



Στα περάσματα του Μετσόβου:

Ενώνοντας τις κουκίδες της Ιστορίας με εργαλεία της Γεωγραφικής Ανάλυσης

Βασίλειος – Κλέαρχος Δεληγιάννης

Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Επιβλέποντες:

Φώτης Γιώργος Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Καλιαμπάκος Δημήτρης Καθηγητής Ε.Μ.Π.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Στα περάσματα του Μετσόβου:

Ενώνοντας τις κουκίδες της Ιστορίας με εργαλεία της Γεωγραφικής Ανάλυσης

Μεταπτυχιακή Διατριβή

Βασίλειος – Κλέαρχος Δεληγιάννης
Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή:

Δ. Καλιαμπάκος, Καθ. Ε.Μ.Π. (Επιβλέπων)

Ν. Μαμάσης, Αν. Καθ. Ε.Μ.Π.

Μ. Πηγάκη, Ε.Δι.Π. Ε.Μ.Π.

Νοέμβριος 2021

Περίληψη

Στην εργασία αυτή μελετώνται τα μονοπάτια που συνέδεαν μέχρι πρότινος την Ήπειρο με τη Θεσσαλία και τη Μακεδονία. Πρόκειται για διαδρομές που οι άνθρωποι ακολουθούσαν και βελτίωναν από τις απαρχές της εμφάνισής τους στον χώρο αυτό, βασιζόμενοι στους τρόπους της φύσης, η οποία επιτρέπει λιγοστές διαβάσεις καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και άλλες τις αποκλείει, ανάλογα με τις κλιματικές και γεωμορφολογικές ιδιαιτερότητες του κάθε τόπου. Τα μονοπάτια αυτά αποτελούσαν το οδικό δίκτυο των ανθρώπων αυτού του τόπου από την απαρχή των εγκαταστάσεών τους και μέχρι πριν 70 περίπου χρόνια, όταν λόγω του ερχομού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και των δρόμων που διανοίχθηκαν πέρασαν σταδιακά στη λήθη.

Οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την τεκμηρίωση των κειμένων και των χαρτών αυτής της εργασίας είναι χαρτογραφικές εκδόσεις μεταξύ 19^{ου} και 20^{ου} αι., περιηγητικά κείμενα που αφορούν σε διαβάσεις από την περιοχή μελέτης κυρίως στο 19^ο αι., αρχαιολογικές έρευνες στην περιοχή μελέτης, σύγχρονη βιβλιογραφία πάνω στα θέματα της λαογραφίας, των μονοπατιών και της ιστορίας της περιοχής μελέτης, συζητήσεις με κατοίκους του Μετσόβου και του Αηγιού οι οποίες ηχογραφήθηκαν και απομαγνητοφωνήθηκαν με την συναίνεση των συμμετεχόντων και έρευνες πεδίου στις περιοχές όπου υπήρχαν ενδείξεις για το πέρασμα των διαδρομών που καταγράφονται.

Στην 1^η ενότητα της εργασίας καταγράφονται τα ίχνη της ανθρώπινης παρουσίας, μαζί με κάποια στοιχεία για τη φύση που τα περιέβαλλε. Στην 2^η ενότητα της εργασίας καταγράφονται και αποτυπώνονται χαρτογραφικά οι εμπορικές διαδρομές που ένωναν την Ήπειρο με τη Θεσσαλία και τη Μακεδονία. Στην 3^η ενότητα καταγράφονται και αποτυπώνονται οι κτηνοτροφικές διαδρομές που έφερναν τους Μετσοβίτες κτηνοτρόφους από τα χειμερινά βοσκοτόπια στις ορεινές πατρίδες την άνοιξη και πίσω στα χειμαδιά το φθινόπωρο. Οι διαδρομές που μελετώνται αφορούν την πρόσβαση των Μετσοβιτών και Αηλιωτών στα χειμαδιά της βόρειας περιοχής του Νομού Τρικάλων και στα χειμαδιά του Νομού Θεσπρωτίας.

Ακολούθως παρατίθεται μία σύνοψη της εργασίας και ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τα αντικείμενα που μελετήθηκαν. Στο παράρτημα παρατίθενται κάποιοι πίνακες με αναλυτικά στοιχεία από τις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν και τις διαδρομές που περιγράφηκαν.

Abstract

This project focuses on the trails that connected the region of Epirus with the region of Thessaly and that of Macedonia until recent times. These routes were followed and optimized little by little since the beginning of human presence in these places. The trails that eventually became the main walking routes were the outcome of the constant conversation between humans and nature, that leaves few passages available throughout the climate cycle of the year, depending on the climatic and geomorphological uniqueness of every place. These trails were the communication and transportation network of humans ever since they settled in the study area and up until 70 years ago, when the coming of motors and motorways drove them steadily to oblivion.

The data used to support the texts and maps that were made in this project came from a variety of sources. Maps dating from 19th to 20th century, travel itineraries regarding traverses of the study area mostly dating back to the 19th century, archaeological research regarding the study area, recent bibliography on folkloristics, on trails and on the history of the study area, conversations with people from Metsovo and Anilio that were recorded and transcribed with the consent of the participators and surveying work were used as indices for the direction of the trails that were presented in this project.

In the first part of the project, there is a record of the human presence in the study area, along with some information regarding the nature that surrounded these places. In the second part the trade routes that connected the region of Thessaly with those of Thessaly and Macedonia are presented and mapped. In the third part there is the presentation and mapping of the animal routes that brought the shepherds of Metsovo and Anilio from their winter camps around the plains of Thessaly and Thesprotia to their hometown and summer grazing spots around Metsovo in Spring. The same routes were used for the way down in the Autumn. The studied routes connect the region of Metsovo with that of the mountainous north of the Municipality of Trikala and that of Thesprotia.

After that comes a synopsis of the project and some conclusions regarding the subjects of this study. In the Appendix there are some tables collecting the data of the interviews that were made and the routes that were previously mentioned.

Πίνακας Περιεχομένων

Πίνακας Περιεχομένων.....	4
1. Πρώτη Ενότητα : Εισαγωγικά Στοιχεία για την περιοχή μελέτης.....	6
1.0. Εισαγωγή.....	7
1.1. Για τα Μονοπάτια.....	10
1.1.1. Εισαγωγή.....	10
1.1.2. Πρώτα ανθρώπινα μονοπάτια.....	11
1.1.3. Τα λιθόστρωτα σαν επόμενο βήμα στην διασφάλιση βατών διαδρομών.....	16
1.1.4. Μία εικόνα από το μέλλον των συγκοινωνιών από την κλασσική αρχαιότητα και τον ρωμαϊκό πολιτισμό.....	18
1.1.5. Γεφυροποιία.....	20
1.1.6. Άλλες Παρόδιες Διαμορφώσεις.....	24
1.2. Γεωλογικά – Γεωμορφολογικά Στοιχεία.....	27
1.2.1. Γεωλογικά Στοιχεία.....	27
1.2.2. Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά.....	30
1.2.3. Βλάστηση.....	33
1.3. Ανθρώπινη Παρουσία στην Περιοχή Μελέτης.....	34
1.3.1. Προϊστορικά στοιχεία.....	35
1.3.2. Προσεγγίζοντας την Ιστορική Περίοδο.....	38
1.3.3. Κλασσική Εποχή.....	43
1.3.4. Πολεμικές Διαβάσεις - από την Περσική Εισβολή μέχρι την Ρωμαϊκή Επικράτηση.....	55
1.3.5. Ρωμαϊκή Εποχή.....	58
1.3.6. Βυζαντινή Εποχή.....	59
1.3.7. Οθωμανική Περίοδος.....	64
1.3.8. 17ος -18ος αι. μ.Χ.....	77
1.3.9. Δημιουργία και Επέκταση Ελληνικού Κράτους.....	85
1.3.10. Σύγχρονη Εποχή – Από το 1940 μέχρι σήμερα.....	92
1.4. Τεχνική Έκθεση.....	95
2. Προσεγγίζοντας τα εμπορικά μονοπάτια.....	97
2.1. Εισαγωγή.....	97
2.1.1. Διακινούμενοι.....	97
2.1.2. Ταχύτητα και Ζώα φόρτου.....	101
2.1.3. Για χάνια και θέσεις στάθμευσης.....	103

2.1.4. Θέματα ασφάλειας	105
2.1.5. Συμπληρωματικά.....	107
2.2. Εμπορική Διαδρομή Ήπειρος – Θεσσαλία	110
2.3. Εμπορική Διαδρομή Ιωάννινα – Γρεβενά	122
3. Κτηνοτροφικές Διαδρομές – Η Διάβα	134
3.1. Εισαγωγικά Στοιχεία	134
3.1.1. Εισαγωγή στον Κόσμο της Κτηνοτροφίας	134
3.1.2. Προσωπικές Συνεντεύξεις	139
3.1.3. Ανάλυση Συνεντεύξεων.....	140
3.1.4. Ομάδα Κτηνοτρόφων	143
3.2. Η «απάνω» διαδρομή για την Θεσσαλία.....	146
3.3. Η «Κάτω» διαδρομή για Θεσσαλία.....	151
3.4. Η Κτηνοτροφική διαδρομή Ανήλιο – Θεσπρωτία	154
3.5. Παρατηρήσεις – Συμπεράσματα.....	157
4. Επίλογος - Ευχαριστίες	161
4.1. Επίλογος.....	161
4.2. Ευχαριστίες.....	164
5. Παράρτημα	166
5.1. Πίνακες Στοιχείων Συνεντεύξεων.....	166
5.2. Παράρτημα Διαδρομών	169
Λίγα λόγια για τον δείκτη IBP	176
Βιβλιογραφία.....	177
Ελληνόγλωσση.....	177
Ξενόγλωσση.....	185
Ηλεκτρονικές Πηγές.....	187
Χάρτες	189
Ευρετήριο Εικόνων	193
Ευρετήριο Χαρτών	195
Ευρετήριο Πινάκων	195

1. Πρώτη Ενότητα : Εισαγωγικά Στοιχεία για την περιοχή μελέτης



Εικόνα 1: Ξεχασμένοι δρόμοι στα βουνά του Μετσόβου. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

1.0. Εισαγωγή

Αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι τα μονοπάτια που ενώνουν την Ήπειρο με την Θεσσαλία και την Μακεδονία. Τα μονοπάτια αυτά συγκλίνουν στην κομβική περιοχή του Μετσόβου, με βάση τις περιγραφές των περιηγητών, των ιστορικών και των κατοίκων της περιοχής. Το γεγονός αυτό οφείλεται πρωτίστως στο ιδιαίτερο ανάγλυφο της περιοχής του Μετσόβου και συγκεκριμένα στα πολλά διάσελα που ενώνουν τις εκατέρωθεν ποτάμιες κοιλάδες – τους δρόμους του νερού δηλαδή που ανέκαθεν υπήρξαν πολύ χρήσιμοι οδοδείκτες για την ασφαλή μετακίνηση ανθρώπων και υποζυγίων διαμέσου περιοχών.

Το ενδιαφέρον της εργασίας εστιάζεται στις πεζές μετακινήσεις που χαρακτήριζαν τις προηγούμενες εποχές. Μόλις πρόσφατα – πριν από 60-70 χρόνια – οι μετακινήσεις αυτές αντικαταστάθηκαν από τις μηχανοκίνητες διάδοχες τους, οι οποίες ρίζωσαν τόσο εύκολα στην ανθρώπινη νοστροπία ώστε να μοιάζει αδιανόητη επιλογή αυτό που άλλοτε αποτελούσε αυτονόητη αποδοχή – η πεζή μετακίνηση δηλαδή.

Οι διαδρομές που καταγράφονται σε αυτή την εργασία αποτελούν ένα ποικιλόμορφο δίκτυο επικοινωνίας – μεταφορών, αντιστοιχούμενο σε μία πλειάδα αναγκών, με μεγάλο εύρος αλληλοεπικαλύψεων – συνδυασμών. Οι διαδρομές αυτές έχουν πλέον σχεδόν εξ ολοκλήρου αντικατασταθεί από τις συνδέσεις που παρέχει η Εγνατία οδός και ο κάθετος άξονας Ε65 που συνδέει τα Τρίκαλα και την Λαμία με την Εγνατία οδό στο ύψος του οικισμού της Παναγιάς (Λιμποχόβου / Νέας Κουτσούφλιανης).

Στα πλαίσια της εργασίας έχουν καταγραφεί οι βασικές διαδρομές για την μετακίνηση караβανιών από Ήπειρο προς Θεσσαλία και Μακεδονία, οι οποίες διαφοροποιούνται σε χειμερινές και καλοκαιρινές. Σε αυτές προστίθενται οι διαδρομές των κτηνοτροφικών ομάδων – από το Μέτσοβο προς την Θεσσαλία και τις δυτικές ακτές της Ηπείρου - με την όποια διαφοροποίησή τους μεταξύ φθινοπωρινής και ανοιξιάτικης μετακίνησης. Και τον καμβά συμπληρώνουν οι επιμέρους διαδρομές των Μετσοβιτών από και προς τις θέσεις της εργασίας τους στα πλαίσια του ορεόκυκλου που περιβάλλει την κωμόπολη του Μετσόβου. Τέλος υπάρχουν και οι διαδρομές των απλών πεζοπόρων, οι οποίες για χάρη συντομίας μπορεί να παρέκαμπταν μεγάλα κομμάτια της διαδρομής των караβανιών αντικαθιστώντας τα με πιο απότομες αλλά συντομότερες διαβάσεις, κατάλληλες για πεζούς αλλά όχι για φορτωμένα ζώα – το αποκαλούμενο αφανές δίκτυο επικοινωνίας.

Οι περιηγητικές περιγραφές κάνουν λόγο για πολυσύχναστα μονοπάτια, διάσπαρτα με χάνια και «καραβάν σεράγια», για την εξυπηρέτηση των μετακινούμενων ανθρώπων και των υποζυγίων τους. Η πυκνότητα των χανιών αυτών κατά μήκος των δύο βασικών διαδρομών που θα περιγραφούν αντιστοιχίζεται στην ζήτηση για καταλύματα κατά μήκος των διαδρομών αυτών και υποδεικνύει τους μεγάλους φόρτους εμπορευμάτων και ανθρώπων που διακινούνταν δια μέσου των περασμάτων αυτών.

Ένα άλλο μέρος που δεν βρίσκεται στις περιγραφές των περιηγητών είναι οι κτηνοτροφικές διαδρομές από τα χειμαδιά στους κάμπους της Θεσσαλίας, και της Ηπείρου έως το Μέτσοβο, το Ανήλιο, την Μηλιά. Οι διαδρομές αυτές – που ονομάζονται από τους διακινούμενους κτηνοτρόφους «Διάβα» - πραγματοποιούνταν δύο φορές τον χρόνο, την πρώτη με την περιγραφόμενη φορά στα τέλη της Άνοιξης και την δεύτερη με κατεύθυνση προς τα χειμαδιά στα τέλη του Φθινοπώρου. Αποτελούσαν σχεδόν τελετουργική διαδικασία των βλάχων κτηνοτρόφων και περιγράφονται στα τραγούδια του τόπου τους και τις αφηγήσεις των πρεσβυτέρων τους.

Το τρίτο κομμάτι, οι μετακινήσεις δηλαδή από και προς τις θέσεις εργασίας στην ευρύτερη περιοχή του Μετσόβου, το βρίσκει κανείς σε αφηγήσεις των ανθρώπων της περιοχής, μακριά από βιβλία και καταγραφές. Αποτελεί κομμάτι της συλλογικής μνήμης των κατοίκων αυτού του τόπου. Και μιας και η εποχή της πεζής μετακίνησης έχει περάσει ανεπιστρεπτί, ενώ οι τελευταίοι εκπρόσωποι της πλέον βρίσκονται σε μεγάλες ηλικίες, πρόκειται για άυλη πολιτιστική κληρονομία που κινδυνεύει άμεσα από την εξαφάνιση - αν δεν διασωθεί σε λόγια, νοήσεις και πόδια. Φυσικά το ίδιο ισχύει και για τις άλλες δύο κατηγορίες μετακινήσεων, καθώς μονοπάτια που γράφονται αλλά δεν περπατιούνται οδεύουν και αυτά προς την εξαφάνιση.

Η εκπόνηση αυτής της εργασίας είχε ως αναπόσπαστο κομμάτι της τις προσωπικές συνεντεύξεις με ανθρώπους από την ευρύτερη περιοχή του Μετσόβου. Τα στοιχεία που αντλήθηκαν από τις προσωπικές συνομιλίες συνδυάστηκαν με την σχετική βιβλιογραφία και μαζί συμπλήρωσαν την εικόνα των διαδρομών και των μετακινήσεων ανάμεσα στις περιφέρειες μελέτης. Οι χαρτογραφικές αποτυπώσεις των περιοχών μελέτης (Ήπειρος, Θεσσαλία, Δυτική Μακεδονία) των τελευταίων 200 χρόνων επιβεβαίωσαν σε μεγάλο βαθμό τις διαδρομές αυτές. Τέλος οι περιηγήσεις – στον βαθμό του δυνατού – στα περάσματα που περιγράφηκαν έδωσαν μία πιο ενδελεχή κατανόηση σχετικά με τον τρόπο των περασμάτων στον γράφοντα.

Αποτέλεσμα της σύνθεσης των παραπάνω στοιχείων είναι η εργασία που ακολουθεί. Η δομή της εργασίας έχει ως εξής:

Στα εισαγωγικά κεφάλαια αναλύονται στοιχεία σχετικά με την περιοχή μελέτης και τους ανθρώπους που συνδιαμορφώθηκαν μαζί της.

- Στο πρώτο κεφάλαιο διερευνώνται τα μονοπάτια και η εξέλιξή τους, από την πρώτη εμφάνισή τους στην Γη μέχρι την σημερινή τους κατάσταση. Άμεσα σχετιζόμενο αντικείμενο είναι οι μετακινήσεις και η δική τους εξέλιξη διαμέσου των χρόνων.
- Το δεύτερο κεφάλαιο επικεντρώνεται στην γεωμορφολογία του ελληνικού χώρου και στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης τα οποία οδήγησαν στην δημιουργία των περασμάτων που βρήκαν οι άνθρωποι όταν βρέθηκαν σε αυτούς τους τόπους.
- Στο τρίτο κεφάλαιο μελετάται η ανθρώπινη παρουσία στην περιοχή μελέτης, καθώς τα μονοπάτια που μελετώνται, η κατάστασή τους και τα χαρακτηριστικά τους προέκυψαν σαν άμεση συνέπεια της ανθρώπινης παρουσίας.

Ακολουθεί το κύριο τμήμα της εργασίας, το οποίο χωρίζεται σε δύο ενότητες:

- Στην πρώτη ενότητα μελετώνται τα δύο βασικά εμπορικά μονοπάτια που αφορούν την περιοχή του Μετσόβου. Πρόκειται για το μονοπάτι που συνδέει την Ήπειρο με την Θεσσαλία και αυτό που συνδέει την Ήπειρο με την Μακεδονία. Μετά από μία εισαγωγή, στα επόμενα 2 κεφάλαια περιγράφονται αυτές οι διαδρομές.
- Στην δεύτερη ενότητα μελετώνται οι κτηνοτροφικές διαδρομές από την περιοχή του Μετσόβου προς τα χειμαδιά της Θεσσαλίας και της Θεσπρωτίας που αφορούν την εποχή του φθινοπώρου, μαζί με τις αντίστροφες διαδρομές που πραγματοποιούνται την άνοιξη.
Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν σχετικά με αυτή την ενότητα προήλθαν σχεδόν εξ ολοκλήρου από προσωπικές συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια αυτής της εργασίας. Τα στοιχεία αυτά συνεισφέρουν στην απόδοση της σημερινής εικόνας του οικισμού του Μετσόβου καθώς και της μετάβασης από τις αμέσως προηγούμενες γενιές σε αυτές που τώρα χαρακτηρίζουν τον τόπο.
- Το εισαγωγικό κεφάλαιο αυτής της ενότητας αφορά την ανάλυση των συνεντεύξεων, τους ανθρώπους πίσω από την δραστηριότητα της κτηνοτροφίας του Μετσόβου και τους τρόπους της. Τα

επόμενα τρία κεφάλαια περιγράφουν αντίστοιχα την άνω διαδρομή για τα χειμαδιά της Θεσσαλίας, την κάτω διαδρομή για τα χειμαδιά της Θεσσαλίας και την διαδρομή για τα χειμαδιά της Θεσπρωτίας.

Στο τελευταίο κεφάλαιο γίνεται μία σύνοψη της εργασίας και παρατίθενται ορισμένα συμπεράσματα. Ακολουθεί μία παράγραφος με τις ευχαριστίες, καθώς υπάρχει πλήθος ανθρώπων, χωρίς την βοήθεια των οποίων η εργασία αυτή θα ήταν στην καλύτερη περίπτωση λειψή.



Εικόνα 2: Το πέρασμα του Ζυγού με τον ένα από τους δύο βράχους – πόρτες. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

1.1. Για τα Μονοπάτια

1.1.1. Εισαγωγή

Από την πρώτη στιγμή της εμφάνισης της ζωής στην γη πρωταρχικής σημασίας υπήρξε η μετακίνηση. Αυτή η πρόταση αφορά μόνο τους μισούς κατοίκους της γης στην πραγματικότητα, καθώς ο φυτικός κόσμος έχει καταφέρει να καλύπτει τις ανάγκες του χωρίς να χρειάζεται να μετακινηθούν από την θέση τους τα άτομα του. Οι τρόποι των φυτικών οργανισμών, όπως η φωτοσύνθεση για δέσμευση ενέργειας και η δημιουργία ριζικού συστήματος για την πρόσληψη θρεπτικών συστατικών τους δίνουν την δυνατότητα να σταθούν σε έναν τόπο με αυτάρκεια.

