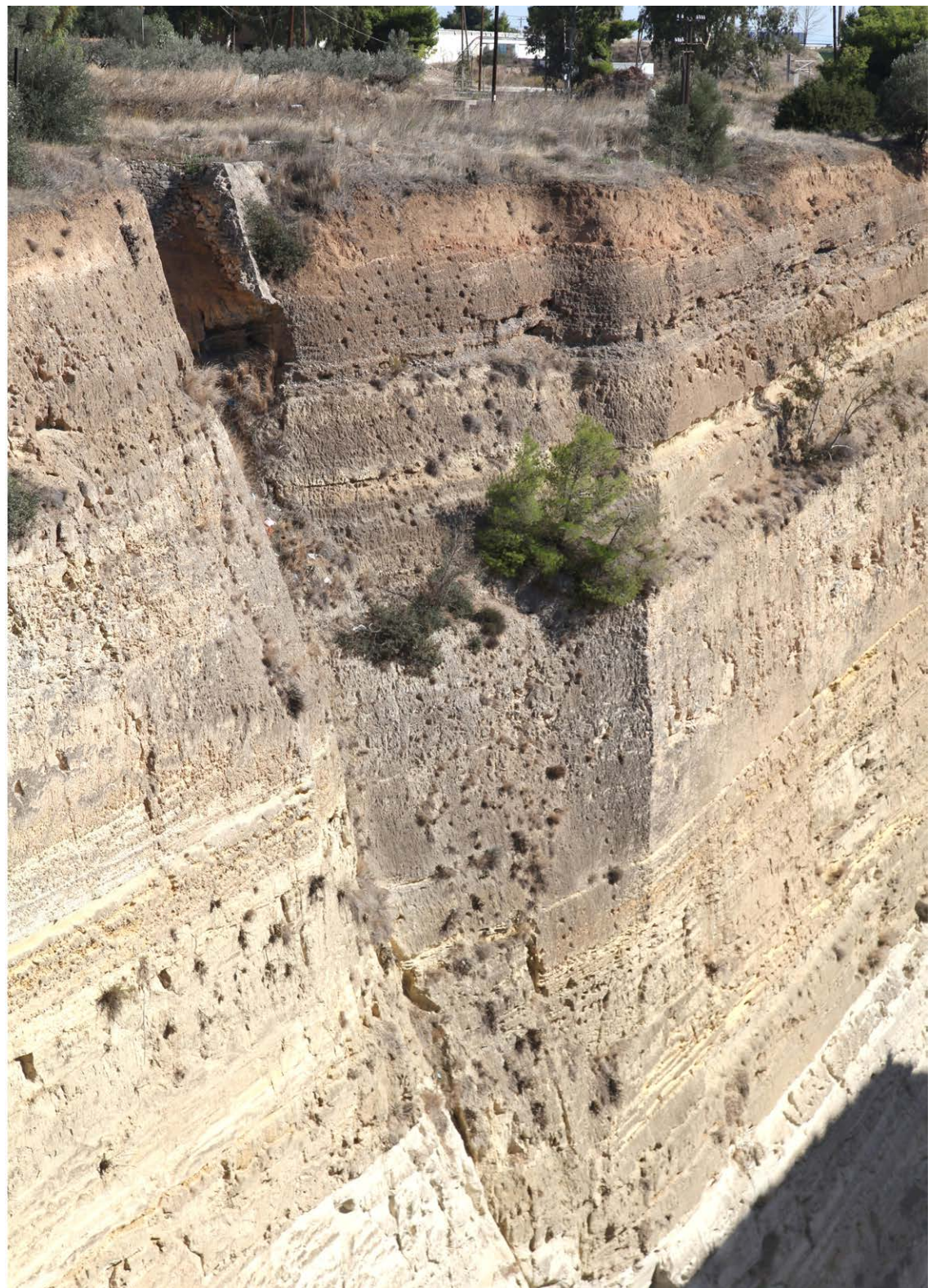
Εικ.2: Κατολίσηση λιθοδομής.



Εικ.3: Κατεστραμμένος ο χαμηλότερος αναβαθμός, σημάδι από την πρόσκρουση πλοίου



Εικ. 4: Ασυνέχειες στην κίνηση του περιπατητή, αποσπασματικότητα χρήσεων



Εικ. 5: Ένα τεχνικό έργο που εγκαταλείπεται και έτσι το καταλαμβάνει η φύση



Εικ. 6: Πολυβολείο, σε περιοχή παράνομων εκκωματώσεων



Εικ. 7: Παρεμπόδιση της κυκλοφορίας στη γέφυρα του Βιολ. Καθαρισμού λόγω των προβλεπόμενων νέων σωλήνων για τα λήμματα.



Εικ. 8: Εγκατελειμμένο καφέ στην περιοχή των Ισθμίων



Εικ. 9: Η Νέα Εθνική Οδός, ένα σκληρό όριο στο χώρο, δημιουργία οπτικής και λειτουργικής ασυνέχειας

Ε. ΠΡΟΤΑΣΗ - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

A. ΣΥΡΡΑΦΗ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΣΤΟΥΣ 3 ΑΞΟΝΕΣ

- Αποκατάσταση κινήσεων πάνω στην τομή της Διώρυγας, με βασικότερη τη σύνδεση ξηράς και θάλασσας
- Περιορισμός Ασυνεχειών
- Δημιουργία ενός ροϊκού δικτύου στο χώρο

B. ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΜΙΑΣ ΕΞΩΣΤΡΕΦΟΥΣ ΔΟΜΗΣ

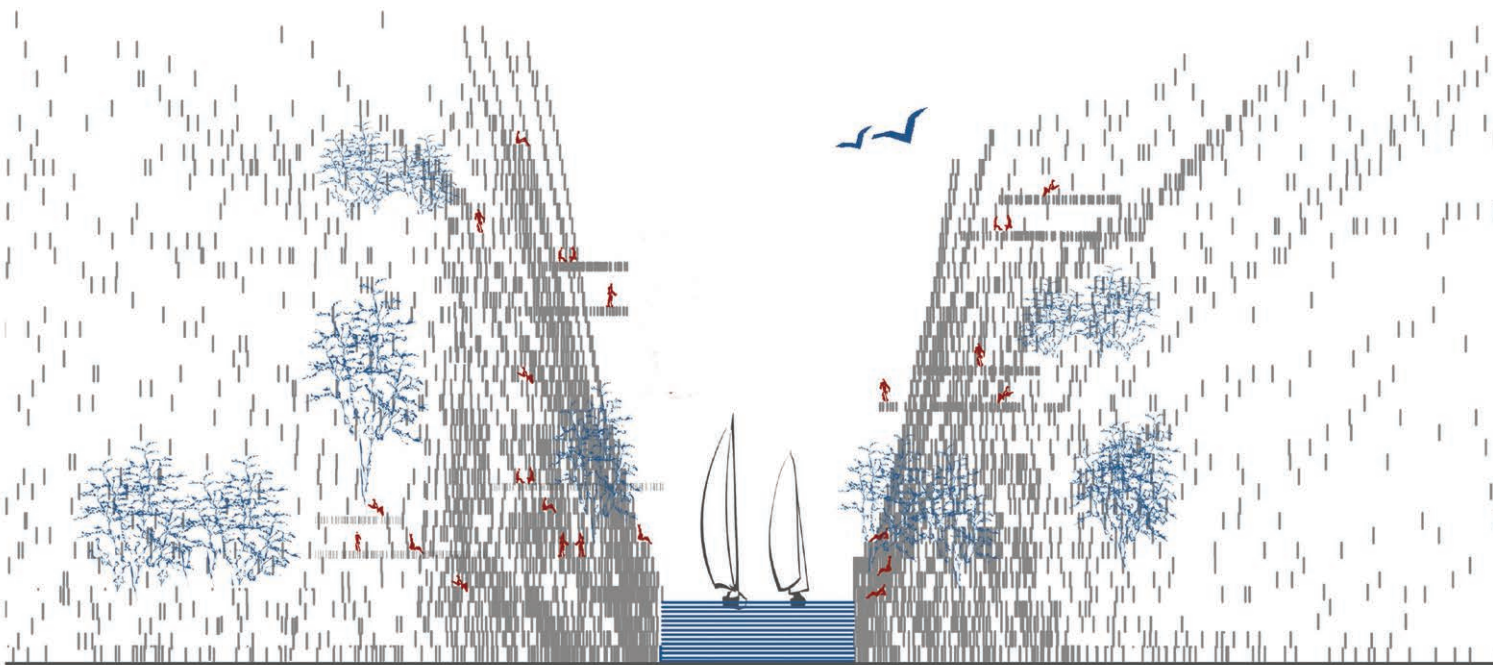
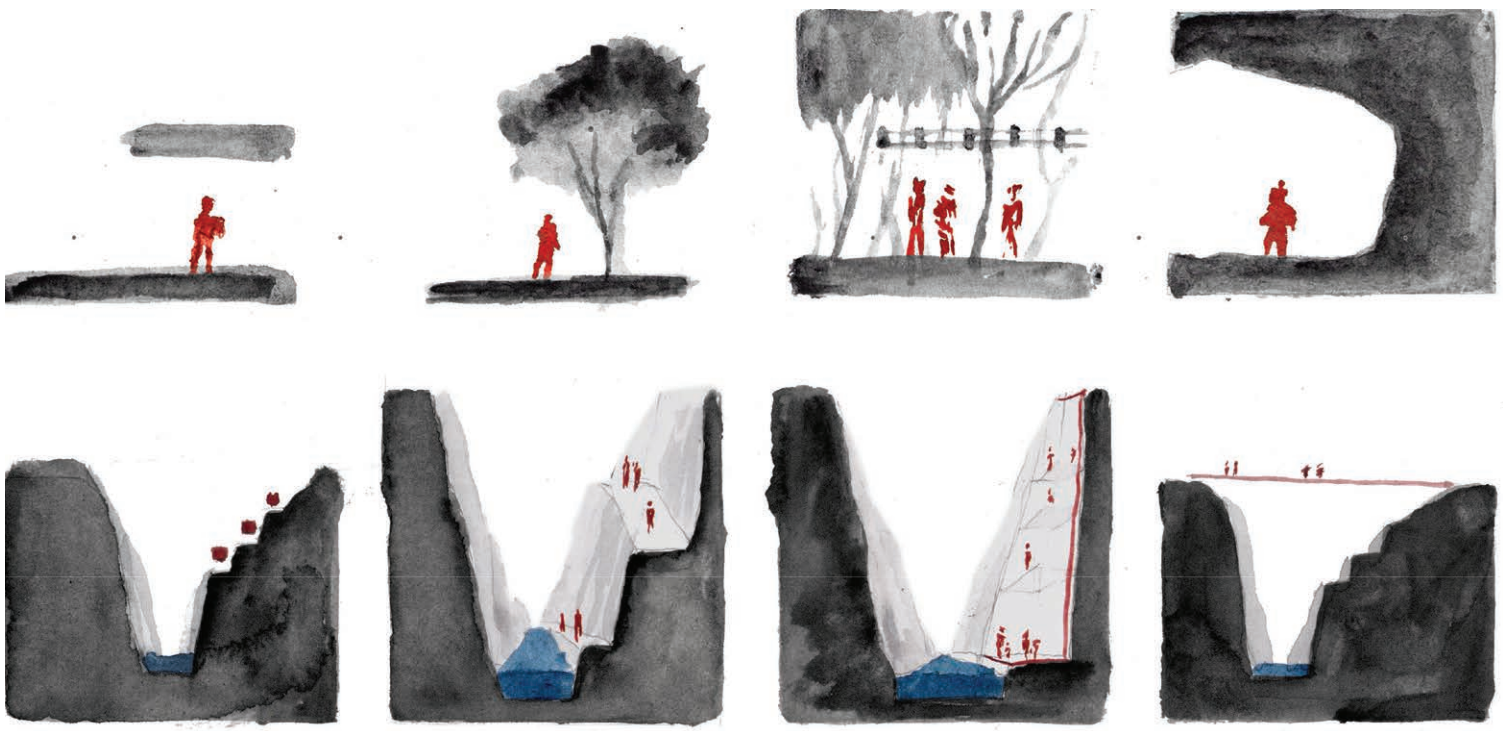
- μια δομή που να επιτρέπει στον άνθρωπο να αντιληφθεί συνολικά την τομή της Διώρυγας και να την βιώσει στα διάφορα σημεία της, τόσο στα ψηλά όσο και στα ενδιάμεσα και τα χαμηλά
- μια δομή που τον φέρνει σε μια διάδραση με τον τόπο αυτό, μέσω των θεάσεων, των περπατήματων, των στάσεων, το σώμα καθυποβάλλεται σε μια διαρκή κίνηση και μέσω της προσπάθειας ανάβασης και κατάβασης ανακαλύπτει σταδιακά αυτό το ανάγλυφο και τα χαρακτηριστικά του.
- μια δομή όπου ο υπαίθριος, ο ημιυπαίθριος και ο κλειστός χώρος εναλλάσσονται διαδοχικά:

Γ. ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗΤΟΥ

Μέσα σε ένα ευρύτερο σύνολο, το τοπίο του Ισθμού αντικρύζουμε διαβαθμίσεις ανθρωπογενών και φυσικών στοιχείων που προσπαθούν να ισορροπήσουν, σε μια σχέση αλληλεξάρτησης, συνθέτοντας έτσι την πολυσύνθετη εικόνα του Ισθμού σήμερα. Η Διώρυγα είναι ένα τεχνητό έργο που το έχει κατακτήσει η φύση και πλέον το έργο του ανθρώπου μαζί με το φυσικό περιβάλλον αποτελούν μια ενότητα. Στόχος του σχεδιασμού είναι η διατήρηση αυτής της ισορροπίας.

Δ. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Σχηματίζεται με αυτό τον τρόπο ένα νέο περιβάλλον με ανθρώπους, με βλέμματα, με φύση, τη γη και νερό, συστατικά στοιχεία σε συνθήκες που θα μπορέσουν να συνυπάρξουν και θα αλληλεπιδράσουν. Αυτό το τοπίο με το ιδιαίτερο ανάγλυφό του μετατρέπεται από ένα απλό φόντο σε ένα συνεχές ενεργό πεδίο. Με άλλα λόγια, ο τόπος αναβιώνεται και τρέπεται σε ζώσα πραγματικότητα.



ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

Α. ΟΡΙΑ

Από την αρχαιότητα, ο Ισθμός της Κορίνθου αποτελούσε ένα φυσικό όριο, εξαιτίας της ίδιας της γεωμορφολογίας του. Η θαλάσσια ασυνέχεια που δημιουργούσε αυτή η στενή λωρίδα ξηράς άρχισε να εγείρει προβληματισμούς για την εύρεση ενός τρόπου διευθέτησής της. Η εξέλιξη του τόπου καθορίστηκε από τις μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις που μετέβαλλαν σταδιακά τις χωρικές συγκροτήσεις. Η τομή του Νέριωνα έθεσε τις βάσεις μιας νέας αντιμετώπισης του ορίου, μέσω ριζικών μεταβολών του φυσικού αναγλύφου. Η οριστική διάνοιξη της διώρυγας υλοποιήθηκε αρκετά αργότερα σε μια περίοδο ραγδαίας τεχνολογικής ανάπτυξης. Το αρχικό φυσικό όριο του Ισθμού παύει να υφίσταται και αντικαθίσταται από το ισχυρό τεχνητό όριο που δημιουργεί η Διώρυγα, θέτοντας νέα δεδομένα κίνησης και συνδέσεων. Στη σύγχρονη εποχή, το έργο της Διώρυγας αποτελεί τη σημαντικότερη “τεχνητή” ασυνέχεια, που μεταβάλλει ριζικά τη φυσική ομαλότητα του αναγλύφου.

Η οργανική συσχέτιση των στοιχείων του φυσικού τοπίου έρχεται σε αντίθεση με την ισχυρή κανονικότητα της τομής. Το όριο λοιπόν συγκροτείται στην πιο έντονη μορφή του σε όλο το μήκος της διώρυγας. Το ισχυρό όριο της Διώρυγας έρχονται να συμπληρώσουν “ενδιάμεσα” όρια, που δημιουργούνται τόσο από νεώτερες επεμβάσεις όσο και από ίχνη προγενέστερων κατασκευών (π.χ. σύγχρονες γέφυρες Παλαιάς και Νέας Εθνικής οδού, οι τεχνητοί αναβαθμοί, τα μονοπάτια κλπ).

Β. ΣΗΜΕΙΑ

Πάνω στην επιφάνεια των μετώπων της Διώρυγας βρίσκονται διάσπαρτα πολλά σημεία. Είναι θεμιτός ο συσχετισμός με αυτά και κατεπέκταση η δημιουργία ενός ενοποιητικού δικτύου. Τέτοια είναι: το Συνεδριακό Κέντρο Λουτρακίου, τα Πυροβολεία (Β΄ Παγκόσμιος), το οδικό Δίκτυο, μονοπάτια, κατώτατος αναβαθμός Διώρυγας, φυσική κοιλότητα- παραλία

Γ. ΒΛΑΣΤΗΣΗ

Παρατηρούνται διαφορετικές ποιότητες και δομές πρασίνου που διακρίνονται πιθανώς σε δύο κατηγορίες:

- οργανωμένες εκτάσεις καλλιεργήσιμης γης: χωραφια με δένδρα σε απόσταση, οργανωμένα σε κάναβο. Ο σχηματισμός τους θα μπορούσε να θυμίσει υφαντό
- άναρχη βλάστηση σε πυκνή δομή, τόσο πυκνή που θυμίζει σφουγγάρι.

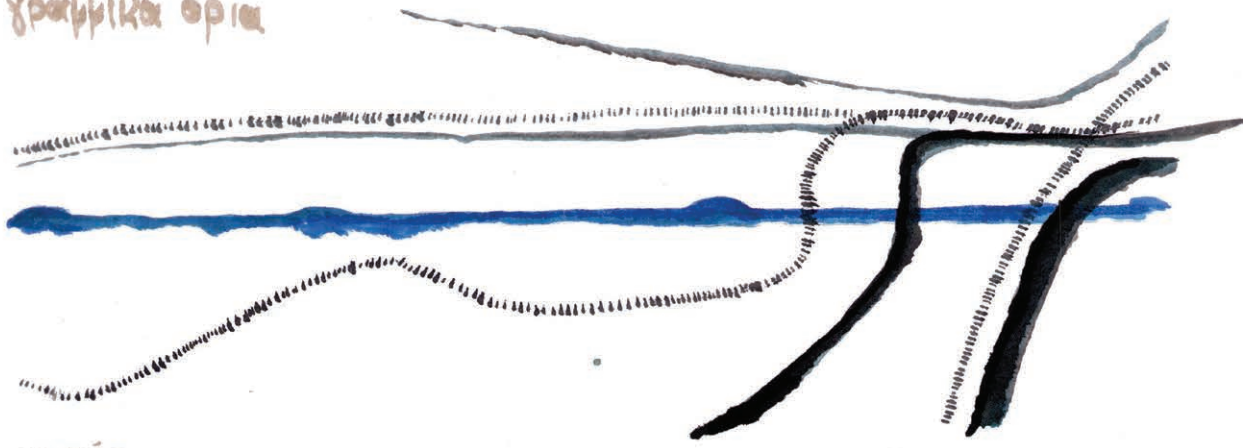
Δ. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

Η επιλογή της περιοχής παρέμβασης καθορίστηκε και από το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Η επιφάνεια γης που βρίσκεται σε απόσταση 60 μέτρα εκατέρωθεν του άξονα της Διώρυγας ανήκει στην κρατική εταιρεία διαχείρισής της (Α.Ε.Δ.Ι.Κ.). Μέσα σε αυτή τη ζώνη επιλέγουμε να παρέμβουμε

Ε. ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ

Η πλευρά της Στερεάς Ελλάδας και της Πελοποννήσου λαμβάνουν διαφορετικό ηλιασμό. Το πρηνές της Στερεάς φωτίζεται ενώ αυτό της Πελοποννήσου βρίσκεται στη σκιά. Κατά συνέπεια, επιλέξαμε να τοποθετήσουμε την πρόταση στην πλευρά της Στερεάς, ώστε να έχουμε κατάλληλες συνθήκες ηλιασμού. Παρουσιάζει επίσης ενδιαφέρον το γεγονός ότι στο τόξωμα της Στερεάς σχηματίζεται μια σκιά με την κορυφογραμμή της Πελοποννήσου.

γραφικά ορία



σημεία



φυτεύσιμα



παρανατολικός - προς οκιά



ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΕΙΟΥ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

- Μέγιστο ύψος τομής : διεύλευση πλοίων, συνολική θέαση Διώρυγας, δυνατότητα αντίληψης του συνολικού ύψους
- Ασφάλεια πρανών : απουσία ρηγμάτων, καλή συνεργασία οριζόντιων διαστρωματώσεων
- Κεντροβαρικό σημείο: εύκολη πρόσβαση αγκύρωση από υπάρχουσες χρήσεις και πολεοδομικές ροές
- Η ιδιομορφία της τομής: το έδαφος λειτουργεί ως υποδοχέας της παρέμβασης: στατική επάρκεια των πρανών, δυνατότητα μικρότερων χειρισμών, περαιτέρω ασφάλεια.

ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΤΟΜΗΣ

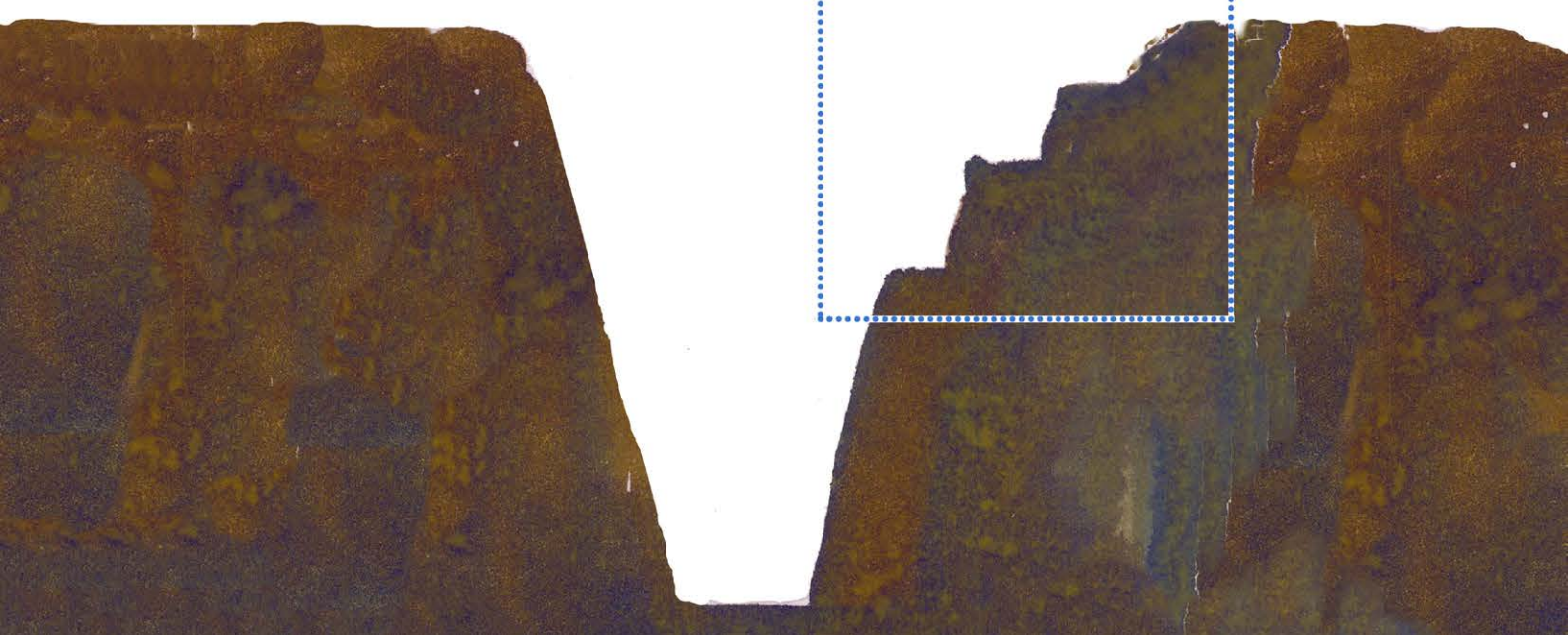


ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΡΑΝΩΝ



ΚΕΝΤΡΟΒΑΡΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ

Η ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΑ ΤΗΣ ΤΟΜΗΣ



ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΗΜΕΙΟΥ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ - ΠΡΩΤΕΣ ΙΔΕΕΣ

ΕΝΑ ΑΣΥΝΗΘΙΣΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ

Το σημείο της παρέμβασής μας χαρακτηρίζεται από την πλέον αντιπροσωπευτική τομή της Διώρυγας. Αντιπροσωπευτική, διότι πρόκειται για την τομή στην κορύφωσή της, αλλά και την πιο οικεία εικόνα που συγκρατεί κανείς από τη Διώρυγα. Εξαίρεση σε αυτή αποτελούν οι αναβαθμοί της μίας πλευράς, οι οποίοι ορίζουν κινήσεις σε διαφορετικά επίπεδα και μπορούν να φιλοξενήσουν χώρους. Μία άλλη εξαίρεση είναι η φυσική κοιλότητα που έχει προκληθεί από κατολίσθηση κι έχει δημιουργήσει ένα σημείο με πιο ρηχά νερά, το οποίο εμείς ονομάζουμε “παράλια”. Πρόκειται συνολικά για ένα ιδιόμορφο “οικόπεδο”, σχεδόν κατακόρυφο που η γεωμετρία του δίνει πολλές αφορμές για διερεύνηση και πειραματισμό.

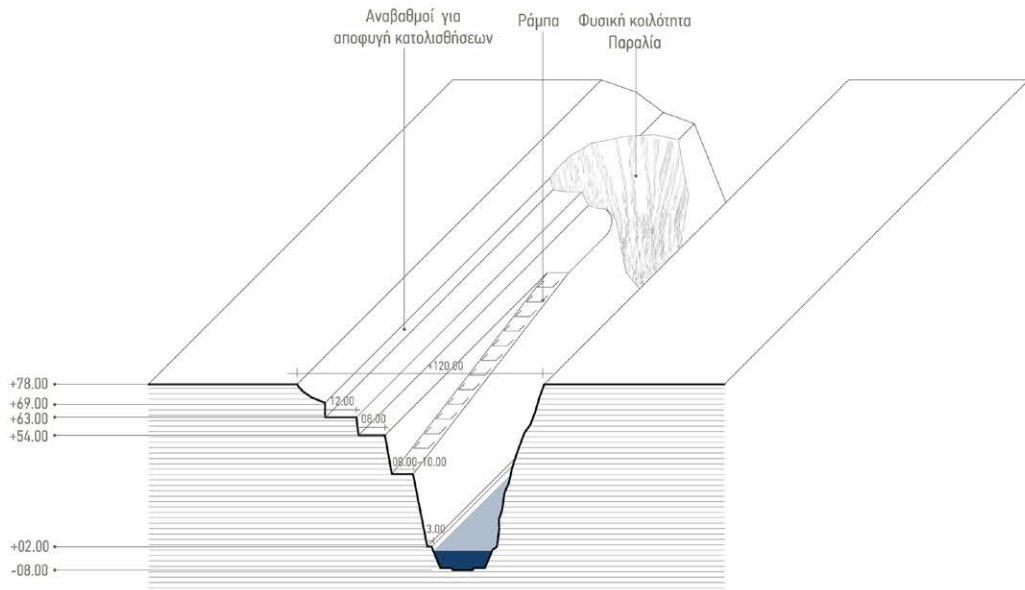
Ο ΚΟΜΒΟΣ

Τρία γραμμικά στοιχεία που αρθρώνονται σχηματίζοντας ένα ενιαίο σύνολο και συρράφοντας πορείες σε διαφορετικά επίπεδα. Γι’ αυτό επιλέγεται η διάταξη του κόμβου, ώστε ο άξονας Z να βρίσκεται σε κεντρική θέση και να συνδέει τους υπόλοιπους. Η κίνηση ολοκληρώνεται από μία κατάβαση υπό μορφή ράμπας που συνδέει τα διαφορετικά επίπεδα συμπληρώνοντας την πορεία της ήδη υπάρχουσας ράμπας.

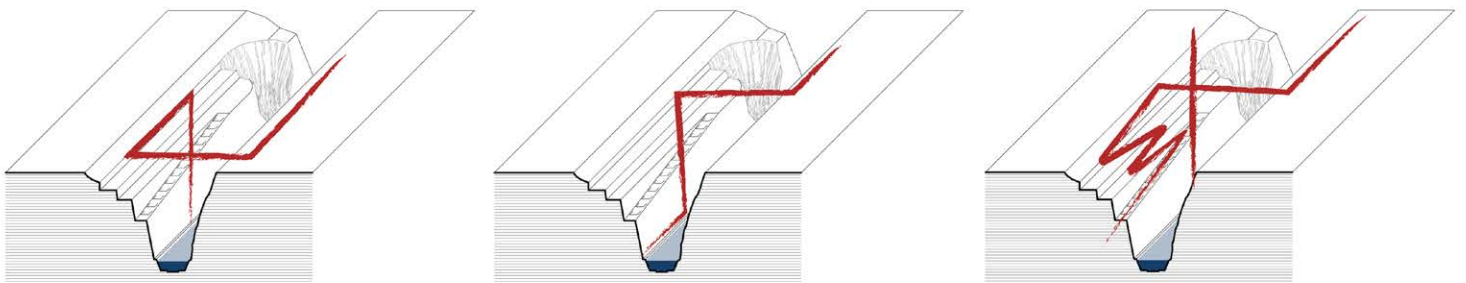
ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΜΗΣ

Το σύστημα κτιρίων λειτουργεί ως πόλος σε σχέση με το συνολικό μήκος της Διώρυγας, αλλά ταυτόχρονα σε μία μικροκλίμακα αναμετράται με τις τρεις διαστάσεις του χώρου, κατά το μέγιστο δυνατόν. Η συνύπαρξη των τριών κτιρίων, το καθένα προσανατολισμένο σε διαφορετική διεύθυνση, αποκαλύπτει κάθε φορά μια μοναδική και ολωσδιόλου διαφορετική οπτική για το όρυγμα. Κάθε ένα τελεί, λοιπόν, μια αναμέτρηση με μια από τις διαστάσεις του καρτεσιανού επιπέδου, καθώς και τα τρία εμπεριέχονται στην τομή του τόπου. Και τα τρία μαζί δημιουργούν ένα χωροδίκτυο, το οποίο συνεργεί σε μια βαθύτερη παιδεία και εσωτερικό στοχασμό για τον άνθρωπο. Συγκεκριμένα ωθεί τον επισκέπτη να αντιμετωπίσει την εννοιολογική αλλά και ουσιαστική σημασία του ανθρωπογενούς αυτού επιτεύγματος, μέσα στα όρια του οποίου τοποθετείται η παρέμβασή μας. Βασικός άξονας είναι η σωματική εμπειρία και η παιδεία του πνεύματος, ως κεντρικό στοιχείο παραγωγής και επεξεργασίας της νοηματοδότησης του χώρου. Η τοπογραφία που προέκυψε από το τεχνητό αλλά και τεχνικό έργο εμπεριέχει ένα παλίμψηστο ιστορικής, πολιτιστικής, γεωλογικής, τεχνικής, περιβαντολογικής πληροφορίας στην οποία προσπαθεί να παρεισφρήσει το συγκεκριμένο χωροδίκτυο.

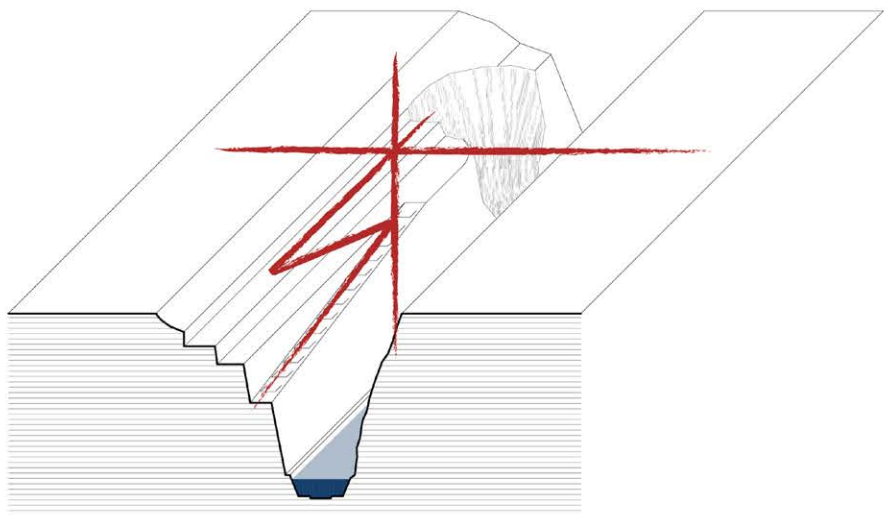
Μέσω της αποκάλυψης των τριών διαστάσεων επιδιώκεται και η ανάγνωση της τέταρτης διάστασης, αυτής του χρόνου. Ο χρόνος, ο οποίος έχει αθροίσει όλα τα ακούσια και εκούσια ενεργήματα του ανθρώπου αλλά και εκείνα της φύσης, αποκωδικοποιείται και αποτελεί το περιεχόμενο της παρέμβασης.



Ένα ασυνήθιστο οικόπεδο

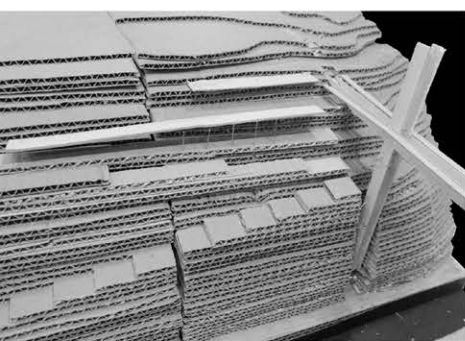
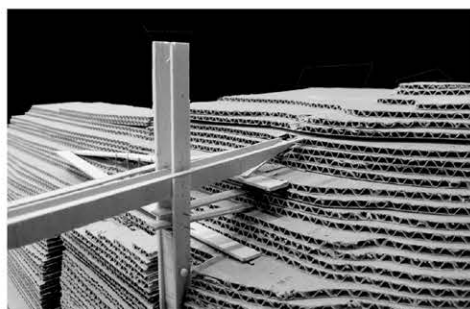
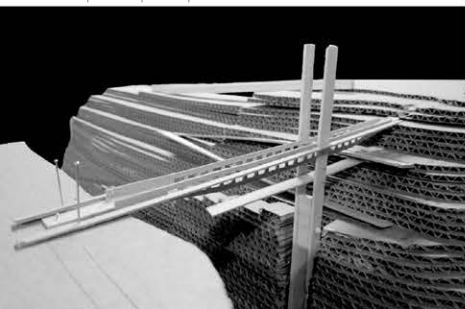


Διερεύνηση διατάξεων στο χώρο



Ο κόμβος

Προπλάσματα πρώτων ιδεών





Εικ.1: Προοπτική άποψη των αναβαθμών και της φυσικής ράμπας στην πλευρά της Στερεάς Ελλάδας στα δεξιά της φωτογραφίας.



Εικ.2: Η φυσική κοιλότητα που δημιουργήθηκε από κατολισθήσεις με μέγιστο άνοιγμα 140 μέτρων.



Εικ.3: Στεκούμενοι στο ακριανό ανώτατο σημείο της κοιλότητας, στη μεριά της Στερεάς Ελλάδας.



Εικ.4: Μετωπική άποψη της Στερεάς Ελλάδας από Πελοπόννησο



Εικ.5: Άποψη του Συνεδριακού Κέντρου της Στερεάς Ελλάδας από Πελοπόννησο



Εικ.6: Υπάρχον μονοπάτι στην Πελοπόννησο που ξεκινάει από τη σιδηροδρομική γέφυρα μέχρι το σημείο παρέμβασης

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Όλες οι παρεμβάσεις μας νοηματοδοτούνται από το τοπίο. Δεν πρόκειται για αυτοαναφορικές παρεμβάσεις. Στόχος μας είναι να συνθέσουμε με αυτό, να αλληλεπιδράσουμε με χαρακτηριστικά της Τομής, με το πλάτος, το μήκος και το ύψος της διώρυγας. Πρόσθεση – αφαίρεση – συμπλήρωση είναι οι τρεις τρόποι που παρεμβαίνουμε στο τοπίο.

Η κλίμακα των επεμβάσεων μας είναι τέτοια ώστε να τοποθετεί τον άνθρωπο στο τοπίο. Όπως αναφέρει και ο Heidegger, “ο χώρος δεν είναι κάτι αντίκρυ στον άνθρωπο. Δεν είναι ούτε ένα εξωτερικό αντικείμενο ούτε ένα εσωτερικό βίωμα. Δεν υπάρχουν άνθρωποι και έξω από αυτούς χώρος.” Τι πρόθεση έχει η κάθε μία και πώς αλληλεπιδρά με το τοπίο;

ΕΓΚΑΡΣΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ - ΓΕΦΥΡΑ | ΑΙΩΡΗΣΗ, ΖΕΥΞΗ

Μια γέφυρα δεν ενώνει απλά τις δύο πλευρές. Μια γέφυρα είναι η αιτία που κάνει τις δύο πλευρές να κείτονται η μια αντίκρυ της άλλης. Ουσιαστικά η γέφυρα είναι το μέσο χάρη στο οποίο θα αντιληφθεί κανείς την υπόσταση της Διώρυγας, θα συνειδητοποιήσει αυτό το ρήγμα στη γη, το μέγεθός του, το βάθος και το μήκος του, τη σχέση με την ανθρώπινη κλίμακα και την κλίμακα του τοπίου. Η σπουδαιότητά της έγκειται στο ότι νοηματοδοτεί αυτόν τον τόπο. Ο υπαρξιακός σκοπός λοιπόν του κτίσματος είναι να λειτουργήσει έτσι ώστε μία τοποθεσία να καταστεί τόπος, δηλαδή να αποκαλύψει τα νοήματα που είναι δυναμικά παρόντα σε ένα δεδομένο περιβάλλον.

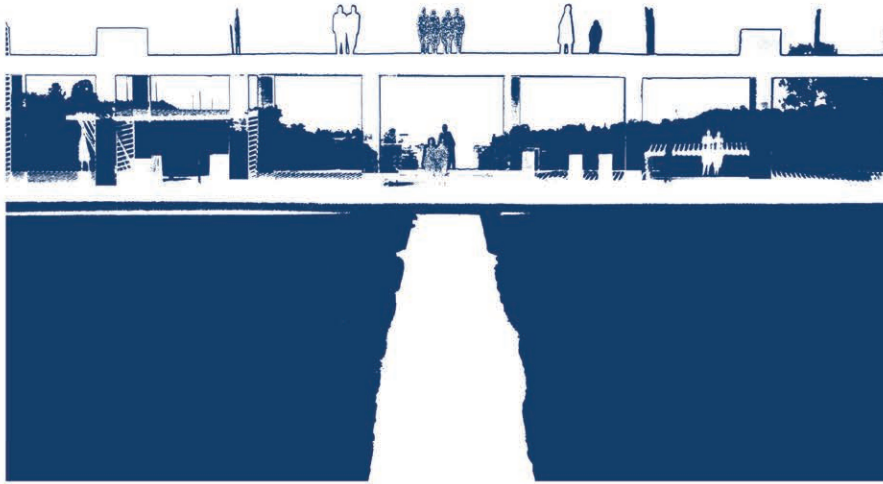
Δημιουργεί τη συνθήκη αιώρησης, στην κορύφωση της Διώρυγας, όπου στέκεται κανείς μετέωρος στον κενό αυτής της τομής, και ίσως όχι να στέκεται αλλά να ίπταται, σε διαρκή επαφή με το συγκεκριμένο και τις φυσικές συνθήκες, όπου του χαρίζεται η θέαση της διώρυγας σε όλο της το μήκος μέχρι τους δύο κόλπους.

ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΣ ΑΞΟΝΑΣ - ΠΥΡΓΟΣ | ΒΥΘΙΣΗ- ΑΝΑΔΥΣΗ

Εκ πρώτης όψεως, η κατασκευή δηλώνει την ύπαρξή της αλλά παραμένει άγνωστη. Στην περίπτωση του πύργου επιλέχτηκε μια πορεία αντίστροφη από την συνθήκη τάση του ανθρώπου να ορθώνει τα κτίσματά του πάνω στη γη προς τον ουρανό. Πρόκειται για ένα όρυγμα – διάτρηση, που κατεβαίνει σχεδόν μέχρι τη στάθμη του νερού. Ενώ λοιπόν τα κύρια χαρακτηριστικά ενός πύργου είναι η έξαρση και η εποπτεία, εδώ κύρια χαρακτηριστικά γίνονται η καταβύθιση και η ενδοσκόπηση- η εσωτερική θέαση. Ο επισκέπτης καθυποβάλλεται σε μια βύθιση μέσα στα έγκατα της γης, ή αντίστροφα, στην εκ νέου ανάδυση στην επιφάνεια. Μία μεταφορά από τον ορίζοντα του ουρανού και του παρόντος χρόνου, στον ορίζοντα του νερού, ανάμεσα σε συμπαγή χθόνια όρια του γεωλογικού παρελθόντος. Η εσωτερικότητα αποκτά νέα υπόσταση, πόσο μάλλον όταν συνειδητοποιήσει κανείς ότι βρίσκεται κυριολεκτικά μέσα στη γη και όταν προσπαθήσει να “κατοικήσει” εκεί, καθώς, πάντοτε αντίκρυ του, σε απόσταση αναπνοής, θα ορθώνεται ο θεόρατος βράχος αυτός της άλλης πλευράς, που φέρει πάνω του όλη τη στρωματογραφία. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι πρόκειται για μια κατακόρυφη γέφυρα ανάμεσα στο παρόν και το παρελθόν του τοπίου, ανάμεσα στο σημερινό έδαφος που ζει, βλασταίνει και δέχεται την ανθρώπινη παρουσία και το έδαφος που κάποτε ζούσε και συνυπήρχε με τον άνθρωπο και σταδιακά πέρασε στην αφάνεια και την αδράνεια.

ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ ΑΞΟΝΑΣ - ΚΤΗΡΙΟ | ΕΝΑΝΤΙ

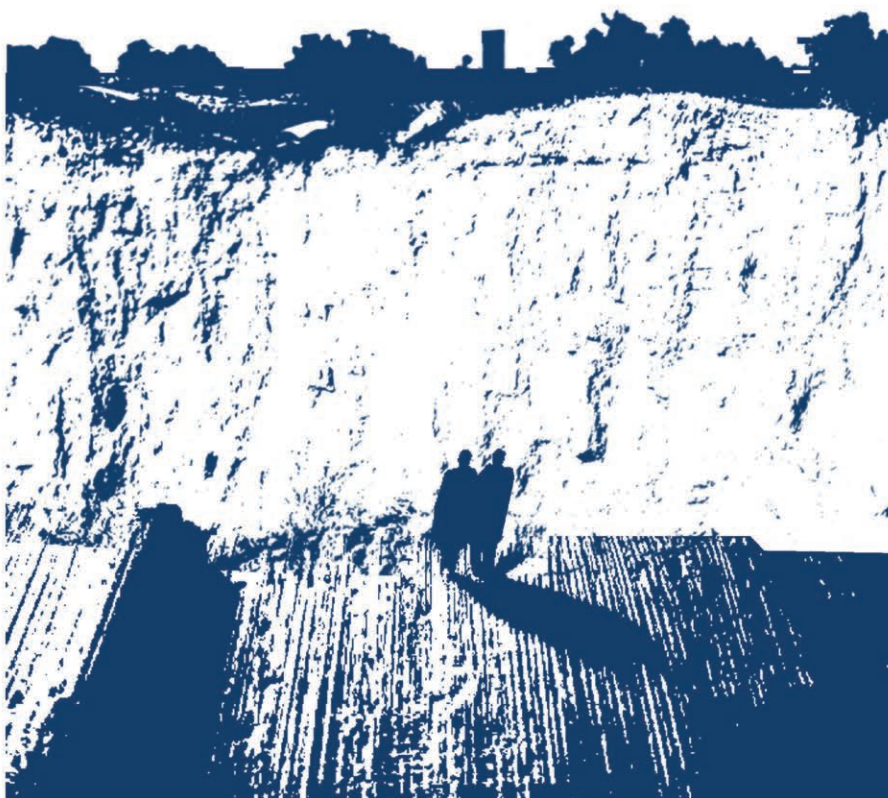
Μια χειρονομία που θα τοποθετήσει τον επισκέπτη έναντι της άλλης πλευράς. Πρόκειται για μια περιήγηση πιο ήπιων ρυθμών, σε μονοπάτια, αίθρια και ράμπες. Μία ανάγλυφη “σκαλωσιά”, ένα ανάγλυφο ικρίωμα, που υπάρχει και αποκτά νόημα μόνο από αυτό που βρίσκεται απέναντί του. που στις στάσεις του μπορεί κανείς να σταθεί έναντι, να αγναντεύσει και να αντι-κρύσει ή να κινηθεί παράλληλα με την άλλη πλευρά, να παρατηρήσει αυτά τα εντυπωσιακά τοιχώματα. Αντι-μέτωπος κυριολεκτικά, έναντι ενός μετώπου. Ουσιαστικά, γίνεται βίωμα η έννοια του απέναντι, που είναι και ένα ζήτημα που αφορά συνολικά τη διώρυγα. Και αυτό γιατί η εννοιολογική και χωρική υπόσταση της διώρυγας στηρίζεται στο έναντι αυτών των δύο πλευρών.



ΕΓΚΑΡΣΙΟΣ



ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΣ



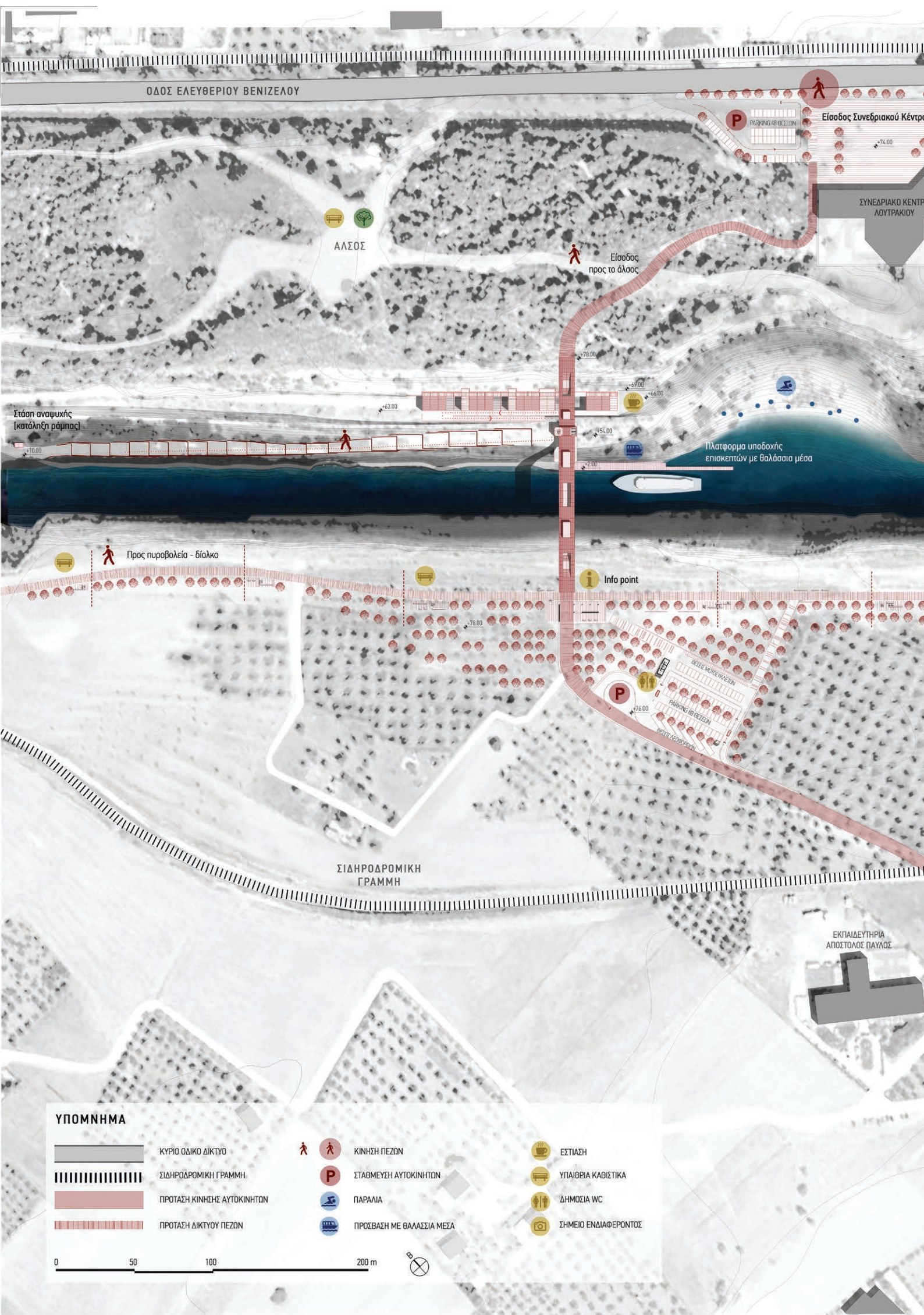
ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ

Ε. ΠΡΟΤΑΣΗ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ

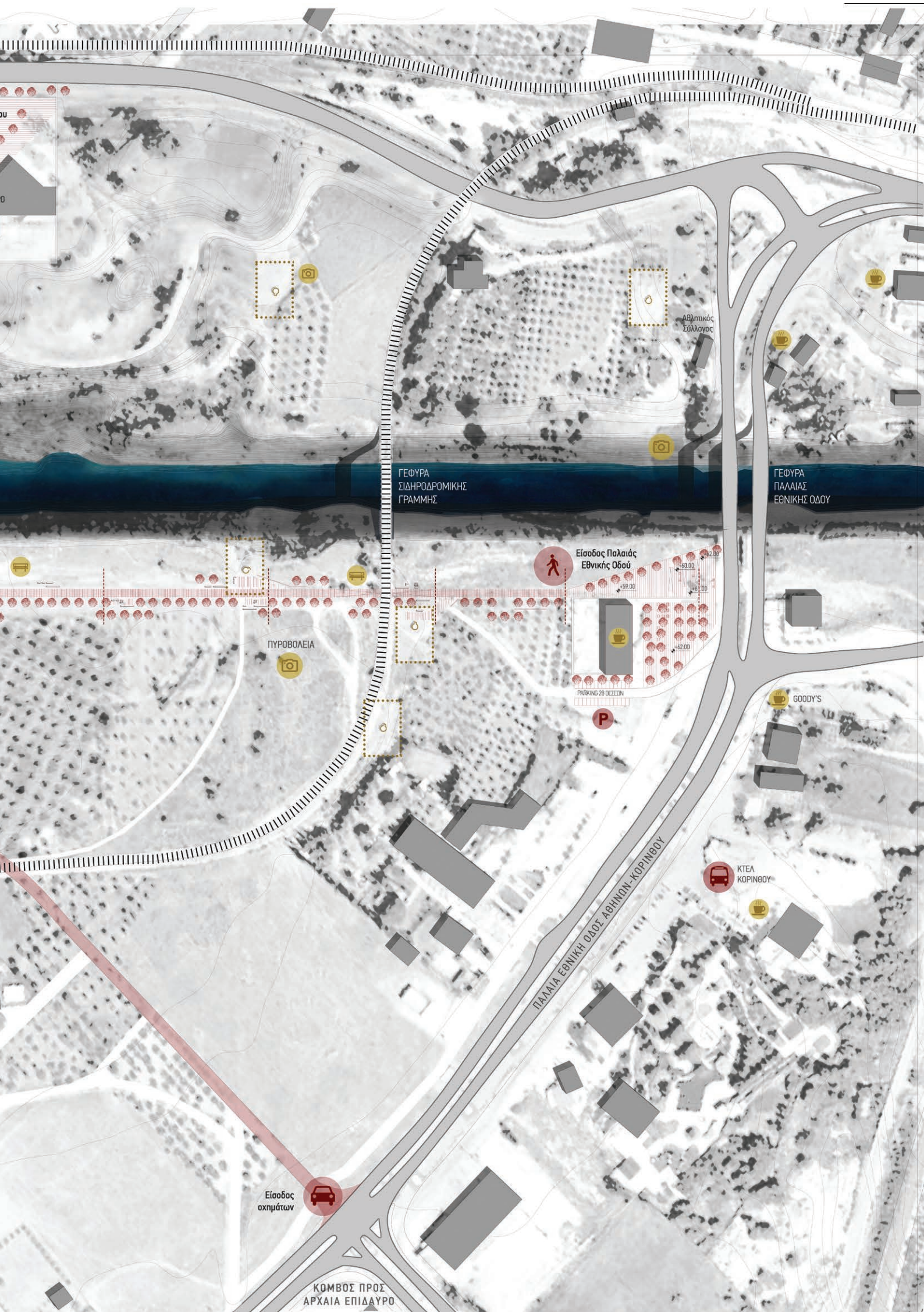
MASTERPLAN







ΓΕΝΙΚΟ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ



ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ

Αυτό το γεωπολιτιστικό χωροδίκτυο προσεγγίζεται και από τους τρεις άξονες που έχουμε ορίσει ως εργαλείο ανάγνωσης και σύνθεσης. Αρχικά, υπάρχουν δύο διαμορφωμένα σημεία εισόδου, ένα από την Στερεά Ελλάδα και ένα από την πλευρά της Πελοποννήσου τόσο για οχήματα όσο και για πεζούς, ώστε η παρέμβαση να συνομιλεί και με τις δύο πλευρές της τομής. Στη συνέχεια, προτείνεται σύνδεση με το νερό στον κατακόρυφο άξονα με τη χρήση μίας πλωτής πλατφόρμας, που λειτουργεί ως μία στάση για πλεοούμενα μέσα, κατάσταση που δεν υφίσταται μέχρι σήμερα.

Συνολικά λοιπόν, σχεδιάστηκαν υποδοχείς σε όλα τα επίπεδα για κινήσεις διαφορετικών ταχυτήτων και μέσων. Ως αποτέλεσμα, επιτυγχάνεται μια μεγαλύτερη συνέχεια στο πολεοδομικό δίκτυο. Επομένως, οι ασυνέχειες που παρατηρήθηκαν συρράφονται, όχι μόνο σημειακά, κατά y ή κατά x, αλλά τόσο στο οριζοντιο επίπεδο xy όσο και στο θάλασσο.

Πιο συγκεκριμένα, στην πλευρά της Στερεάς Ελλάδας, μπροστά από το Συνεδριακό Κέντρο Λουτρακίου, διαμορφώνεται ο υπάρχων χώρος εισόδου με πλακοστρώσεις χατών διαπέδων, φύτευσεις και υπαίθρια καθιστικά και πιο αριστερά σε μια έκταση χωρίς βλάστηση σχεδιάζεται ένα υπαίθριο πάρκινγκ στάθμευσης οχημάτων 50 θέσεων. Η συνέχεια στην κίνηση και η πρόσβαση στη γέφυρα εξασφαλίζεται με την χρήση υφιστάμενων μονοπατιών για πεζούς που οδηγούν στο σημείο παρέμβασης (βλ. σκίτσο 5). Η πρόταση, λοιπόν, περιλαμβάνει τη σύνδεση με αυτό το κτήριο του Συνεδριακού που συχνά φιλοξενεί πολιτιστικές δράσεις, εκδηλώσεις, παραστάσεις κλπ.

Στην πλευρά της Πελοποννήσου η είσοδος για πεζούς και οχήματα διαφοροποιείται χωρίς να χάνεται η μεταξύ τους εγγύτητα.

Όσο αφορά στους πεζούς, η προσέγγιση γίνεται από την Παλαιά Εθνική Οδό. Και αυτό γιατί είναι ένας δρόμος χαμηλότερης ταχύτητας, με στάσεις (συμπεριλαμβανομένου του σταθμού των ΚΤΕΛ) και χρήσεις αναψυχής, άρα αποτελεί το σημείο από όπου θα μπορούσε να εκκινήσει κανείς μια πορεία προς την παρέμβαση. Σχεδιάζεται, λοιπόν, εκ νέου ένα σημείο εισόδου, που δεν είναι τίποτα άλλο από μια πλατεία με οργανωμένη φύτευση η οποία γειτνιάζει με ένα κτήριο αναψυχής και στη συνέχεια με βαθμιδωτά επίπεδα οδηγεί σε ένα υπάρχον γραμμικό μονοπάτι, παράλληλο με τη Διώρυγα, με το οποίο μπορεί κανείς να φτάσει στην παρέμβαση (βλ. σκίτσο 1).

Αυτό το μονοπάτι οργανώνεται από μπετονένια στοιχεία εγκιβωτισμένα στο χώμα (βλ. σκίτσο 2). Διαμορφώνονται περιοχές στάσης, σκιασμένες από δένδρα, είτε σε σημεία ιδιαίτερης θέας (βλ. σκίτσο 3) είτε σε σημεία ενδιαφέροντος όπως τα Πολυβολεία, εντάσσοντάς τα σε ένα ενιαίο πλέον δίκτυο. Επίσης, τοποθετείται σε αυτό εξοπλισμός όπως: πινακίδες πληροφόρησης και σήμανσης, στοιχεία φωτισμού, κάδοι απορριμάτων και σημεία παροχής πόσιμου νερού. Πρόκειται για μια απόσταση περίπου 700 μέτρων που μπορεί κανείς να διανύσει σε 15 λεπτά με αργό ρυθμό.

Η διαδρόμή αυτή οδηγεί, λοιπόν, τον περιπατητή σε ένα σταυροδρόμι διαφορετικών κινήσεων όπου ένα info point (βλ. σκίτσο 4) με τη μορφή στεγάστρου, αποτελεί το σημείο εισόδου στην παρέμβαση. Βέβαια αυτό το μονοπάτι συνεχίζει και μετά την παρέμβαση, περνώντας από πολλά σημεία ενδιαφέροντος όπως: τα Πολυβολεία, τις κοιλοτήτες που δημιουργήθηκαν στα πρανή της Διώρυγας λόγω της ανατίναξης της τότε σιδηροδρομικής γέφυρας από τους Γερμανούς στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, την επιγραφή του Νέρωνα και την Αρχαία Δίολο, καταλήγοντας στον οικισμό της Ποσειδωνιάς.