Οι ζωικοί οργανισμοί, όντας ετερότροφοι, είναι αναγκασμένοι να αναζητούν την τροφή τους, αλλά και ένα καταφύγιο από άλλους οργανισμούς για τους οποίους αποτελούν αυτοί τροφή. Εδώ η μετακίνηση είναι πρωταρχικής σημασίας και συνδέεται άμεσα με την επιβίωση του εκάστοτε οργανισμού. Η μετακίνηση αυτή όταν πραγματοποιούνταν στην θάλασσα εξαφάνιζε γρήγορα τα ίχνη της αφήνοντας έναν άσπρο (γαλάζιο) καμβά πίσω της.

Όταν εμφανίστηκε ζωή στην στεριά, με εξαίρεση διάφορες φυσικές καταστροφές που αλλοιώνουν το τοπίο, τα σημάδια μιας μετακίνησης έμεναν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο διαθέσιμα για ανάγνωση. Και ενώ ανάμεσα στις άπειρες θέσεις ενός τόπου προκύπτει τεράστιο εύρος διαδρομών που θα ακολουθηθούν τουλάχιστον μία φορά, υπήρξαν κάποιες διαδρομές που χρησίμευσαν περισσότερο και επαναλήφθηκαν από πολλούς οργανισμούς τόσες πολλές φορές ώστε πάνω στο ίχνος της πρώτης διάσχισης να φτάσει να δημιουργηθεί σαφής δρομοδείκτης μέσα σε ένα περιβάλλον πυκνής και άβατης βλάστησης.

Και είναι η χρήση αυτή που καθιστά έναν δρόμο ευκολοδιάβατο και ζωντανό, είτε από μόνη της στις πρώτες εποχές της ζωής στην Γη, είτε λόγω των έργων που γίνονται για να εξυπηρετούνται οι διακινούμενοι σε μεταγενέστερα ανθρωπίνως διαμορφωμένες διαβάσεις. Ο Robert Moor γράφει για την σοφία των μονοπατιών, που έγκειται στο γεγονός ότι ο εισερχόμενος σε μία περιοχή βρίσκει ίχνη - διαδρομές που συνδέουν θέσεις ενδιαφέροντος, αποφεύγοντας έτσι την εκ του μηδενός ανακάλυψη μίας περιοχής. Μεταλαμπαδεύεται έτσι η γνώση μίας κοινωνίας ή ενός οργανισμού στους επόμενους και μετασχηματίζεται η χαώδης πληροφορία του συνολικού χώρου σε επιμέρους γραμμικά σύνολα χρήσιμης πληροφορίας¹.

Συνηθέστερα τα πρωταρχικά αυτά ίχνη αφορούσαν σύνδεση θέσεων βόσκησης και θέσεων ύδατος (θέσεων πόρων γενικότερα) για μεγάλα κοπάδια φυτοφάγων ζώων. Τέτοιες διαδρομές συχνά αποκτούν και εκτρεπόμενη κυκλοφορία καθώς διάφορα άλλα ζώα – μικρότερα φυτοφάγα και σαρκοφάγα – βρίσκουν έτοιμες ανοικτές διαδρομές για να κινηθούν καθώς και πληθυσμούς με τους οποίους να συνυπάρξουν ή να τραφούν. Για παράδειγμα μπορεί κανείς να φανταστεί τις ποδοπατημένες διαδρομές των ελεφάντων στην Αφρική που συνδέουν τις θέσεις τροφής τους με τις θέσεις σκίασης όπου καταλήγουν κατά τις μεσημεριανές ώρες, τις θέσεις όπου βρίσκουν νερό για να πιούν και να πλυθούν και το νεκροταφείο τους. Στις ίδιες διαδρομές πατούν τακτικά και οι γαζέλες, αντιλόπες, ζέβρες και άλλα είδη, ενώ συχνά λιοντάρια, τίγρεις, τσακάλια, ύαινες εντοπίζονται σε αυτές τις διαδρομές από τους ανθρώπους που κινούνται είτε με τα οχήματά τους είτε με τα πόδια τους στις ίδιες διαδρομές.

¹ Moor,2017, σελ.177 - 178

Μικρότερα ζώα, σε περιοχές όπου δεν έφταναν μεγαλύτερα, και ιδιαίτερα σε ορεινές ή ημιορεινές, δημιούργησαν άλλα δίκτυα σημαντικών για αυτά διαδρομών, με μικρότερες διατομές. Ακόμη και σήμερα στα πλαίσια των ανθρώπινων εγκαταστάσεων βλέπει κανείς πλαγιές βουνών και λόφων διάστικτες από παράλληλες διαδρομές κατσικιών (κατσικόδρομοι) οι οποίες εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά τα μικρά χορτοφάγα ζώα που εκτρέφονται από τους κτηνοτρόφους της εκάστοτε περιοχής. Ανεβαίνοντας σε ψηλότερα βουνά είναι σύνηθες φαινόμενο να εντοπίζονται ίχνη διαδρομών σε δύσβατες περιοχές, οι οποίες συνηθέστερα έχουν πατηθεί από αγριοκάτσικα, ζαρκάδια, αγριογούρουνα κλπ.



Εικόνα 3: Οι κασικόδρομοι διασχίζουν τον λόφο σε όλο το εύρος του υποδεικνύοντας τις συνηθέστερες διαδρομές των κατσικιών της περιοχής προς αναζήτηση τροφής. Ο λόφος της φωτογραφίας βρίσκεται στα ορεινά της περιοχής της Τσαριτσάνης, στον δήμο Ελασσόνας. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

1.1.2. Πρώτα ανθρώπινα μονοπάτια

Με αυτό το δίκτυο ήδη να προϋπάρχει κάνει την εμφάνισή του το ανθρώπινο είδος. Στις διαδρομές που ήδη υπήρχαν ξεκίνησε να κινείται. Σταδιακά δημιούργησε τις δικές του διαδρομές καθώς συνέδεε τις σπηλιές και τα δέντρα που αποτελούσαν την βάση του με τις θέσεις όπου έβρισκε νερό και τροφή.

Σε επόμενο χρόνο προέκυψαν οι πρώτες οργανωμένες ανθρώπινες εγκαταστάσεις και ο άνθρωπος για να ενώσει τους οικισμούς αυτούς κινήθηκε σε διαδρομές που με το πάτημα εγκαθιδρύθηκαν στον τόπο. Οι διαδρομές του ανθρώπου απέκτησαν πιο βαθιά μορφή όταν αυτός ξεκίνησε να εξημερώνει και να χρησιμοποιεί ζώα φόρτου για να καλύψει τις μεταφορικές του ανάγκες. Το πάτημα αυτών των ζώων είναι

που συμπίεσε το έδαφος και οδήγησε στην εξαφάνιση της βλάστησης από τις διαδρομές, δημιουργώντας σαφώς οριοθετημένα μονοπάτια (πρφ. μαρτυρία Β. Μαμούρη).



Εικόνα 4: Φορτωμένα μουλάρια ανεβαίνουν τους ζητοειδείς ελιγμούς του μονοπατιού που οδηγεί στο Οροπέδιο των Μουσών στον Όλυμπο. Μεταφέρουν τις προμήθειες των καταφυγίων και αποτελούν το μοναδικό μεταφορικό μέσο στις δύσβατες αλπικές θέσεις του Ολύμπου. Τα μονοπάτια που ακολουθούν χάραχτηκαν από τους προγόνους τους και εντυπώθηκαν στο έδαφος με το πάτημα από τις σπλές τους. Φωτογράφος Μπάμης Γκιριτζιώτης

Νωρίτερα φυτοφάγα ζώα, με την καθοδήγηση του ανθρώπου ή χωρίς αυτήν, είχαν δημιουργήσει τα ανοίγματα από τα οποία πέρασε ο άνθρωπος και τα ζώα φόρτου που τον συνόδευαν. Μικρότερα φυτοφάγα όπως τα πρόβατα και περισσότερο τα κατσίκια βοηθούν με το δάγκωμά τους να αποκοπούν κλαδιά τα οποία δεν θα βλαστήσουν περεταίρω ανοίγοντας έτσι τον χώρο για την δημιουργία ενός περάσματος ανάμεσα στην βλάστηση ενός τόπου, που μπορεί σε επόμενο στάδιο να αποτελέσει μονοπάτι.

Ανάμεσα στο πλήθος διαδρομών που διανοίχθηκαν από τα μικρά φυτοφάγα ζώα, με την πάροδο του χρόνου και την συλλογή εμπειριών διάσχισης επιλέχθηκαν από τους ανθρώπους αυτές που θα χρησίμευαν περισσότερο και εξελίχθηκαν σε ανθρώπινα μονοπάτια, δεχόμενες βελτιωτικές επεμβάσεις. Οι διαδρομές αυτές συνδύαζαν κάποια από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- την συντομότερη δυνατή σύνδεση ανάμεσα στις θέσεις ενδιαφέροντος
- την ασφαλέστερη για τα ζώα φόρτου σύνδεση (εφόσον υπάρχουν ζώα φόρτου)
- την πρόσβαση σε θέσεις νερού κατά μήκος της διαδρομής
- τα κατά το δυνατόν μη εκτεθειμένα περάσματα
- τον βέλτιστο προσανατολισμό των περασμάτων για την δυνατότητα διάσχισης στην μεγαλύτερη διάρκεια του χρόνου (να μην κρατάνε δηλαδή χιόνι και πάγο)

Τα κριτήρια αυτά συγκαθορίζουν την χρησιμότητα ενός μονοπατιού και τις περιόδους του χρόνου που θα επιλεχθεί μία διαδρομή έναντι κάποιας άλλης που συνδέει τις ίδιες θέσεις. Δεδομένου ότι ορισμένα από αυτά τα κριτήρια έρχονται σε αντίφαση μεταξύ τους, είναι οι συνθήκες της εκάστοτε απαιτούμενης διάσχισης που θα προσδιορίσουν ποια κριτήρια έχουν μεγαλύτερη προτεραιότητα από άλλα.

Όταν ο άνθρωπος θέλησε να συνδέσει περιοχές εκατέρωθεν των υδροκριτών που τον περιέβαλλαν, ακολούθησε τα ζώα φόρτου, τα οποία τον οδήγησαν κατά μήκος των δρόμων του νερού, μέχρι τους υδροκρίτες και από εκεί στις επόμενες κοιλάδες. Αυτά με έμφυτή την ικανότητα εύρεσης της βέλτιστης κλίσης² κατά την προσέγγιση μίας επικλινούς διαδρομής οδήγησαν τον άνθρωπο μέσα από βατές και ασφαλείς διαδρομές προς την επιθυμητή του κατεύθυνση. Ο άνθρωπος με την ευφυΐα του έμαθε από αυτά, συνεπικουρώντας τα με την βελτίωση των διαδρομών στα δυσκολότερα περάσματα για να μπορέσουν με άνεση να διασχίσουν το ανάγλυφο που τους χώριζε από τον εκάστοτε προορισμό τους.

Χαρακτηριστικά οι άνθρωποι των χωριών λένε ότι αν θες να βρεις την καλύτερη διαδρομή για να ανέβει φορτωμένο ζώο κάποια πλαγιά, βάζεις θηλυκό γαϊδούρι μπροστά και το ακολουθείς. Αντίστοιχα τα μουλάρια βρίσκουν πιο απότομες (βατές ωστόσο) διαδρομές³.

Το νερό μέσω του υδρολογικού κύκλου διαμόρφωσε στον μεγαλύτερο βαθμό την σημερινή μορφολογία του εδάφους. Καθώς έρεε σε ρυάκια και χαράδρες μέχρι να φτάσει τις κοιλάδες και την θάλασσα, σταδιακά ταπείνωσε το ανάγλυφο του εδάφους στο οποίο δημιούργησε ήπιες κλίσεις και βατές διαδρομές. Οι κλίσεις αυτές καθώς και η βατότητα των διαδρομών είναι συνέπεια της εγκαθίδρυσης και του εγκιβωτισμού της κοίτης στο εκάστοτε τοπίο. Δημιουργήθηκαν έτσι οι δρόμοι και οι τόποι του νερού οι οποίοι με την πάροδο του χρόνου έφτασαν να αποτελούν δρόμους και τόπους πολιτισμού⁴.

Με την μεταφορά διαβρωμένου υλικού μέσα από το υδρογραφικό δίκτυο σε χαμηλότερα υψόμετρα, δημιουργήθηκαν οι ομαλότερες μορφές που χαρακτηρίζουν τα ημιορεινά και πεδινά τοπία. Έτσι προέκυψαν οι διαδρομές που ακολούθησε ο άνθρωπος, με τα ζώα φόρτου για οδηγούς, όταν χρειάστηκε να συνδέσει θέσεις σε διαφορετικές υδρολογικές λεκάνες.

² Moor, 2017, σελ.16

³ προφορική μαρτυρία Γιάννη Πίκουλα

⁴ Νιτσιάκος, 2004, σελ.15



Εικόνα 5: Οι δρόμοι του νερού με το ομαλό ανάγλυφο που δημιουργούν έγιναν από νωρίς και δρόμοι των ανθρώπων. Εδώ απεικονίζεται η κοίτη του ποταμού Καρλόθασου στην Σάμο. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο samosin.gr

Ωστόσο δεν βρέθηκαν όλες οι ανθρώπινες φυλές να χρησιμοποιούν ζώα για τις ανάγκες μετακίνησής τους. Και οι συνέπειες μίας διαφορετικής προσέγγισης – της αποκλειστικά ανθρώπινης διάσχισης – είναι εμφανείς στις διαδρομές τους. Χαρακτηριστικά ο Robert Moor⁵ γράφει ότι τα μονοπάτια που επέλεξαν οι Ινδιάνοι της Αμερικής χαρακτηρίζονται από τις συντομότερες δυνατές συνδέσεις θέσεων ενδιαφέροντος, κατά μήκος ραχών, και αποφεύγοντας κορυφές και ρέματα. Αντίστοιχες περιγραφές έχουμε για τα μονοπάτια της φυλής Παραμούρι στα Copper Canyons του Μεξικό από τον C. McDougall⁶. Εδώ επιπλέον αναφέρεται η υποτυπώδης βατότητα των μονοπατιών που θα τα έκανε αδιάβατα για κάποιον που δεν είναι εξοικειωμένος με αυτό τον τρόπο κίνησης.

Σε ελληνικά δεδομένα, στην περίπτωση του Ολύμπου, αναφέρονται διαδρομές από τους παλιούς αγωγιάτες οι οποίες ήταν χρήσιμες για ανθρώπινες ομάδες αλλά ήταν απαγορευτικές κατά την μετακίνηση με ζώα φόρτου⁷.

⁵ Moor, ο.π. σελ.91 ειδικά αναφέρεται στις φυλές Cherokee, Tewa, Ινδιάνοι των πεδιάδων του Καναδά

⁶ McDougall, 2009, σελ.32

⁷ Kurz, 1923, σελ.207

Επιστρέφοντας στις ανθρώπινες φυλές που υιοθέτησαν ορισμένα χορτοφάγα ζώα σαν υποζύγια τους, σύντομα μετά την δημιουργία των πρώτων οικισμών ξεκίνησε η συστηματική αλληλεπίδραση πληθυσμών με απομακρυσμένες εγκαταστάσεις. Καθώς η ανθρώπινη δραστηριότητα εγκαθιδρυόταν στους τόπους των εγκαταστάσεων, και η ακτίνα δράσης των οικισμών επεκτεινόταν, προέκυψε η επιθυμία αρχικά – ανάγκη αργότερα – να ανταλλάξουν αγαθά οι εκατέρωθεν οικισμοί.

Η διακίνηση των προϊόντων γινόταν σχεδόν αποκλειστικά με την χρήση ζώων, και όταν οι οικισμοί που συνδέονταν βρίσκονταν σε διαφορετικές υδρολογικές λεκάνες, η σύνδεση των οικισμών περνούσε από ορεινά περάσματα, τα οποία ήταν δεσμευτικές διαβάσεις στις περισσότερες των περιπτώσεων. Οι πεδινές συνδέσεις αντίθετα δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα, καθώς ο κινούμενος μεταξύ δύο θέσεων ενδιαφέροντος μπορεί να επιλέξει ανάμεσα σε μεγάλο πλήθος διαδρομών με παρόμοια αποτελέσματα.

Κοντά σε αυτή την συμβιωτική τάση μεταξύ των ανθρώπινων ομάδων δημιουργήθηκε και η ανταγωνιστική τάση που έφερε στρατεύματα στα ίδια περάσματα. Και η ιστορία του ελληνικού χώρου βρίθει από καταγεγραμμένα περάσματα στρατιών σε καιρό πολέμου, εκ των οποίων ορισμένα που αφορούν την περιοχή μελέτης θα αναφερθούν στο 3^ο κεφάλαιο.

Τα ορεινά περάσματα συχνά περιλάμβαναν τμήματα δύσβατα για το φορτωμένο ζώο ή τμήματα που είχαν αποσαθρωθεί λόγω μετεωρολογικών επιδράσεων. Αναπόφευκτα σε αυτές τις περιπτώσεις προέκυψαν οι πρώτες εργασίες βελτίωσης μονοπατιών. Πρόκειται για μία ομάδα εργασιών οι οποίες απαιτούσαν σημαντική εμπειρία από τους τρόπους της φύσης και μελέτη του εκάστοτε περάσματος, μετασηματισμένες σε οργανωμένη ανθρώπινη εργασία. Σχεδόν αμέσως μετά τις εργασίες βελτίωσης ήρθαν οι εργασίες συντήρησης, οι οποίες συνόδευαν τα ανθρώπινα μονοπάτια από την εμφάνισή τους μέχρι πριν 50 – 60 χρόνια περίπου, όταν αφέθηκαν στην τύχη τους, και οι άνθρωποι έστρεψαν το ενδιαφέρον τους στους αυτοκινητοδρόμους που τα διαδέχτηκαν και την συντήρηση που αυτοί απαιτούσαν.

Οι εργασίες αυτές περιλάμβαναν:

- απομάκρυνση της βλάστησης από τον χώρο του περάσματος
- δημιουργία αναβαθμών (σκαλοπατιών) σε απότομες αναβάσεις
- επιμηκύνσεις στην διαδρομή με ζητοειδείς ελιγμούς (ζικ- ζακ) στις περιπτώσεις μεγάλων κλίσεων που θα δυσκόλευαν την κίνηση φορτωμένων ζώων
- αντιστηρίξεις για την αποφυγή πτώσης διαβρωμένων υλικών από ανάντι πλαγιές στο μονοπάτι
- υποστήριξη του μονοπατιού σε δύσβατα περάσματα με ξερολιθιές κατάντι
- δημιουργία εγκάρσιων διεξόδων για την αποχέτευση των υδάτων που θα βρεθούν εντός του μονοπατιού
- εκβραχισμοί σε περιπτώσεις συμπαγούς βράχου που φράσσει το πέρασμα

1.1.3. Τα λιθόστρωτα σαν επόμενο βήμα στην διασφάλιση βατών διαδρομών

Η επόμενη εξέλιξη στην κατεύθυνση της βέλτιστης πρόσβασης ζώων φόρτου είναι τα λιθόστρωτα ή καλντερίμια. Πρόκειται για κατασκευές που δημιουργήθηκαν σε περιπτώσεις σημαντικών διαβάσεων με μεγάλο φόρτο και έφεραν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- δημιουργία μίας σαφώς ορισμένης χάραξης από την οποία δεν κινδυνεύει να αποκλίνει κανείς
- αφαίρεση της βλάστησης και της λάσπης από την διαδρομή
- βελτίωση της απορροής των υδάτων από την επιφάνεια του περάσματος και αποφυγή της επικίνδυνης ολίσθησης ανθρώπου ή ζώου με την δημιουργία εγκάρσιων αυλάκων
- Τα καλντερίμια χαρακτηρίζονται από σειρές εγκάρσια φυτεμένων πετρών, τοποθετημένων σε αποστάσεις ενός ή δύο βημάτων οι οποίες λειτουργούν σαν φρένο στις κατηφόρες και σταθερό πάτημα στις ανηφόρες, διευκολύνοντας σημαντικά τους διακινούμενους.

Η δημιουργία ενός λιθόστρωτου πραγματοποιούνταν με τοπικά υλικά και επί τόπου επεξεργασία. Οι εργασίες κατασκευής του λιθόστρωτου όπως μπορεί να φανταστεί κανείς ξεπερνούσαν κατά πολύ σε κόπο τις αντίστοιχες σημερινές εργασίες ασφαλτόστρωσης.

Το καλντερίμι ή λιθόστρωτο είναι αποτέλεσμα της προσαρμογής των ανθρώπων στο μεταφορικό μέσο της εποχής, του ζώου φόρτου δηλαδή. Μπορεί κανείς ωστόσο να αναγνωρίσει στα καλντερίμια κάτι από την τεχνοτροπία των ρωμαϊκών οδών, καθώς η κατασκευή ξεφεύγει από το σκεπτικό της ελάχιστης δυνατής επέμβασης και προχωρεί σε πλήρη αναδιάρθρωση του χώρου στον οποίο κινείται το πέρασμα, ακόμα και αν η αναδιάρθρωση αυτή εκτελείται σε μικρότερη κλίμακα από ότι στις ρωμαϊκές οδούς.

Αναφέρει σχετικά ο Γ. Πίκουλας⁸ (στο εξής Γ.Π.) ότι το καλντερίμι προστατεύει από τις λάσπες και τις κρυμμένες κοιλότητες των βράχων όπου είναι πολύ επιρρεπή τα φορτωμένα ζώα να σπάσουν τις κνήμες τους. Επιπλέον το καλίγωμα των δρόμων προϋποθέτει και το καλίγωμα (πετάλωμα) των ζώων, καθώς πλέον τα φορτωμένα ζώα είναι αναγκασμένα να κινούνται σε μία πλήρως πετροσκεπή διαδρομή με την αναμενόμενη επιβάρυνση στις σπλές τους.