Για την είσοδο οχημάτων, επιλέγεται η διαστάυρωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού με τη Εθνική Οδό Ισθμού - Αρχαίας Επιδαύρου. Προεκτείνοντας τη γραμμή που ορίζει η Ε.Ο. Ισθμού- Αρχ. Επιδαύρου), δημιουργείται ένας δρόμος που οδηγεί σε ένα μεγάλο υπαίθριο χώρο στάθμευσης, ο οποίος αποτελεί κομμάτι της πρότασης. Συγκεκριμένα, χωροθετούνται θέσεις οχημάτων (90), λεωφορείων (6), μοτοσυκλετών (40) και χώροι υγιεινής (W.C.). Από εκεί μπορεί κανείς μέσω ενός εγκάρσιου μονοπατιού να προσεγγίσει εύκολα το info point. Ο χώρος αυτός βρίσκεται σε μεγάλη εγγύτητα με τη γέφυρα ώστε να υπάρχει δυνατότητα τροφοδοσίας και άμεσης βοήθειας, σε περίπτωση ανάγκης, και από την πλευρά της Πελοποννήσου. Ο λόγος που επιλέχθηκε αυτή η επιφάνεια γης για τη δημιουργία του χώρου στάθμευσης ήταν η έλλειψη δέντρων. Η χάραξη του πάρκινγκ ακολουθεί των κάναβο των διπλανών χωραφιών και φυτεύονται σε αυτή την κατεύθυνση δένδρα με σκοπό αυτός ο χώρος να αποτελεί μια ενότητα με το ευρύτερο περιβάλλον του και να γίνει μια άρση των ασυνεχειών που αφορούν τις χαράξεις, τις κινήσεις και τις ποιότητες της Διώρυγας.

Εν τέλει, στόχος ήταν η πολύπλευρη και λειτουργική προσέγγιση του μουσειολογικού και εκπαιδευτικού συγκροτήματος της πρότασης. Γενικότερα όμως, έγινε προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα δίκτυο κινήσεων, ένα δίκτυο γεωπολιτιστικό, με πολλά σημεία στάσης και διαμορφώσεις στα υπάρχοντα και στα προτεινόμενα μονοπάτια που δεν αφορούν μόνο την παρέμβαση αλλά και και την ευρύτερη περιοχή, εξασφαλίζοντας έτσι κυκλοφορία και διασυνδέσεις καθ' όλο μήκος της Διώρυγας. Δόθηκε η δυνατότητα για περιπλάνηση σε πολλαπλά επίπεδα (βλ. σκίτσο 6), εντάσσοντας σε ένα σύνολο όλα εκείνα τα ψήγματα που βρίσκονται διάσπαρτα αυτή τη στιγμή και αποτελούν μαρτυρίες της δραστηριότητας του ανθρώπου κατά το πέρασμα των χρόνων, κομμάτια μνήμης που συνυπάρχουν με αυτό το τεχνικό έργο και αποτελούν μέρος της ταυτότητας αυτού του τόπου.

P PARKING 48 ΘΕΣΕΩΝ

ΑΛΣΟΣ

Είσοδος προς το άλσος

+63.00

+78.00

+69.00

+66.00

+54.00

+2.00

Πλατφόρμα υποδοχής επισκεπτών με θαλάσσια με



i Info point

+78.00

+76.00

ΘΕΣΕΙΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

PARKING 88 ΘΕΣΕΩΝ

ΘΕΣΕΙΣ ΑΕΙΟΦΟΡΕΙΩΝ



Σκ. 1: Είσοδος πεζών στη διαμορφωμένη πλατεία και το μονοπάτι, από την Παλαιά Εθνική οδό.



Σκ.2: Διαμορφωμένη διαδρομή για πεζούς στην πλευρά της Πελοποννήσου.



Σκ. 3: Άποψη της γεωπολιτιστικής συρραφής από την πλευρά της Πελοποννήσου. Πλωτή πλατφόρμα για τη στάση πλεούμενων



Σκ. 4: Στέγαστρο Info Point, είσοδος στη γέφυρα



Σκ. 5: Είσοδος στη γεωπολιτιστική συρραφή για πεζούς από την πλευρά της Στερεάς Ελλάδας.



Σκ. 6 : Κάθοδος στη φυσική ράμπα με προορισμό ένα μικρό αναψυκτήριο όπου απέναντι τα πρανή παρουσιάζουν ιδιαίτερο γεωλογικό ενδιαφέρον.

ΚΤΗΡΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

INFO POINT

στέγαστρο- ημιυπαίθριο καθιστικό- κατώφλι γέφυρας..... 200 τ.μ.

ΓΕΦΥΡΑ - ΕΚΘΕΣΗ

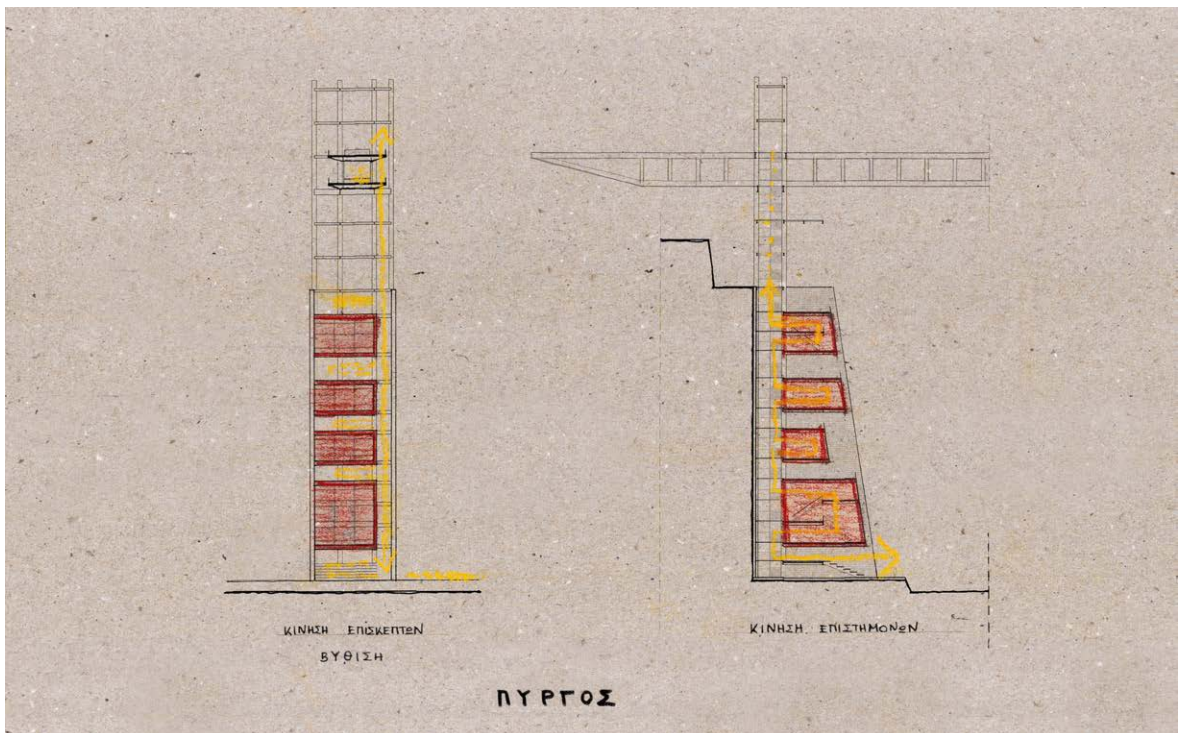
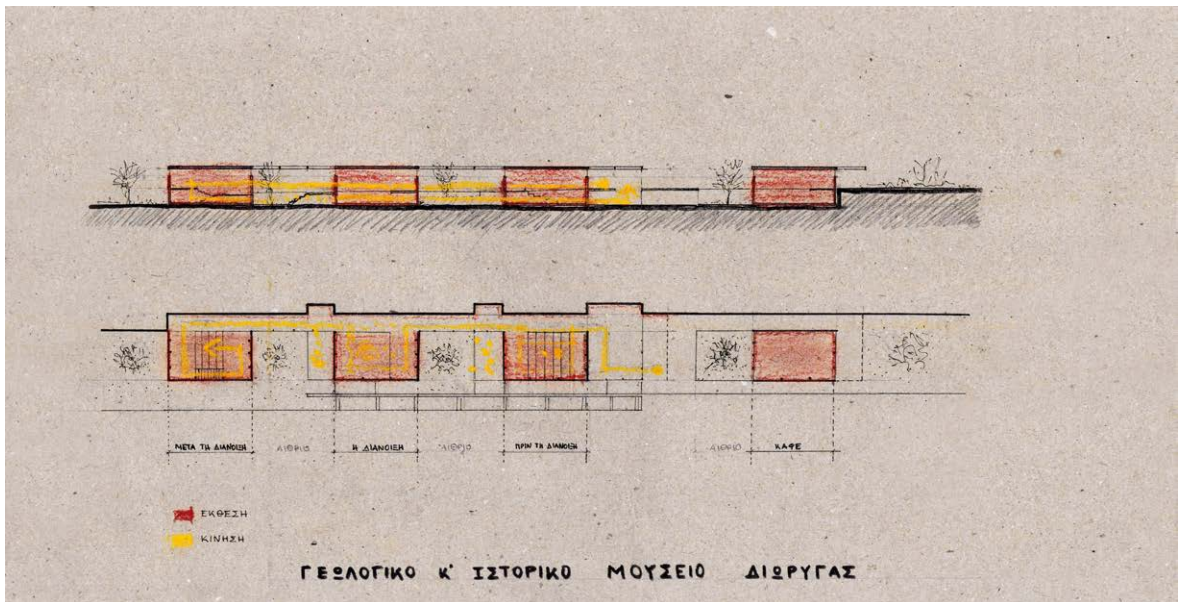
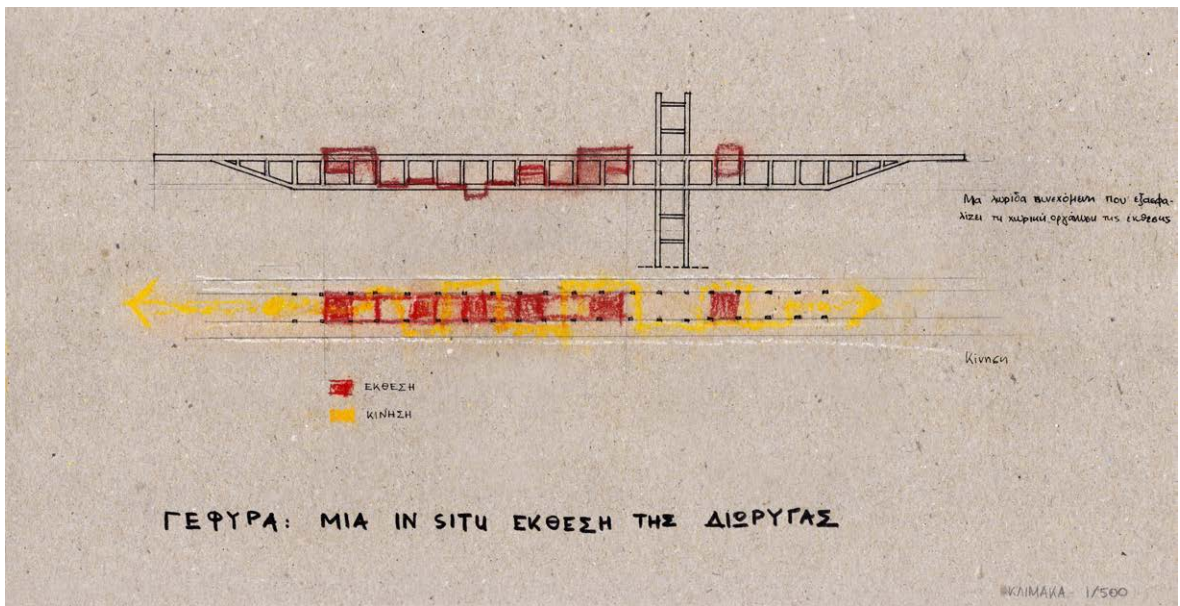
-Υπαίθριο πέρασμα Α' σταθμης..... 1138 τ.μ.
- In Situ Έκθεση Διώρυγας με 3 ενότητες..... 1200 τ.μ.
α. Γενική Πληροφόρηση
β. Η Διώρυγα στην Ελλάδα
γ. Το περιβάλλον της Διώρυγας
- Αναψυκτήριο..... 5 τ.μ.

ΓΕΩΛΟΓΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΔΙΩΡΥΓΑΣ

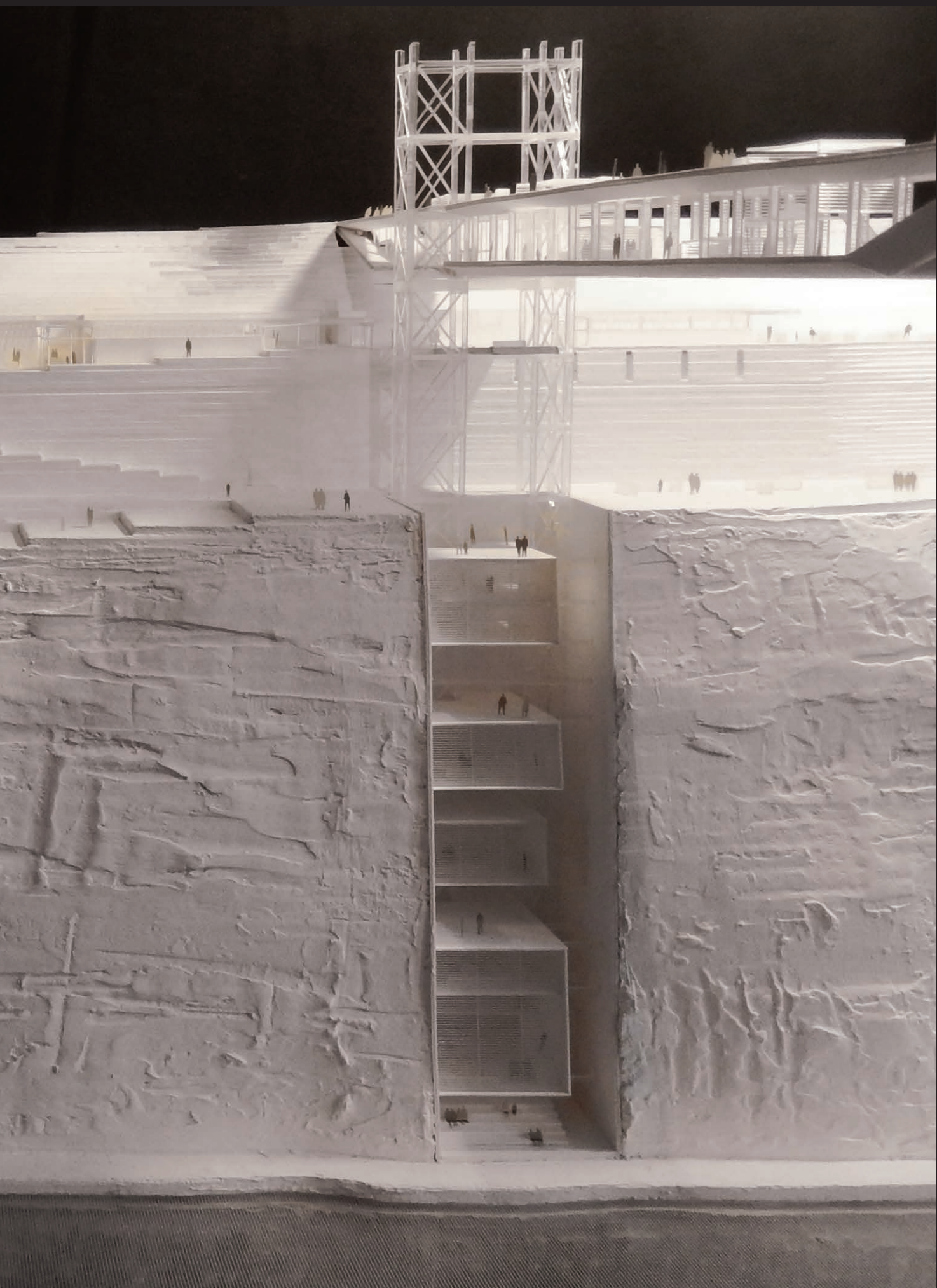
-Υποδοχή - Φουαγιέ..... 123 τ.μ.
-Πωλητήριο (με μικρή αποθήκη)..... 45 τ.μ.
-Βεστιάριο..... 30 τ.μ.
-Καφέ..... 200 τ.μ.
-Εκθεσιακός Χώρος..... 1033 τ.μ.
-Αμφιθέατρο (100 ατόμων)..... 180 τ.μ.
-Διοίκηση..... 45 τ.μ.
-Βοηθητικοί Χώροι
W.C. κοινού..... 50 τ.μ.
W.C. καφέ..... 50 τ.μ.
Παρασκευαστήριο και αποθήκη καφέ..... 60τ.μ.
Γενική αποθήκη..... 30τ.μ.
Δωμάτιο Ομιλήτη & δωμάτιο ελέγχου..... 15 τ.μ.
Κλειστοί χώροι..... 2300τ.μ.
Ημιυπαίθριοι χώροι..... 1425τ.μ.

ΠΥΡΓΟΣ - ΧΩΡΟΙ ΕΡΕΥΝΗΤΩΝ

-Υποδοχή - Γραμματεία..... 67 τ.μ.
-Διοίκηση..... 75 τ.μ.
-Εργαστήριο..... 100 τ.μ.
-Αίθουσα διαλέξεων..... 82 τ.μ.
-Βιβλιοθήκη - Pc Lab..... 280 τ.μ.
-Βοηθητικοί Χώροι
W.C..... 60 τ.μ.
Αποθήκη..... 50 τ.μ.
Μηχανοστάσιο..... 72 τ.μ.
Κλειστοί Χώροι..... 876 τ.μ.
Ημιυπαίθριοι χώροι..... 489 τ.μ.



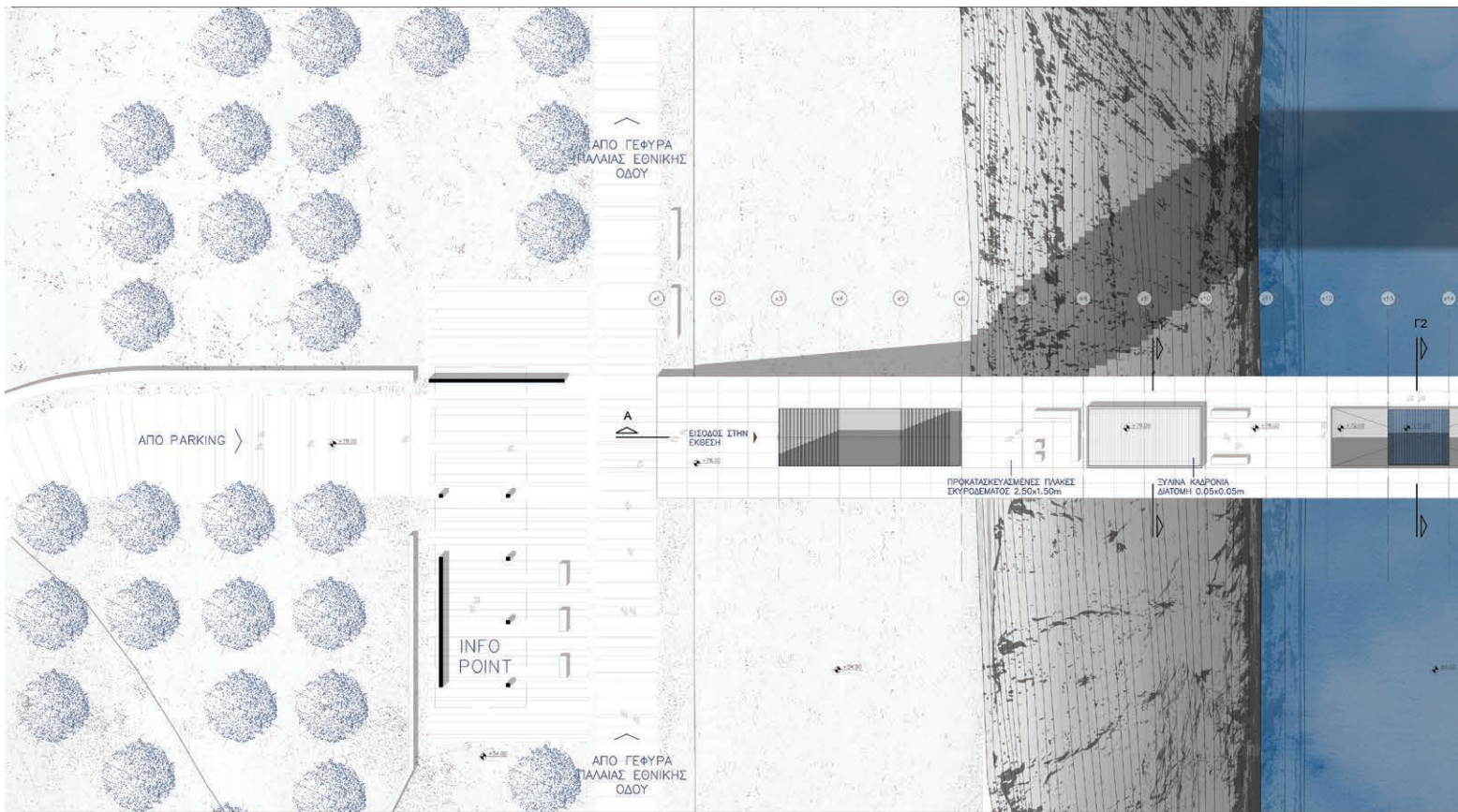




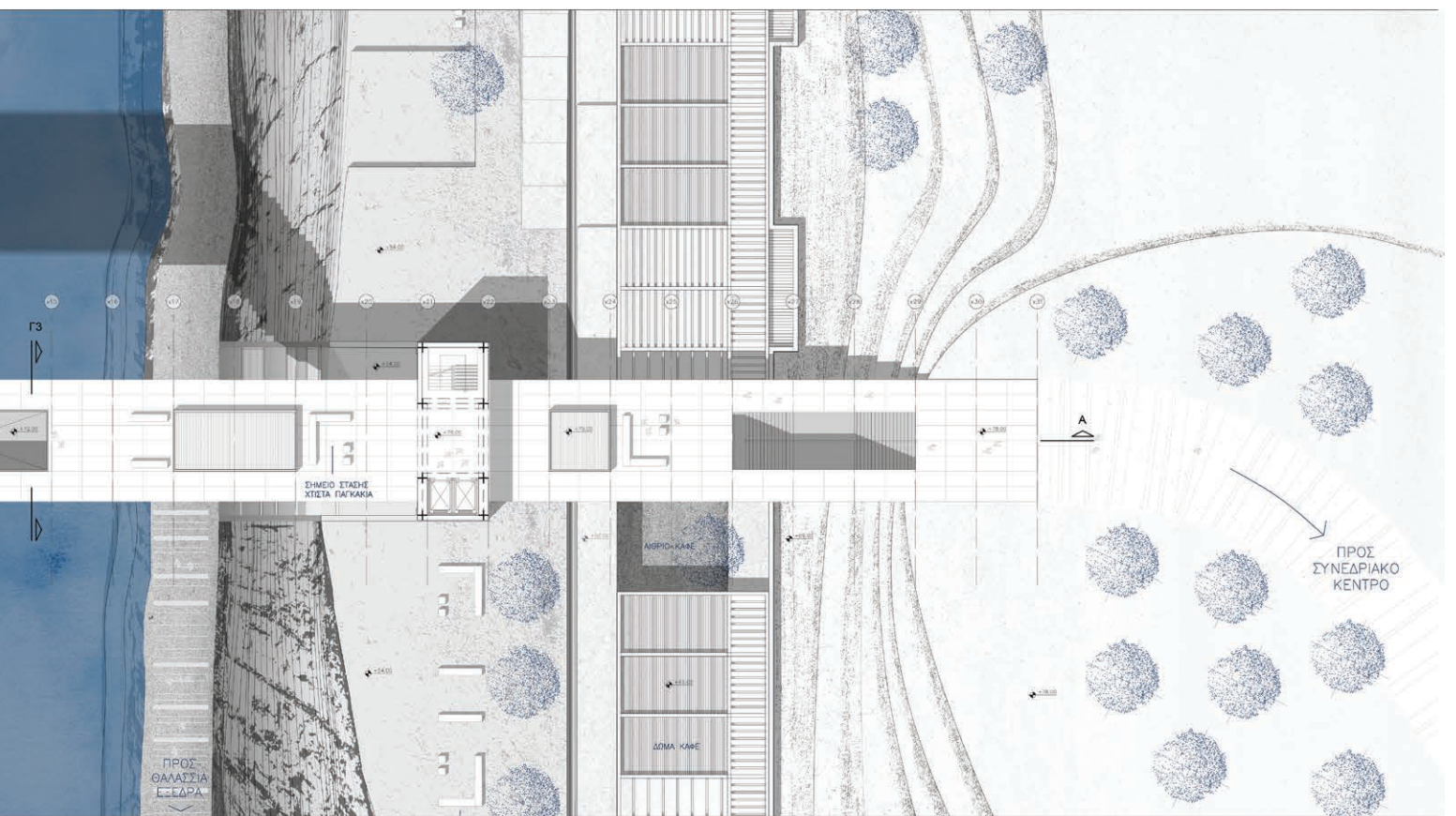
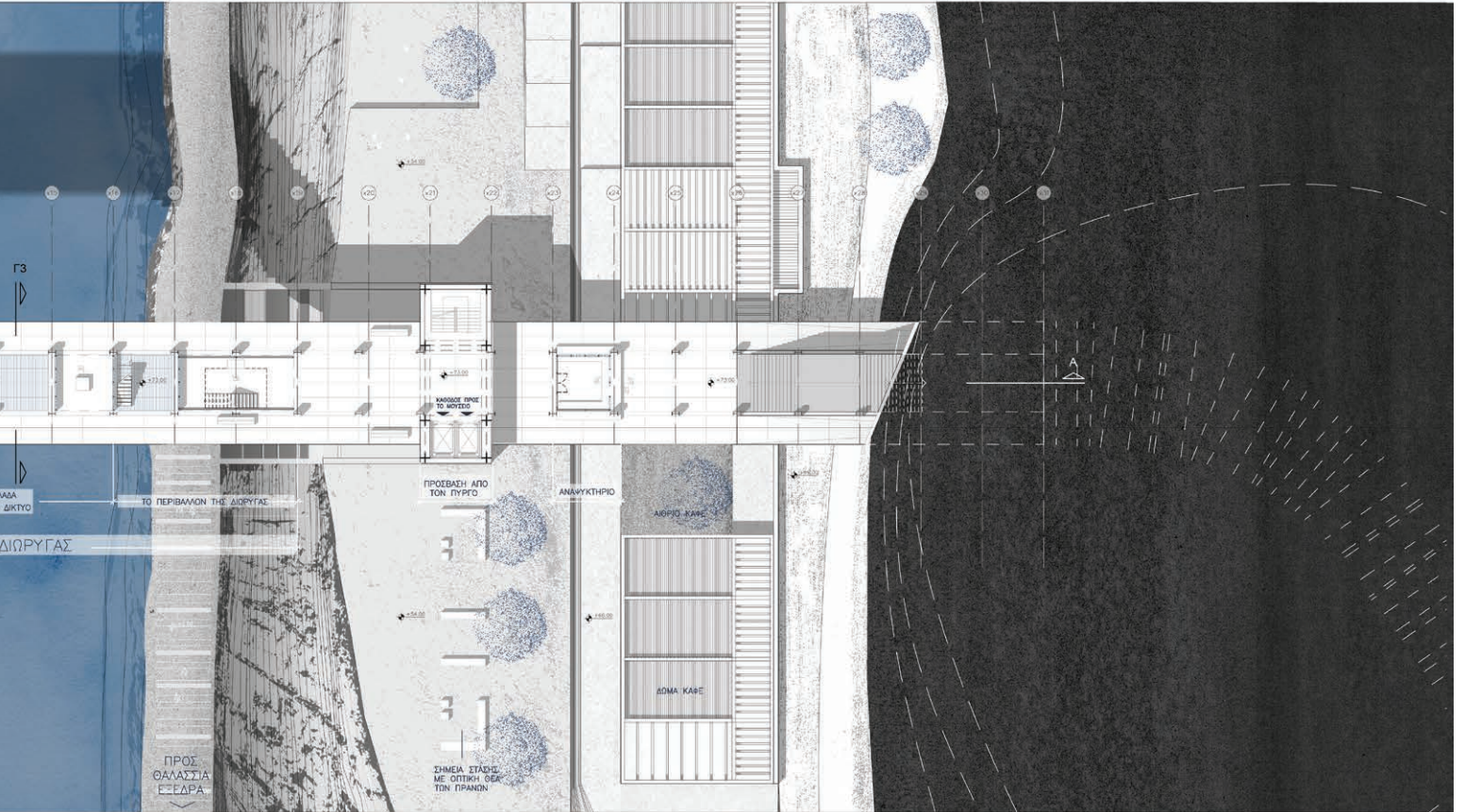
Ε. ΠΡΟΤΑΣΗ - ΣΥΡΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ Υ: ΓΕΦΥΡΑ



ΚΑΤΟΨΗ ΓΕΦΥΡΑΣ +72.00



ΚΑΤΟΨΗ ΓΕΦΥΡΑΣ +78.00



ΥΠΑΙΘΡΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ

Πρόκειται για μία in situ έκθεση που αφορά στη Διώρυγα σήμερα και οργανώνεται σε 3 θεματικές ενότητες. Δημιουργείται μία λωρίδα - κορδέλα που εξασφαλίζει τη χωρική οργάνωση της έκθεσης, δηλαδή παρέχει τις απαραίτητες επιφάνειες έκθεσης. Δημιουργεί διαφορετικά επίπεδα (πατάρια, τρύπες, πάγκους σε διαφορετικά ύψη, κατακόρυφα πανέλα κλπ) που φιλοξενούν διαδραστικές οθόνες, χάρτες, μακέτες, διαγράμματα. Τέλος δημιουργεί διαφορετικές ποιότητες φωτισμού εξασφαλίζοντας εναλλαγές χωρικών καταστάσεων.

A. Γενική Πληροφόρηση:

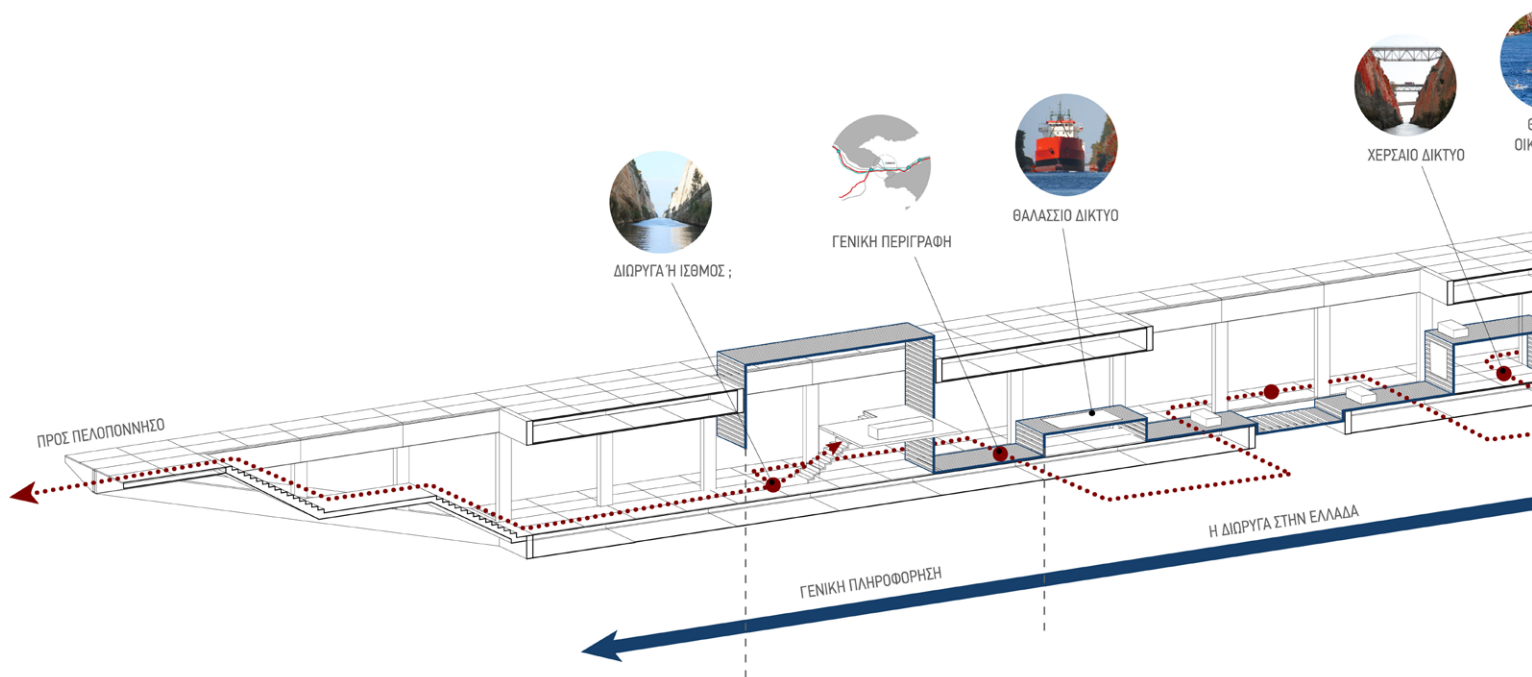
- Ισθμός ή Διώρυγα; ορισμός εννοιών
- Τοποθεσία στο χάρτη της Ελλάδας
- Γενικές Διαστάσεις
- Μίνι χρονολόγιο
- Σε ποιον φορέα ανήκει και ποιος έχει αναλάβει τη συντήρηση και την οικονομική της διαχείριση

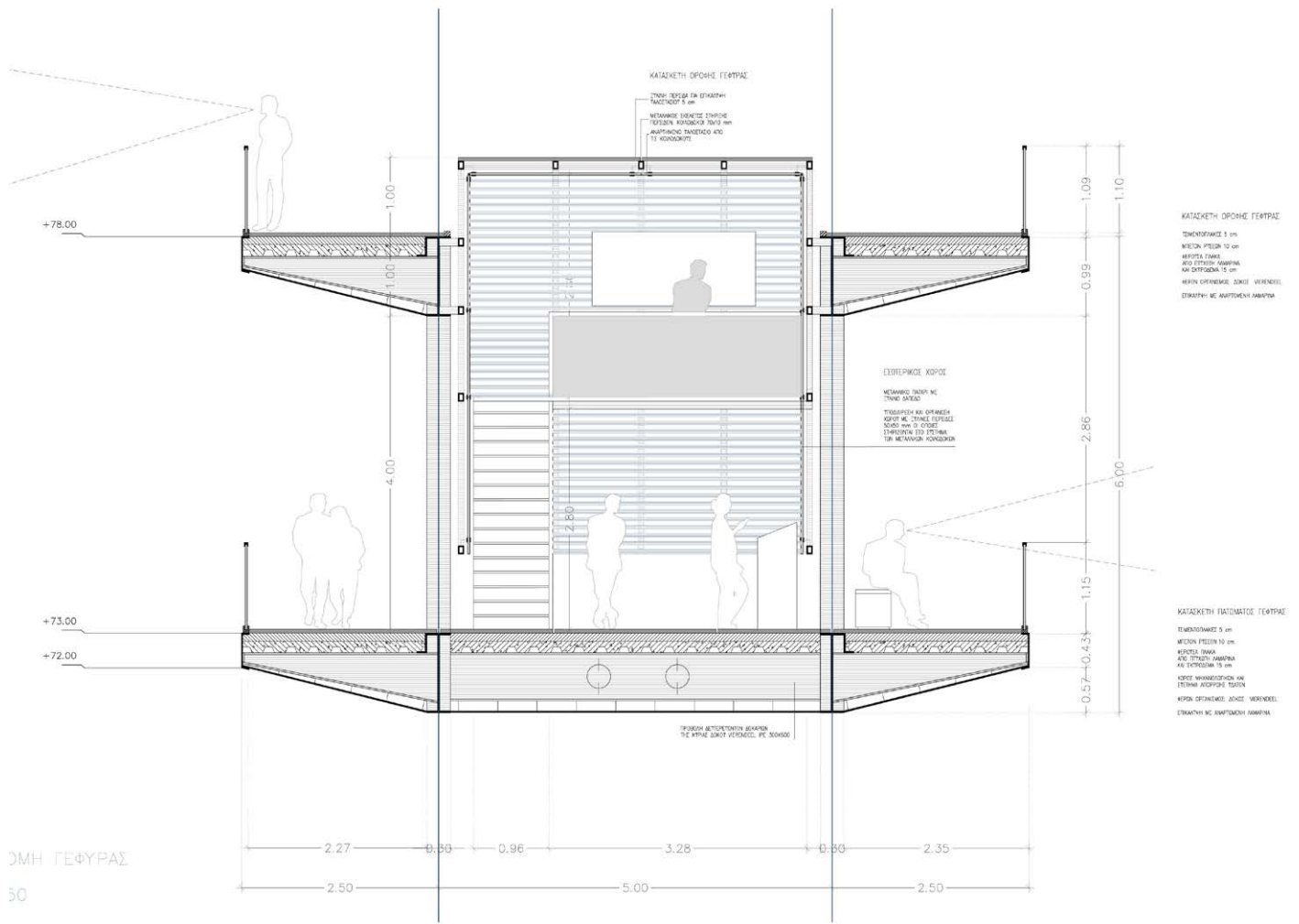
B. Η Διώρυγα στην Ελλάδα

- θαλάσσιο δίκτυο (marine traffic) : τι πλοία περνάνε (τύπος, εθνικότητα) από πού έρχονται και πού πάνε, τι μέγεθος, τι εμπορεύματα κουβαλάνε, πώς περνάνε με τη ρυμούλκηση, τι διόδια πληρώνουν σε δύο κατηγορίες real time και γενικά στατιστικά στοιχεία
- χερσαίο δίκτυο: πόσες γέφυρες υπάρχουν (7+1)- πότε φτιάχτηκαν και ποια η λειτουργία τους, ποια μέσα την εξυπηρετούν,

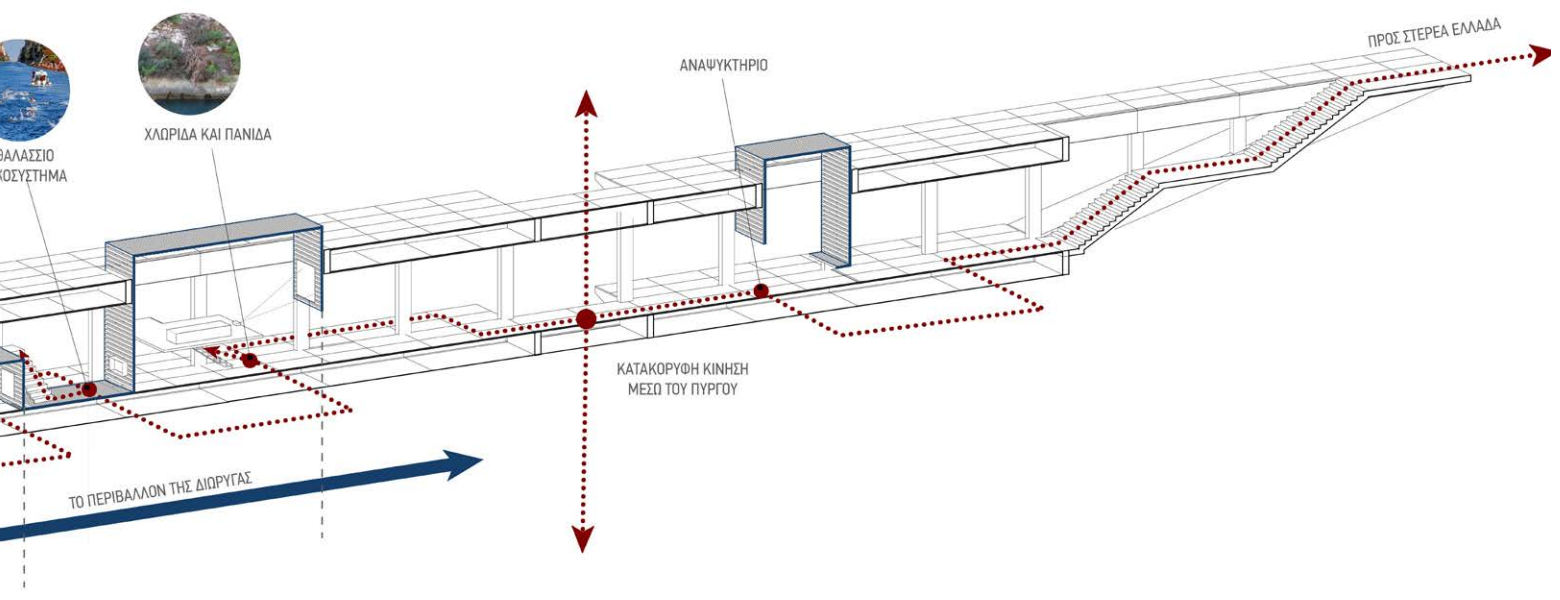
Γ. Το περιβάλλον της διωρυγας

- τεχνητό ή φυσικό τοπίο; (για ανθρώπινη παρέμβαση που με την πάροδο του χρόνου άρχισε να συνδιαλέγεται με τη φύση καταλήγοντας σε μια ισορροπία κλπ)
- χλωρίδα και πανίδα μέσα στη διώρυγα
- ρεύματα + νερά (swimming the canal)
- περιβαλλοντικοί κίνδυνοι, καταπτώσεις, ασφάλεια, εκσκαφές

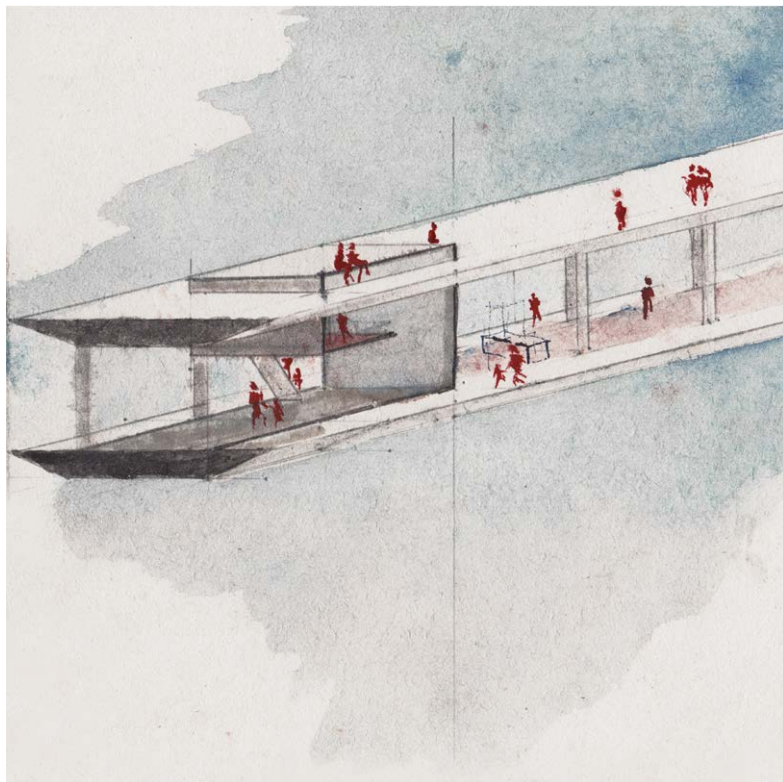




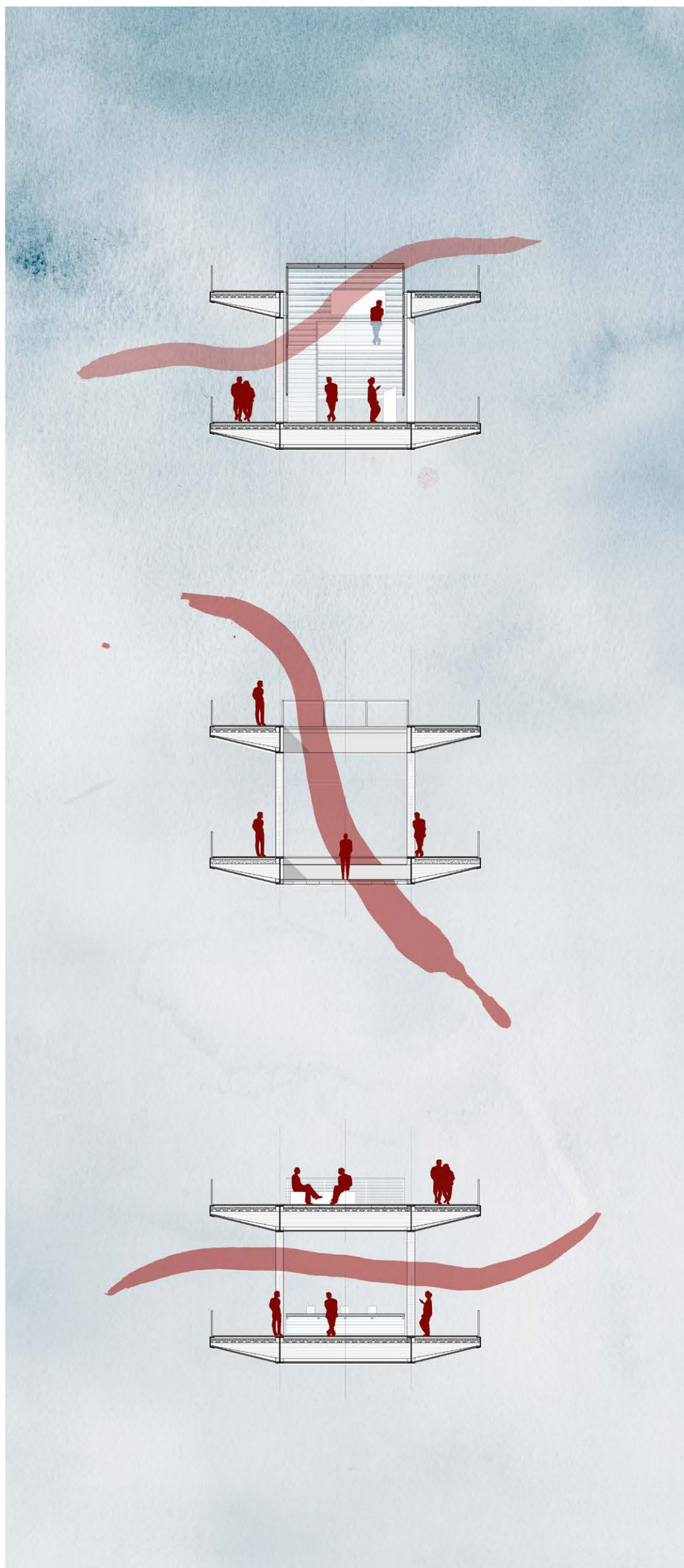
ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΤΟΜΗ, ΚΛΙΜΑΚΑ 1:50



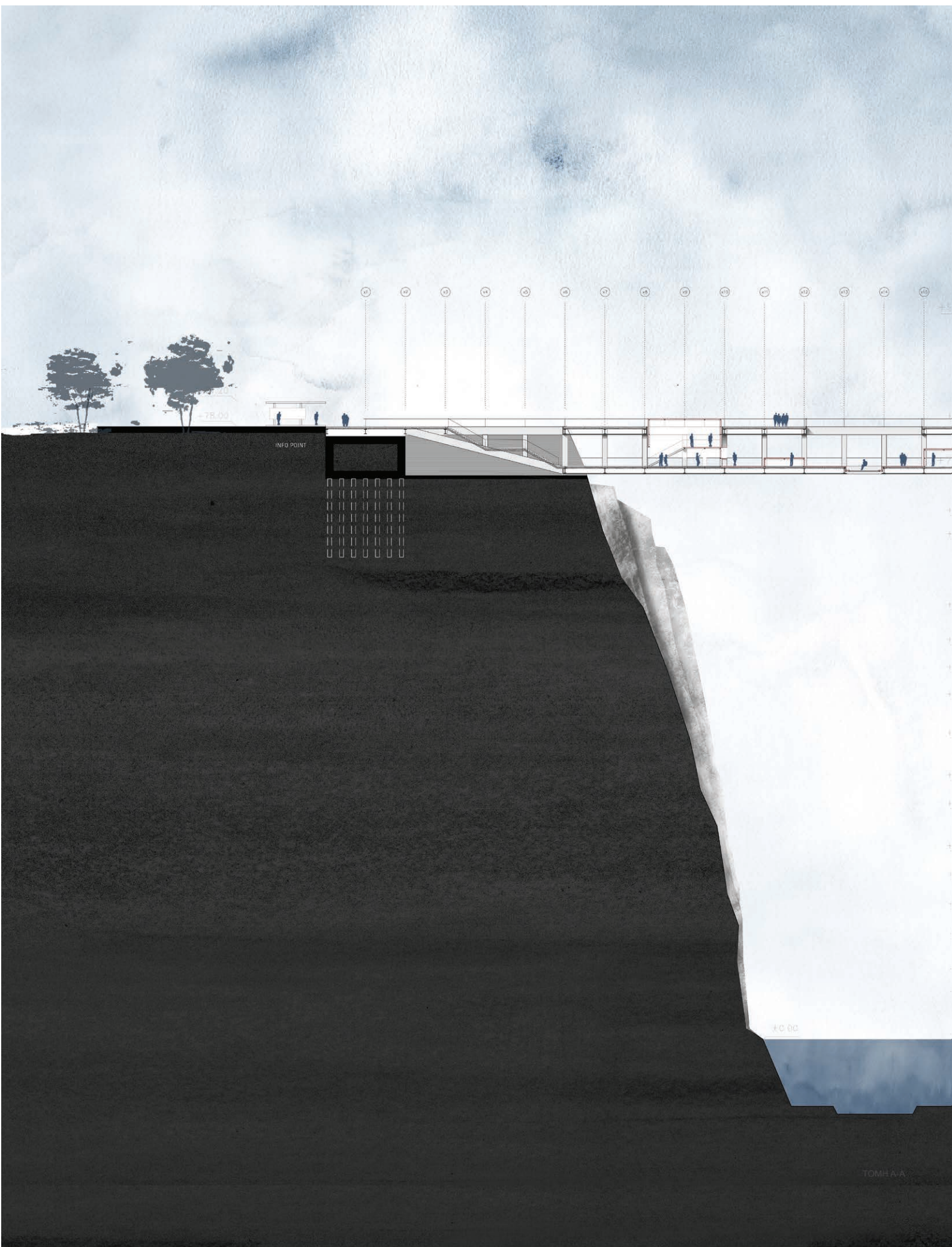
ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΙΝΗΣΗΣ



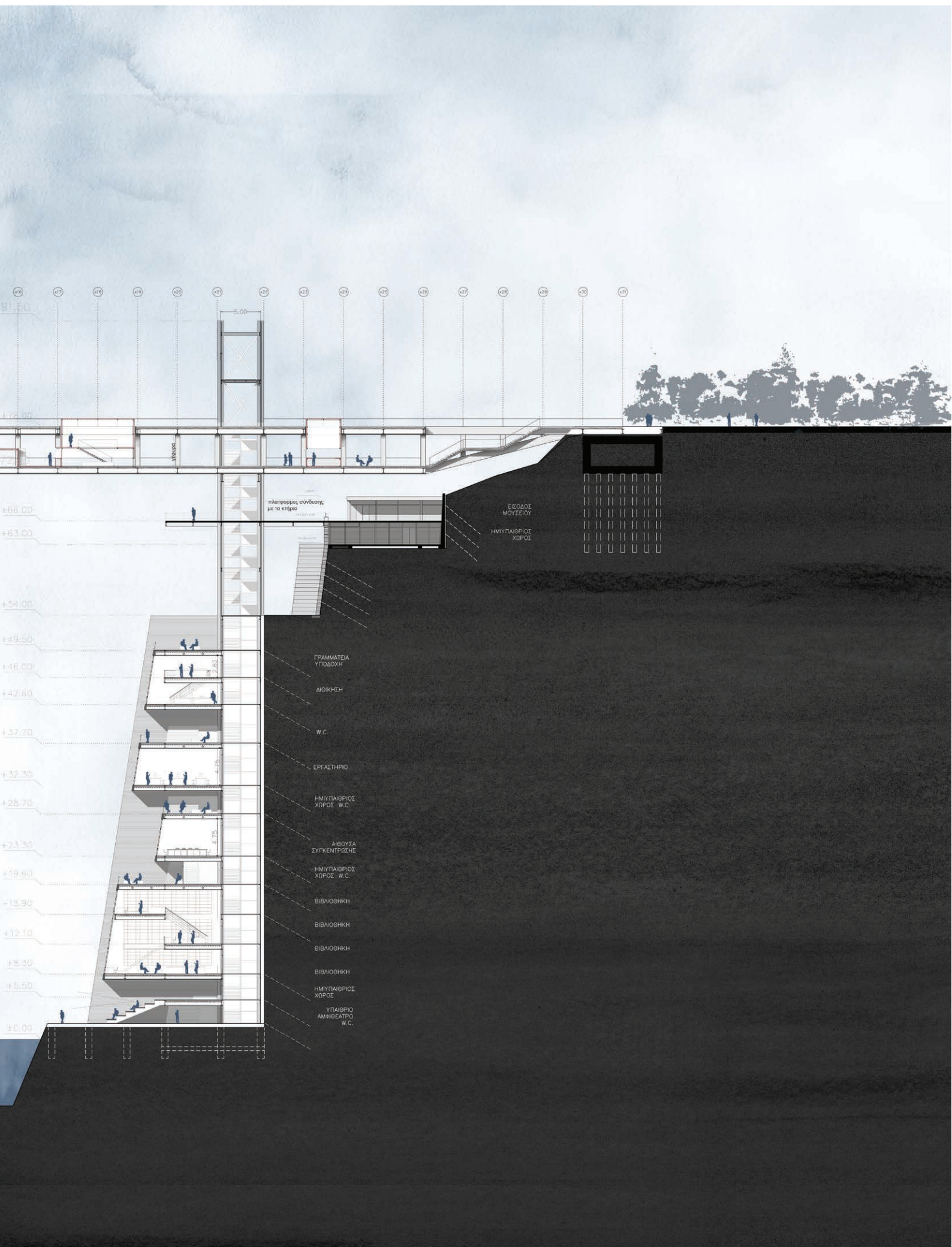
Σκίτσα ακουαρέλας 10x10 εκ.
Μια συνεχόμενη λωρίδα που οργανώνει χωρικά την έκθεση και την κίνηση, και εξασφαλίζει διαφορετικούς τρόπους έκθεσης

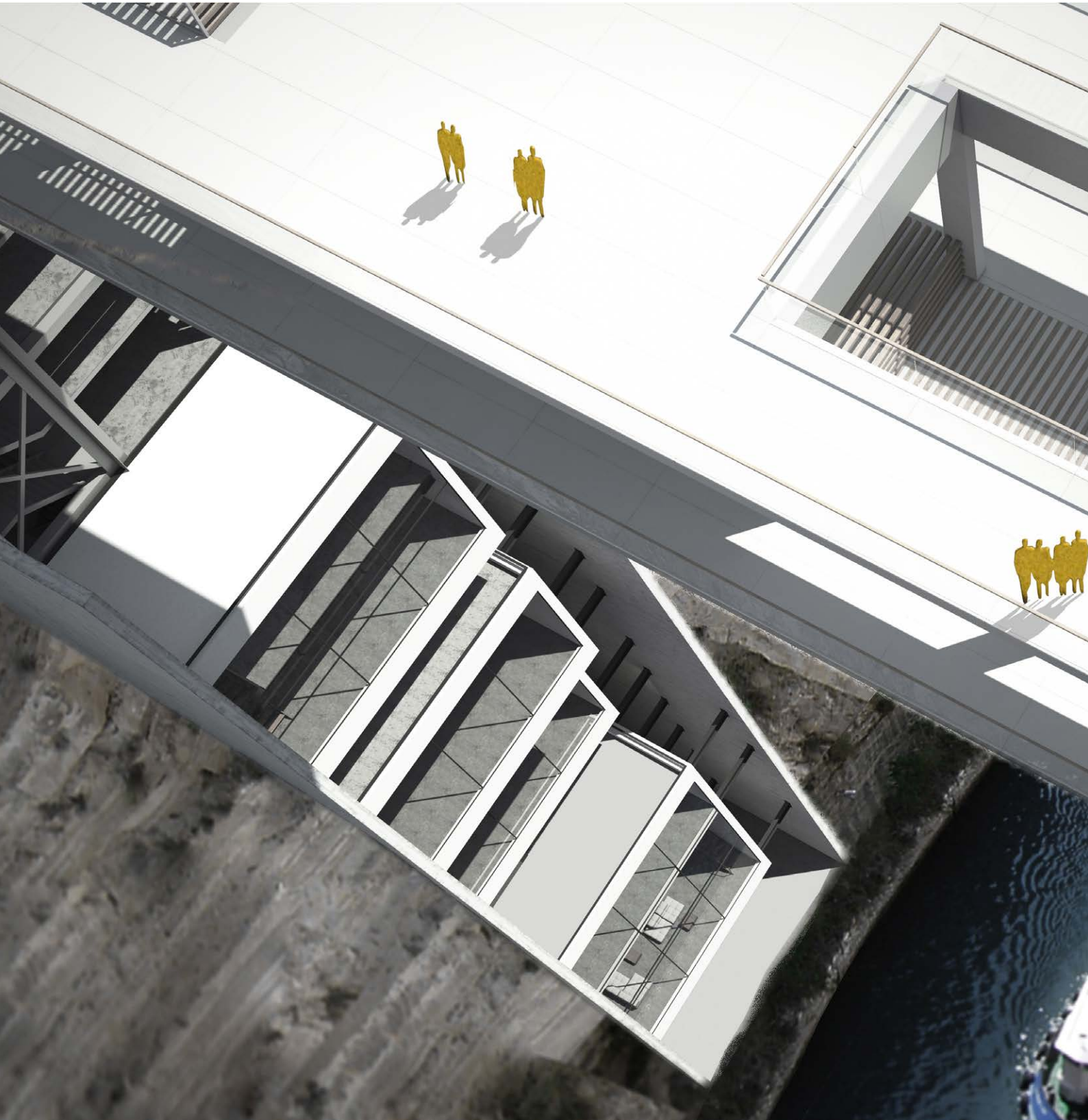


Οι εναλλαγές στην τομή της γέφυρας.
Πλήρης κάλυψη με οριζόντια
διαμπερότητα, ενδιάμεση περίπτωση
με άνοιγμα- αίθριο και κατακόρυφη
σχισημή - διαμπερότητα κατά άξονα
z-z', άνοιγμα και στις δύο στάθμες.