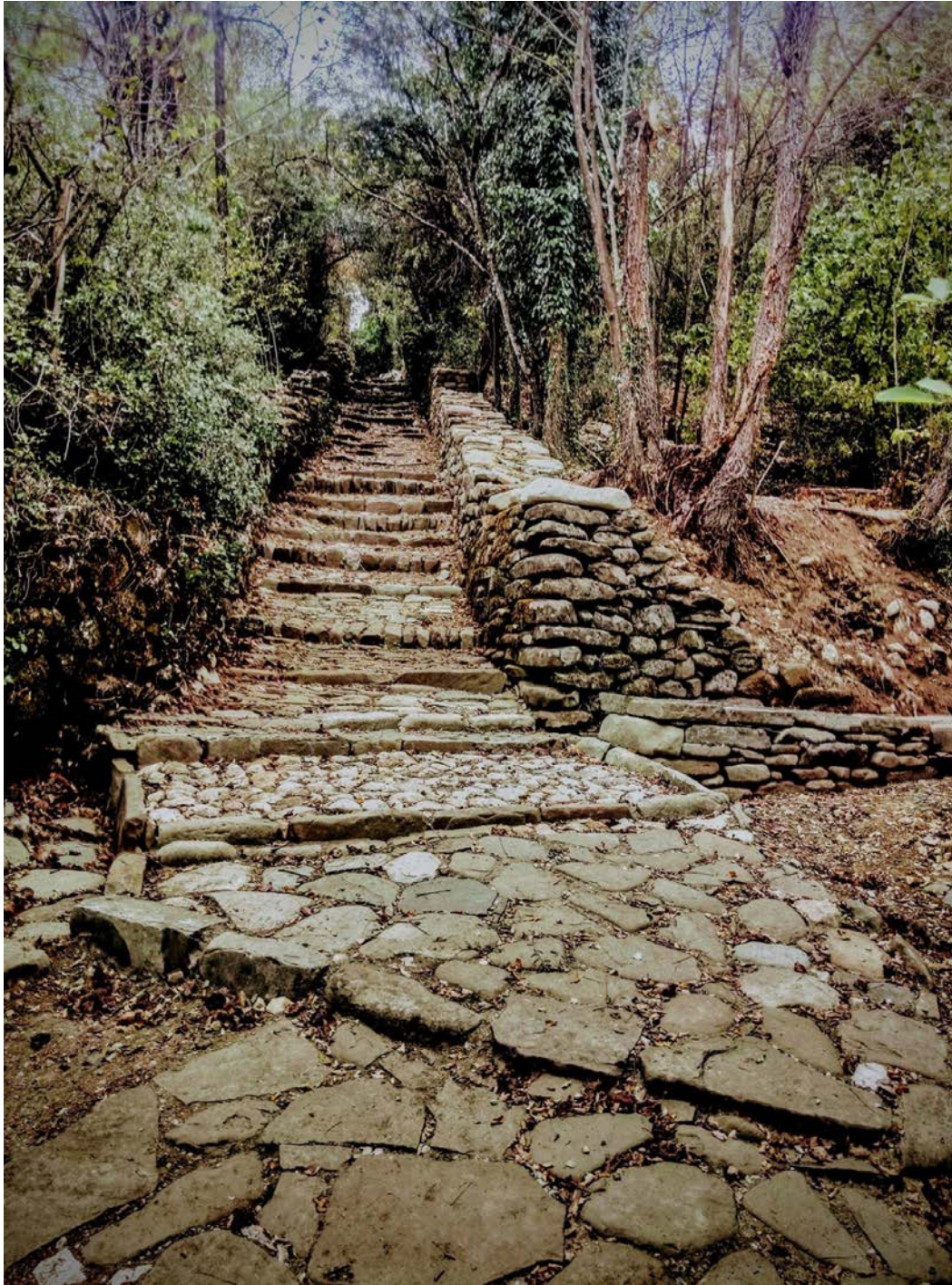
Στο κείμενο «Βυζαντινά Λιθόστρωτα» του Γ. Π.⁹ καταγράφονται οι λειτουργικές και δομικές διαφορές ανάμεσα στο βυζαντινό λιθόστρωτο και στο λιθόστρωτο της οθωμανικής περιόδου. Το λιθόστρωτο της βυζαντινής περιόδου χαρακτηρίζεται από ευθεία χάραξη και απουσία εγκάρσιων βαθμίδων (σκαλιών), ακόμα και σε επικλινείς διαδρομές, χαρακτηριστικό που ακολουθεί την ρωμαϊκή παράδοση. Στα λιθόστρωτα της επόμενης περιόδου παρατηρούνται ζητοειδείς ελιγμοί (ζικ ζακ) και βαθμίδες κατά κόρον για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών. Επιπλέον Η λιθόστρωση κατά την βυζαντινή περίοδο γίνεται με μεγαλύτερες επίπεδες πλάκες και τα κράσπεδα ή αναλήμματα είναι πιο στιβαρά . Αντίθετα κατά την οθωμανική περίοδο τα λιθόστρωτα γεμίζουν με διαφόρων μεγεθών πέτρες, κατά κανόνα μικρότερες από της προηγούμενης περιόδου και κράσπεδα απουσιάζουν ενώ τα αναλήμματα συνήθως έχουν την μορφή της απλής ξερολιθιάς. Σημαντική είναι και η μείωση στο πλάτος των λιθόστρωτων καθώς μεταβαίνει η οδοποιία από την βυζαντινή στην οθωμανική περίοδο.

Χρονικά το λιθόστρωτο (καλντερίμι) εμφανίστηκε την βυζαντινή περίοδο σαν απόγονος των ρωμαϊκών οδών και στην περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας πήρε την μορφή με την οποία το συναντάμε σήμερα στις περισσότερες περιπτώσεις στον ελληνικό χώρο. Ωστόσο στον ενδιάμεσο χρόνο από την ίδρυση των

⁸ Πίκουλας, 2003, σελ.27

⁹ Πίκουλας, 2009, σελ.83

πρώτων οικισμών στον ελληνικό χώρο και μέχρι την βυζαντινή περίοδο μεσολάβησαν σημαντικές χρονικές περίοδοι με τις δικές τους λύσεις η καθεμία στα θέματα συγκοινωνίας και μεταφορών. Τα ενδιάμεσα αυτά βήματα περιγράφονται στο επόμενο υποκεφάλαιο.



Εικόνα 6: Άποψη τμήματος του καλντεριμιού που οδηγεί στο γεφύρι της Πλάκας. Αυτό το τμήμα του καλντεριμιού συντηρήθηκε και επισκευάστηκε από το εργαστήριο που διεξήχθη στην περιοχή από την ομάδα Μπουλούκι, το καλοκαίρι του 2018. Η φωτογραφία προέρχεται από τον ιστότοπο της ομάδας.

1.1.4. Μία εικόνα από το μέλλον των συγκοινωνιών από την κλασική αρχαιότητα και τον ρωμαϊκό πολιτισμό

Τα βήματα οδοποιίας που μεσολάβησαν στον ελληνικό χώρο από την Αρχαϊκή περίοδο¹⁰ και μέχρι την ύστερη Ρωμαϊκή περίοδο, ξεπερνούν το σκεπτικό του μονοπατιού και προσεγγίζουν αυτό του σύγχρονου δρόμου, και έπειτα χάνονται στην λήθη του μεσαίωνα. Οι τεχνικές που θα περιγραφούν παρακάτω, προσεγγίζουν τις ανάγκες τροχοφόρων οχημάτων σε αντίθεση με τις προαναφερθείσες προσεγγίσεις στην διάνοιξη περασμάτων και το σκεπτικό των μονοπατιών. Πρόκειται για το δίκτυο αμαξήλατων οδών των Μυκηναίων, και το Ρωμαϊκό οδικό δίκτυο που εγκαθιδρύθηκε αργότερα στον ελληνικό χώρο. Οι εξελίξεις αυτές έπειτα από την δύση της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας ατόνησαν και έσβησαν μέχρι τον 19^ο αιώνα. Και την θέση τους κατέλαβαν τα μονοπάτια πάλι, με την διαμόρφωση καλντεριμιών, όπου χρειάστηκε.

Ο Γ. Π. γράφει ότι στον ελληνικό χώρο οι αμαξήλατες ή αμαξιτές οδοί προϋπήρξαν των ρωμαϊκών οδών. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι υπάρχουν στον ελληνικό χώρο τουλάχιστον από τον 7^ο π.Χ. αι. «Το αμαξήλατο δίκτυο [...] εγκαταλείπεται σταδιακά στα πρωτοβυζαντινά χρόνια, από το μεταίχμιο 4^{ου} και 5^{ου} αιώνα και έπειτα. Τα μεσαιωνικά χρόνια και την τουρκοκρατία οι μεταφορές γίνονταν με υποζύγια από τα γνωστά καλντερίμια, σχηματίζοντας πολυπληθή караβάνια με τούς κυρατζήδες¹¹».

Στα χαρακτηριστικά των αμαξιτών οδών συγκαταλέγονται η τεχνητή κοίτη του δρόμου, συχνά με έντονα ίχνη εκβραχισμού, και οι αρματοροχίες ή αμαξοτροχιές – σωζόμενες σε βράχια περάσματα – πάντοτε με σταθερή απόσταση μεταξύ των τροχών τα 1,4 μέτρα. Είχαν ως σκοπό να διευκολύνουν την διάβαση των κάρων για την μεταφορά μεγάλων όγκων αγαθών. «Η άμαξα δηλαδή είχε προκαθορισμένη διαδρομή και κινούταν με τους τροχούς της μέσα στις αρματοροχίες, χωρίς να μπορεί να λοξοδρομήσει¹²». Οι αρματοροχίες σύμφωνα με τον Γ. Πίκουλα δημιουργούνται στα δύσβατα τμήματα, ενώ σε πιο βατά περάσματα δεν υπήρχε κάποια διαμόρφωση. Προκύπτει λοιπόν ένα σκεπτικό ελάχιστης επέμβασης, σε αντίθεση με τους Ρωμαϊκούς δρόμους, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από πλήρη αναδιάρθρωση του τόπου που διασχίζει ο δρόμος.

Δείγματα αρματοροχιών έχουν εντοπιστεί από την ομάδα του Γ. Π. σε περάσματα του Ταυγέτου, του Πάρνωνα και του Αρτεμισίου στην Πελοπόννησο, αλλά και στο πέραςμα του Σαρανταπόρου στα σύνορα Θεσσαλίας με Δυτική Μακεδονία. Επισημαίνεται από τον ίδιο ότι η δημιουργία τεχνητών αρματοροχιών αφορούσε τα πιο δύσβατα τμήματα, με το σκεπτικό της ελάχιστης δυνατής επέμβασης, σε αντίθεση με το μεταγενέστερο ρωμαϊκό σκεπτικό της δημιουργίας σημαντικών μνημειακού τύπου έργων που θα μείνουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα λειτουργικά.

Η ρωμαϊκή κατάκτηση στον ελληνικό χώρο φέρνει και τις χαρακτηριστικές ρωμαϊκές οδούς. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σύστημα οδοποιίας του οποίου οι αρχές διαπνέουν ακόμη και σήμερα τα έργα οδοποιίας. Η βιβλιογραφία αναφέρει αρχική χάραξη της οδού από μηχανικούς αντίστοιχους των σημερινών Τοπογράφων. Ακολουθεί εκσκαφή της φυτικής γης και των κατώτερων στρωμάτων σε βάθος από 60 ως 250 πόντους και τοποθέτηση 3 έως 4 στρώσεων διαβαθμισμένων υλικών. Αναφέρεται ότι στο τελευταίο στάδιο χρησιμοποιούνταν κονίαμα για την εφαρμογή των επιφανειακών πλακών¹³. Η βιβλιογραφία επίσης αναφέρει λήψη στοιχείων τεχνοτροπίας από τους λαούς των Ετρούσκων και των Καρχηδονίων, τα οποία αργότερα ενσωματώθηκαν στους Ρωμαϊκούς τρόπους.

¹⁰ Μπούγια, 1998, σελ.81

¹¹ Πίκουλας, 2004, σελ.190

¹² Πίκουλας, 2009, σελ.81

¹³ Φραγκόπουλος, 2007



Εικόνα 7: Ρωμαϊκός δρόμος εντός του οικιστικού πλέγματος της Λάρισας. Διακρίνεται η στιβαρότητα της κατασκευής καθώς και η επίκλιση από την μέση προς τα δύο άκρα του δρόμου. Η ιδιαιτερότητα αυτού του δρόμου είναι ότι έχει χαραγμένες αρματροχιές, χαρακτηριστικό που δεν ήταν σύνηθες στην Ρωμαϊκή εποχή. Φωτογραφία Βασίλη Δεληγιάννη

Στα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλακόστρωτων οδών αναφέρεται η αμφίπλευρη επίκλιση 5% του οδοστρώματος για την απορροή των όμβριων υδάτων. Επιπλέον αναφέρονται πλευρικές αύλακες αποχέτευσης των υδάτων, στιβαρά κράσπεδα και πλευρικά μονοπάτια για τους πεζούς. Τέλος αναφέρονται διαφορετικές κατηγοριοποιήσεις των δρόμων με βάση το πλάτος τους, από την *via* με 8 πόδια πλάτος, μέχρι την *semita* με 1 πόδι πλάτος¹⁴ (ατραπός).

Το δίκτυο ολοκληρωνόταν από οδοδείκτες, πινακίδες κατευθύνσεων, πανδοχεία και σταθμούς αλλαγής ζώων. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο το οποίο έδινε σημαντικές διοικητικές, επικοινωνιακές και εμπορικές δυνατότητες στην ρωμαϊκή αυτοκρατορία. Υπήρξε ένα ιδιαίτερα προηγμένο και ολοκληρωμένο δίκτυο, το οποίο απαιτούσε μεγάλο εργατικό δυναμικό για να συντηρηθεί. Από αυτή την άποψη βρισκόταν μπροστά από την εποχή του, για αυτό και έσβησε όταν οι διάδοχοι του ρωμαϊκού κράτους δεν ήταν σε θέση να το συντηρήσουν.

Κατά την μέση βυζαντινή περίοδο οι ρωμαϊκοί δρόμοι είχαν εγκαταλειφθεί και οι διασυνδέσεις Δυτικής και Ανατολικής Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας είχαν ελαττωθεί σημαντικά. Έτσι οι διεθνείς πλέον ρωμαϊκοί δρόμοι έχασαν την βατότητά τους και μικρότεροι τοπικοί δρόμοι ήταν αυτοί που πατιόταν περισσότερο. Η δύσχρηστη (λόγω βατότητας των δρόμων) άμαξα αντικαταστάθηκε από το υποζύγιο και η τέχνη της

¹⁴ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.70

οδοποιίας επέστρεψε στην εξυπηρέτηση των υποζυγίων¹⁵. Τότε προέκυψαν σταδιακά οι διαμορφώσεις που χαρακτηρίζουν τα βυζαντινά λιθόστρωτα.

1.1.5. Γεφυροποιία

Πολύ σημαντική μέριμνα για τους οδοποιούς, παλαιότεν και έως τώρα, ήταν η υπερκέραση των επικίνδυνων ρεμάτων και ποταμών της εκάστοτε διαδρομής, με την δημιουργία γεφυριών ή χωρίς. Τα γεφύρια υπήρξαν άλλοτε ξύλινα και άλλοτε πέτρινα με καμάρες των οποίων η τεχνική έχει δείξει μεγάλη εξέλιξη με την πάροδο του χρόνου. Ωστόσο από την αρχαιότητα και μέχρι τα ρωμαϊκά χρόνια ελάχιστα δείγματα γεφυροποιίας έχουν εντοπιστεί στον ελληνικό χώρο, αντιστρόφως ανάλογα από το οδικό δίκτυο που έχει τεκμηριωθεί ανωτέρω¹⁶.

Χρονολογικά πρώτες αναφέρονται οι μυκηναϊκές γέφυρες με την κυκλώπεια τεχνική, στις οποίες το εκφορικό τόξο δημιουργούνταν από σχετικά λίγες, απελέκτες, μεγάλου μεγέθους πέτρες (δες Εικόνα 8). Χρονολογικά η τεχνική αυτή αντιστοιχίζεται σε εποχές από τον 16^ο μέχρι τον 11^ο αι. π.Χ., όσο περίπου διήρκεσε και η μυκηναϊκή κυριαρχία στον ελληνικό χώρο.



Εικόνα 8: Η Γέφυρα της Καζάρμας στο Αρκαδικό Αργολίδος. Διακρίνεται η μυκηναϊκή τεχνοτροπία της αργολιθοδομής με ελάχιστη επεξεργασία, αλλά προσεκτική τοποθέτηση των μεγάλων λίθων. Η εποχή της ανέγερσης υπολογίζεται στον 14^ο – 13^ο αι. π.Χ. η φωτογραφία προέρχεται από τον ιστότοπο ellinondiktvo.blogspot.com

Σε επόμενους χρόνους αναφέρονται ελάχιστα απομεινάρια γεφυρών (26 από το μεγαλύτερο μέρος του ελληνικού χώρου – νησιά Αιγαίου, Κρήτη, Πελοπόννησο, Στερεά Ελλάδα, Θεσσαλία, Μακεδονία) τα οποία ο Γ. Π. εξηγεί με τα ακόλουθα επιχειρήματα. Πρωτίστως αναφέρεται στην έννοια του πόρου και

¹⁵ Πίκουλας, ο.π., σελ.81 & Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.72

¹⁶ Πίκουλας, 2013, σελ.43,46

την συχνή διάβαση των αρχαίων Ελλήνων δια μέσου της κοίτης του εκάστοτε χειμάρρου ή ποταμού με δείγματα από αρματροχίες να συνάδουν σε αυτή την κατεύθυνση.

Επιπλέον αναφέρονται οι ξύλινες γέφυρες οι οποίες στα πλαίσια του σκεπτικού της ελάχιστης επέμβασης που περιγράφει ο Γ. Π. κάλυπταν ικανοποιητικά τις ανάγκες των διακινούμενων και στο πέρασμα του χρόνου δεν άφηναν πίσω παρά μόνο τα βάθρα τους (για όσες από αυτές είχαν βάθρα). Στις ελάχιστες υποτυπώδεις λίθινες γέφυρες που εντοπίστηκαν συμπεριλαμβάνεται αυτή του Αρτεμίδωρου, η οποία απεικονίζεται στην Εικόνα 9.

Τέλος για την ζεύξη ποταμών και ρεμάτων με σημαντική ροή αναφέρονται πορθμεία ή ακόμη και στρατιωτικές ζεύξεις από λέμβους ή βαρέλια¹⁷. Χαρακτηριστικό παράδειγμα χρήσης πορθμείου από την αρχαιότητα είναι ο μύθος του Χάροντα που ανέμενε τις ψυχές στον Αχέροντα ποταμό και τις περνούσε στον κάτω κόσμο με αντάλλαγμα έναν οβολό¹⁸.



Εικόνα 9: Η γέφυρα αυτή βρίσκεται στον αρχαιολογικό χώρο της Βραυρώνας, όπου και το ιερό της Βραυρώνιας Αρτέμιδος. Η τεχνοτροπία της γέφυρας ακολουθεί το σύστημα δοκού επί στύλου, αλλά το δομικό υλικό της είναι πέτρες κατάλληλα διαμορφωμένες αντί ξύλου. Η εικόνα προέρχεται από τον ιστότοπο gtr.gr

Μόνο μετά την εμφάνιση του Ρωμαϊκού στοιχείου στον ελληνικό χώρο εμφανίστηκαν αψιδωτές γέφυρες και υδραγωγεία, των οποίων στέρεα ευρήματα φτάνουν ως τις μέρες μας. Πρόκειται για την πρώτη εμφάνιση χυτευμένου σκυροδέματος σε στατική κατασκευή¹⁹ το οποίο συνυπάρχει με πλίνθους και λαξεμένες πέτρες. Όπως είναι αναμενόμενο οι κατασκευές αυτές χαρακτηρίζονταν από μεγάλη

¹⁷ Πίκουλας, ο.π., σελ.46, Ανωγιάτης – Πελέ,1993, σελ.77-83

¹⁸ Ηλ. Πηγές: Wikipedia.gr, Αχέρων, 2021

¹⁹ Φραγκόπουλος, 2007 & Μπούγια, 1998, σελ.82

τεχνογνωσία σε θέματα στατικής και οικοδομικής. Ο μνημειακός τους χαρακτήρας επιβάλλεται στον παρατηρητή ακόμη και στις μέρες μας (βλ. Εικόνα 10).

Τα πέτρινα τοξωτά γεφύρια των οποίων η δόμηση προϋπέθετε επίσης σημαντικές γνώσεις στατικής, δομικής κ.α. εμφανίστηκαν από τις αρχές του 16^{ου} αι.²⁰, όταν το εμπόριο στον υπό οθωμανική κυριαρχία ελληνικό ορεινό χώρο άνθιζε και η οικονομική ευμάρεια του τόπου επέτρεπε τέτοιες μόνιμες κατασκευές. Πρόκειται για εξ ολοκλήρου πέτρινες κατασκευές, συχνά χωρίς συνδετικό υλικό των οποίων η διαδικασία κατασκευής ανάγεται σε τελετουργικό με θρυλικές παραδόσεις σε ορισμένες περιπτώσεις όπως π.χ. αυτή του γεφυριού της Άρτας.



Εικόνα 10: Το Ρωμαϊκό Υδραγωγείο της Σεγονία στην Ισπανία. Διακρίνεται η λιθοδομή από κατάλληλα πελεκημένες πέτρες και η συμπλήρωση της οικοδομής με πλίνθους και χυτό υλικό. Η εικόνα προέρχεται από τον ιστότοπο Britannica.com

Οι ομάδες (μπουλούκια - σινάφια) που αναλάμβαναν την οικοδόμηση των γεφυρών χαρακτηρίζονταν από σαφώς εξειδικευμένους εργάτες (πελεκάνοι, χτίστες, μαραγκοί, κλειδοσάδες, ασβεστάδες, νταμαρτζήδες), υπό την καθοδήγηση ενός πρωτομάστορα, με την συνοδεία ζώων φόρτου για τα εργαλεία και τις πέτρες, και μικρότερων παιδιών που πλαισίωναν την ομάδα με υποστηρικτικό ρόλο²¹.