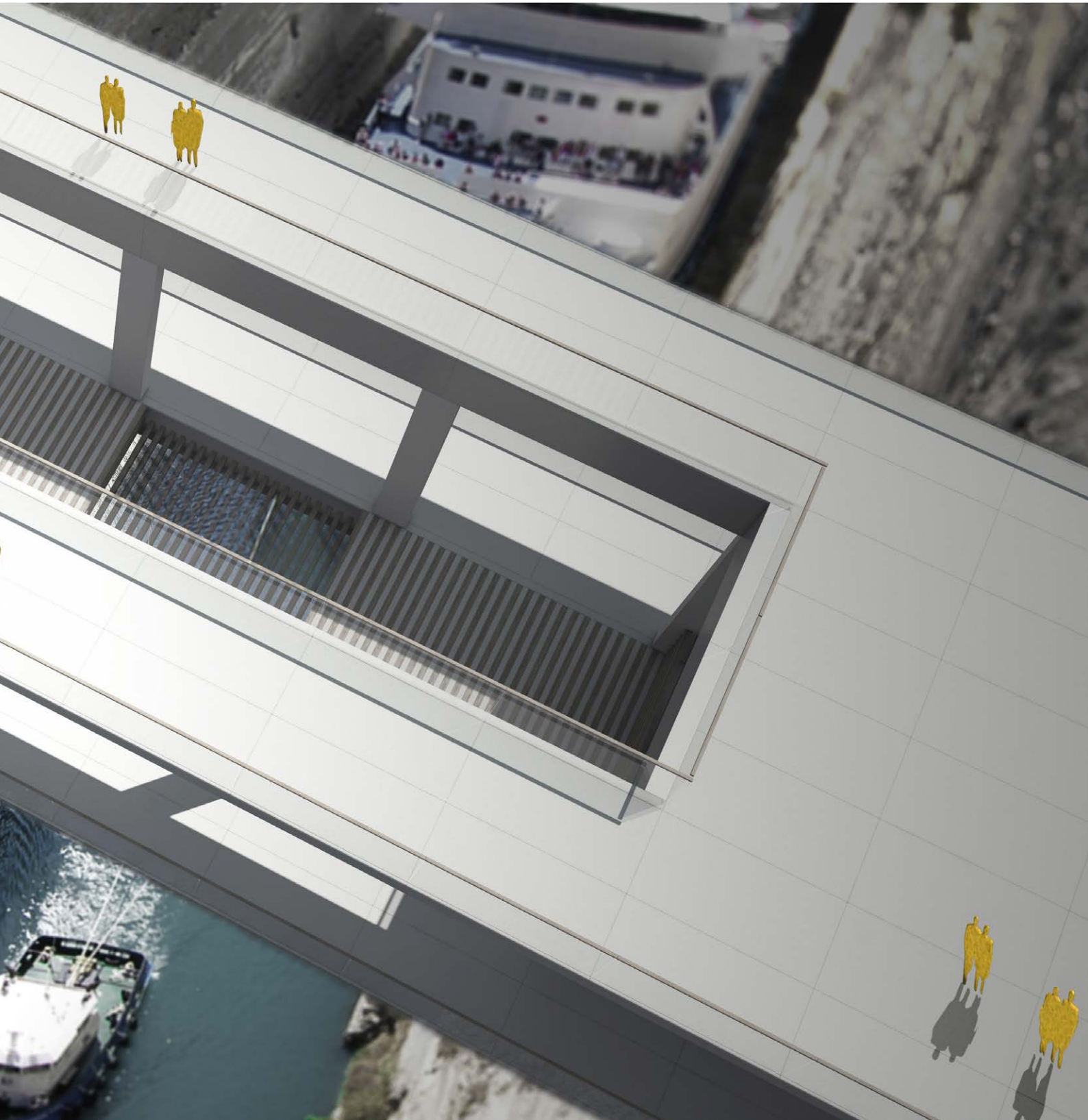


ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΓΕΝΙΚΗ ΤΟΜΗ Α-Α'

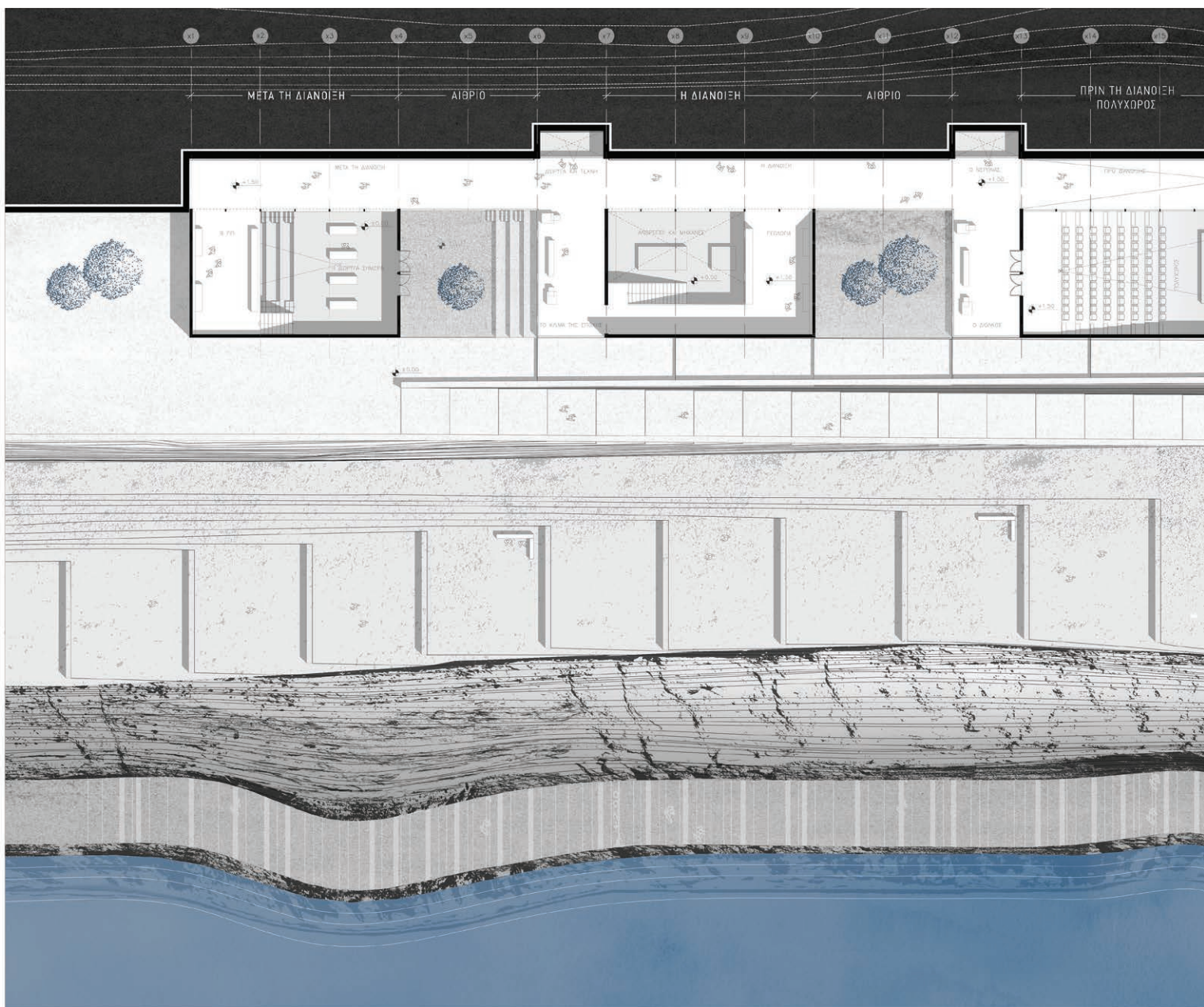




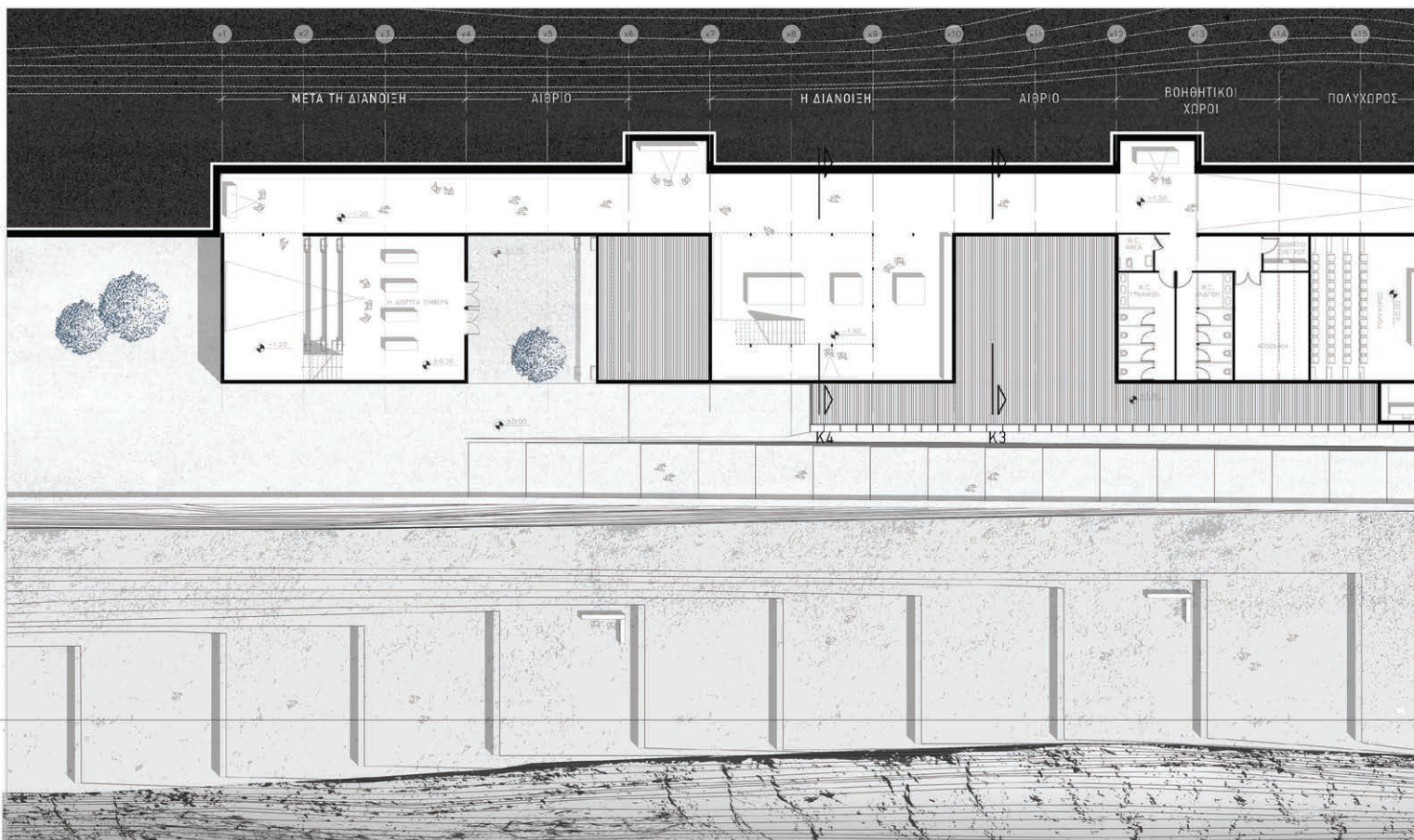
ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΠΥΡΓΟΥ



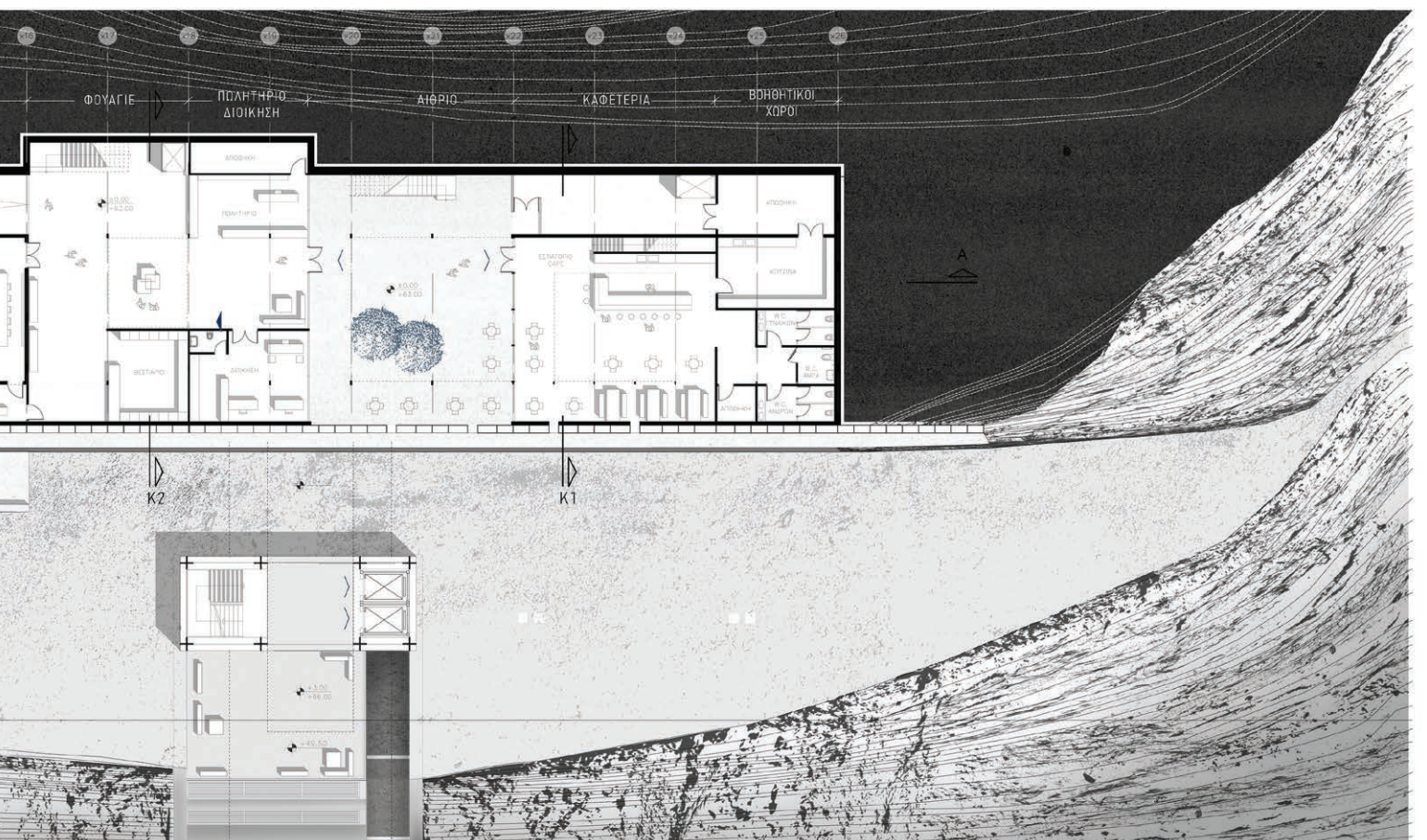
Ε. ΠΡΟΤΑΣΗ - ΣΥΡΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ Χ: ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ



ΚΑΤΟΨΗ ΚΤΗΡΙΟΥ Β' ΣΤΑΘΜΗΣ +66.00



ΚΑΤΟΨΗ ΚΤΗΡΙΟΥ Α' ΣΤΑΘΜΗΣ +63.00

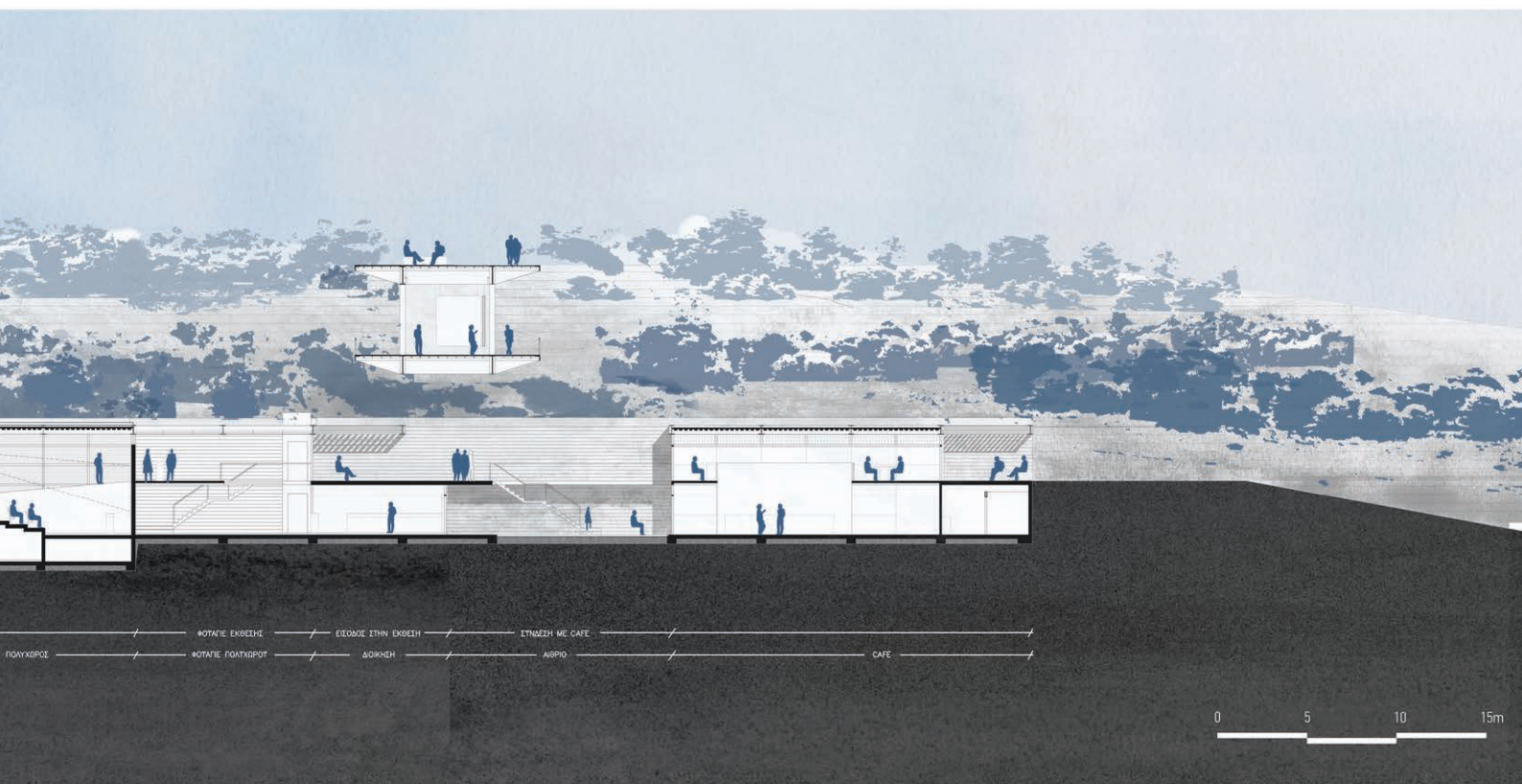




ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΤΟΜΗ ΚΤΗΡΙΟΥ



ΟΨΗ ΚΤΗΡΙΟΥ



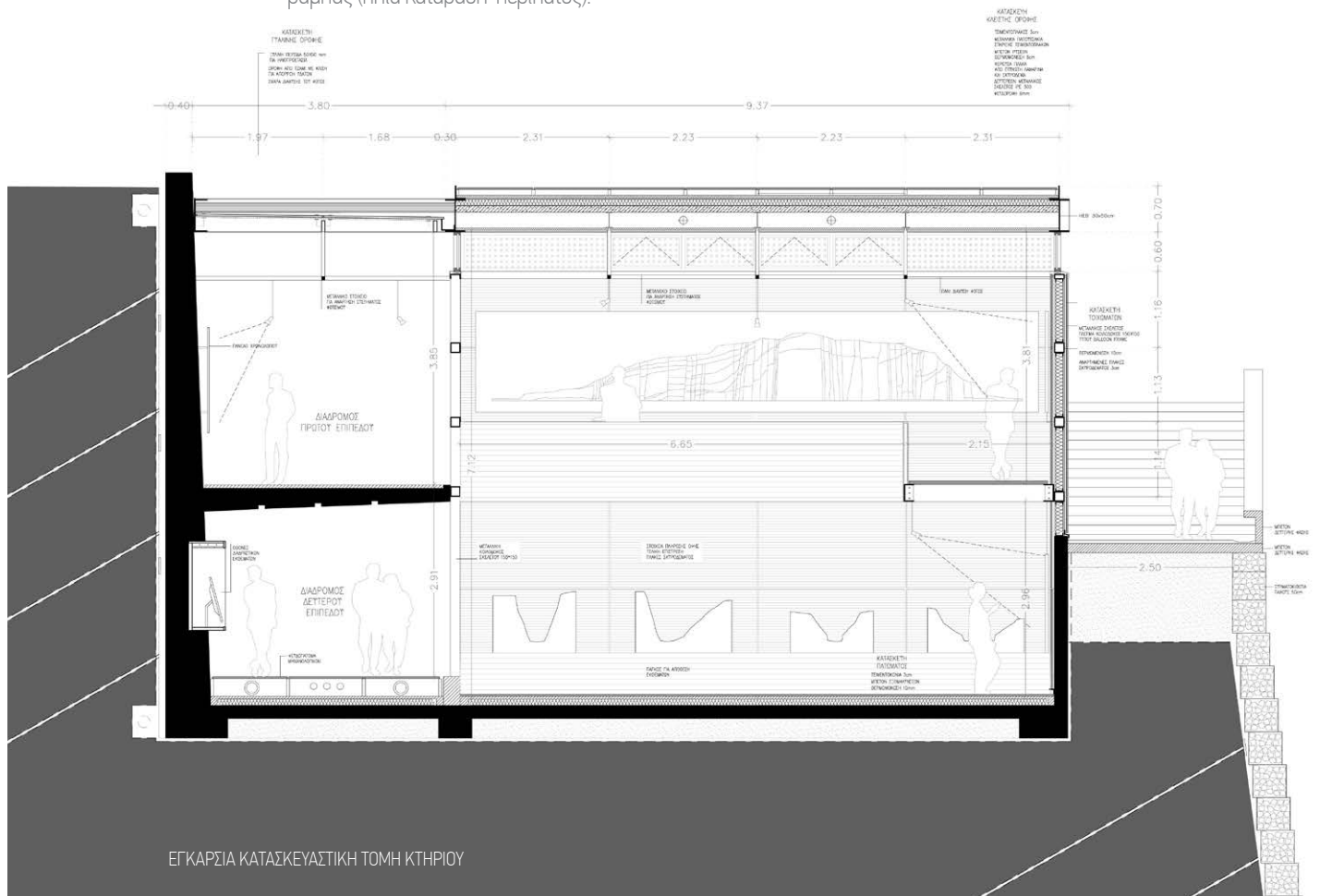
Το κτήριο, εσωτερικά και εξωτερικά, αποτελεί μέρος μιας συνεχούς και ήπιας κατάβασης προς το νερό. Δύο εξωτερικές ράμπες συμπληρώνουν την κίνηση της ήδη υπάρχουσας ράμπας, συνδέοντας τελικά το επίπεδο +66.00 με το επίπεδο +10.00. Αντίστοιχα, “ραχοκοκαλιά” του κτηρίου και της έκθεσης που φιλοξενεί, αποτελεί μία ράμπα πάνω σε έναν αναλημματικό τοίχο, που συνδέει τα επίπεδα +66.00 και +63.00.

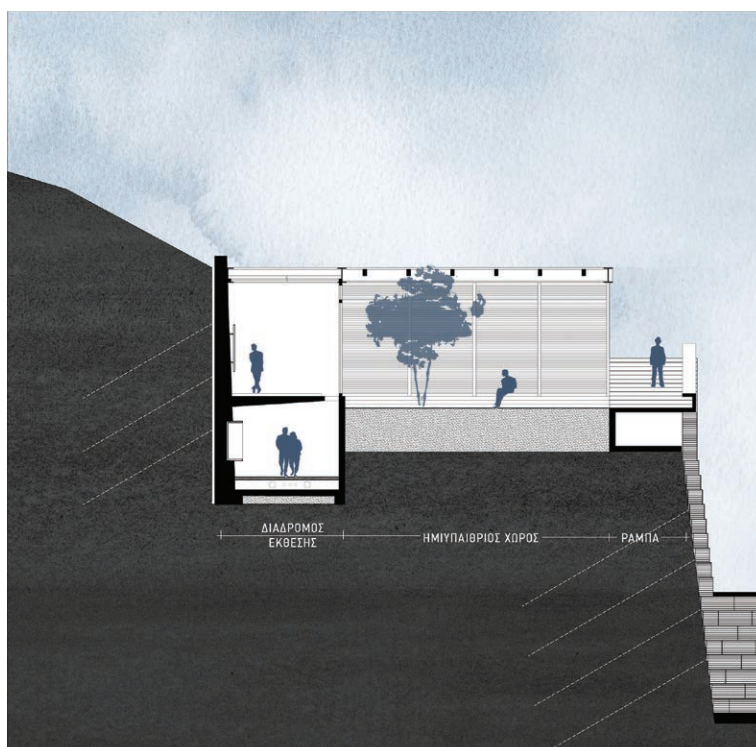
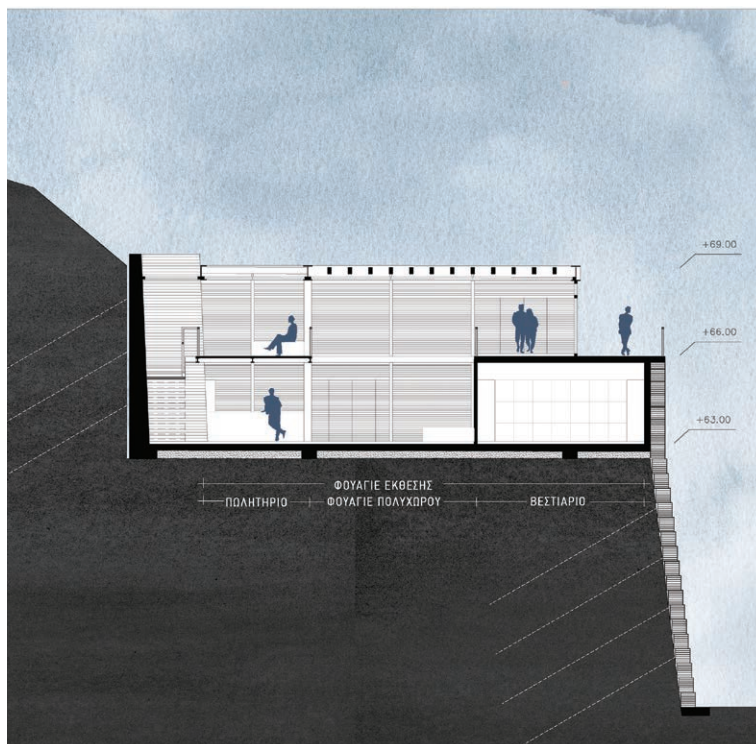
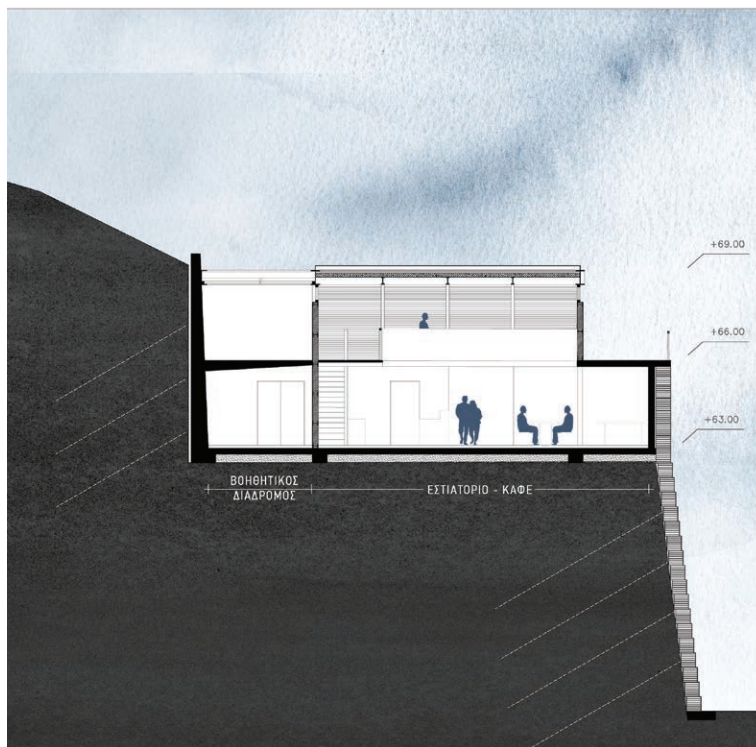
Αρχή σχεδιασμού αποτέλεσε η εναλλαγή κλειστών, ημιυπαίθριων και υπαίθριων χώρων με στόχο να διατηρηθεί η ισορροπία που έχει δημιουργηθεί ανάμεσα σε φυσικό και τεχνητό περιβάλλον. Κλειστά κουτιά που φιλοξενούν εκθεσιακούς χώρους αρθρώνονται με τη βασική ράμπα και εναλλάσσονται με αίθρια και μεταβατικούς χώρους. Η εναλλαγή αυτή αποτυπώνεται και στο ενιαίο στέγαστρο που ενοποιεί την κατασκευή: μη βατά δώματα εναλλάσσονται με ξύλινες περσίδες που σκιάζουν τη γυάλινη οροφή των μεταβατικών χώρων και με περισσότερο αραιές περσίδες που επιτρέπουν στα δέντρα των αιθριών να αναπτυχθούν.

Το κτήριο οργανώνεται σε δύο επίπεδα. Μέσω του πύργου και μίας πλατφόρμας, ο επισκέπτης φτάνει σε μία πλατεία στο ανώτερο επίπεδο (+66.00) όπου μπορεί να επιλέξει την πορεία του, αν θα επισκεφθεί ή όχι το μουσείο.