Ανάμεσα στα ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά των γεφυριών αναφέρονται ανακουφιστικά ανοίγματα τα οποία είχαν και βοηθητικό ρόλο στην αποχέτευση των πλημμυρικών παροχών, καθώς και

²⁰ Ηλ. Πηγές: Αρχείο Γεφυριών Ηπειρώτικων, 2008

²¹ Ηλ. Πηγές: Αρχείο Γεφυριών Ηπειρώτικων, 2008, Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.83-92

υδροδυναμικές διαμορφώσεις στους προβόλους των ποδιών της γέφυρας για να μην επιβαρύνονται τα πόδια από την πίεση των κατερχόμενων υδάτων.

Είναι αξιοσημείωτη η τεχνική της δημιουργίας του εκάστοτε τόξου, το οποίο ξεκινούσε από τον ξυλότυπο (σκαλωσιές και καλούπια), συνεχιζόταν με την διαμόρφωση και την τοποθέτηση των σφηνοειδών λίθων εκατέρωθεν της κατασκευής για να ολοκληρωθεί με την τοποθέτηση της μεσαίας πέτρας που ονομάζεται κλειδί και ουσιαστικά κλείδωνε την κατασκευή²². Σε ορισμένες περιπτώσεις όπως στο γεφύρι της Πλάκας το τόξο ήταν σύνθετο, γεγονός που προκαλεί μεγάλο θαυμασμό για την ικανότητα διαχείρισης στατικών επιλύσεων ανθρώπων με πρακτική μονάχα εμπειρία.



Εικόνα 11: Το γεφύρι του Κόκκορη, πάνω από το ρέμα Βικάκι (που παρακάτω γίνεται Βοϊδομάτης) κοντά στους οικισμούς Κουκούλι και Κήποι του Ζαγορίου, στον νομό Ιωαννίνων. Παρατηρεί κανείς τα στηθαία που ακολουθούν το τόξο του γεφυριού (αρκάδες), την λεπτότητα της οικοδομής αλλά και το επιμελώς στρωμένο καλντερίμι επί της γέφυρας. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο gropnews.gr

Επιπλέον η κατασκευή συμπληρωνόταν με την επικάλυψη του οδοστρώματος με πλήρως διαμορφωμένο καλντερίμι, με κόντρες σε τακτά διαστήματα για να υποβοηθείται η διάβαση του ανθρώπου ή του ζώου στις απότομες κλίσεις του γεφυριού. Επίσης σημαντική ήταν η πλαισίωση του γεφυριού με στηθαία, καθώς και η τοποθέτηση καμπάνας κάτω από αυτό για να ειδοποιεί τους διαβάτες σε περίπτωση μεγάλης κατεβασιάς ούτως ώστε να αποφύγουν μία επικίνδυνη διάβαση (μεγάλη κατεβασιά νερού σημαίνει επίσης μεγάλους ανέμους που συνοδεύουν το νερό).

Από το 1950 και πέρα με την εμφάνιση του τσιμέντου, οι τσιμεντένιες γέφυρες αντικατέστησαν σχεδόν το σύνολο των χρησιμοποιούμενων γεφυρών, με εξαίρεση γέφυρες για πεζοπόρους και ζώα φόρτου, όπου ακόμη δεν έχει φτάσει το αυτοκίνητο.

²² Τσόγκας, 2016, σελ.37-43

Παρόλα αυτά, η προτιμότερη τακτική των караβανιών υπήρξε ανέκαθεν η διάσχιση των ποταμών διαμέσου πόρων (ρηχών περασμάτων) με τα οποία είναι εξοικειωμένα τα ζώα και μόνο σε περιπτώσεις ιδιαίτερα αυξημένης ροής επιχειρούνταν η διάσχιση μέσω γεφυρών, καθώς τα ζώα τρόμαζαν από τις έντονες κλίσεις και το εκτεθειμένο των γεφυριών²³. Μάλιστα σε αφηγήσεις περιηγητών διαβάζουμε ότι η κοίτη ποταμών και ρεμάτων με ήπια ροή αποτελούσε διαδρομή προτιμότερη από τα μονοπάτια που τα πλαισίωναν σε ορισμένες περιπτώσεις²⁴.

1.1.6. Άλλες Παρόδιες Διαμορφώσεις

Για τις ανάγκες τόσο των ανθρώπων, όσο και των ζώων που κινούνται στα εκάστοτε μονοπάτια κατασκευάζονταν βρύσες και κουπάνες σε θέσεις δίπλα στις πηγές που θα μπορούσαν να τις τροφοδοτήσουν. Σκοπός των κατασκευών ήταν το νερό να διοχετευτεί σε μία βρύση και από εκεί να γεμίσουν οι κουπάνες από τις οποίες θα πιούν τα ζώα. Η απόμακρη και δυσπρόσιτη θέση του εκάστοτε ρέματος θα έκανε αδύνατη την εξυπηρέτηση των διακινούμενων αν δεν λαμβανόταν αυτή η πρόνοια, ή στην καλύτερη περίπτωση πολύ χρονοβόρα. Επιπλέον υπήρχε πρόνοια για την διοχέτευση του τρεχούμενου νερού εκτός του μονοπατιού, ειδάλλως το μονοπάτι θα γινόταν δύσβατος λασπόδρομος.

Και σε επόμενη χρονική περίοδο προέκυψαν τα Χάνια, σαν κομμάτια ενός ολοκληρωμένου συστήματος εξυπηρέτησης των διακινούμενων караβανιών. Τα Χάνια ήταν κτίρια ικανά να στεγάσουν και να τροφοδοτήσουν, ή τουλάχιστον να συμπληρώσουν την διατροφή των ανθρώπων και των ζώων τους, ενώ παρείχαν και την δυνατότητα διανυκτέρευσης για τα διακινούμενα караβάνια.

Οι Μακρής και Παπαγεωργίου²⁵ περιγράφουν ότι τα Χάνια δημιουργήθηκαν πρωταρχικά για την ασφάλεια των μετακινήσεων και για την εξασφάλιση νερού για τις ανάγκες των μετακινούμενων και των υποζυγίων τους, στο αφιλόξενο περιβάλλον των Ανατολικών και Βορειοαφρικανικών επαρχιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπου ήταν μείζον θέμα οι ληστείες και η έλλειψη νερού κατά μήκος των διαδρομών. Οι πρώτες μορφές τους ωστόσο θα έπρεπε να αναζητηθούν σε πολύ παλιότερες εποχές, σύμφωνα με τους ίδιους, καθώς ήδη από την εποχή του Ηροδότου υπάρχουν αναφορές στις «Καταλύσεις» που κάλυπταν τις ίδιες ανάγκες των διακινούμενων. Επίσης αναφορές σε χάνια υπάρχουν και στην βυζαντινή εποχή σύμφωνα με τους ίδιους.

²³ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.92

²⁴ Holland, 1815, σελ.210

²⁵ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π.,σελ.100,101,103

Η όποια κτιριακή εγκατάσταση πλαισίωνε τα πολύτιμα πηγάδια και σε πολλές περιπτώσεις πήρε φρουριακή μορφή. Συχνά εκτός των βασικών παροχών (νερό, τροφή, διανυκτέρευση) συγκεντρώνονταν υπηρεσίες όπως αυτές που προσφέρονται από σαγματοποιούς, πεταλωτές, σαράφηδες (χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες), εμπορικούς πράκτορες, αρτοποιούς, παντοπώλες κλπ. Επιπλέον λόγω του θρησκευτικού και αφιλοκερδούς χαρακτήρα που είχε δοθεί από νωρίς σε αυτές τις εγκαταστάσεις υπάρχουν συχνά τζαμιά, λουτρά και θρησκευτικά σχολεία εντός.

Καθώς όμως στον ελληνικό χώρο δεν ήταν ζήτημα ζωής και θανάτου η διανυκτέρευση σε έναν προστατευμένο χώρο ή η εύρεση πόσιμου νερού, εδώ τα Χάνια μετεξελίχθηκαν σε επιχειρήσεις, σε πολλές περιπτώσεις, και πέρασαν στα χέρια ιδιωτών. Και εδώ λίγα από τα Χάνια που περιγράφονται έχουν το επίπεδο που περιεγράφηκε νωρίτερα και συνήθως βρίσκονται εντός οικισμών και χαρακτηρίζονται σαν Καραβάν Σεράι (σπίτι για καραβάνια), ενώ τα αντίστοιχα της εξοχής έχουν συνήθως υποτυπώδεις παροχές²⁶. Αρκετοί εκ των περιηγητών που διένυσαν τις διαδρομές που περιγράφονται εκμεταλλεύονταν ευχαρίστως το φαγητό και το νερό που έβρισκαν στα χάνια αλλά για τον ύπνο τους προτιμούσαν το ύπαιθρο, καθώς οι συνθήκες εντός των κτιρίων δεν ήταν ικανοποιητικές²⁷.



Εικόνα 12: Έργο του Edward Lear (1849) όπου απεικονίζεται το χάνι της Μπαλντούμας και το γεφύρι της Κυράς πάνω από την κοίτη του Ζαγορίσιου κλάδου του Αράχθου. Δυστυχώς τα Χάνια της ελληνικής υπαίθρου δεν ήταν ιδιαίτερα γερές κατασκευές. Έτσι μόνο συντρίμια μπορεί να βρει κανείς πλέον στις περισσότερες από τις παλιές θέσεις τους και όσες απεικονίσεις έχουμε είναι είτε από πίνακες, είτε από φωτογραφίες. Η φωτογραφία προέρχεται από την ιστοσελίδα zsgiannina.gr

Τα Χάνια στις σημαντικές εμπορικές διαδρομές ήταν πυκνά χωροθετημένα κατά μήκος της διαδρομής με σκοπό την εξυπηρέτηση μεγάλου πλήθους καραβανιών. Έτσι κάποιο καραβάνι που έφτανε στο τέλος της ημέρας του σε ένα Χάνι και δεν έβρισκε εκεί τις εξυπηρετήσεις που χρειάζεται (λόγω πληρότητας

²⁶ Ανωγιάτης - Πελέ, ο.π., σελ.165

²⁷ Leake 1835 Vol.1, σελ.422, Holland, 1815, σελ.232, Wace & Thompson, 1914, σελ.14

συνηθέστερα), μπορούσε να κατευθυνθεί σε μικρό χρονικό διάστημα σε κάποιο επόμενο και να εξυπηρετηθεί εκεί. Επιπλέον οι περιγραφές διαφόρων περιηγητών αναφέρουν συχνές στάσεις στα διάφορα χάνια κατά μήκος μίας διαδρομής για μικρά διαλείμματα²⁸.

Εκτός από Χάνια, στα πλαίσια διατήρησης ασφαλών δρόμων αναφέρονται σε πολλές παρόδιες θέσεις στρατιωτικές εγκαταστάσεις. Ήδη από αρχαίες εποχές υπήρχαν φρούρια κατά μήκος των σημαντικότερων οδών και δη στις κλεισούρες, δηλαδή στα σημεία που το πέρασμα στενεύει και είναι δυνατόν να εποπτευθεί – ρυθμιστεί η διάβαση της εκάστοτε ομάδας. Παραδείγματα αποτελούν οι εγκαταστάσεις στο Βοτονόσι²⁹ (Λαχανόκαστρο – κοιλάδα Μετσοβίτικου), και τα ευρήματα στις θέσεις Πέτρα (αμέσως ΒΔ του οικισμού Παναγία), Τσούκα - Παναγιά Κορυδαλλού κ.α. στην κοιλάδα του Σαλαμπριά³⁰ όσον αφορά την περιοχή μελέτης.

Στην Οθωμανική περίοδο, όταν τα ίδια περάσματα είχαν μεγαλύτερη εμπορική σημασία, ήταν σημαντική για την οθωμανική διοίκηση η ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των καραβανιών, οπότε σε συγκεκριμένες θέσεις τοποθετούνται φρουρές. Οι φρουρές αυτές αναφέρονται τόσο σε περιηγητικά κείμενα³¹ όσο και σε χάρτες³² των εποχών αυτών. Στην περιοχή μελέτης μας οι φρουρές αυτές είναι ιδιαίτερα οργανωμένες την εποχή του Αλή Πασά. Σε ορισμένες από τις θέσεις αυτές απαιτούνταν από τους διακινούμενους καταβολή ειδικής εισφοράς, το αντίστοιχο των σημερινών διοδίων³³. Η ύπαρξη θέσεων όπου επιβαλλόταν πληρωμή διοδίων υπήρξε σημαντικός λόγος για να διανοιχθούν και να συντηρηθούν παράλληλες διαδρομές οι οποίες απέφευγαν τα φυλάκια αυτά, όσο οι καιρικές συνθήκες το επέτρεπαν.

Τέλος καθώς εμφανίζεται το σύγχρονο ελληνικό κράτος στο προσκήνιο, εμφανίζονται και οι τελωνειακοί σταθμοί εκατέρωθεν των συνόρων. Σε άλλες περιπτώσεις αναφέρονται τελωνειακοί σταθμοί σε ανεξάρτητα κτίρια, και σε άλλες αναφέρονται εγκατεστημένοι σε κτίρια Χανίων. Ο Ανωγιάτης – Πελέ³⁴ παρατηρεί την παρουσία Τελωνειακών Σταθμών – Διοδίων - Αποθηκών σε θέσεις διάσχισης υδάτινου στοιχείου, το οποίο άλλωστε αποτελεί και μία φυσική μορφή συνόρου. Σημαντικά στοιχεία για την εικόνα της μεταβατικής αυτής περιόδου δίνουν ο Παπαζήσης³⁵ και ο Philippson³⁶ μεταξύ άλλων.

Συνολικά, τα μονοπάτια σαν μέρος ενός συγκοινωνιακού δικτύου και οι υποδομές που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία αυτού, δεν θα μπορούσαν να σταθούν στον χρόνο ανεξάρτητα, αλλά χρειαζόταν ομάδες οδικών εργατών για να τις συντηρούν και να τις βελτιώνουν. Σε κάποιες περιπτώσεις οδικοί εργάτες υπήρξαν οι κάτοικοι των παρόδιων οικισμών και σε άλλες στρατιωτικές ομάδες. Στην περίπτωση του Μετσόβου, στα πλαίσια συνηθισμένης τακτικής του Οθωμανικού διοικητικού συστήματος η φροντίδα αυτή αποδιδόταν στους κατοίκους του οικισμού με αντάλλαγμα φορολογικές απαλλαγές³⁷.

²⁸ Παπαζήσης, 1980, σελ.92, Leake, ο.π., Vol. I, σελ.416-417, Holland, ο.π., σελ.228

²⁹ Hammond, 1971, Τόμος Γ, σελ.134-135

³⁰ Πίκουλας, 2006, σελ.415

³¹ Σχινάς, 1886, Τεύχος Ι, σελ.4, Leake ο.π., Vol. I, σελ.297,

³² Σειρά Χαρτών 1:100.000, 1944, Directorate of Military Survey, War Office, London, φύλο Ιωάννινα, Χ.Υ.Σ., 1925, 1:200.000, Ιωάννινα, Μ. Χρυσόχοος, 1909, χάρτης του Οροπεδίου Πολιτσές

³³ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.184.

³⁴ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π, σελ.80

³⁵ Παπαζήσης, ο.π., σελ.92,93

³⁶ Philippson, 1897, σελ.192

³⁷ Δασούλας, 2009, σελ.128

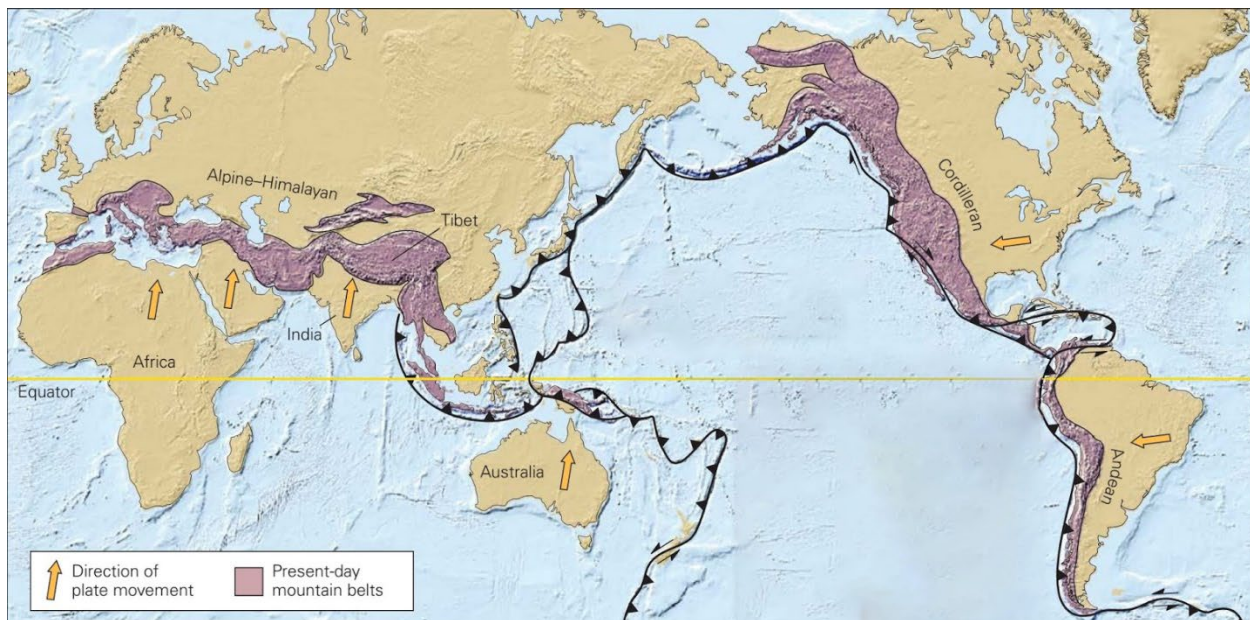
1.2. Γεωλογικά – Γεωμορφολογικά Στοιχεία

Για να γίνει συνολικότερα κατανοητή η εικόνα των περασμάτων της Πίνδου κρίνεται σκόπιμη η παράθεση ενός κεφαλαίου στο οποίο θα αναλυθούν στοιχεία σχετικά με την γεωλογική προέλευση του Πινδαϊκού χώρου. Σε αυτήν προστίθεται μία γεωμορφολογική – υδρογραφική περιγραφή της περιοχής μελέτης για να ολοκληρωθεί η επισκόπηση του πλαισίου μέσα στο οποίο δημιουργήθηκαν τα περάσματα που περιγράφονται σε αυτή την εργασία.

1.2.1. Γεωλογικά Στοιχεία

Η γεωλογική γένεση του Ελληνικού χώρου εντοπίζεται στο 4^ο και τελευταίο στάδιο της Ευρωπαϊκής γεωλογικής ιστορίας³⁸. Περίπου 250 εκατομμύρια χρόνια πριν ξεκίνησε η απόθεση ιζημάτων στις νότιες και νοτιοανατολικές παρυφές της τότε Ευρώπης και δημιουργήθηκε έτσι το Αλπικό Γεωσύγκλινο από το οποίο προέκυψε η Νέα Ευρώπη. Η ορογενετική διαδικασία αυτή (Αλπική Ορογένεση) συνεχίζεται μέχρι σήμερα και αποτελεί το γενικότερο πλαίσιο μέσα στο οποίο ανήλθε ο ορεινός σκελετός του Ελληνικού χώρου από τον οποίο μέσω της διάβρωσης δημιουργήθηκε και το υπόλοιπο του χώρου όπως κοιλάδες, ημιορεινές περιοχές, πεδιάδες κλπ.

Το Δειναροταυρικό τόξο, στο οποίο μεταξύ άλλων ανήκουν και οι Ελληνίδες οροσειρές, εκτείνεται από τα Πυρηναία ως τις Άλπεις και από εκεί στις Δειναρίδες Άλπεις μέσω των οποίων κατεβαίνει ως τον Ελληνικό χώρο. Στο ύψος της Κρήτης το τόξο κάμπτεται προς τα ανατολικά για να συνεχιστεί στα Όρη του Ταύρου στην Τουρκία, στα Όρη Ζάκρος στο Ιράν και τις Αφγανικές οροσειρές για να καταλήξει τέλος στα Ιμαλάια. Σε αυτή την αλυσίδα προστίθενται σαν παράλληλες οροσειρές τα βουνά της Βόρειας Αφρικής (Άτλας, Όρη της Αλγερίας και της Τυνησίας) από Νότο και τα Καρπάθια, τα όρη Βαλκάν, η Ποντιακή αλυσος και ο Καύκασος από Βορρά.



Εικόνα 13: Το βασικό ορογενετικό σύστημα στην Ευρασία. Το σύστημα Άλπεων – Ιμαλαίων εμφανίστηκε όταν Αφρική, Ινδία και Αυστραλία συγκρούστηκαν με την Ευρασία. Ταυτόχρονα Αυστραλία, Ιαπωνία και Αμερική συμπίεζον τον Ειρηνικό Ωκεανό δημιουργώντας το λεγόμενο δαχτυλίδι της φωτιάς (Pacific ring of fire) στα όριά του. Ο χάρτης λήφθηκε από τον ιστότοπο geologylearn.blogspot.gr

³⁸ Μουντράκη, 2010, σελ.17

Προκύπτει λοιπόν ότι αρκετές από τις νεότερες (και ως εκ τούτου ψηλότερες) οροσειρές του πλανήτη συνδέονται μεταξύ τους στα πλαίσια του ορογενετικού συστήματος που αναπτύχθηκε στην Τήθου θάλασσα και σχετιζόταν με την ηπειρωτική σύγκρουσή της Αφρικάνικης, της Αραβικής και της Ινδικής Πλάκας με την Ευρασιατική. Μάλιστα παρόμοιας ηλικίας θεωρείται και το Περιειρηνικό Ορογεννητικό σύστημα το οποίο ευθύνεται για την ορεινή όψη της Αμερικάνικης Ηπείρου προς τον Ειρηνικό Ωκεανό (Βραχώδη Όρη, Άνδεις) καθώς και για τα νησιωτικά τόξα Ιαπωνίας, Ινδονησίας και Αλεούτιων Νήσων. Εδώ πρόκειται για την υποβύθιση της Ωκεάνιας πλάκας του Ειρηνικού Ωκεανού κάτω από τις περιβάλλουσες αυτόν ηπειρωτικές πλάκες. Έτσι ορισμένοι γεωλόγοι θεωρούν ότι όλες οι προαναφερθείσες οροσειρές ανήκουν στον Αλπικό ορογεννητικό κύκλο³⁹ (βλέπε Εικόνα 13).

Η προσέγγιση των λιθοσφαιρικών πλακών στην περιοχή μελέτης μας, προκάλεσε αρχικά την εξαφάνιση της Τηθούς και έπειτα οδήγησε στην ορογένεση που προαναφέρθηκε καθώς εξελισσόταν η τελική ηπειρωτική σύγκρουση. Συνάμα η υποβύθιση αρχικά της ωκεάνιας πλάκας της Τηθούς και έπειτα της Αφρικάνικης πλάκας κάτω από την Ευρασιατική οδήγησε στην δημιουργία ενός ηφαιστειακού τόξου πίσω από το μέτωπο της Ηπειρωτικής σύγκρουσης με πολλά γνωστά ηφαίστεια όπως η Αίτνα, ο Βεζούβιος, το ηφαίστειο της Θήρας κλπ. Η Τήθου θάλασσα θεωρείται ότι βρισκόταν περίπου στην θέση της Μεσογείου ωστόσο εκτεινόταν από τον Ατλαντικό Ωκεανό στα δυτικά μέχρι τον Ειρηνικό Ωκεανό στα ανατολικά. Αυτά είναι τα γενικά πλαίσια μέσα στα οποία οφείλει να εξεταστεί η ανάδυση του ορεινού σκελετού της Πίνδου μέσα από την Τήθου θάλασσα.

Κάτω από τις εκάστοτε συνθήκες πίεσης και θερμοκρασίας, οι εκάστοτε αποθέσεις εντός της αύλακας που αργότερα δημιούργησε την ζώνη Ωλονού – Πίνδου, μεταμορφώθηκαν σε πετρώματα, τόσο συμπαγή όσο επέτρεψαν οι συνθήκες της πετρογένεσης. Έτσι δημιουργήθηκαν στρώσεις ασβεστόλιθου και άγριου φλύσχης οι οποίες αρχικά πτυχώθηκαν και έπειτα επωθήθηκαν (απλώθηκαν) προς τα δυτικά στα πλαίσια της ηπειρωτικής σύγκρουσης της Απουλίας Πλάκας (Αδριατική) με την Ευρασιατική. Αυτή η επώθηση, η οποία σε περιοχές εμφανίζεται να απλώνεται σε πλάτος 100 χιλιομέτρων, ονομάζεται Τεκτονικό Κάλυμμα Πίνδου.

Οι ασβεστολιθικές μάζες προέρχονται από ιζήματα τα οποία δημιουργούνται στη βάση μίας σχετικά ρηχής θάλασσας και τα οποία έχουν βιογενή προέλευση (υπολείμματα σκελετών θαλάσσιων μικροοργανισμών στους οποίους οι ρηχές θάλασσες είναι ιδιαίτερα παραγωγικές) ενώ σε αυτά, λόγω εξάτμισης του νερού της ρηχής θάλασσας, προστίθενται άλλα ανθρακικά ιζήματα (καθίζηση ασβεστόλιθων αρχικά και δολομιτών αργότερα). Αυτή η σειρά των ιζημάτων είναι δυνατόν κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες πίεσης και θερμοκρασίας να μεταμορφωθεί σε πέτρωμα και να συμμετάσχει στην διαδικασία της ορογένεσης⁴⁰. Ο ασβεστόλιθος είναι το συνηθέστερο πέτρωμα στις ελληνικές οροσειρές⁴¹. Αντανακλάται έτσι η γεωλογική ιστορία του τόπου αυτού ή οποία συνοψίζεται στην ανύψωση οροσειρών από μία ρηχή θάλασσα στην οποία συσσωρευόταν υλικά.

Ο φλύσχης αποτελείται από χερσογενή ιζήματα (ιζήματα που φτάνουν στον βυθό της θάλασσας μέσω χειμάρρων και ποταμών) που αποτίθενται στην ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα αρχικά και έπειτα μέσω τουρβιδικών ρευμάτων φτάνουν ως την βάση της ηπειρωτικής κατωφέρειας. Τα ιζήματα αυτά κατά την διαδικασία της υποβύθισης της ωκεάνιας πλάκας και μετέπειτα της ηπειρωτικής σύγκρουσης μεταμορφώνονται σε πετρώματα (χωρίς να προλάβουν να πετροποιηθούν πλήρως, όντας επιφανειακά) και επωθούνται στο υπό διαμόρφωση ορογενές. Καθώς ο φλύσχης είναι εύθρυπτο υλικό συχνά

³⁹ Μουντράκη, ο.π, σελ.21,22

⁴⁰ Δούτσος, 2000, σελ.112 & Θεοδώρου, 2004, σελ.143–156

⁴¹ Μπελογιάννης & Βουτυρόπουλος, 2010, σελ 17

αποσαθρώνεται και καταλήγει σε χαμηλότερες θέσεις από αυτές που αρχικά βρέθηκε κατά την διαδικασία της ορεογένεσης. Η ιδιαιτερότητα του άγριου φλύσχη είναι ότι εντός της ιλυολιθικής φάσης του φλύσχη βρίσκονται ολισθόλιθοι (ψαμμιτικής προέλευσης στη προκειμένη περίπτωση) έντονα τεκτονισμένοι. Άγριος φλύσχος εντοπίζεται σε θέσεις υποβύθισης⁴².

Ο φλύσχος με την διάβρωσή του δημιουργεί χώματα κατάλληλα για καλλιέργεια, και έτσι υπόκειται των περισσότερων θέσεων εγκατάστασης και καλλιέργειας στον Πινδαϊκό χώρο⁴³. Ταυτόχρονα η ίδια διάβρωση που δημιουργεί τα καλλιεργήσιμα εδάφη ευθύνεται για πλήθος κατολισθήσεων που επίσης χαρακτηρίζουν τον Πινδαϊκό χώρο είτε στα πλαίσια οικισμών είτε εκτός αυτών⁴⁴.

Οφιολιθικές μάζες – δηλαδή μάζες πετρωμάτων ωκεάνιου φλοιού⁴⁵ – επωθήθηκαν από την ανατολική πλευρά της ζώνης Πίνδου προς τα δυτικά και επικάλυψαν μια μεγάλη περιοχή που εκτείνεται ανάμεσα στην Παναγιά, το Μέτσοβο, την Βωβούσα, την Αβδέλλα και την Σαμαρίνα, συμπεριλαμβάνοντας και το όρος Σμόλικα, την δεύτερη ψηλότερη κορυφή του ελληνικού χώρου.



Εικόνα 14: Οι πλαγιές και τα λιβάδια που πλαισιώνουν από την νότια πλευρά την κοιλάδα του Πηνειού στις απαρχές της αποτελούν βοσκοτόπια των Ανηλιωτών και σημείο συνάντησης κτηνοτροφικών ομάδων του Ασπροποτάμου με τους Ανηλιώτες στην Διάβα προς τα χειμαδιά της Θεσσαλίας. Εδώ απεικονίζονται από την οροσειρά του Ζυγού, εξ' ου και το οφιολιθικό πρηνές του δρόμου με το χαρακτηριστικό πράσινο χρώμα. Φωτογράφος Βασίλης Δεληγιάννης

⁴² Μουντράκη, ο.π., σελ.181

⁴³ Halstead, 1996, σελ.67

⁴⁴ Κουμαντάκης 2011, σελ.3

⁴⁵ Δούτσος, ο.π., σελ.340

Το σύνολο των περασμάτων που περιγράφονται σε αυτή την εργασία συναντούν στα μέγιστα υψόμετρα των διαβάσεων τους αυτά τα οφιολιθικά πετρώματα. Συναντώνται δηλαδή οφιολιθικά πετρώματα στην οροσειρά του Ζυγού (βλέπε Εικόνα 14), στο Μαυροβούνι (όπου το πέραςμα του Τζαν Κουρταρά), και βορειότερα, στα περάσματα του Σμόλικα. Χαρακτηριστικό αυτών των πετρωμάτων είναι το πράσινο χρώμα, ενώ στην περιοχή του Μαυροβουνίου – Αυγού (Βάλια Κάλντα) είναι χαρακτηριστικό το κοκκινωπό χρώμα του εδάφους το οποίο αποδίδεται σε αποσάθρωση περιδοτική και σερπεντίνη⁴⁶

Σε χαμηλότερα υψόμετρα συναντάται συνηθέστερα φλύσχης, ο οποίος υπόκειται σε έντονη διάβρωση και δυσκολεύει την χάραξη και συντήρηση μονοπατιών. Εκατέρωθεν των μελετούμενων περασμάτων τα πετρώματα που συναντώνται είναι κατά κανόνα φλύσχης με τις ανάλογες συνέπειες στην ποιότητα των μονοπατιών.

Οι ασβεστόλιθοι της Πίνδου συναντώνται σε οροσειρές δυτικότερα των υψηλών διαβάσεων που μελετώνται, όπως στον Λάκμο και τα Τζουμέρκα, στην Τύμφη και στο Μιτσικέλι. Να σημειωθεί ότι με εξαίρεση τον Λάκμο και τα Τζουμέρκα τα προαναφερθέντα όρη υπάγονται στην Αδριατικοϊόνιο ζώνη και συγκροτούνται από Αλπικά Ιζηματογενή πετρώματα⁴⁷. Σε ασβεστολιθικά εδάφη από τις περιγραφόμενες διαδρομές κινείται η ανάβαση από τα Ιωάννινα προς τον Δρύσκο και η μετέπειτα κατάβαση προς την Μπαλντούμα (όρος Μιτσικέλι).

1.2.2. Γεωμορφολογικά Χαρακτηριστικά

Η γεωλογική προέλευση ενός τόπου αποτελεί μόνο την αρχή για την τελική εικόνα του, καθώς πάνω σε αυτή την αρχική διαμόρφωση επιδρά άένα το νερό δια μέσου του υδρολογικού κύκλου. Το νερό της βροχής ή του τηγμένου χιονιού ρέει από τα ψηλότερα προς τα χαμηλότερα υψόμετρα χάρις στην βαρύτητα και ακολουθεί διαδρομές που τείνουν να ενωθούν μεταξύ τους όπου το έδαφος το επιτρέπει. Καθώς το νερό ρέει, διαβρώνει και συμπαρασύρει υλικά εγκαθιδρύοντας την κοίτη του στον τόπο που κινείται, με αποτέλεσμα να δημιουργείται έτσι το υδρογραφικό δίκτυο της εκάστοτε υδρολογικής λεκάνης.

Στις επιδράσεις του υδρολογικού κύκλου προστίθεται αυτή των παγετώνων που πέρασαν από τα ορεινά του ελληνικού χώρου και διαμόρφωσαν τις περισσότερες από τις μορφές που χαρακτηρίζουν τα αλπικά υψόμετρα των ορεινών περιοχών της Ηπείρου. Οι παγετωνικές διαμορφώσεις χαρακτηρίζονται από τις τελικές μοραίνες τους (πρόκειται για τις θέσεις όπου το παγωμένο «ποτάμι» σταματά την καθοδική του πορεία και συσσωρεύονται εμπροσθέν του τα υλικά που παρέσυρε ως εκείνη την θέση) καθώς και από το χαρακτηριστικό σχήμα U που αφήνουν στις κοιλάδες που διαμόρφωσαν. Από τον ελληνικό χώρο έχουν περάσει 4 παγετώδεις περίοδοι στην διάρκεια των τελευταίων 600.000 χρόνων με την τελευταία να έχει τελειώσει 12.000 χρόνια πριν⁴⁸.

Παραδείγματα παγετωνικών σχηματισμών μπορεί κανείς να βρει στα αλπικά του Σμόλικα, της Τύμφης, του Λάκμου, του Μαυροβουνίου και του Αυγού. Πρόκειται για περιοχές οι οποίες έχουν μόνο κτηνοτροφικό ενδιαφέρον καθώς προχωράει το καλοκαίρι, και όχι εμπορικό – επικοινωνιακό.

Όσον αφορά την υδρογραφία, στην περιοχή μελέτης μας εντοπίζονται οι αρχικές πηγές 5 εκ των μεγαλύτερων ποταμών του Ελληνικού χώρου.

Ο πιο άμεσα σχετιζόμενος με την περιοχή μελέτης είναι ο Αώος που οι πηγές του συγκεντρώνονται στο οροπέδιο Πολιτσές (βλέπε Εικόνα 15) πριν κατευθυνθούν ανάμεσα από την Τσούκα Ρόσα και το

⁴⁶ Εθνικό Πάρκο Βόρειας Πίνδου, 2006, σελ.32

⁴⁷ Μουντράκη, ο.π., σελ.201

⁴⁸ Παυλίδης, σελ.3-4

Μαυροβούνι με κατεύθυνση βόρεια προς την Βωβούσα. Αυτή η κατεύθυνση είναι και η περιγραφόμενη σε γενικές γραμμές από τους κυρατζήδες που κατέβαζαν εμπορεύματα από το Μέτσοβο προς την Βωβούσα.

Από την νότια απόληξη του οροπεδίου εκκινούν οι πηγές του Μετσοβίτικου, του σημαντικότερου παραπόταμου του Αράχθου, του οποίου η κοίτη είναι ο οδοδείκτης όσων κινούνται από την Μπαλντούμα προς τα Τρία Χάνια ή το Μέτσοβο.

Στην ανατολική πλευρά οροπεδίου, πίσω από τον αυχένα του Τζαν Χουρταρά εκκινεί η κοίτη του ρέματος της Μηλιάς που παρακάτω συναντά τον Βενέτικο, σημαντικότερο παραπόταμο του Αλιάκμονα. Η κοίτη του ρέματος της Μηλιάς είναι ο αντίστοιχος οδοδείκτης του δρόμου για τα Γρεβενά στο τμήμα από την Μηλιά μέχρι την Κρανιά.

Σε μικρή απόσταση από το Οροπέδιο Πολιτσές, ανατολικά της οροσειράς του Ζυγού (νοτιοανατολικά από τις Πολιτσές) εκκινούν οι πηγές του Πηγειού (ή Σαλαμπριά), ο οποίος με την σειρά του οδηγεί τους πεζοπόρους προς την Καλαμπάκα και τον Θεσσαλικό κάμπο.

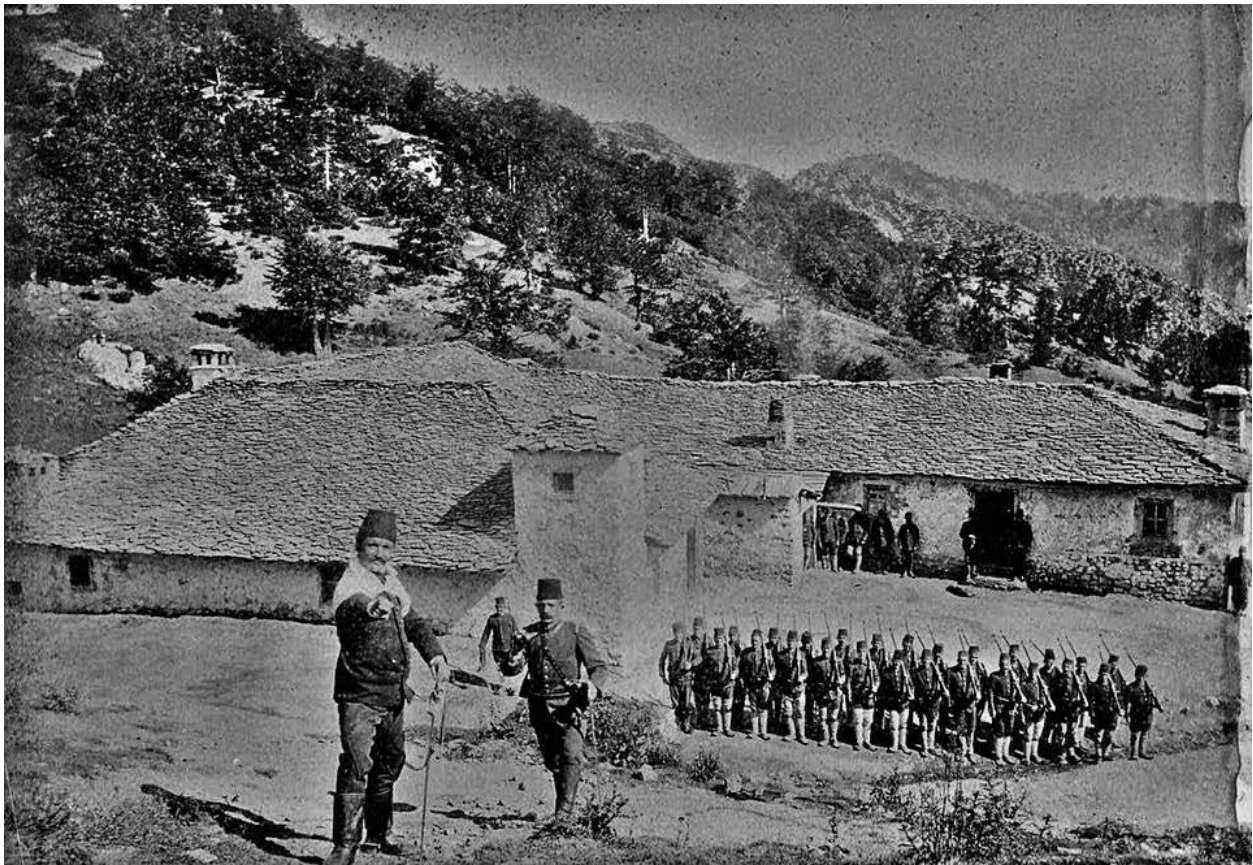
Τέλος, νότια των Πολιτσών και πέρα από την κοίτη του Αράχθου ορθώνεται το όρος Περιστέρι (Λάκμος) του οποίου οι νότιες κλιτύες φιλοξενούν τις πηγές του Αχελώου ή Ασπροποτάμου. Η κοίτη του Ασπροποτάμου αποτέλεσε τον άξονα μετακίνησης κτηνοτρόφων κυρίως αλλά και εμπόρων – κυρατζήδων με κατεύθυνση είτε τον Θεσσαλικό κάμπο είτε τα χειμαδιά της Αιτωλοακαρνανίας



Εικόνα 15: Το οροπέδιο των Πολιτσών και η τεχνητή λίμνη των πηγών του Αώου όπως φαίνεται από το Μαυροβούνι. Η απόληξη του Οροπεδίου στα αριστερά της εικόνας οδηγεί στο Μέτσοβο, ενώ στην ευθεία φαίνεται ο Λάκμος. Ανάμεσα στο οροπέδιο των Πολιτσών και τον Λάκμο κυλά ο Μετσοβίτικος, ο σημαντικότερος παραπόταμος του Αράχθου. Φωτογράφος Βασίλης Δεληγιάννης

Με βάση τα προαναφερθέντα προκύπτει η ιδιαιτερότητα της ευρύτερης περιοχής του Μετσόβου ή οποία ανήγαγε την περιοχή αυτή σε κομβικό σημείο των διαδρομών εκατέρωθεν της Πίνδου. Στην ουσία πρόκειται για μία θέση σύγκλισης υδροκρίτων, με ομαλό ανάγλυφο ταπεινωμένο από την έντονη παρουσία του ύδατος, κατάλληλο για να φιλοξενήσει ανθρώπινες δραστηριότητες και με πλήθος διεξόδων προς όλες τις (μετέπειτα) σημαντικές κατευθύνσεις. Συνάμα οι κοίτες των ποταμών που πηγάζουν από αυτή την περιοχή προσδιορίζουν ομαλές διαβάσεις από τα μεγάλα υψόμετρα προς τα χαμηλότερα και αντίστροφα.

Είναι λοιπόν φυσικό επόμενο σε αυτή την περιοχή να συγκλίνουν περάσματα που ενώνουν τόπους εκατέρωθεν της Πίνδου, όπως και η μετέπειτα εγκατάσταση ανθρώπων που θα επωφελούνταν και θα ωφελούσαν τα περάσματα αυτά.



Εικόνα 16: Το Χάνι του Σαΐτ Πασά στην Θεσσαλική πλευρά του Ζυγού φωτογραφημένο το 1901. Απεικονίζεται και τούρκικο στρατιωτικό απόσπασμα. Τα χάνια στα περάσματα της Πίνδου είναι χαρακτηριστικό δείγμα της ανθρώπινης παρουσίας σε αυτό τον τόπο με αμοιβαίο όφελος, τόσο για αυτόν που κινείται όσο και για τον χανιτζή. Όσον αφορά την βλάστηση του Ζυγού, σε αυτή την φωτογράφιση εμφανίζεται αραιή, αποτέλεσμα της κτηνοτροφικής και υλοτομικής δραστηριότητας που άλλοτε χαρακτήριζε τις δυσπρόσιτες για τα σημερινά αυτοκίνητα πλαγιές. Φωτογραφία Μανόπουλου Γρηγόρη

1.2.3. Βλάστηση

Όσον αφορά την βλάστηση των περιοχών αυτών ένας γενικός κανόνας που προκύπτει από παρατήρηση της περιοχής μελέτης είναι ότι συνηθέστερα ο φλύσσης και τα οφιολιθικά πετρώματα φιλοξενούν μαυρόπευκα (*Pinus nigra*), οξυές (*Fagus sylvatica*) και ρόμπολα (*Pinus heldreichii*) στα υψηλότερα υψόμετρα, ενώ τα ασβεστολιθικά όρη φιλοξενούν έλατα (*Abies borisii-regis*) και λιγότερες οξυές.