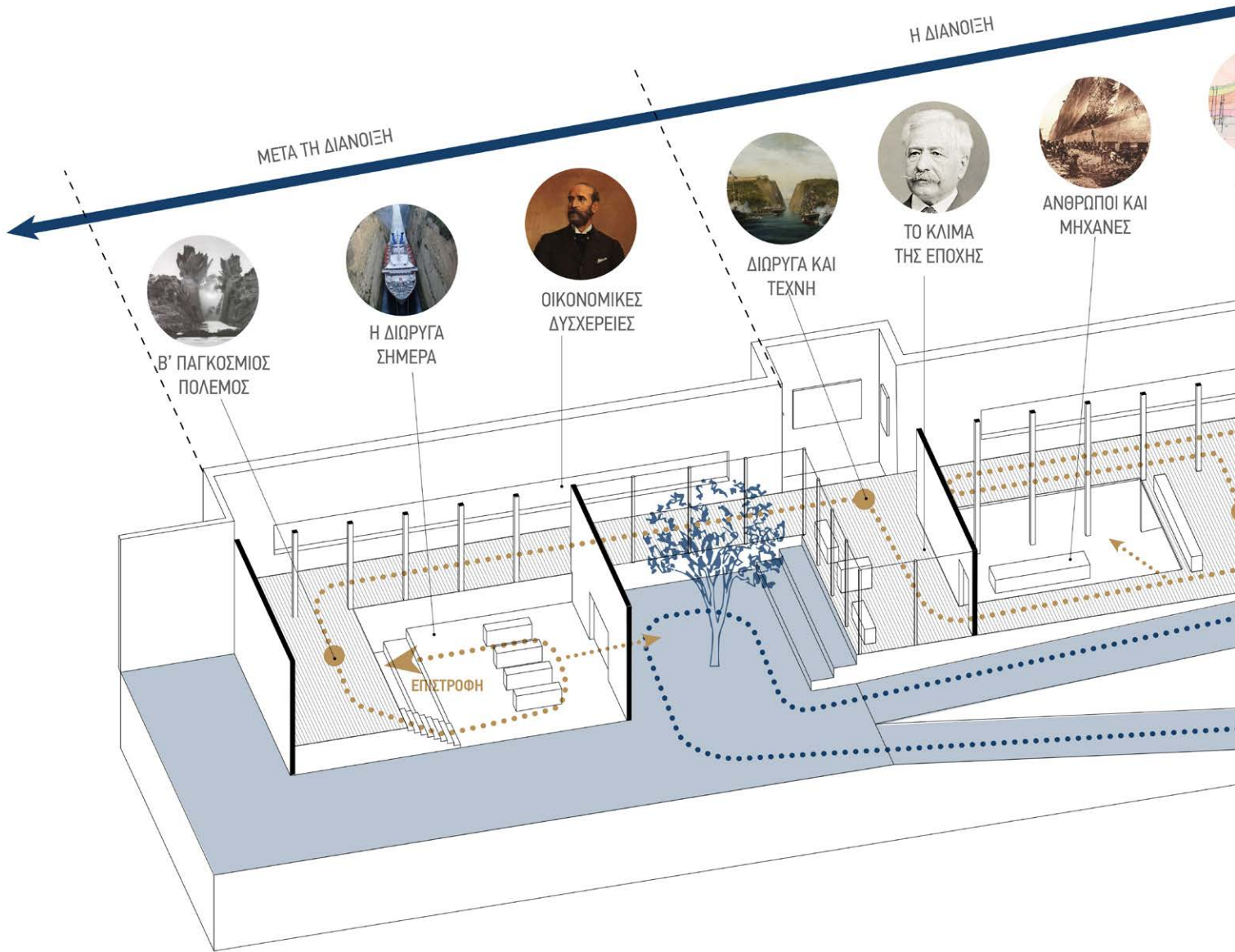
Στην πρώτη περίπτωση, ο επισκέπτης μπαίνει στο χώρο της υποδοχής και ξεκινάει μία ομαλή κατάβαση που σημειακά διακόπτεται καθώς επισκέπτεται τα κουτιά της έκθεσης (βλ.περιγραφή έκθεσης). Στο τελευταίο κουτί έχει τη δυνατότητα να γυρίσει στο σημείο απ’ όπου ξεκίνησε, ακολουθώντας την αντίθετη πορεία, ακριβώς κάτω από αυτή την οποία ακολούθησε πριν. Έτσι βρίσκεται στο φουαγιέ του αμφιθεάτρου που μέσω ενός δώροφου χώρου επικοινωνεί με την υποδοχή και μπορεί διασχίζοντας ένα αιθρίο να επισκεφθεί το καφέ του μουσείου και να ανέβει ξανά στην πλατεία.

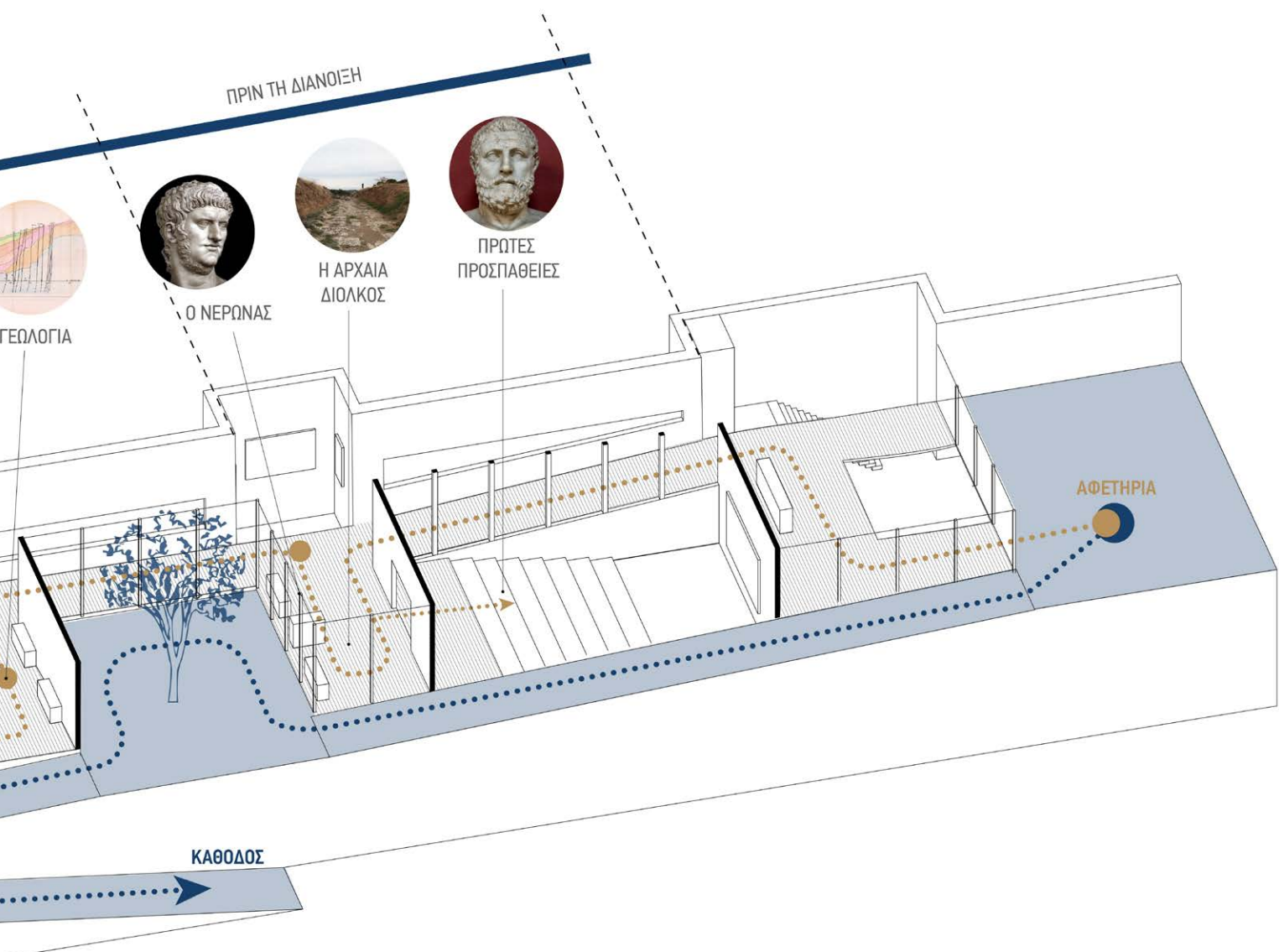
Στη δεύτερη περίπτωση, ο επισκέπτης μπορεί να παρακάμψει το μουσείο και μέσω μίας εξωτερικής ράμπας να επισκεφθεί τα φυτεμένα αιθριά του, που φιλοξενούν επίσης εκθέματα, και να έχει μια γρήγορη οπτική επαφή με το εσωτερικό. Έπειτα μέσω μιας δεύτερης ράμπας, μπορεί να φτάσει στο επίπεδο της εισόδου του πύργου και να συνεχίσει προς το νερό, είτε μέσω αυτού (γρήγορη κατάβαση-βύθιση) είτε μέσω της ήδη υπάρχουσας ράμπας (ήπια κατάβαση-περίπατος).





ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΤΟΜΕΣ ΚΤΗΡΙΟΥ

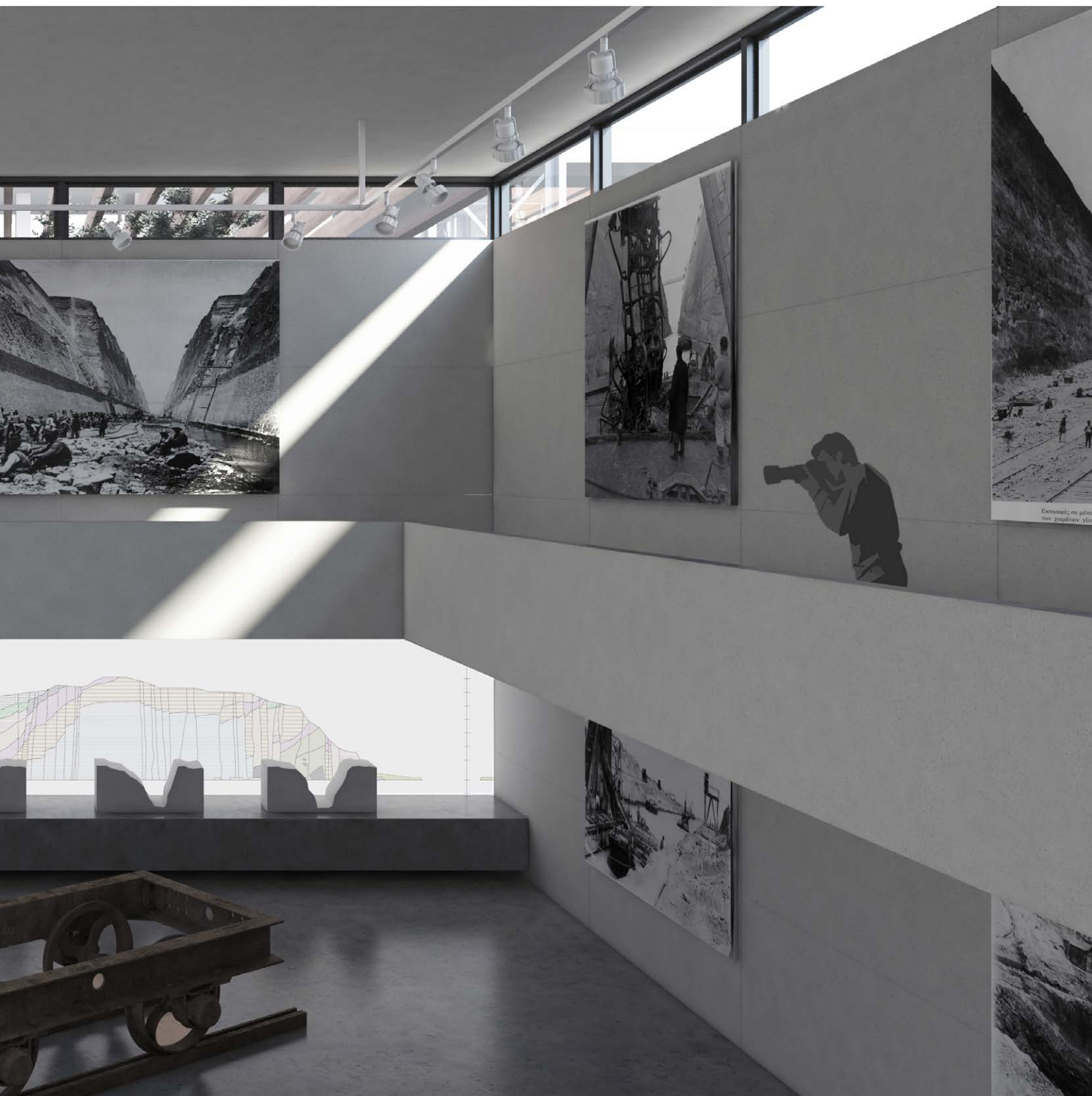




ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΙΝΗΣΗΣ



ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ





ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΑΙΘΡΙΟΥ - ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΣΗΣ



ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΚΑΦΕ ΚΑΙ ΕΠΕΙΤΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΙΣΟΔΟΥ



ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΑΙΘΡΙΟΥ - ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΡΑΜΠΑ

Ε. ΠΡΟΤΑΣΗ - ΣΥΡΡΑΦΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ Ζ: ΠΥΡΓΟΣ

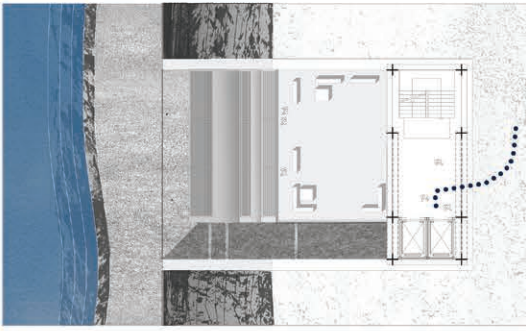




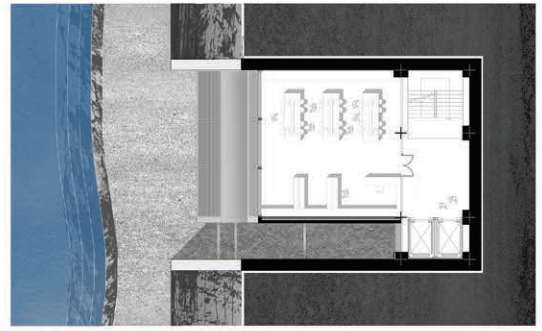
ΟΨΗ ΠΥΡΓΟΥ

0 5 10 15 (m)

- Πρόκειται ένα **ρήγμα** πάνω στο πρανές της Διώρυγας
- Ένα μέρος του πύργου αναδύεται και είναι διακριτό ενώ το άλλο αποκρύπτεται μέσα στο βράχο.
- Είναι ένας **πυλώνας** που στηρίζει τη γέφυρα και φτάνει έως αυτή και λίγο παραπάνω. Από το επίπεδο της γεφυρας αλλά και από το πλατύσκαλο του +54.00 μπορεί κανείς να μέσω ανελκυστήρων να ξεκινήσει τη βύθιση
- Τριμερής χωρισμός: κλιμακοστάσια- πέρασμα γέφυρας- ανελκυστήρες
- Πλάτος ανελκυστήρα συνιστά μια κατακόρυφη σχισμή έως κάτω, διατηρώντας οπτική επαφή με το έξω, όσο βυθίζεται κανείς.
- 4 όγκοι που αιωρούνται και ρέει ανάμεσά τους το κενό στην όψη διαβάζουμε την ξεκάθαρη σχέση κλειστού και και πλήρους
- Διακριτές κινήσεις: επισκέπτες κάνουν στάσεις στα ημιυπαίθρια δώματα των όγκων, η ανώτατη και η κατώτατη στάση διαθέτουν μεγαλύτερο ύψος για την υποδοχή κοινού, με υπαίθρια καθιστικά και και αμφιθέατρα που φιλεξενούν τη στάση. Μέσα στους όγκους κινούνται οι χρήστες του πύργου.
- Στο εσωτερικό των χώρων η χρήση που φιλοξενείται είναι η έρευνα και η μελέτη των γεωλογικών φαινομένων, γίνονται συζητήσεις και εκδηλώσεις σε σχέση με τη διώρυγα, συγκεντρώνονται επιστήμονες όπως τοπογράφοι ή γεωλόγοι που δουλεύουν και βρίσκονται κυριολεκτικά μέσα στη γη
- Κάτοψη: καθαρή διάταξη με 2 ζώνες: πίσω μέρος-κατακόρυφες κινήσεις και μπροστά χώρος-ωφέλιμες επιφάνειες, ελεύθερη πλευρά από το τοίχειο - πιθανός αερισμός
- Στους ενδιάμεσους χώρους: βοηθητικές λειτουργίες όπως υπαίθρια WC, μηχανολογικές εγκαταστάσεις, χώροι ανάπαυσης και στάσης, σημείο συνάντησης για τους εργαζόμενους/ερευνητές και τους τυχαίους επισκέπτες



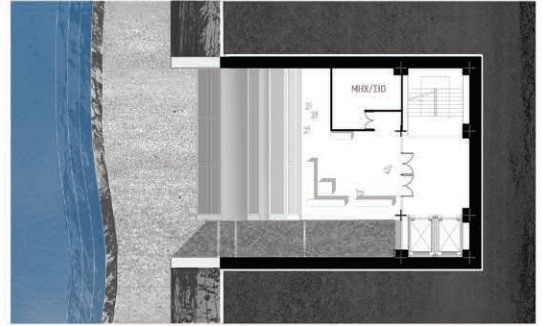
ΑΝΩΤΑΤΗ ΣΤΑΘΜΗ +54.00



ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΟ ΧΩΡΟΣ +32.30



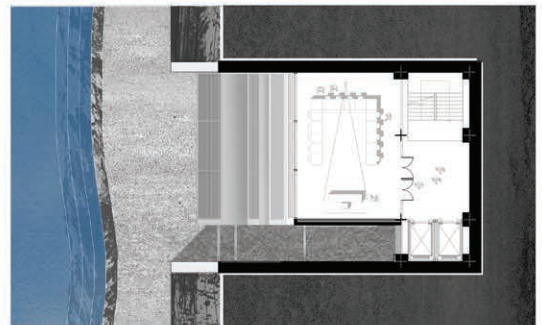
ΗΜΙΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΚΤΟΝΩΣΗΣ +49.50



ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ +28.70



ΥΠΟΔΟΧΗ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ +46.00



ΑΙΘΟΥΣΑ ΔΙΑΛΕΞΕΩΝ +23.30



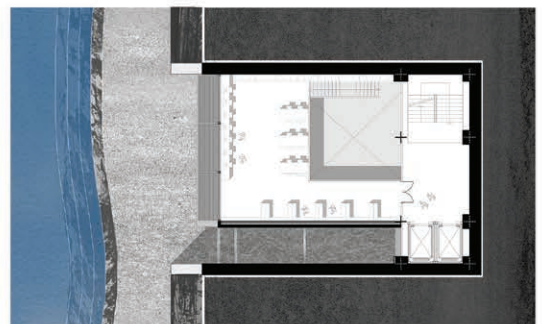
ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ +42.60



ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ +19.60



ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ +37.70



ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ +15.90

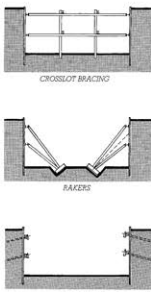


FIGURE 2.21 Three methods of bracing shoring down in cross section. The connection between the waler and the brace, raker, or tieback needs careful structural design. The broken line between rakers indicates the mode of excavation. The center of the hole is excavated first with sloping sides, as indicated by the broken line. The best blocks and uppermost tier of rakers are installed. As the sloping sides are excavated deeper, more tiers of rakers are installed. Notice how the tiebacks leave the excavation totally free of obstructions.



Both rakers and cross-bracing, especially the latter, are a hindrance to the excavation process. A chain-shank bucket on a crane must be used to remove the earth between the braces, which is much less efficient and more costly than removing soil with a sheet piling or backhoe in an open excavation.

Where subsol conditions permit, tiebacks can be used instead of braces to support the sheeting while maintaining an open excavation. At each level of walers, holes are drilled at intervals through the sheeting and the surrounding soil into rock or a stratum of stable soil. Steel cables or tendons are then inserted into the holes, grouted to anchor them to the rock or soil, and stretched tight with hydraulic jacks (post-tensioned) before they are fastened to the walers (Figures 2.22–2.24).

Excavations in fractured rock can often avoid sheeting altogether, either by injecting grout into the joints of the rock to stabilize it or by drilling into the rock and inserting soil anchors that fasten the blocks together (Figure 2.25).

In some cases, vertical walls of particulate soils can be stabilized by soil nailing. A soil nail is similar to a rock anchor: It is a length of steel reinforcing bar that is inserted into a nearly horizontal hole drilled deep into the soil. Grout is injected into the hole to bind the soil nail to the surrounding soil. Large numbers of closely spaced nails are used to knit a large block of soil together so that it behaves more like weak rock than particulate soil.

Bracing and tiebacks in excavations are usually temporary. Their function is taken over permanently by the floor structure of the basement.

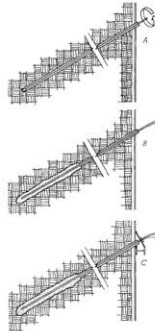


FIGURE 2.22 Three steps in the installation of a tieback to a soil anchor. (a) A rotary drill bores a hole through the sheeting and into stable soil or rock. A steel pipe casing keeps the hole from caving in where it passes through noncohesive soils. (b) Steel prestressing tendons are inserted into the hole and grouted under pressure to anchor them to the soil. (c) After the grout has hardened, the tendons are tensioned with a hydraulic jack and anchored to a waler.

Η ΕΚΣΚΑΦΗ

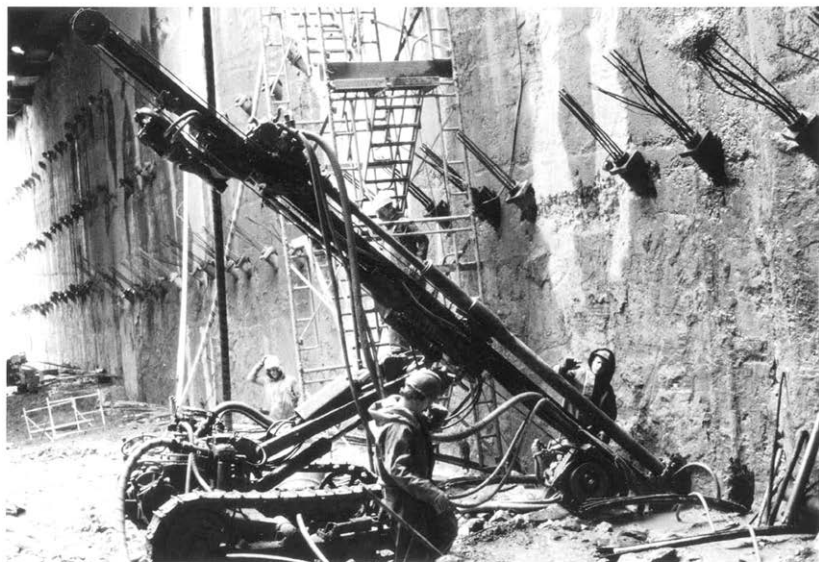
- Μελετήθηκε η κατασκευή αυτού του κτηρίου - πύργου αναζητήσαμε υλικό για το πώς υλοποιείται μια εκσκαφή

- Το σκάψιμο ξεκινά από την ανώτατη στάθμη και συνεχίζει σταδιακά προς τα κάτω με την εξής διαδικασία

- Αφαιρείται το χώμα, στη συνέχεια τοποθετούνται αγκύρια υπό κλίση που πακτώνονται με τη ρίψη σκυροδέματος. Τοποθετούνται καλούπια για την δημιουργία αντιστηρικτικών φέροντων τοίχων (περίπτωση ενός Π που λειτουργεί ακόμα καλύτερα)

Για την αποτροπή κατάρρευσης προς το εσωτερικό, τα τοιχεία δένονται με βαριά μεταλλικά δοκάρια, εμφανή στη λύση μας πάνω στα οποία αγκυρώνουν τα 4 κουτιά που φιλοξενούν κλειστούς χώρους.

- φαίνονται στην τομή δοκάρια, τοιχείο, ζώνη κλιμακοστασίου,



Διατηρώντας ένα τοίχο με αγκύρια. Τα "κεφάλια" εκατοντάδων αγκυριών που προεξέχουν από τον τοίχο.

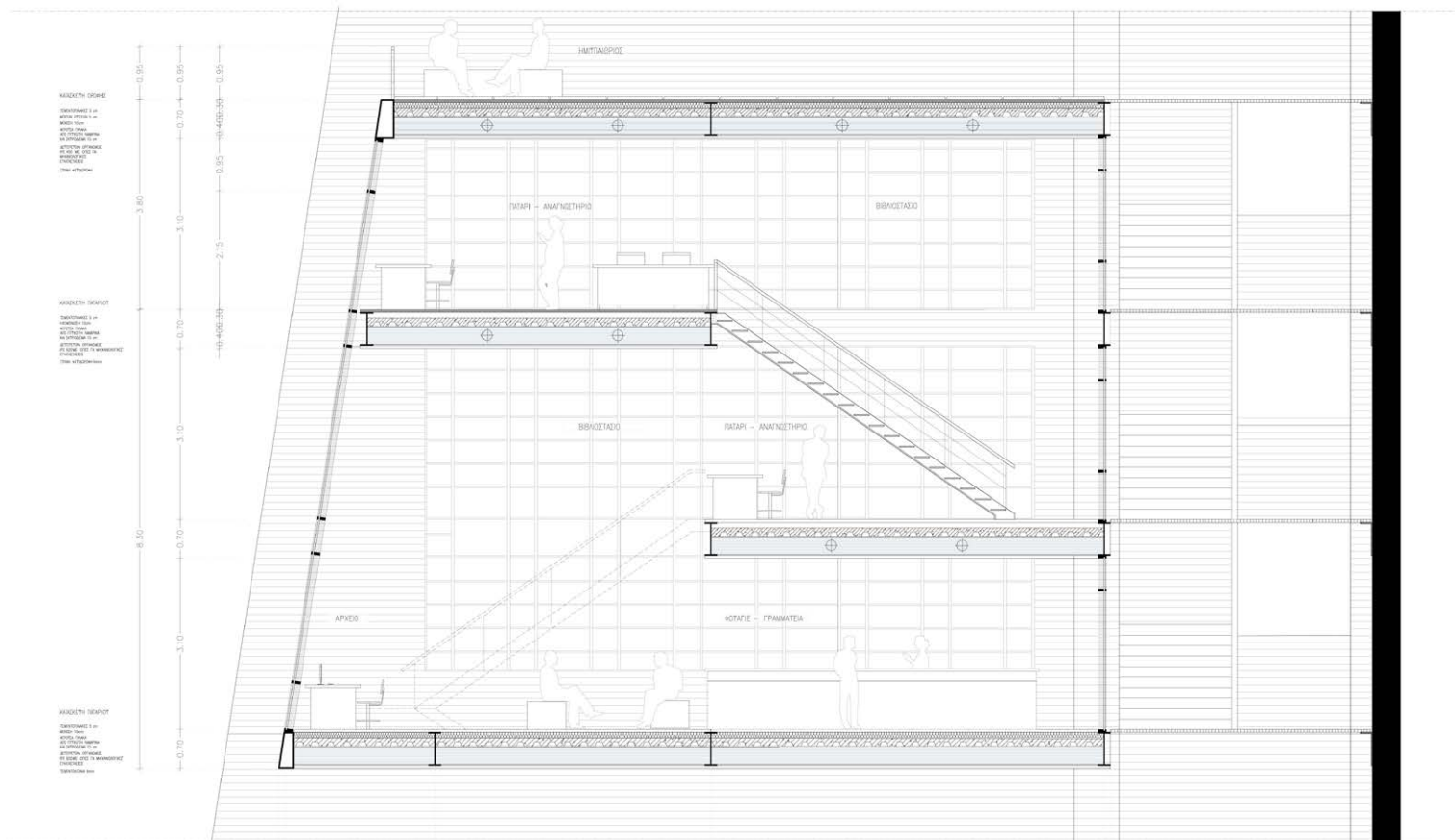
πηγή: Fundamentals of Building Construction, Material & Methods, Edward Allen and Joseph Iano, Fifth Edition