Οι δρύες (είδος *Quercus*) πλαισιώνουν τα βουνά σε χαμηλότερα υψόμετρα όπου συνηθέστερα το έδαφος είναι φλυσχικής προέλευσης. Έπειτα στις περιοχές που χαρακτηρίζονται από έντονη βόσκηση είναι συχνή η υποβάθμιση των δασών και η αντικατάστασή τους από αείφυλλα σκληρόφυλλα είδη που είναι ανθεκτικά στην βόσκηση όπως πουρνάρια (*Quercus coccifera*), άρκευθοι (*Juniperus oxycedrus*) και πυξάρια (*Buxus sempervirens*).

Στα παράθια περάσματα η βλάστηση χαρακτηρίζεται από υδρόφιλα είδη όπως ιτιές (είδος *Salix*), πλάτανους (*Platanus orientalis*), καρυδιές (*Juglans regia*), ίταμοι (*Taxus baccata*) κ.α. Από τα υπόλοιπα είδη που συναποτελούν την χλωρίδα στην περιοχή των περασμάτων της Πίνδου συχνότερα παρατηρούνται οι κρانيές (*Cornus mas*), οι λεπτοκαρυές (*Coryllus avelana*), οι γκορτσιές (*Pyrus spinosa*) και οι κράταιγοι (*Crataegus monogyna*).



Εικόνα 17: Η θέα από το διάσελο του Ζυγού προς ανατολάς. Σε πρώτο πλάνο απλώνεται δάσος οξυάς, ενώ χαμηλότερα την οξυά αντικαθιστούν μαύρα πεύκα καθώς η διαδρομή κατηφορίζει προς τις πηγές του Πηγειού και το Μαλακάσι. Φωτογράφος: Δεληγιάννης Βασίλης

1.3. Ανθρώπινη Παρουσία στην Περιοχή Μελέτης

Η ανθρώπινη παρουσία στην περιοχή μελέτης, εκατέρωθεν της Πίνδου αλλά και επί αυτής συνετέλεσε σε μεγάλο βαθμό στην σημερινή μορφή του τοπίου που θα συναντήσει κάποιος περιδιαβαίνοντας τις περιοχές αυτές. Είναι επίσης άμεσα συνδεδεμένη με τα περάσματα που μελετώνται σε αυτή την εργασία. Οι άνθρωποι που εγκαταστάθηκαν σε θέσεις του λεκανοπεδίου των Ιωαννίνων, της Θεσσαλικής πεδιάδας και των ημιορεινών της δυτικής Μακεδονίας καθώς και στα ορεινά της Πίνδου ήταν οι πιο άμεσα συνδεδεμένοι με τα περάσματα αυτά, καθώς δραστηριοποιούνταν γύρω από αυτά τα περάσματα, ή ακόμη και πάνω σε τμήματα αυτών.

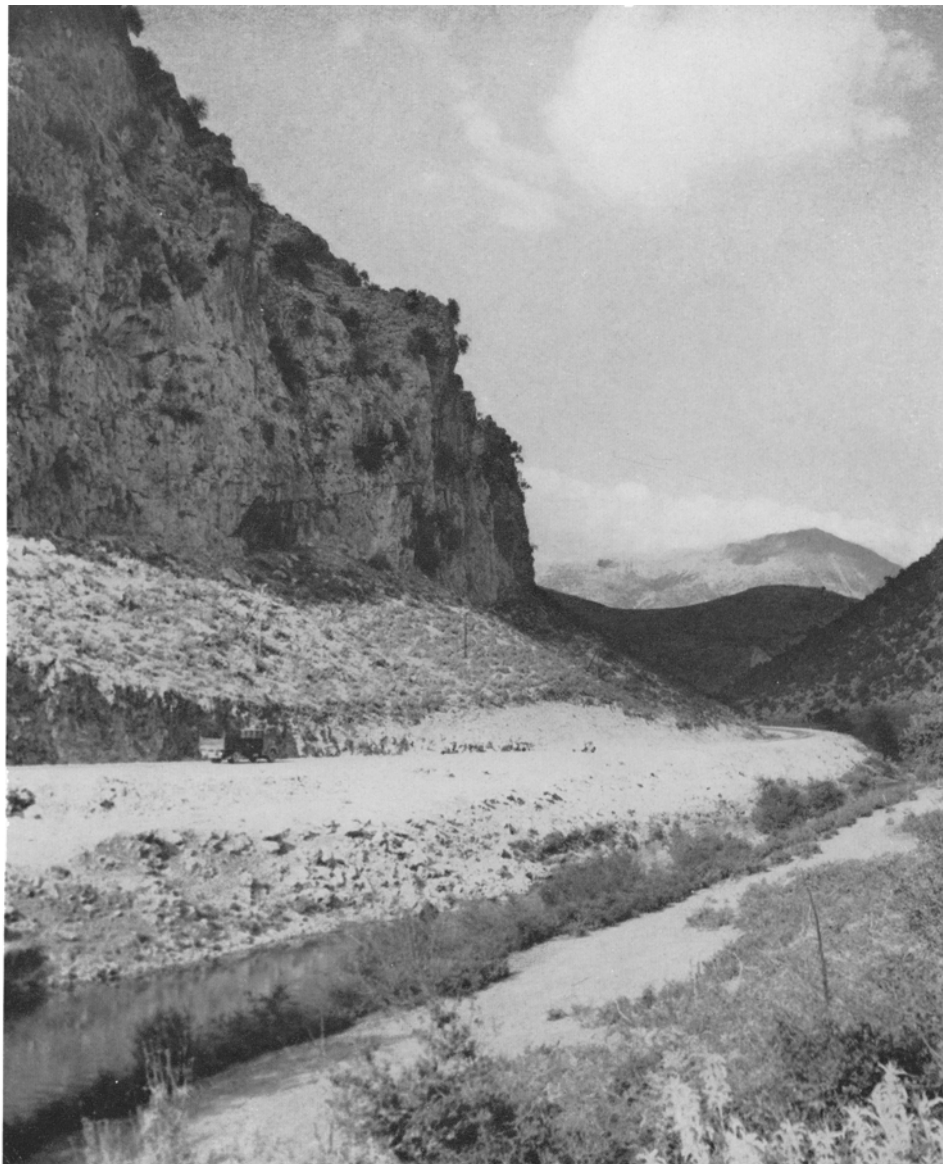
Υλοποιείται λοιπόν σε αυτό το κεφάλαιο μία ιστορική αναδρομή στις έως τώρα αναγνωρισμένες ανθρώπινες εγκαταστάσεις και τους τρόπους με τους οποίους αυτές επέδρασαν στην περιοχή μελέτης. Συνοδευτικά επιχειρείται μία καταγραφή των ανθρώπινων περασμάτων από την περιοχή μελέτης, καθώς και των διαμορφώσεων που πραγματοποιήθηκαν επί των περασμάτων αυτών ανά τις εποχές.



Εικόνα 18: Αλπική λίμνη σε 1.900 μ. υψόμετρο στο Σμόλικα, με διάσπαρτο μεσοπαλαιολιθικό υλικό στις όχθες της. Η εικόνα προέρχεται από άρθρο των Ν. Ευστρατίου & Ρ. Βιάγι (2009).

1.3.1. Προϊστορικά στοιχεία

Αναζητώντας τις απαρχές της ανθρώπινης παρουσίας στον ελληνικό χώρο, πρώτο – χρονολογικά – εύρημα που συναντάει κανείς είναι το κρανίο του σπηλαίου των Πετραλώνων στην Χαλκιδική. Χρονολογείται ανάμεσα στα 400.000 και τα 160.000 χρόνια πριν από σήμερα και αποδίδεται σε αρχαίο ανθρωποειδές που διαφοροποιείται από τον παλαιότερο *Homo erectus*, αλλά και τους μεταγενέστερους *Homo Sapiens - Neanderthalensis* και *Homo Sapiens - Sapiens*. Θεωρείται ότι το ανθρωποειδές αυτό αντιπροσωπεύει την γενεαλογία που οδηγεί στα ευρήματα της Κατώτερης Παλαιολιθικής Περιόδου της Θεσσαλικής πεδιάδας⁴⁹.



Εικόνα 19: Το Φαράγγι του Λούρου στην θέση Ασπροχάλικο όπου διεξήχθησαν οι αρχαιολογικές έρευνες των Higgs, Vita-Finzi & Δάκαρη. Η εικόνα προέρχεται από άρθρο των Higgs & Vita-Finzi του 1966

⁴⁹ Runnels & van Andel, 1993, σελ.315

Στην Θεσσαλική πεδιάδα, σε θέσεις παρά τον Πηνειό ποταμό, αναφέρεται ανθρώπινη παρουσία στην ίδια περίπου περίοδο και συνύπαρξη/ αλληλεπίδραση με ζώα⁵⁰. Στην ίδια περιοχή υπάρχουν και ευρήματα ανθρώπινων εργαλείων Μέσης Παλαιολιθικής Εποχής που αντιστοιχούνται σε εποχές 60.000 με 30.000 χρόνια πριν⁵¹.

Στα πλαίσια της Παλαιολιθικής περιόδου (Μέσης και Κάτω Παλαιολιθικής συγκεκριμένα) εντάσσονται τα αποτελέσματα των ερευνών του Higgs σε βραχσοκεπές όπως αυτές του Ασπροχάλικου Πρεβέζης – δίπλα από την κοίτη του ποταμού Λούρου – και της Καστρίτσας του νομού Ιωαννίνων στην Ήπειρο. Αυτές οι δύο θέσεις, όπως συνοψίζει τα ερευνητικά αποτελέσματα ο Bailey⁵² πιστεύεται ότι αποτέλεσαν καταλύματα ενός κινούμενου λαού, που κυνηγούσε κόκκινα ελάφια (*Cervus Elaphus* – βλ. επίσης Δάκαρης, σελ. 15). Ο λαός αυτός εξαρτώμενος καθώς ήταν από τα ελάφια, τα ακολουθούσε κατά την διάρκεια των μεταναστεύσεων τους από τους θερινούς προς τους χειμερινούς βοσκότοπους και αντίστροφα, την εποχή που ακόμη η Ήπειρος σκεπαζόταν από πυκνά δάση δρυός. Εμφανίζεται έτσι μία πρώτη εικόνα του νομαδισμού ανάμεσα σε θερινές και χειμερινές εγκαταστάσεις σε έναν τόπο που φέρει ακόμα στοιχεία αυτής της ανθρώπινης και πρωτίστως ζωικής συμπεριφοράς⁵³.

Οι Higgs και Vita-Finzi⁵⁴ παρουσιάζουν υποθέσεις για μία μετακινούμενη οικονομία στον ηπειρωτικό χώρο, νοώντας έτσι την αξιοποίηση των επιμέρους ενδιαιτημάτων που παρέχει ένας τόπος όπως η Ήπειρος. Όπως μαθαίνει κανείς στην τραγωδία του Σοφοκλή «Οιδίπους Τύραννος» υπήρχαν βοσκοί ήδη από τον 6^ο π.Χ. αιώνα που παραθέριζαν με τα κοπάδια τους σε ψηλά ορεινά λιβάδια όταν τα πεδινά λιβάδια ξεραινονταν στην περιοχή του Κιθαιρώνα. Οπότε είναι βάσιμη η προέκταση της δραστηριότητας αυτής προς το παρελθόν και προς την περιοχή μελέτης μας, όπου ο τόπος ευνοεί τέτοιες δραστηριότητες. Μπορεί λοιπόν να υποτεθεί μία οικονομία γεωργοκτηνοτροφική σε αρχικό στάδιο, η οποία ενδεχομένως να συμπεριλάμβανε και κυνηγούς στα μέλη της.

Η οικονομία αυτή ωστόσο δεν θα μπορούσε να είναι καθαρά κτηνοτροφική, τουλάχιστον μέχρι να δημιουργηθούν στα πεδινά μεγάλα αστικά κέντρα ικανά να απορροφήσουν την κτηνοτροφική παραγωγή και να παρέχουν την ανταλλακτική αξία της στους ποιμένες⁵⁵. Η μετάβαση στην καθαρά κτηνοτροφική οικονομία πραγματοποιείται στα πλαίσια της «Επανάστασης των Δευτερευόντων Προϊόντων» που προσδιορίζεται στα τέλη της Νεολιθικής περιόδου σύμφωνα με την Chang⁵⁶, δηλαδή περίπου στην 3^η χιλιετία π.Χ. για τον ευρωπαϊκό χώρο και συνδέεται με εκχερσώσεις μεγάλων δασικών εκτάσεων.

Οι έρευνες της ομάδας των Ν. Ευστρατίου & Ρ. Biagi⁵⁷ σε θέσεις μεγάλου υψομέτρου επί του όρους Σμόλικας, στην δυτική πλευρά της Πίνδου έφεραν επίσης στο φως σημαντικά ευρήματα για την ανθρώπινη παρουσία στον ορεινό χώρο της Πίνδου, ήδη από την Παλαιολιθική περίοδο. Η ομάδα των ερευνητών δραστηριοποιήθηκε σε υψόμετρα από 1600 μ. μέχρι 2300 μ. στις δυτικές πλαγιές του Σμόλικα, πλησίον του οικισμού της Σαμαρίνας, και κυρίως σε ακάλυπτους χώρους και ανακάλυψε ίχνη

⁵⁰ Θεοχάρης, 1970, σελ.17

⁵¹ Runnels & van Andel, ο.π, σελ.315

⁵² Bailey, 1992, σελ.2

⁵³ Δάκαρης, 1976, σελ.12

⁵⁴ Higgs & Vita-Finzi, 1966, σελ.27-29

⁵⁵ Halstead, ο.π., σελ.66

⁵⁶ Chang, 1993, σελ.697

⁵⁷ Ν. Ευστρατίου & Ρ. Biagi, 2009

καύσης και παλαιολιθικά εργαλεία τα οποία αποδίδονται σε προϊστορικούς κυνηγούς, βοσκούς, καρποσυλλέκτες ή ξυλουργούς.

Η πρωτοπόρα αυτή, για τα ελληνικά δεδομένα, ορεινή έρευνα απέδειξε συνεχή ανθρώπινη παρουσία από την Μέση Παλαιολιθική Περίοδο (60.000π.Χ.) μέχρι και τις ημέρες μας. Οι θέσεις των προσωρινών – καθώς φαίνεται – εγκαταστάσεων χαρακτηρίζονται από γειτνίαση με πηγές νερού ή λίμνες και θέσεις πυριτολιθικών αποθέσεων, οι οποίες αποτελούν πρώτη ύλη για παλαιολιθικά εργαλεία.

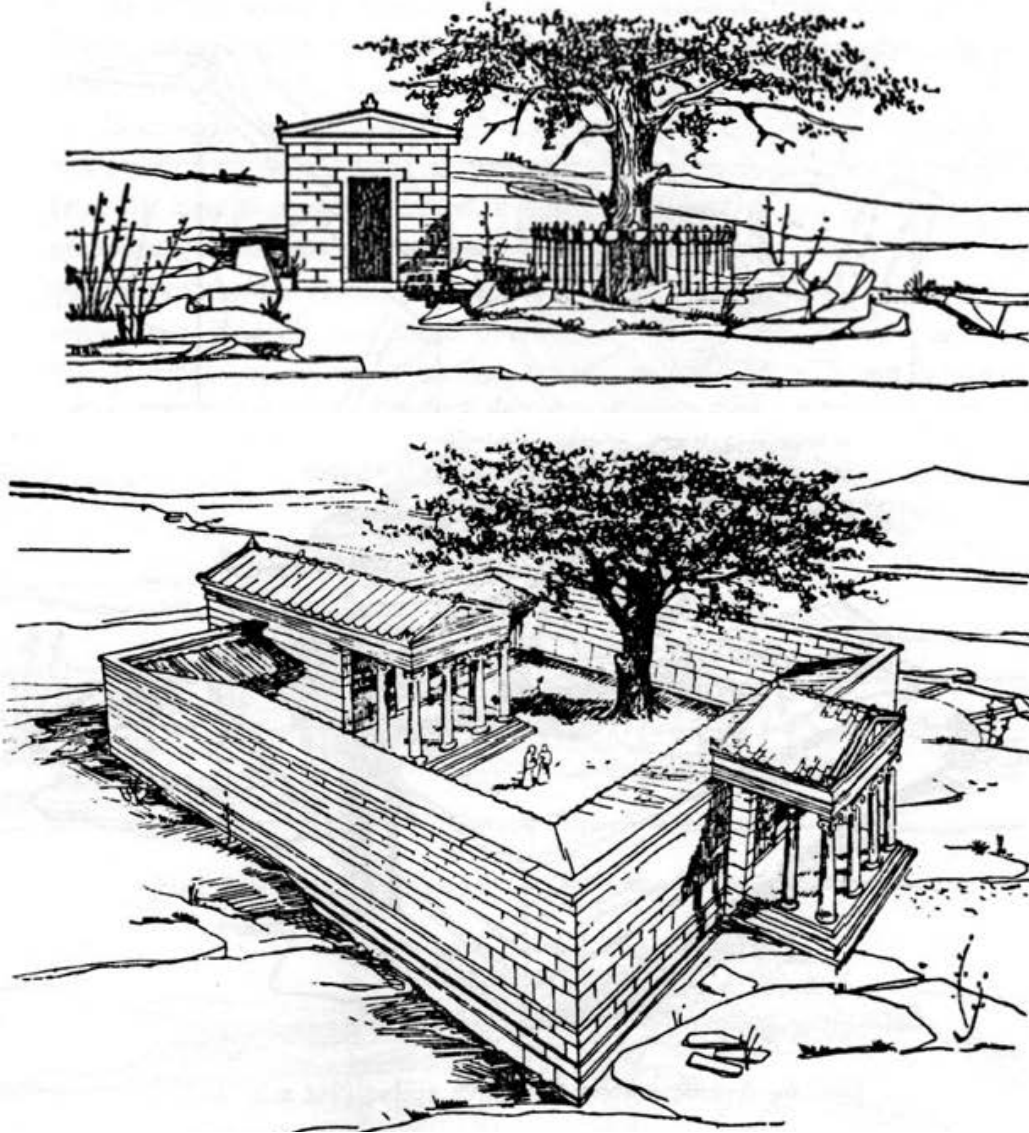
Το ενδιαφέρον στοιχείο αυτής της έρευνας είναι ότι οι ίδιες θέσεις, λόγω των πόρων που παρείχαν, έχουν αδιάλειπτη ανθρώπινη παρουσία. Οι παλαιολιθικοί κυνηγοί (*Homo Sapiens Neanderthalensis*) διαδέχτηκαν από τους σύγχρονους μας ανατομικά τροφосуλλέκτες (*Homo Sapiens Sapiens*) και αυτοί έδωσαν την θέση τους στους περιστασιακούς βοσκούς της εποχής του Χαλκού για να φτάσουμε στους σημερινούς βοσκούς (Βλάχους και Κουπατσαραίους) των οποίων οι εγκαταστάσεις βρίσκονται σήμερα στις θέσεις αυτές.



Εικόνα 20: Ενδεικτική θέση εντοπισμού παλαιολιθικού υλικού της ομάδας των Ν. Ευστρατίου & Ρ. Βιάγι στα ορεινά της Πίνδου. Η εικόνα προέρχεται από άρθρο των Ν. Ευστρατίου & Ρ. Βιάγι (2009).

1.3.2. Προσεγγίζοντας την Ιστορική Περίοδο

Από την 2^η χιλιετία π.Χ. οι Θεσπρωτοί⁵⁸ - οι οποίοι θεωρούνται από τα παλαιότερα ελληνικά φύλα – βρίσκονται εγκατεστημένοι στο σύνολο του χώρου που αποτελεί σήμερα την περιφέρεια Ηπείρου και εντός της επικράτειάς τους βρίσκονται τα δύο πανελληνίας εμβέλειας ιερά της Ηπείρου, το μαντείο της Δωδώνης και το Νεκρομαντείο του Αχέροντα⁵⁹. Μέχρι τις αρχές του 5^{ου} αι. π.Χ. η κατοίκηση της περιοχής της Ηπείρου χαρακτηρίζεται από ατείχιστες κώμες, τρόπος κατοίκησης ταιριαστός για λαούς που ζούσαν εκτατικά με βιώσιμη γεωργική και κτηνοτροφική δραστηριοποίηση.



Εικόνα 21: Αναπαραστάσεις της ιεράς οικίας – του ιερού του Μαντείου της Δωδώνης από τις αρχές του 4^{ου} και τον 3^{ου} αι. π.Χ. Ο Δάκαρης (1986,σελ. 146) περιγράφει ότι μέχρι τον 4^ο αι. «δεν υπήρχε ναός, αλλά μόνο πρόχειρες καλύβες κλαδόπλεχτες και κτίσματα από ξερολιθιά, όπου θα φυλάγονταν τα αφιερώματα, και κατοικούσαν οι Σελλοί, ανιπτόποδες και χαμαιεύναι». Από το ίδιο κείμενο προέρχονται και οι φωτογραφίες

⁵⁸ Κάντα – Κίτσου, 2008, σελ.7

⁵⁹ Δάκαρης, 1986, σελ.142

Λιγότερες πληροφορίες βρίσκουμε για τους Χάονες, αλλά αναφέρονται ελληνικά χαρακτηριστικά, παλαιότητα στον χώρο ανάλογη με αυτή των Θεσπρωτών και χωροθέτηση στα βορειοδυτικά της Ηπείρου⁶⁰. Προς Βορρά αναφέρεται γειτνίαση με ιλλυρικά φύλα. Ο Δάκαρης αναφέρει ότι σε επόμενες χρονικές περιόδους, όταν οι Μολοσσοί επικράτησαν στην Ήπειρο, Τα φύλα των Χαόνων και των Θεσπρωτών συνοικίστηκαν στην βορειοδυτική άκρη της Ηπείρου με αποτέλεσμα το πρώτο να ενσωματωθεί στο δεύτερο⁶¹.

Ο Μυκηναϊκός κόσμος αλληλεπιδρά με την Ήπειρο, ήδη από τον 16^ο αι. εμπορικά, ενώ από τον 14^ο αι. π.Χ. καταγράφονται οι πρώτες αποικίες στα Ηπειρωτικά παράλια⁶². Εδώ οι Μυκηναίοι ανταλλάσσουν τα προϊόντα τους με πρώτες ύλες και κτηνοτροφικά αγαθά των νομάδων που διαχειμάζουν στα παράλια του Ιωνίου Πελάγους όπως περιγράφει η Κ. Γραβάνη⁶³. Χαρακτηριστική περίπτωση τέτοιας αποικίας είναι ο οικισμός της Εφύρας, της οποίας οι κάτοικοι προέρχονται από τα δυτικά παράλια της Πελοποννήσου. Παράλληλα αναφέρονται εμπορικές συναλλαγές και με περιοχές εκτός του ελληνικού χώρου⁶⁴, όπως Ιλλυρία, Σερβία, Ιταλία κ.α.

Οι περιγραφές του Ομήρου στην Ιλιάδα⁶⁵ δίνουν μία πρώτη εικόνα συσπείρωσης των Αχαϊκών ομάδων του ελληνικού χώρου απέναντι σε έναν κοινό εχθρό για την διεκδίκηση της πρόσβασης στον Εύξεινο Πόντο, όπως σε επόμενο χρόνο και ο μύθος της αναζήτησης του Χρυσομάλλου Δέρατος από τον Ιάσωνα και την παν-Μυκηναϊκή σύναξη ηρώων στην Αργώ. Οι Wace και Thompson⁶⁶ θεωρούν ότι πρόκειται για μία αντιπαράθεση του Μυκηναϊκού με τον Θρακικό πολιτισμό κρίνοντας από τις θέσεις προέλευσης των στρατιών των δύο στρατοπέδων. Εδώ ο κατάλογος των Αχαϊκών Νηών στην Τρωική εκστρατεία μας δίνει μία εικόνα των Μυκηναϊκών εγκαταστάσεων στον ελληνικό χώρο στα 1200 π.Χ.

Αναφέρεται η Τρίκκη, η Ιθώμη και η Οιχαλία με τα τέκνα του Ασκληπιού Ποδαλείριο και Μαχάονα σαν αρχηγούς της στρατιάς τους. Από την Περραιβία αναφορές έχουμε στην Άργισσα, την Γυρτώνη, την Όρθη, την Ηλώνη και την «Ολοσσόνα» (ομηρική γραφή) - σημερινή Ελασσόνα, ενώ αναφορά γίνεται και στην γη των Αιθίκων η οποία προσδιορίζεται στον άνω ρου του Πηνιεύου μεταξύ της σημερινής Καλαμπάκας και της οροσειράς του Ζυγού από τον Stahlin⁶⁷. Ο Αχιλλέας αναφέρεται σαν αρχηγός Μυρμιδόνων, Ελλήνων⁶⁸ και Αχαιών, ενώ με βάση το εδάφιο της προσευχής του Αχιλλέα (16^η ραψωδία) και τις αναφορές του στην Δωδωναϊκή προέλευση της δικής του λατρείας στον Δία, ο Hammond υποστηρίζει την Δωδωναϊκή καταγωγή του Αχιλλέα και των Ελλήνων που είχε υπό τις διαταγές του⁶⁹.

⁶⁰ Μερκούρη, Ζώη κ.α., 2015, σελ.12,

⁶¹ Δάκαρης, 1957, σελ.108

⁶² Δάκαρης, 1986, σελ.163

⁶³ Γραβάνη, 2007, σελ.183

⁶⁴ Παπαδόπουλος, 1987, σελ.162

⁶⁵ Ομήρου Ιλιάδα, Μτφ.: Καζαντζάκη & Κακριδή, Ραψωδία Β΄

⁶⁶ Wace and Thompson, 1912, σελ.254

⁶⁷ Stahlin, 1924, σελ.224

⁶⁸ Βλέπε επίσης Wace and Thompson, ο.π., σελ.244-245

⁶⁹ Hammond, ο.π., Τόμος Γ, σελ.47

Σύντομα μετά από την εκστρατεία των Αχαιών στην Τροία, (περίπου 100 χρόνια αργότερα⁷⁰) ο ελληνικός χώρος πέρασε μία διαδικασία έντονων πληθυσμιακών μετακινήσεων, την λεγόμενη κάθοδο των Δωριέων. Οι σύγχρονοι ερευνητές την χαρακτηρίζουν σαν επιστροφή εξόριστων ομάδων από ορεινές περιοχές στις οποίες είχαν καταφύγει, πίσω στα πεδινά, εξ 'ου και η έτερη ονομασία «επιστροφή των Ηρακλειδών».

Οι σύγχρονοι ιστορικοί βρίσκουν στοιχεία στον πολιτισμό των νέων κατοίκων των πεδινών (γραφή, κεραμική, ταφικά έθιμα κλπ) τα οποία συνυπήρχαν στην μυκηναϊκή περίοδο, για αυτό και θεωρούν αβάσιμη την υπόθεση καθόδου νέων πληθυσμών. Οι λαοί αυτοί, οι οποίοι χαρακτηρίζονται κυρίως με το όνομα Δωριείς φαίνεται ότι ασχολούνταν με την κτηνοτροφία, την υλοτομία και την γενικότερη εκμετάλλευση των δασών⁷¹. Πρόκειται λοιπόν για λαούς εξοικειωμένους με τις αντιξοότητες και ικανούς να εγκατασταθούν σε έναν τόπο και να τον διεκδικήσουν.

Στα πλαίσια αυτών των μετακινήσεων καταγράφεται στην περιοχή μελέτης μας η είσοδος των Μολοσσών στην κεντρική περιοχή της Ηπείρου. Προερχόμενοι πιθανότατα από την δυτική Μακεδονία⁷², οι Μολοσσοί εμφανίζονται στα ορεινά που περιβάλλουν το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων αρχικά και σταδιακά κατεβαίνουν στα χαμηλότερα υψόμετρα επιβάλλοντας την κυριαρχία τους στην ευρύτερη περιοχή.

Οι περιγραφές που δίνονται στην βιβλιογραφία σκιαγραφούν έναν λαό που όπως και οι προηγούμενοι σε αυτό τον τόπο ασχολείται με την κτηνοτροφία, χωρίς να αφήνει την γεωργία, καθώς το τραχύ ανάγλυφο και η έντονη βλάστηση που τους περιβάλλει επιβάλλει την διατροφική αυτονομία των επιμέρους ομάδων⁷³. Πάλι η κατοίκηση γίνεται κατά κώμας, σε θέσεις κατάλληλες για τον συνδυασμό των δραστηριοτήτων και οχυρώσεις δεν εμφανίζονται μέχρι τον 5^ο αι. π.Χ.

Χαρακτηριστική των αρχικών εγκαταστάσεων των Μολοσσών είναι αυτή που έχει ανακαλυφθεί στα Ζαγοροχώρια, σε θέση ανάμεσα από την Βίτσα και το Μονοδένδρι. Πρόκειται για ατείχιστο οικισμό, πάνω σε μικρής έκτασης λωρίδα φλύσχη, έδαφος κατάλληλο για καλλιέργεια, σε αντίθεση με τον ασβεστόλιθο που χαρακτηρίζει την ευρύτερη περιοχή. Η εγκατάσταση χρονολογείται μεταξύ 9^{ου} και 4^{ου} αι. π.Χ. και σε παρακείμενη θέση εντοπίζεται το νεκροταφείο του οικισμού⁷⁴. Τα ευρήματα οπλισμού υποδεικνύουν ένα λαό επαρκώς οπλισμένο, σκληραγωγημένο από τις αντιξοότητες και τις δοκιμασίες της φύσης και ετοιμοπόλεμο – ικανό να υπερασπιστεί τα εδάφη του από τις πιέσεις των βορειότερα εγκατεστημένων λαών.

Η εγκατάσταση των Μολοσσών στην Ήπειρο σταδιακά απώθησε τους παλιότερους Θεσπρωτούς προς τα δυτικά και έπειτα στα βόρεια, προς την περιοχή των Χαόνων. Έτσι οι Θεσπρωτοί κατά τον 5^ο αι. π.Χ. χάνουν τα 2 μαντεία τους⁷⁵, το νεκρομαντείο του Αχέροντα και το μαντείο της Δωδώνης, σημεία αναφοράς την εποχή εκείνη για τον ελληνικό κόσμο. Συνάμα ομάδες Θεσπρωτών που είχαν

⁷⁰ Δάκαρης, ο.π., σελ.142

⁷¹ Ντούμας, 2008

⁷² Γραβάνη, ο.π., σελ.186-187, Καραμήτρου - Μεντεσιδη 2008, σελ.5, Ντουζούγλη, 1996, σελ.11

⁷³ Βασιλειάδης, Τζωρτζάτου κ.α., 2010, σελ.148

⁷⁴ Εφορεία Αρχαιοτήτων Ιωαννίνων, 2020, σελ.22

⁷⁵ Βασιλειάδης, Τζωρτζάτου κ.α., ο.π., σελ.148-150

εγκατασταθεί στις νότιες περιοχές της Ηπείρου, οι Θεσσαλοί, απωθούνται προς τον Θεσσαλικό χώρο και καταλήγουν στην Θεσσαλιώτιδα⁷⁶.

Η γενεαλογία των Μολοσσών ανάγει τις ρίζες της στον Αχιλλέα τον Μυρμιδώνα τον οποίο και λατρεύουν. Είθισται σε παλαιότερους λαούς του ελληνικού χώρου που προσπαθούν να εδραιώσουν την κυριαρχία τους σε ένα τόπο η οικειοποίηση ενός ήρωα. Κάτω από αυτό το όνομα και την καταγωγή οι Μολοσσοί κατάφεραν να συνενώσουν τις φυλές της Ηπείρου αφότου απέκτησαν τον έλεγχο των 2 μαντείων της Ηπείρου. Όπως παρατηρεί ο Δάκαρης⁷⁷ σύντομα μετά την δημιουργία του κοινού των Μολοσσών (~400 π.Χ.) πολλά εθνικά ονόματα υποχώρησαν για να επικρατήσει το Μολοσσός.



Εικόνα 22: Άποψη του οικισμού της Βίτσας. Τα περισσότερα σπίτια είχαν μόνον ένα δωμάτιο και ήταν καμπύλα ή ορθογώνια. Τα θεμέλια ήταν πέτρινα και οι τοίχοι ήταν χτισμένοι με άψητες πλίνθους και ξερολιθιά. Η στέγη αποτελούνταν συνήθως από κλαδιά αλειμμένα με πηλό. Τα δάπεδα ήταν από πατημένο χώμα με εστίες στο κέντρο (Από το κείμενο οι περιπέτειες του Μολοσσίδα, της Εφορείας Αρχαιοτήτων Ιωαννίνων - Από εκεί προέρχεται και η φωτογραφία).

Στους επόμενους αιώνες, προσεγγίζοντας την κλασική περίοδο της αρχαίας Ελλάδας, η Ήπειρος αποκτά περισσότερες επιρροές από την Στερεά Ελλάδα και την Πελοπόννησο. Στον 8^ο αι. π.Χ. αναφέρεται η δημιουργία 4 αποικιών των Ηλείων στα παράλια και στον 7^ο αι. η κορινθιακή αποικία της Αμβρακίας ιδρύεται στις όχθες του Αράχθου⁷⁸. Οι εγκαταστάσεις αυτές είχαν σκοπό να παρέχουν αφενός πρόσβαση στο θαλάσσιο και χερσαίο εμπόριο που διεξαγόταν στις ακτές του Ιονίου, αφετέρου την πρόσβαση στην γη των ηπειρωτών, την ήδη γνωστή για την κτηνοτροφία της⁷⁹. Η συνύπαρξη των κατά κώμας εγκατεστημένων Ηπειρωτών με τις οχυρωμένες εγκαταστάσεις των Πελοποννήσιων οδήγησε σταδιακά

⁷⁶ Μ. Σακελαρίου, 1971, σελ.19 & Δάκαρης, 1986, σελ.142. βλ. επίσης Stahlin, ο.π., σελ.213 υπ.27

⁷⁷ Δάκαρης, 1957, σελ.106, 107 & 109

⁷⁸ Μερκούρη, Ζώη κ.α., ο.π., σελ.15

⁷⁹ Δάκαρης, 1976, σελ.17-19

τους Ηπειρώτες στην υιοθέτηση των οικιστικών τρόπων τους, δηλαδή την συσπείρωση και την οικιστική οργάνωση, με σκοπό να προστατεύσουν τις εύφορες εκτάσεις τους από την συνεχόμενη επέκταση των αποίκων.

Στην άλλη μεριά της Πίνδου, με κοινή προέλευση με τους Μολοσσούς αναφέρεται η ομάδα των Αργεάδων Μακεδόνων οι οποίοι οδηγούνται από τους Τημενίδες – απογόνους του Ηρακλή. Η εγκατάσταση αυτών αρχικά παρά τον Όλυμπο τον 7^ο αι. π.Χ. με έδρα τις Αιγές και έπειτα περί το 400 π.Χ. την Πέλλα οδήγησε στο Μακεδονικό κράτος που αργότερα θα πρωταγωνιστήσει στα τεκταινόμενα του ελληνικού χώρου⁸⁰. Στην άμεση σφαίρα επιρροής των Μακεδόνων αναφέρονται ελληνικά φύλα όπως οι Τυμφαίοι, οι Ελιμιώτες, Ορέστες, Λυγκηστές Εορδοί, Πελαγόνες, Δερρίοτες, τα οποία ήκμασαν παράλληλα με το Μακεδονικό κράτος. Από αυτά οι Τυμφαίοι και οι Ελιμιώτες δραστηριοποιούνται στις περιοχές που μελετώνται από αυτή την εργασία.

Νοτιότερα, ο Stahlin⁸¹ καταγράφει την είσοδο των Θεσσαλών με καταγωγή από την Θεσπρωτική Εφύρα στην ευρεία Θεσσαλική πεδιάδα κατά τον 11^ο και τον 10^ο αι. π.Χ.⁸² και την υποταγή των Αιολέων και των Βοιωτών σε αυτούς. Αποτέλεσμα της εισόδου αυτής είναι οι παλαιοί κάτοικοι είτε να καταφύγουν στα όρη αναζητώντας της ελευθερία τους, είτε ως Πενέστες να γίνουν καλλιεργητές της γης των Θεσσαλών κυριάρχων. Βασιζόμενος στον Τσοποτό⁸³ ο Stahlin υποστηρίζει ότι το σύστημα των μεγάλων γαιοκτησιών - συνοδευόμενων από πιο μόνιμα βοηθητικά μέσα - στην Θεσσαλία εμφανίζεται ήδη από εκείνη την περίοδο σαν μία βιώσιμη λύση απέναντι στις διάφορες φυσικές καταστροφές που μπορούν να εκμηδενίσουν την παραγωγή μικρών μεμονωμένων καλλιεργειών. Και προσεγγίζοντας την κλασική εποχή, δημιουργούνται οι τέσσερις Θεσσαλικές Τετράδες που αναλύει ο Stahlin στο βιβλίο του, οι οποίες μαζί με τις περιοκίδες ομάδες συνθέτουν την πολιτική κατάσταση του Θεσσαλικού χώρου κατά την ακμή του.

Τις μετακινήσεις αυτές μελετά ο Hammond στο έργο του Prehistoric Epirus and the Dorian Invasion και δίνει κάποια ενδιαφέροντα στοιχεία σχετικά με τον τρόπο και τους δρόμους των μετακινήσεων αυτών⁸⁴. Περιγράφει λοιπόν ότι οι μετακινήσεις αυτές είχαν έναν αργό για τα ανθρώπινα δεδομένα χαρακτήρα, ανάλογο των κτηνοτροφικών μετακινήσεων των σημερινών Βλάχων ή καλύτερα των Σαρακατσάνων – που φέρουν και το βιός τους κατά την μετακίνηση, με διαδοχικές στάσεις ποικίλης διάρκειας. Για την μετακίνηση των Θεσσαλών προς την Θεσσαλία υποθέτει σαν πιο πιθανή την κάθοδο προς την περιοχή της Αμφιλοχίας και από εκεί την προσέγγιση του Καρπενησιού και έπειτα του Τυμφρηστού πριν την κάθοδο στον Θεσσαλικό κάμπο στην περιοχή των Σοφάδων, όπου και η αρχαία Άρνη. Την ίδια διαδρομή θεωρεί ότι ακολούθησαν και οι Δωριείς μία εικοσαετία αργότερα μαζί με τους Δόλοτες και Δρύοτες, για να προσεγγίσουν τις ανατολικές πεδιάδες.

Ωστόσο οι Δωριείς ως πολυπλόκητο έθνος προερχόμενοι από την Εστιαιώτιδα, στην βορειοδυτική Θεσσαλία, μετακινήθηκαν προς τα όρη της Πίνδου και τις όχθες του Αλιάκμονα, όπου σύμφωνα με τον Θουκυδίδη απέκτησαν το όνομα Μακεδνοί, μετακινούμενοι είτε μέσω της περιοχής του σημερινού Τυρνάβου προς την κοιλάδα του Αλιάκμονα παρά την Δεσκάτη είτε μέσω των στενών του Σαρανταπόρου προς την κοιλάδα των Σερβίων. Από εκεί είτε μέσω της Βασιλικής στράτας, είτε μέσω του Ζυγού της

⁸⁰ Καραμήτρου – Μεντεσίδη, ο.π., σελ.5

⁸¹ Stahlin, ο.π., σελ.167-170, βλ. επίσης Hammond ο.π. τόμος Γ, σελ.73

⁸² Μ. Σακελαρίου, ο.π., σελ.19

⁸³ Τσοποτός, 1912, σελ.45

⁸⁴ Hammond, σελ.151-155

Μηλιάς πρέπει να κινήθηκαν προς το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων, από όπου κατηφόρισαν προς τις δυτικές της Πίνδου πεδιάδες. Μέρος των Δωριέων ακολουθώντας τις δυτικές πεδιάδες διέσχισε την Ακαρνανία και έφτασε προς το σημερινό Ρίο από όπου με πλωτά μέσα έφτασε στην Πελοπόννησο χωρίς να χρειαστεί να αντιμετωπίσει τις φρουρές και τα τείχη των Κορινθίων.

1.3.3. Κλασική Εποχή

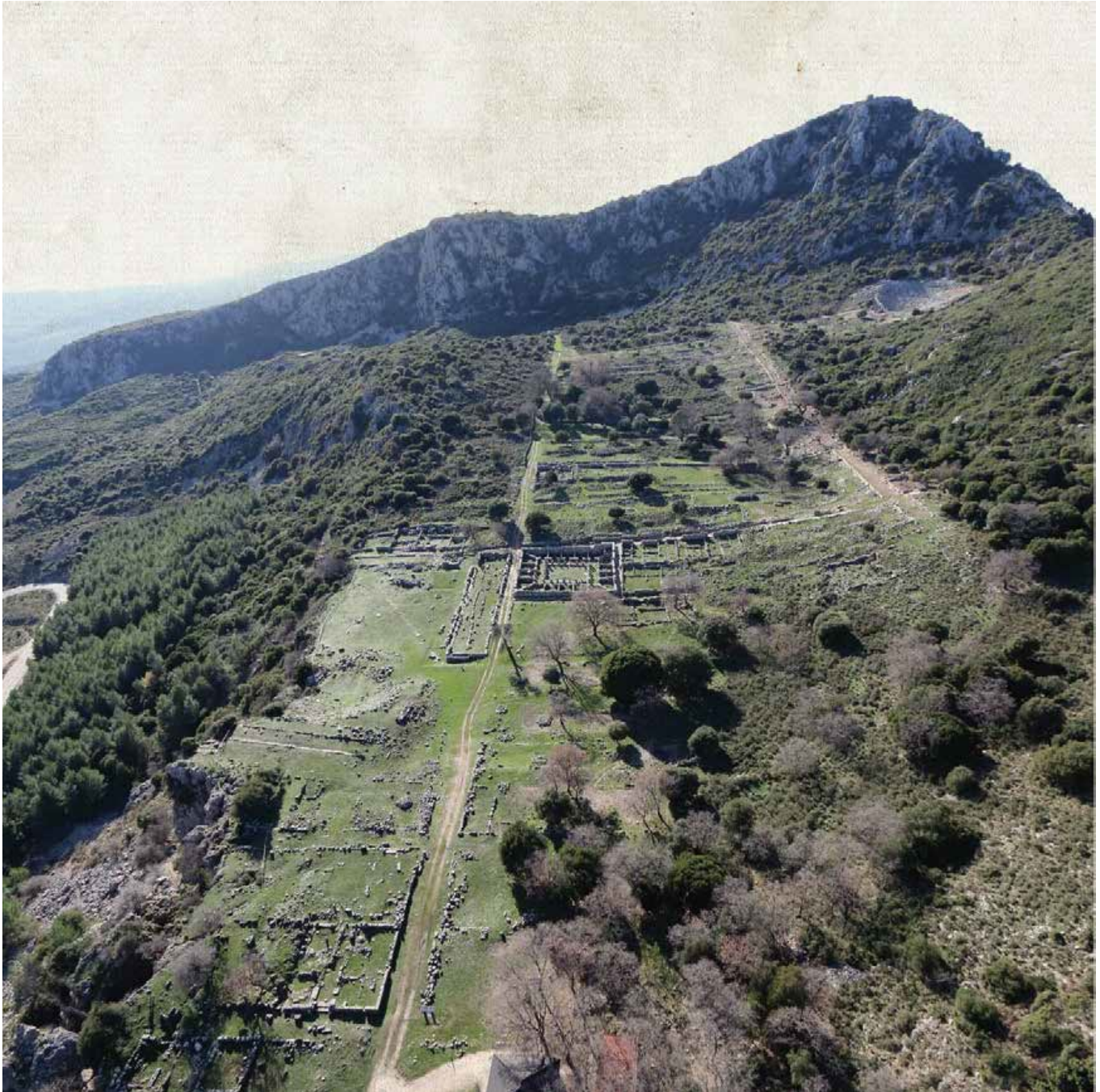
Καθώς η Ήπειρος εισέρχεται στην Κλασική περίοδο σημαντικές αλλαγές παρατηρούνται σε πολλές εκφάνσεις του πολιτισμού του τόπου. Πολλές από τις αείχιστες κώμες συνοικούν σε οχυρωμένους οικισμούς προς τα τέλη 5^{ου} π.Χ. αι. Οι Μολοσσικές Τέκμων και Πασσαρών (η θεωρούμενη πρωτεύουσα των Μολοσσών) - στον βράχο της Καστρίτσας και στον λόφο Γαρδίκι της Λαψίστας αντίστοιχα κατασκευάζονται στα τέλη του 5ου αι. π.Χ. σύμφωνα με τον Δάκαρη⁸⁵. Η Θεσπρωτική Κασσώπη⁸⁶ βόρεια της σημερινής Πρέβεζας, κοντά στις εκβολές του Αχέροντα δημιουργείται στο Α' μισό 4ου αι. π.Χ.