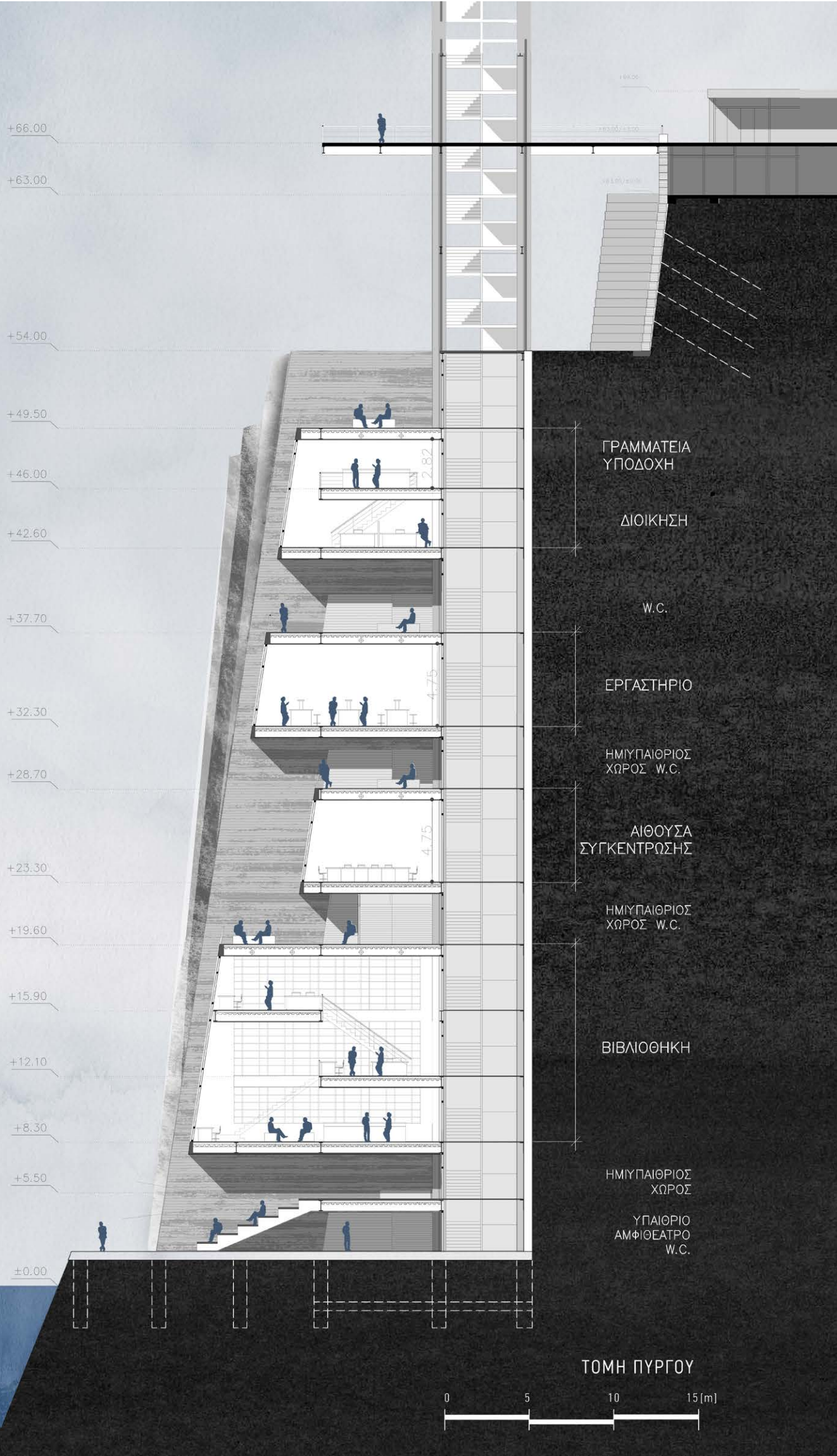
ΤΟΜΗ ΚΛΙΜΑΚΑΣ 1:50

-χώρος βιβλιοθήκης - ζοροφος χώρος με πατάρια και τρύπες σε κάθε στάθμη που επικοινωνούν ανταλλαγή βλεμμάτων εποπτική αντίληψη

- σύμμικτη πλάκα πτυχωτής λαμαρίνας - σκυροδέματος, που καλύπτεται από ξύλινη ψευδοροφή - απαραίτητος χώρος για τις μηχανολογικές και κλιματιστικές εγκαταστάσεις

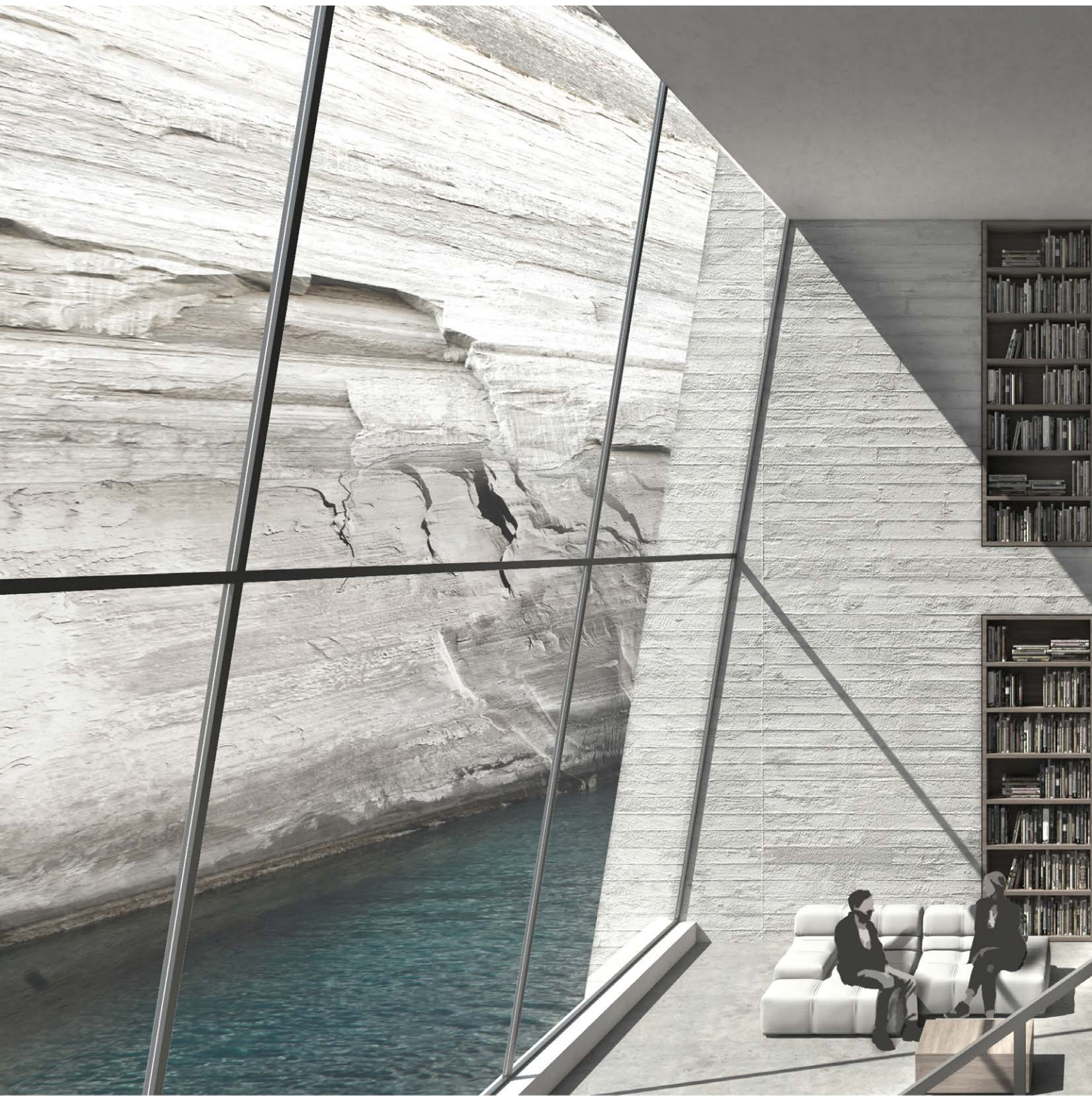
ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΤΟΜΗ ΠΥΡΓΟΥ





ΤΟΜΗ ΠΥΡΓΟΥ



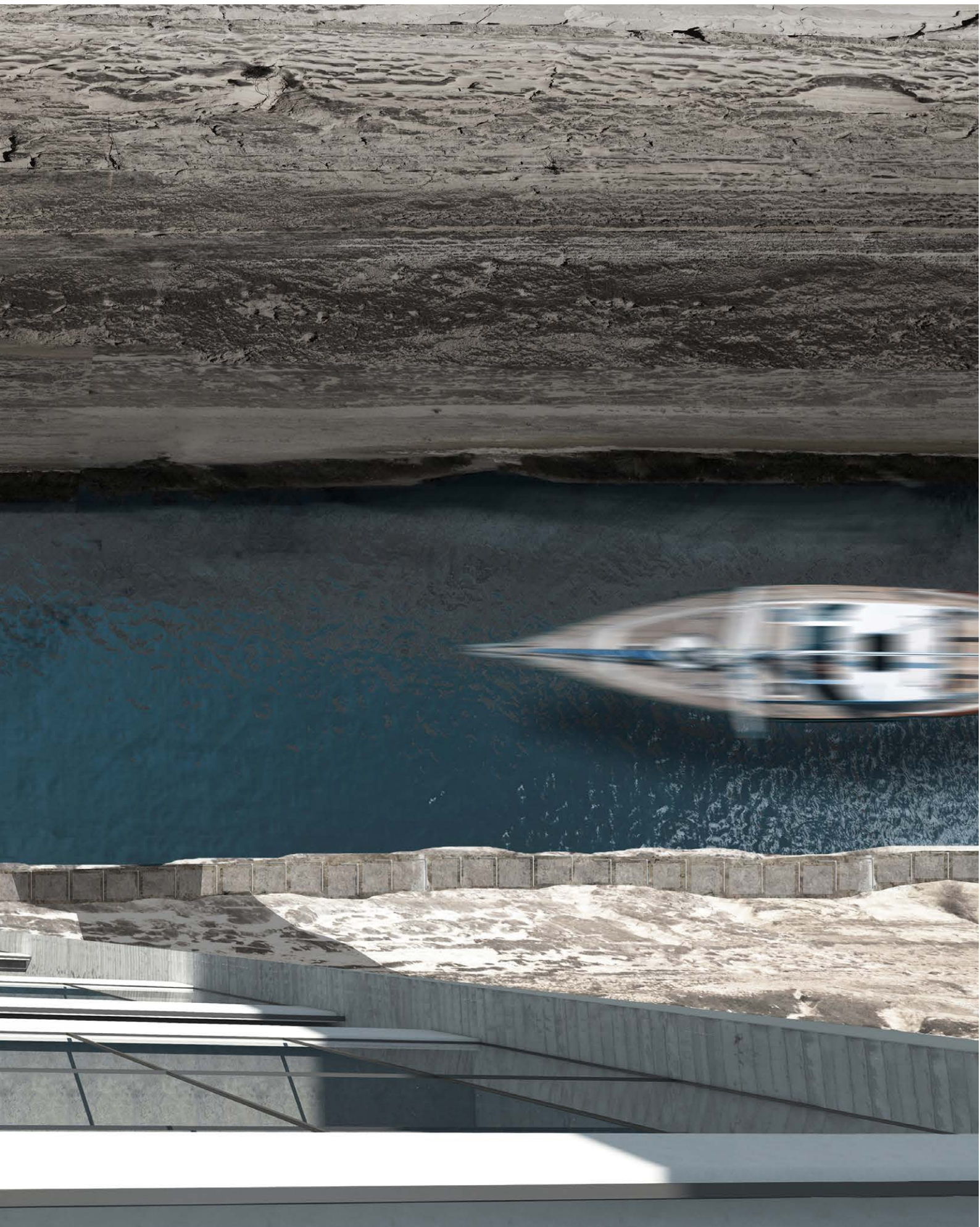


ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΠΥΡΓΟΥ, ΧΩΡΟΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ





ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΑΠΟΨΗ ΠΥΡΓΟΥ - ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΝΕΡΟ





ΗΜΙΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟ ΔΩΜΑ

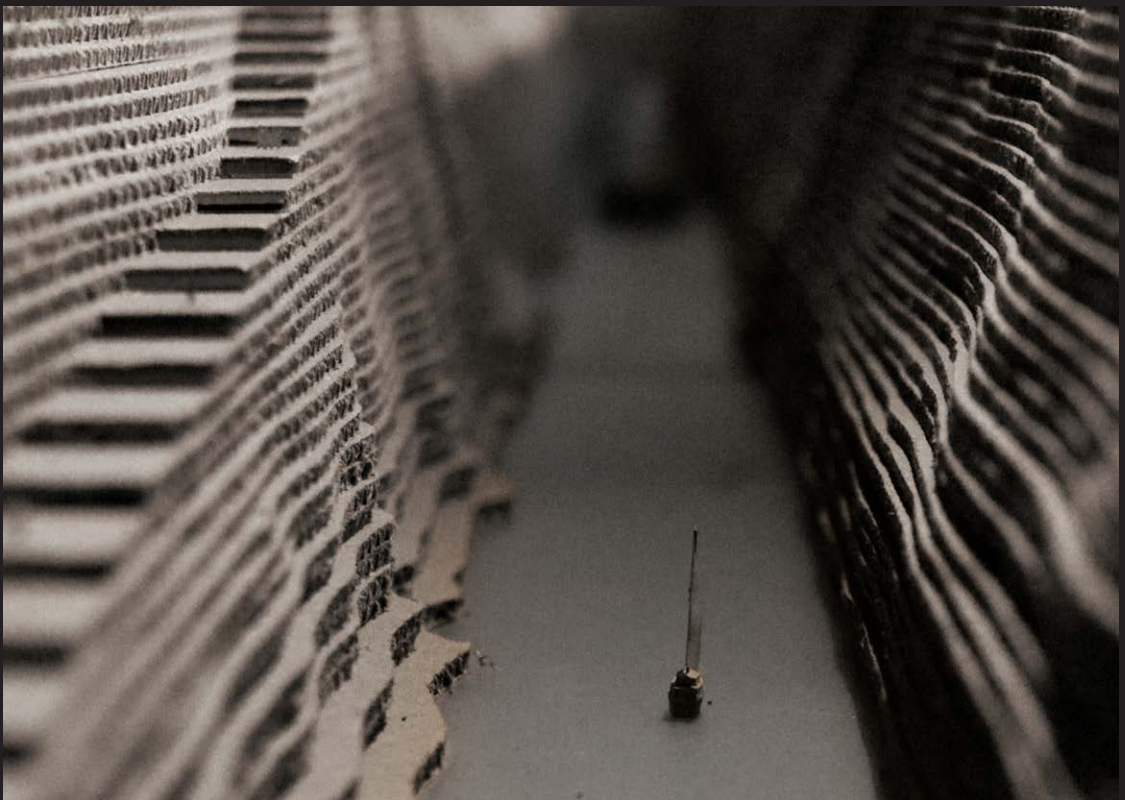


Ε. ΠΡΟΤΑΣΗ - ΠΡΟΠΛΑΣΜΑΤΑ

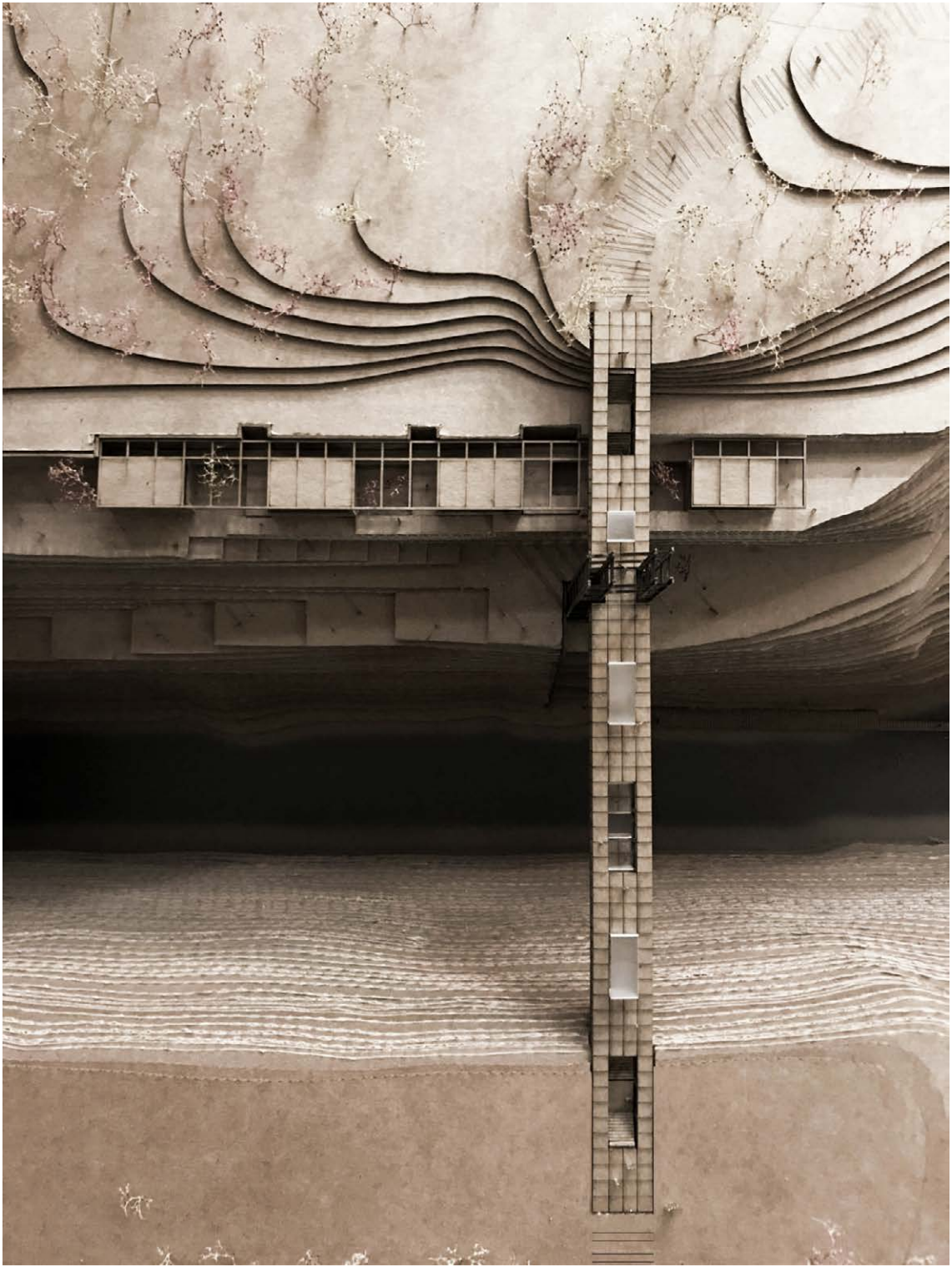


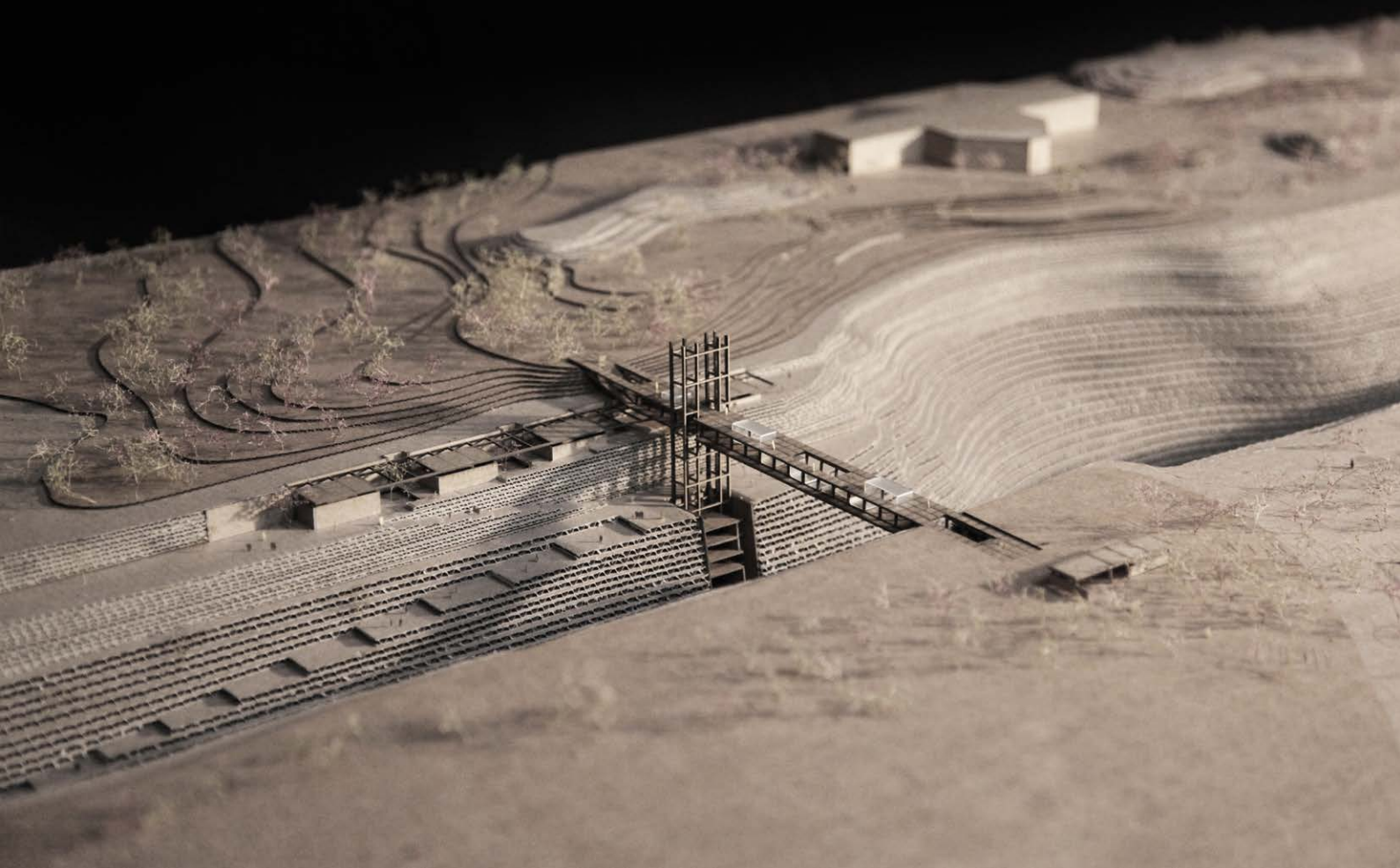
ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΚΛΙΜΑΚΑΣ 1:500



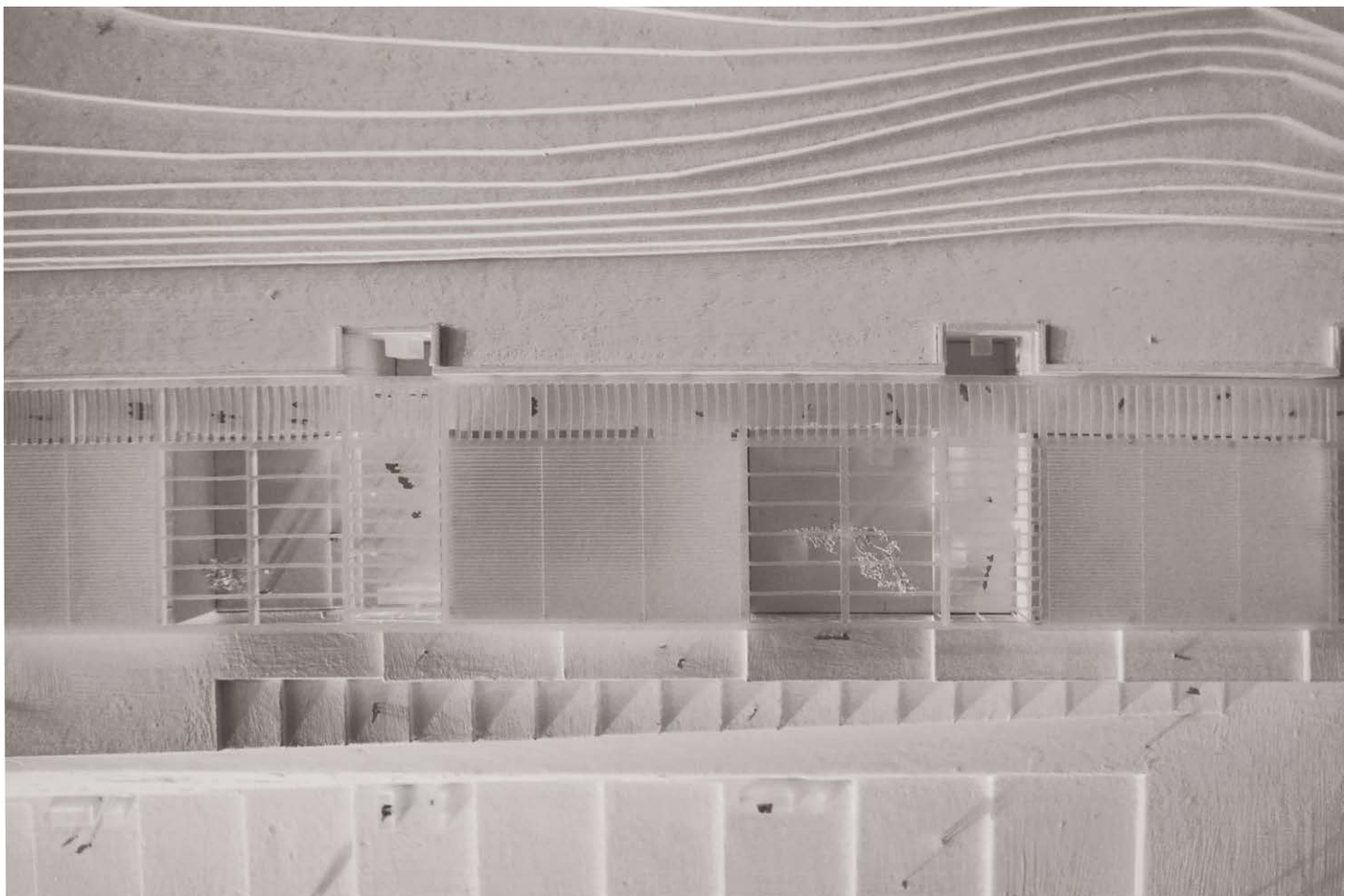
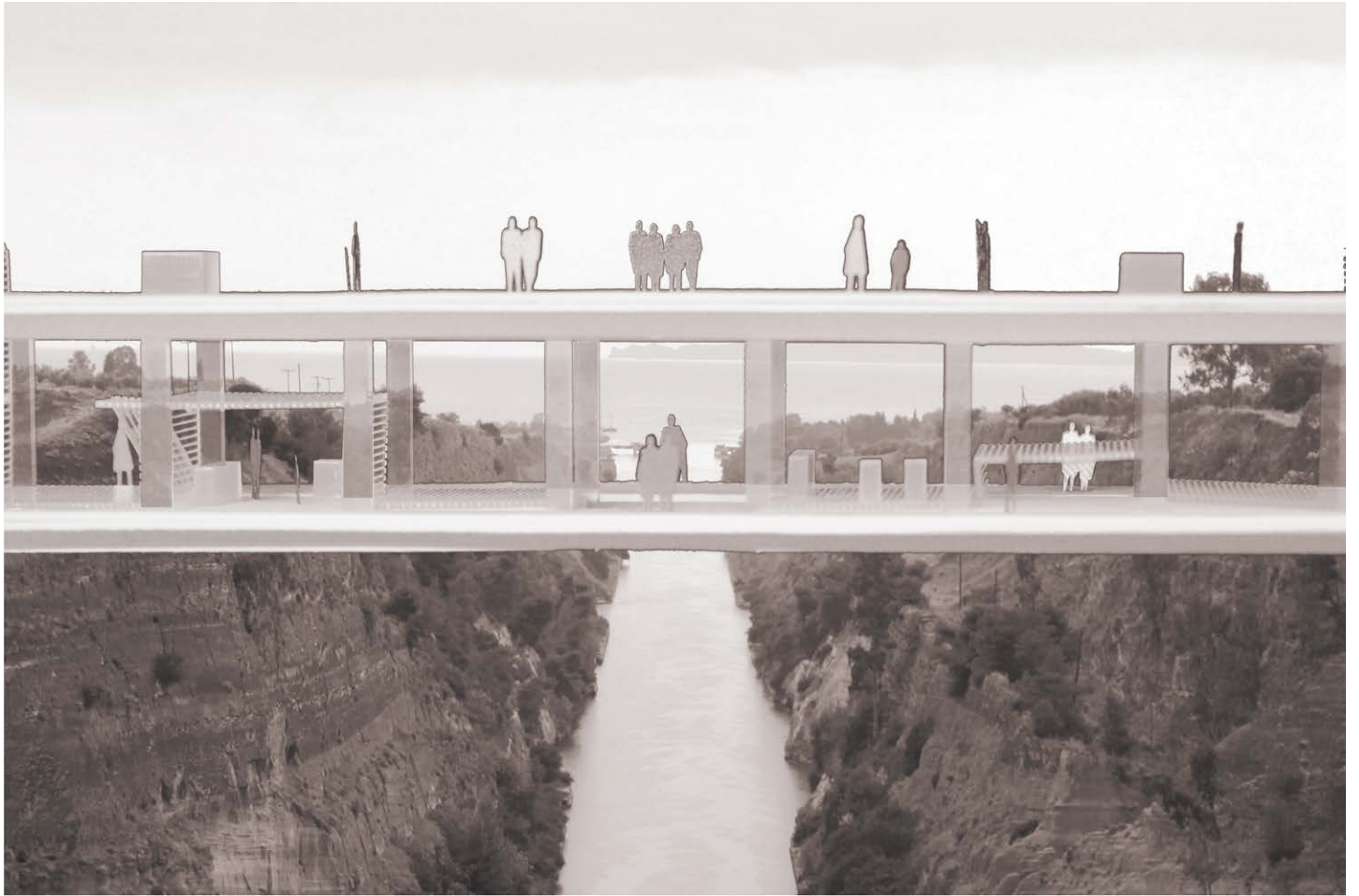




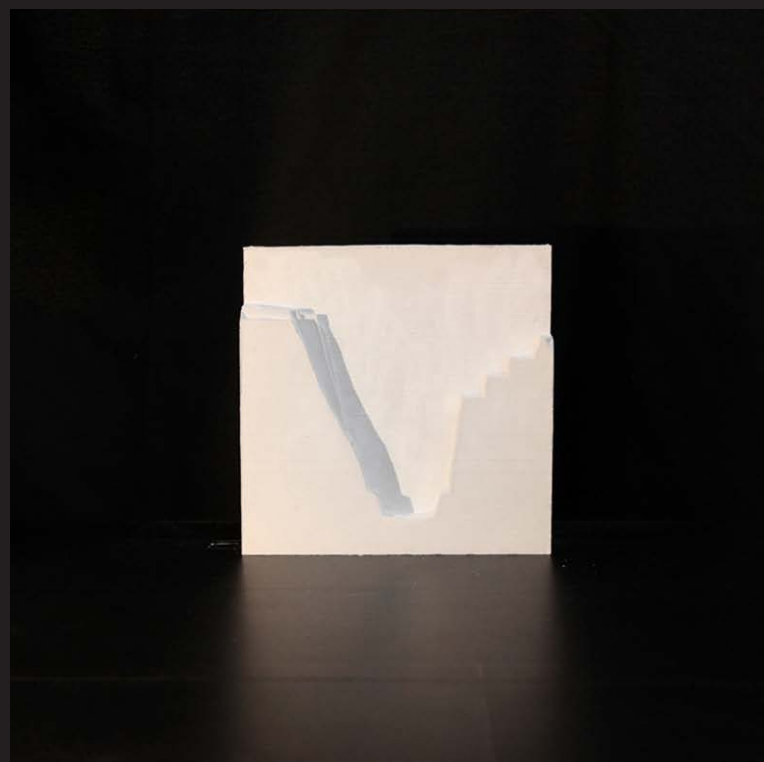
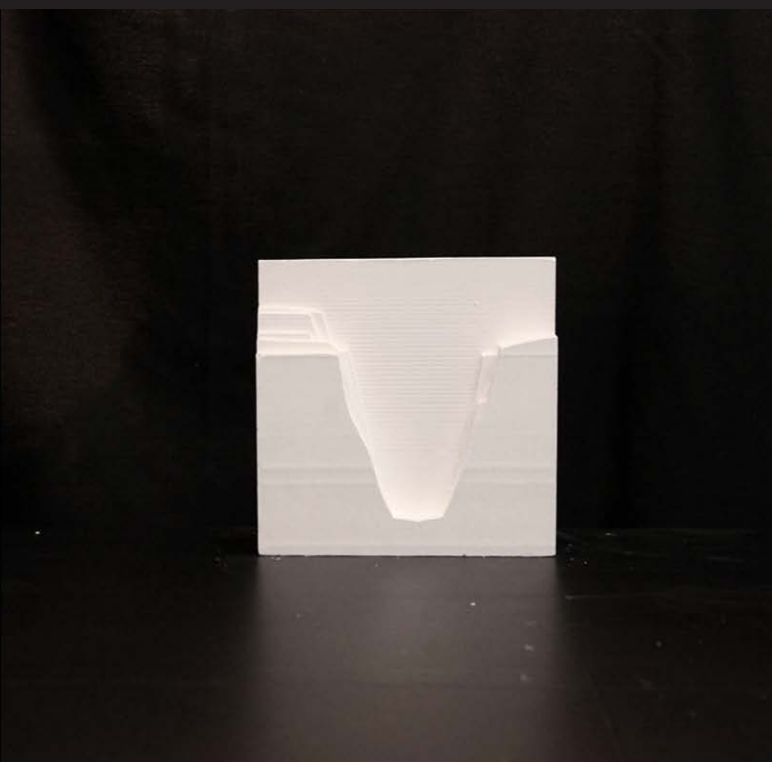
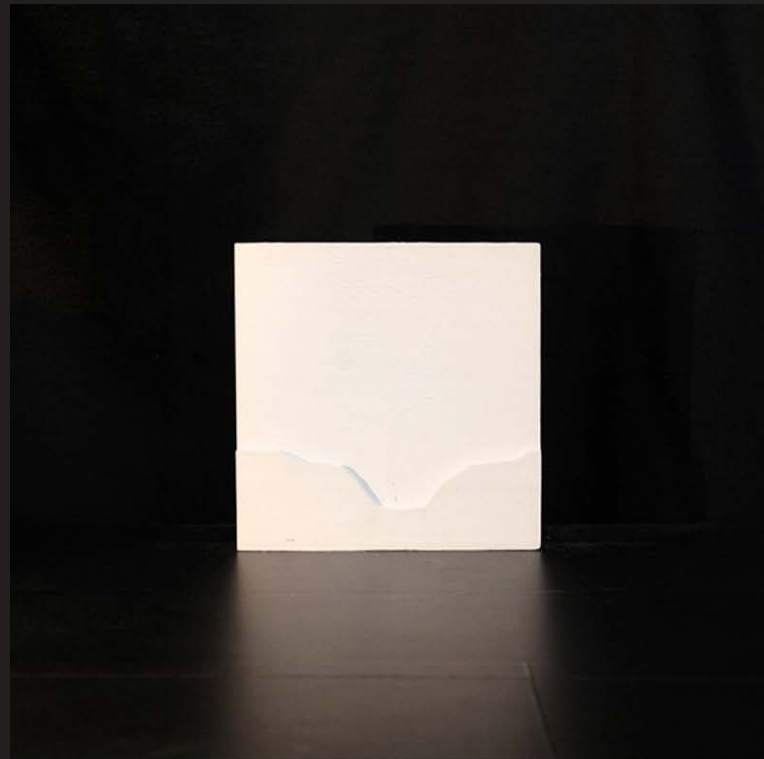
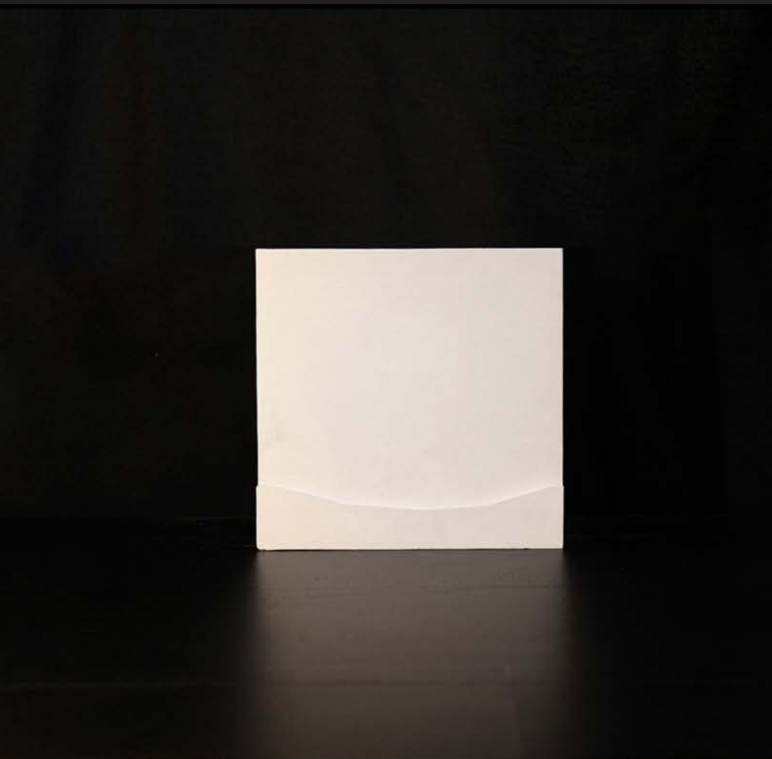




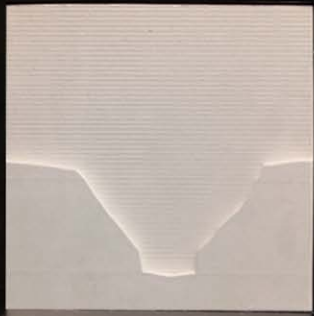
ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΚΛΙΜΑΚΑΣ 1:200

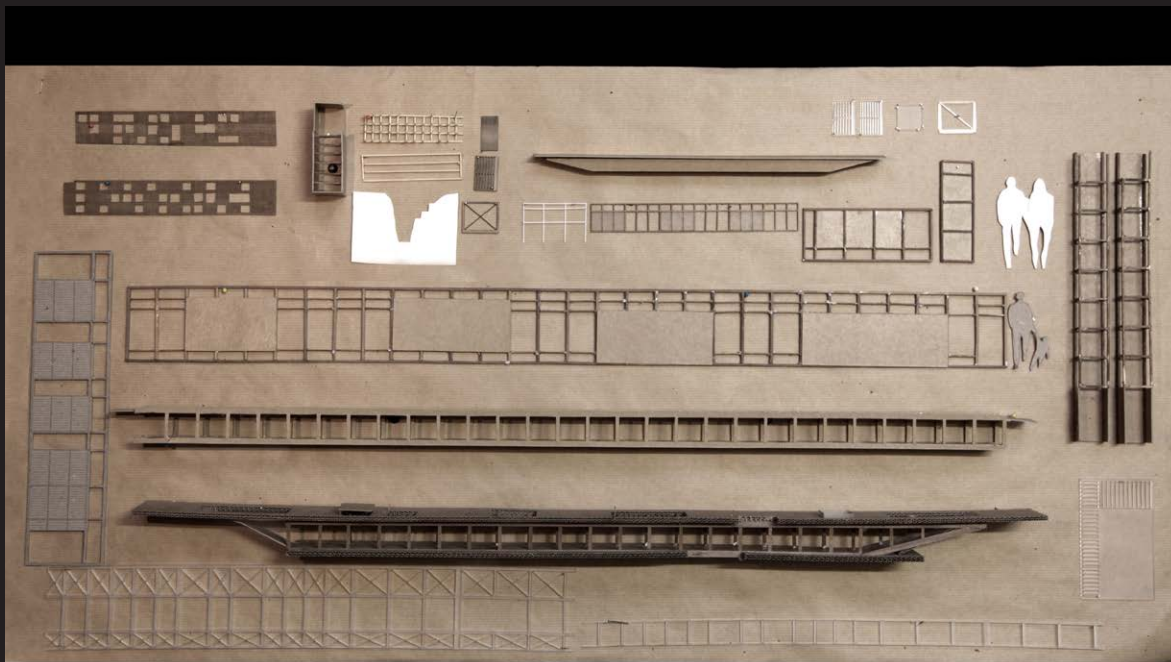






ΠΡΟΠΛΑΣΜΑΤΑ ΓΥΨΟΥ. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ

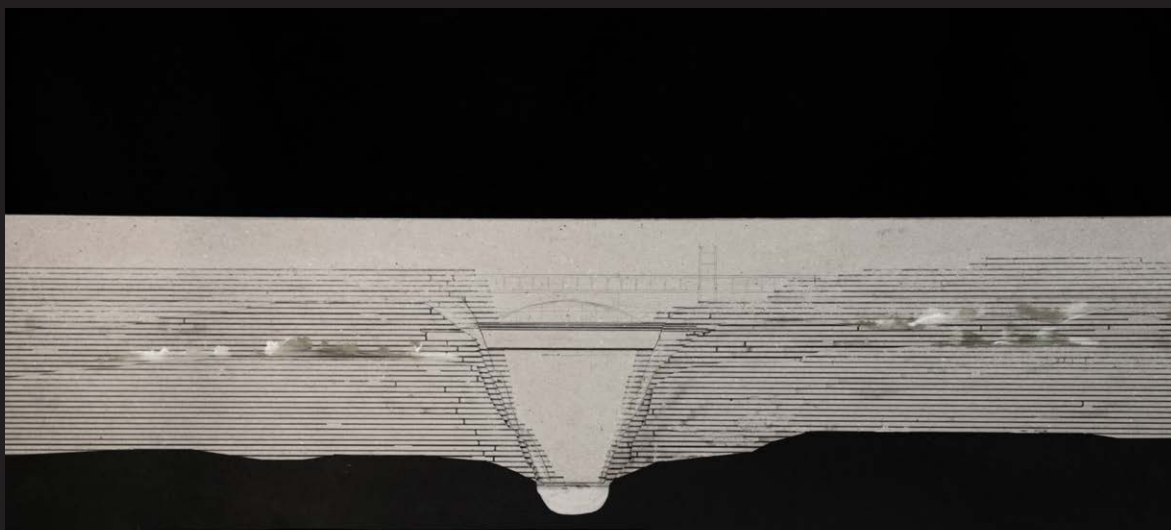




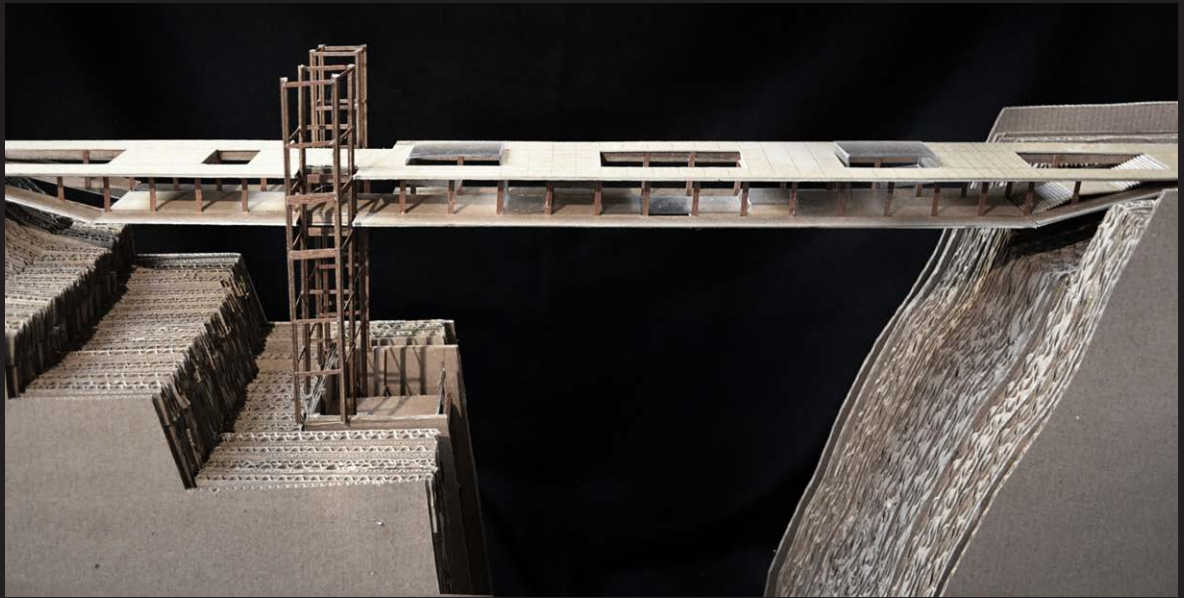
Πινακίδα με προπλάσματα εργασίας. Δοκιμές στο φέροντα οργανισμό και στον κάρβαο, πειραματισμοί σε όψεις και στέγαστρα, άνθρωποι για την κατανόηση της κλίμακας σε σκίτσα



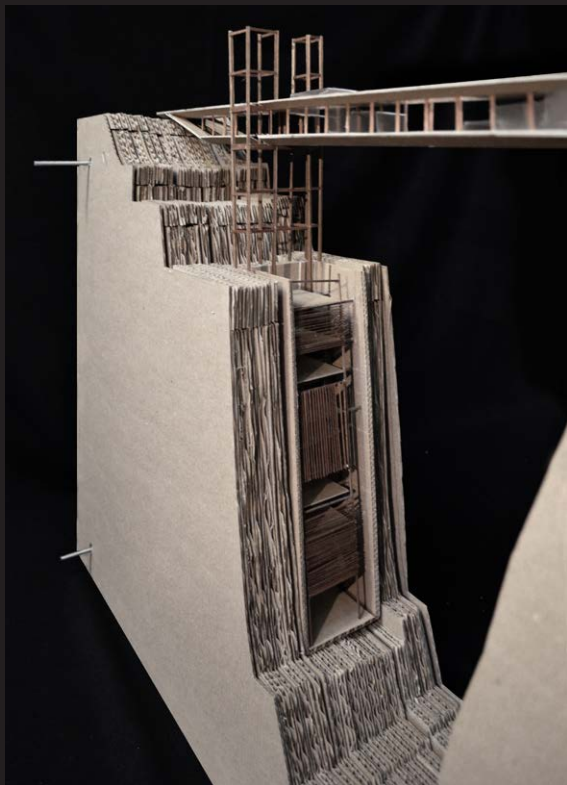
Πινακίδα πειραματισμών προπλάσματα εργασίας



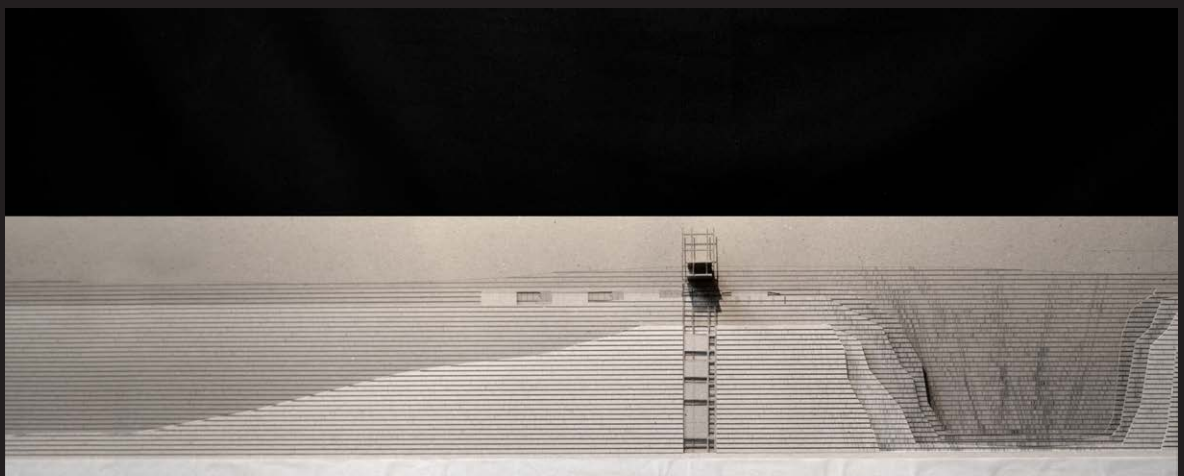
Εγκάρσια ομοιομορφία Διώρυγας [1:500] Απεικόνιση των υπάρχοντων γεφυρών και της σχέσης τους με τη γέφυρα και τον πύργο της πρότασης. Γεφύρωση του ψηλότερου σημείου και αποκατάσταση της θέσης και προς τους δύο κόλπους



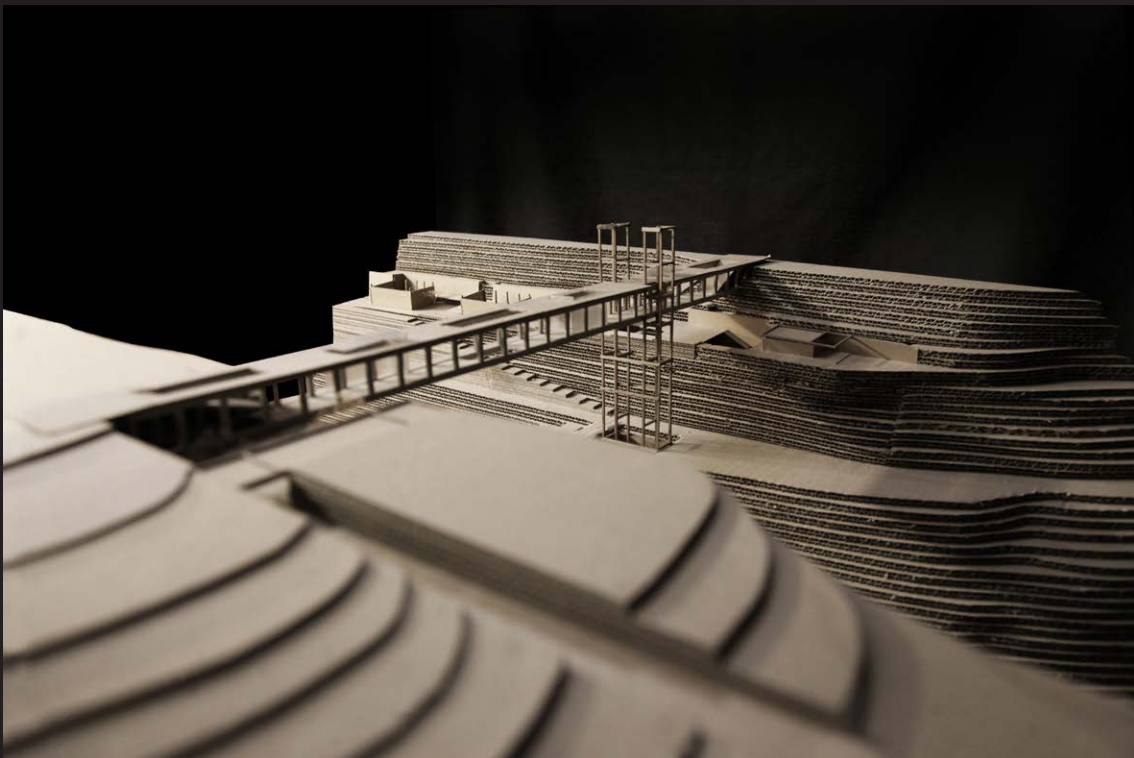
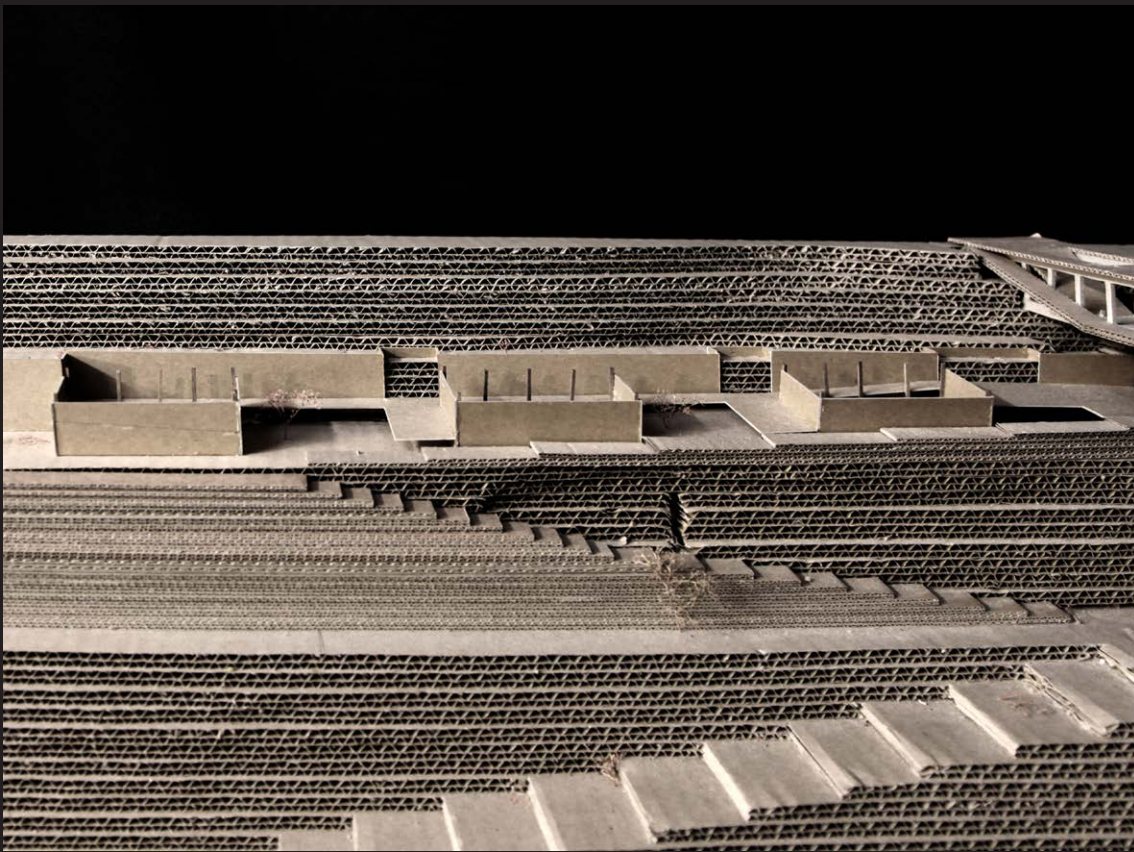
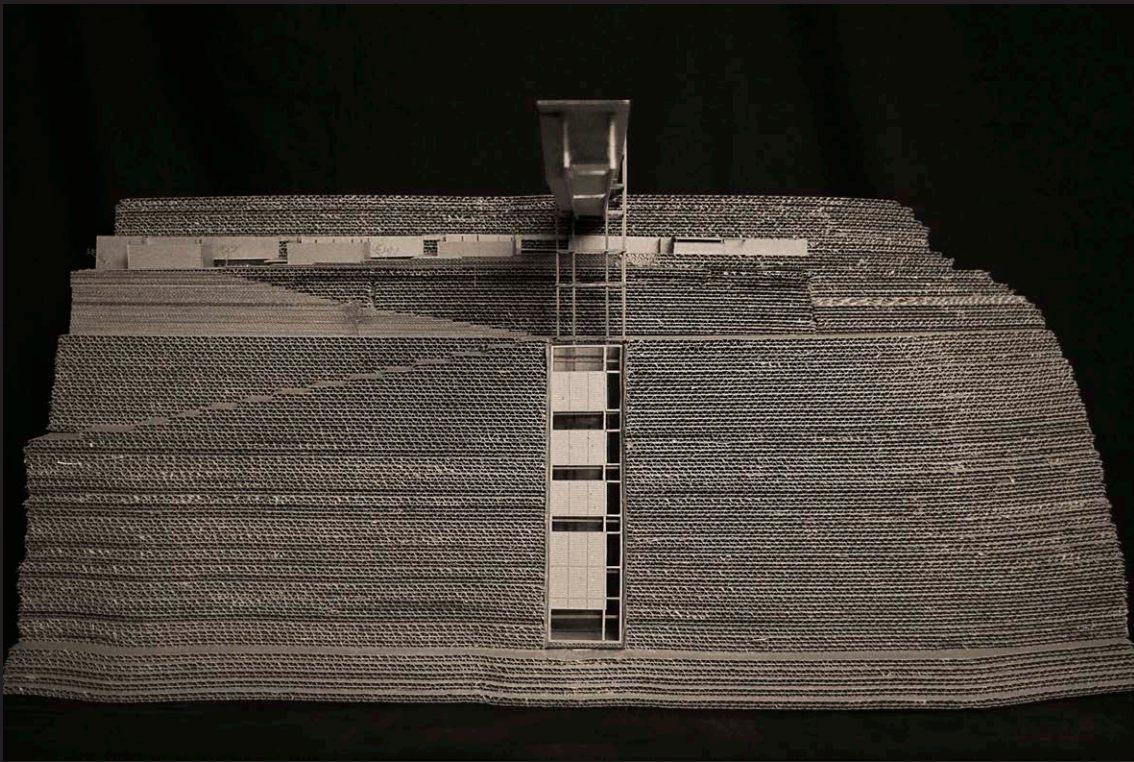
Πρόπλασμα εργασίας [κλίμ. 1:200]
Σχέση γέφυρας - πύργου



Πρόπλασμα εργασίας [κλίμ. 1:200]
Διερεύνηση κατακόρυφου άξονα



Διαμήκης οψοτομή Διώρυγας [1:500]
Απεικόνιση της πρότασης και της
σχέσης του με τα πρανή, τη σύνδεση
με την υπάρχουσα επικλινή ράμπα
και με τη φυσική κοιλότητα.



Πρόπλασμα Εργασίας [1:200]
Εικ. 1: Η πρόταση στο σύνολο της
Εικ. 2: Συνέχεια της κίνησης επί των
ραμπών, μια ήπια κατεβασιά
Εικ. 3: Διερεύνηση του τρόπου
εισόδου στη γέφυρα



Πρόγραμμα Εργασίας [1:200]

Εικ. 4: Διερεύνηση όψης πύργου

Εικ. 5: Διερεύνηση σχέσης πύργου-
γέφυρας, προσπάθεια ισόμετρου
κανάβου

ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Μέσα, λοιπόν, από την αναζήτησή μας για το πώς ένα τεχνικό έργο φέρει σημάδια υποβάθμισης, τόσο ως προς τη λειτουργία του όσο και στην ευρύτερη περιοχή, καταλήγουμε πως μια γεωπολιτιστική συρραφή θα μπορούσε να ενεργοποιήσει ξάνα τον τόπο αυτόν ως παλίμψηστο πολλαπλών στοιχείων και ενοτήτων.

Αφ' ενός θα άρει τις ασυνέχειες και αφετέρου μέσω της συρραφής των τριών διαστάσεων, θα αποκωδικοποιήσει την τέταρτη διάσταση του τόπου, τον χρόνο. Ο χρόνος, ο οποίος έχει αθροίσει όλα τα ακούσια και εκούσια ενεργήματα του ανθρώπου αλλά και εκείνα της φύσης, αποτελεί το υλικό περιεχόμενο της παρέμβασης.

Θεωρούμε πως γενικότερα οι χώροι βρίσκονται σε έναν διαρκή κύκλο ζωής και θανάτου, μνήμης και λήθης, καθώς νέες εγγραφές αέναα έρχονται να αντικαταστήσουν τις παλαιότερες. Η κατοίκηση, με την έννοια της οικειοποίησης ενός χώρου, εναποθέτει αλλά και σβήνει χωρικές εγγραφές νοηματικές και υλικές. Η ερμηνεία και η ανάγνωση του χώρου δια της πρακτικής αυτής θα αποθέτει διαρκώς νέα ενεργήματα. Αναγνωρίζοντας πως αυτή η κυκλική κίνηση είναι αναπόφευκτη, επιδιώξαμε να ξεκινήσουμε έναν νέο κύκλο ανάγνωσης, επανεκτίμησης και ενεργοποίησης του συγκλονιστικού αυτού ανθρώπινου έργου, ο οποίος θα συνυπάρξει ή θα διαδεχτεί εν καιρώ τον επόμενο.



ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΟ ΕΝΤΑΣΗΣ