Κοντά σε αυτή την οικιστική συσπείρωση από τα μέσα του 4ου αι. π.Χ. υιοθετούνται νεωτερισμοί, όπως η εισαγωγή γραφής και η κοπή νομίσματος⁸⁷. Και εδώ, με την εισαγωγή της γραφής εντοπίζουμε την χρονική περίοδο κατά την οποία η Ήπειρος περνά από την Προϊστορική στην Ιστορική περίοδο, αργοπορημένα μάλλον, αν υπολογίσει κανείς τη μακρόχρονη γειτνίασή της με όμορα ελληνικά κράτη που χρησιμοποιούσαν αιώνες ήδη τη γραφή.

⁸⁵ Πλιάκου, 2007, σελ.255

⁸⁶ Μερκούρη, Ζώη κ.α., ο.π., σελ.16

⁸⁷ Βασιλειάδης, Τζωρτζάτου κ.α., ο.π., σελ.149



Εικόνα 23: Αποψη της πόλης της Κασσώπης από τα Ανατολικά. Η εικόνα προέρχεται από τον αρχαιολογικό οδηγό της Κασσώπης (Εφορία Αρχαιοτήτων Πρεβέζης, 2015, σελ.32)



Εικόνα 24: Μικρός δρόμος μεταξύ του Καταγωγίου και της Οικίας 1 στην Κασσώπη, με κλίση στο μέσον του για την καλύτερη απορροή των υδάτων. Η εικόνα προέρχεται από τον αρχαιολογικό οδηγό της Κασσώπης (Εφορία Αρχαιοτήτων Πρεβέζης, 2015, σελ.45)

Στην Θεσπρωτική Ελέα, στην κοιλάδα της Παραμυθιάς εντοπίζεται η πρώτη κοπή νομίσματος με κορινθιακά πρότυπα. Η σύναψη συμμαχιών οδήγησε στην παράλληλη παρουσία του κοινού των Μολοσσών – υπό τον Θαρύπα με βάση τα Αθηναϊκά πρότυπα - και αυτού των Θεσπρωτών στα μισά του 4^{ου} αι. π.Χ.⁸⁸ Η ανάμιξη στα πολιτικά πράγματα της Ηπείρου του βασιλέως των Μακεδόνων Φιλίππου Β' οδηγεί στην ισχυροποίηση του φύλου των Μολοσσών και στην επικράτηση της Συμμαχίας των Μολοσσών (μετέπειτα Ηπειρωτικής συμμαχίας) το 342 π.Χ. στον Ηπειρωτικό χώρο. Πλέον οι Ηπειρωτικές πολιτείες ακμάζουν και αυξάνονται πληθυσμιακά για να φτάσουν στις αρχές του 3^{ου} αι. π.Χ., στην βασιλεία του Πύρρου, να διαδραματίσουν τον μέγιστο ως τότε ρόλο τους στα ελληνικά δρώμενα.

Ο Πύρρος ο Μολοσσός εκτός της εκστρατείας εναντίον της ανερχόμενης τότε Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, για την υπεράσπιση των απειλούμενων ελληνικών αποικιών στην Ιταλία και την Σικελία, συνδέεται με την κατασκευή σημαντικού αμυντικού δικτύου αποτελούμενου από οχυρά και φυλάκια, κατά μήκος των ακτών του Ιονίου, των σημαντικότερων ποταμοκοιλάδων, και επί των οροσειρών της Ηπείρου (Μουργκάνα, Όρη Παραμυθιάς, Όρη Σουλίου)⁸⁹. Την βασιλεία του Πύρρου διαδέχεται το Κοινό των Ηπειρωτών το οποίο χαρακτήριζε την Ήπειρο μέχρι την Ρωμαϊκή κατάκτηση του 167 π.Χ.⁹⁰.

⁸⁸ Κάντα – Κίτσου, ο.π., σελ.9-10

⁸⁹ Κάντα – Κίτσου, ο.π., σελ.10-11

⁹⁰ Βασιλειάδης, Τζωρτζάτου κ.α., ο.π., σελ.152-153

Στην δυτική Μακεδονία και πλησίον της περιοχής μελέτης, η Ελιμειώτιδα αποτελεί φυλετικό κράτος με σημαντική παρουσία και πλήθος ευρημάτων κατά βάσιν από τον αρχαιολογικό χώρο της Αιανής, νοτιοδυτικά της Κοζάνης, σε μικρή απόσταση από την κοίτη του Αλιάκμονα. Η Ελιμειώτιδα εκτείνεται στα πλαίσια του ορεόκυκλου που περιβάλλει την πεδιάδα της σημερινής Κοζάνης. Έτσι τα σύνορά της με την Περαιβία προς νότο ορίζονται στα υψώματα των Καμβουνιών⁹¹ που χωρίζουν την λεκάνη απορροής του Αλιάκμονα από αυτή του Σαραντάπορου και του Τιταρήσιου. Προς βορράν η Εορδαία και η Ορεστίς περιορίζουν την Ελιμειώτιδα με το Βέρμιο και το Άσκιο αντίστοιχα. Ανατολικά τα Πιέρια όρη την χωρίζουν από την Πιερία και στα δυτικά ο Βούρινος την χωρίζει από την Τυμφαία.

Τα ευρήματα της Αιανής⁹² τεκμηριώνουν την έκταση του Μυκηναϊκού κόσμου προς βορρά μέχρι την περιοχή αυτή, και την μετέπειτα εξέλιξη ενός ισχυρού οικισμού που ήκμασε περίπου έναν αιώνα πριν την Μακεδονική ακμή του Φιλίππου Β' (δεύτερο μισό του 4^{ου} αι. π.Χ.).



Εικόνα 25: Από τον αρχαιολογικό χώρο της Αιανής. Το σπίτι με τις σκάλες. Η εικόνα προέρχεται από το κείμενο της Καραμήτρου – Μεντεσίδη, 2008, σελ.53

⁹¹ Wace & Thompson, 1911, σελ.201

⁹² Καραμήτρου – Μεντεσίδη, ο.π., σελ.38-39

Στην περιοχή των σημερινών Γρεβενών και δυτικότερα επί των ορεινών περιοχών της Πίνδου δραστηριοποιούνται οι Τυμφαίοι. Η Καλλίνη⁹³ προσδιορίζει την θέση της Τυμφαίας ως εξής: στο δυτικό τμήμα του σημερινού νομού Γρεβενών, και συγκεκριμένα ανατολικά της οροσειράς της Πίνδου, βόρεια των Χασίων, νότια του Βοΐου και δυτικά του ποταμού Αλιάκμονα. Σημαντικότερη πόλη – πιθανότατα πρωτεύουσα - των Τυμφαίων υπήρξε ο οικισμός στο Καστρί Πολυνερίου, όπως αναφέρουν η Πλιάκου⁹⁴ και ο Πίκουλας⁹⁵. Στην Τυμφαία ο Λαμπρίδης συμπεριλαμβάνει την περιοχή του Μετσόβου, ενώ ο Δάκαρης θεωρεί ότι το όριο της προς τα δυτικά είναι η οροσειρά του Ζυγού και το Μαυροβούνι σαν συνέχεια της προς Βορρά. Με την Τυμφαία χώρα συνδέεται από την αρχαιότητα η *τυμφαία λίθος*, η οποία χρησιμοποιούνταν ως χρωστική ουσία για υφάσματα καθώς και στην τοιχοποιία⁹⁶.

Την δημιουργία οχυρών σε φυσικά οχυρές θέσεις στην γη της Τυμφαίας, κατά μήκος του σημαντικότερου κατά την αρχαιότητα περάσματος, της νυν καλουμένης Βλαχόστρατας (...Γρεβενά – Καστρί Πολυνερίου - Καστρί Φιλιππίων - αυχένας Σταυρός - Σαμαρίνα – αυχένας Γκρέκο - Αγία Παρασκευή / Κεράσοβο...) αποδίδει ο Πίκουλας⁹⁷ στην εποχή του Φιλίππου Β'. Τα αρχαιολογικά ευρήματα στο Καστρί Πολυνερίου, στο Καστρί Φιλιππίων, στον Αγιο-Λιά Πρόσβουρου και στην Πέτρα Μεσολουρίου υποδεικνύουν εγκαταστάσεις ελέγχου και επόπτευσης σημαντικών περασμάτων. Σημαντικό στοιχείο εδώ είναι το υψόμετρο των εγκαταστάσεων αυτών που κυμαίνεται μεταξύ 1200 και 1400 μέτρων, πάνω από το όριο των 1000 μέτρων για τους οικισμούς του συνόλου του ελληνικού χώρου αυτή την εποχή.

Ανάλογες οχυρώσεις εντοπίζονται κατά μήκος της διάβασης από τον Ζυγό του Μετσόβου προς την Θεσσαλία, στην αρχική κοιλάδα του Πηνειού αλλά και στον λόφο Λαχανόκαστρο (Τζουγκάστρο) του Βοτονοσίου, από την δυτική πλευρά του Ζυγού για τον οποίο ο Hammond⁹⁸ προσδιορίζει κατοίκηση στα μέσα του 6^{ου} αι. π.Χ. Επιπλέον ευρήματα οχυρωματικών θέσεων σε θέσεις κοντά στο Μοναχίτι (Πέτρα Ζιάνη) και την σημερινή Καλλιθέα (Καταφύγι Καλλιθέας)⁹⁹ τεκμηριώνουν τις αντίστοιχες οδούς επικοινωνίας ανάμεσα στην δυτική Μακεδονία και την Δυτική Θεσσαλία. Αντίθετα η έλλειψη οχυρώσεων κατά μήκος του περάσματος από τον Ζυγό της Μηλιάς (Τζαν Χουρταρά) μέχρι τα Γρεβενά αποδίδεται προφανώς στο γεγονός ότι το πέρασμα αυτό σε παλαιότερες εποχές δεν χρησίμευε τόσο σαν κεντρική οδός όσο ίσως σαν τοπικού ενδιαφέροντος διάβαση¹⁰⁰.

Στην βιβλιογραφία η Τυμφαία περιγράφεται σαν το σταυροδρόμι ανάμεσα στην Ήπειρο, την Θεσσαλία και την Μακεδονία¹⁰¹, ένας κατεξοχήν λαός των περασμάτων. Ο Στράβων αποδίδει στην Τυμφαία – κατά την εποχή του – και το Αιγίνιον το οποίο προσδιορίζεται στην θέση της σημερινής Καλαμπάκας, αποδίδοντας έτσι στον έλεγχο των Τυμφαίων και τα περάσματα από την δυτική Μακεδονία προς τα δυτικά του Θεσσαλικού κάμπου. Επιπλέον τους αποτυπώνει να διαφιλονικούν με τους Αίθικες για τις πηγές του Πηνειού, το σημαντικότερο πέρασμα από Θεσσαλία προς Ήπειρο δηλαδή, στο οποίο όπως θα δούμε παρακάτω υπάρχει πλήθος οχυρών θέσεων.

⁹³ Καλλίνη, 2002, σελ.35

⁹⁴ Πλιάκου, ο.π., σελ.258

⁹⁵ Πίκουλας, 2004, σελ.675

⁹⁶ Καλλίνη, ο.π., σελ.36. Ίσως θα μπορούσε κανείς να συνδέσει την τυμφαία γη των αρχαίων με το *lutu – tologu* των Μετσοβιτών, χύμα με απόχρωση φαιόλευκη ή κοκκινωπής ώχρας που οι Μετσοβίτες εξόρυσσαν από τις πλαγιές του Μαυροβουνίου για την επίχρση τοίχων ή την διακόσμηση αρμών (Δασούλας, ο.π, σελ.160)

⁹⁷ Πίκουλας, ο.π., σελ.674-677

⁹⁸ Hammond, ο.π., τόμος Γ, σελ.134

⁹⁹ Πίκουλας, 2005, σελ.614-615

¹⁰⁰ Πίκουλας, 2006, σελ.644

¹⁰¹ Καλλίνη, ο.π., σελ.35

Η Τυμφαία μαζί με την Παραυαία αναφέρονται ως περιοχές που αποδόθηκαν στον Φίλιππο Β΄ τον Μακεδόνα το 344 π.Χ. κατά τις επιθέσεις του εναντίον των Ιλλυρίων. Και το 294 π.Χ. αποδίδονται στον βασιλιά των Μολοσσών Πύρρο ένεκα τής υποστηρίξεως που παρείχε στον Αλέξανδρο της Μακεδονίας¹⁰². Οι Παραυαίοι ή Παρωραίοι αναφέρονται σαν φύλο που εγκαταστάθηκε παρά την μέση κοίτη του Αίου ποταμού (Αίου), στο ύψος δηλαδή που ο Αίος αφήνει τον κάμπο της Κόνιτσας για να κατευθυνθεί προς τα βόρεια και να εισέλθει στα στενά της Κλεισούρας.

Ο Δάκαρης τους θεωρεί επίσης θεσπρωτικής προέλευσης φυλετική ομάδα, βασιζόμενος στα κείμενα του Στεφάνου Βυζαντίου¹⁰³, καθώς επίσης αναφέρει την αναμενόμενη γειννίαση Τυμφαίας και Παραυαίας σε περιοχή κοντά στην Κόνιτσα λογικά, επειδή συνήθως αναφέρονται μαζί στα ιστορικά κείμενα. Επιπλέον με βάση τα κείμενα του Πλούταρχου θεωρεί τον τίτλο Παραυαίοι σαν επόμενη ονομασία του λαού των Αινιάνων, που αποδόθηκε σε αυτούς όταν εκδιώχθηκαν από τους Λάπιθες προς την περιοχή των Αιθίκων και «εκείθεν της Μολοσσίας την περί τον Αράουαν (Αίω) χώραν κατέσχον, ώθεν ωνομάσθησαν Παραούαι»¹⁰⁴.



Εικόνα 26: Πλάι στις όχθες του Θύαμι – Καλαμά και στις τελευταίες κλεισούρες πριν τις εκβολές του, σε φυσικά οχυρή θέση αναπτύχθηκε κατά την υστεροκλασική περίοδο ο οικισμός των Γιτώνων, σε μία περίοδο που η Ήπειρος ήκμαζε πολιτισμικά και πληθυσμιακά. Η φωτογραφία λήφθηκε από το κείμενο Κάντα – Κίτσου, 2008, σελ. 18

¹⁰² Δάκαρης, 1957, σελ.112

¹⁰³ Δάκαρης, ο.π., σελ.95

¹⁰⁴ Πλούταρχος σε Δάκαρη, ο.π., σελ.94 υπ.6

Στην Θεσσαλική πλευρά αναφέρεται η πολιτειακή μορφή των Τεσσάρων Τετραρχιών κατά την ιστορική περίοδο. Κατά τον 7^ο αι. π.Χ. χρονολογείται η δημιουργία τους, με την λογική του επιμερισμού της μεγάλης έκτασης του Θεσσαλικού κάμπου σε τέσσερις επιμέρους τοπικές εξουσίες. Τελευταία αναφορά σε αυτό το σύστημα έχουμε την εποχή του Φιλίππου Β' του Μακεδόνα¹⁰⁵. Σε καιρό πολέμου περιγράφεται η εκλογή ενός στρατηγού ο οποίος διοικούσε τις τέσσερις αυτές στρατιές συνολικά, καθώς και τα στρατεύματα των περιοίκων¹⁰⁶.

Από αυτές τις Τετραρχίες η Εστιαιώτιδα είναι η πλησιέστερη στα περάσματα που οδηγούν προς την Ήπειρο. Ο Stahlin περιγράφει ότι παλιότερα η Εστιαιώτιδα εκτεινόταν σε όλη την βόρεια Θεσσαλία, ανάμεσα από την Πίνδο, την Άνω Μακεδονία και το ζεύγος Ολύμπου – Όσσας, αλλά στους ιστορικούς χρόνους περιορίστηκε στην βορειοδυτική μεριά της Θεσσαλίας αφότου απώλεσε την Περραιβία. Δίνεται έτσι η εικόνα ενός λαού που ζούσε και δραστηριοποιούνταν στα περάσματα από την Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο προς την Θεσσαλία.

Την Τρίκκη, την αρχαιότερη από τις πόλεις του τόπου αυτού, την χαρακτηρίζει σαν σταυροδρόμι ανάμεσα στους δρόμους που έρχονται από Λάρισα και Μακεδονία¹⁰⁷. Η Οιχαλία και η Ιθώμη συναντώνται στον Ομηρικό κατάλογο των Νηών στην Ιλιάδα¹⁰⁸. Οι αρχαίοι Γόμφοι προσδιορίζονται σε χαμηλή ράχη ανάμεσα στις κοιλάδες του Πορταϊκού και του Μουζακιώτικου, οι οποίες υποδηλώνουν τις διαδρομές προς την αρχαία Αθαμανία και την Αμβρακία αντίστοιχα. Πρόκειται για θέση δηλαδή ανάμεσα στους σημερινούς οικισμούς Μουζάκι Καρδίτσης και Πύλη Τρικάλων. Σύμφωνα με τον Br. Helly οι τέσσερις πόλεις που όριζαν την Τετραρχία ήταν οι Τρίκκη, Φαρκαδών, Γόμφοι και Πέλινα¹⁰⁹. Σαν συνοριακός οικισμός της Εστιαιώτιδας στα ανατολικά της αναφέρεται η Φαϋττός, στην περιοχή του σημερινού Ζάρκου. Το διπλό «τ» στην ονομασία της αποτελεί σύμφωνα με τον Stahlin¹¹⁰ τεκμήριο της Δυτικοελληνικής (Θεσσαλικής) καταγωγής των ιδρυτών της.

Οι περισσότερες από αυτές τις συγκροτημένες πολιτείες εμφανίζονται έπειτα από τον 5^ο αι. π.Χ. Οι οχυρώσεις των ακροπόλεων σε αυτή την άκρη του Θεσσαλικού χώρου πρέπει να ακολούθησαν τις χρονολογίες δημιουργίας των πόλεων, καθώς νωρίτερα – αλλά και αργότερα – ο Stahlin περιγράφει κατά κώμας οίκηση¹¹¹ και καταφυγή στις ακροπόλεις μόνο σε περίπτωση κινδύνου.

¹⁰⁵ Stahlin, ο.π., σελ.170

¹⁰⁶ Σακελαρίου, ο.π., σελ.236

¹⁰⁷ Stahlin, ο.π., σελ.218

¹⁰⁸ Ομήρου Ιλιάδα, Μετάφραση: Ν. Καζαντζάκη - Γ. Θ. Κακριδή, Ραψωδία Β'

¹⁰⁹ Κραβαρίτου, atlasthessalias.culture.gr

¹¹⁰ Stahlin, ο.π., σελ.213

¹¹¹ Stahlin, ο.π., σελ.232



Εικόνα 27: Άποψη του τείχους της αρχαίας Πέλινας. Η φωτογραφία προέρχεται από τον ιστότοπο farkadona.gr

Η Περραιβία αποτέλεσε μία από τις Περιοικίδες περιοχές της Θεσσαλικής Τετραρχίας και τον τόπο όπου περιορίστηκαν – κατέφυγαν οι Περραιβοί κατά την κάθοδο των Θεσσαλών από την Θεσπρωτία από τον 12^ο αι. μέχρι τον 9^ο αι. μ.Χ.¹¹². Η έκταση της, όταν αποκόπηκαν οι πεδινές εκτάσεις του νομού Λαρίσης από αυτήν, περιελάμβανε το όρος του κάτω Ολύμπου και τις υπώρειές του μέχρι την όχθη του Πηνειού καθώς και την περιοχή της Ελασσόνας και το οροπέδιο της Περραιβίας όπου και η γνωστή Περραιβική Τρίπολη: Άζωρος – Δολίχη – Πύθιο. Πρόκειται για έναν λαό που ίσως να πήρε το όνομά του από τα περάσματα που φύλασσε, ενώ ο Hammond υποστηρίζει ότι το όνομά της συνδέεται με τον Αώ ποταμό¹¹³. Ο Hammond αναζητά την έδρα των Περραιβών κατά την Ομηρική εποχή στην άνω κοίτη του Πηνειού ώστε να γειτνιάζουν με την Δωδώνη των Ενιήνων¹¹⁴. Οι Περραιβοί λόγω της κομβικής θέσης τους στις κατοπινές επιδρομές θα γίνουν είτε με την βία είτε με την θέλησή τους οι οδηγοί των (μετέπειτα) κατακτητών¹¹⁵.

Στους Περιοίκους της Θεσσαλικής Τετραρχίας συμπεριλαμβάνονται και οι Αίθικες, οι οποίοι έχουν φυλετική παρουσία στον ελληνικό χώρο ήδη από την εποχή των Ομηρικών επών. Ο Δάκαρης¹¹⁶ τους τοποθετεί στον γεωγραφικό χώρο μεταξύ των Τυμφαίων και των Αθαμανών, στα νότια Χάσια και επί των πηγών του Πηνειού τις οποίες διεκδικούσαν οι *υπό τη Πίνδω Θεσσαλοί* καθώς και οι Τυμφαίοι όπως

¹¹² Αναοριοθέτηση του Θεσσαλικού Ολύμπου

¹¹³ Hammond, ο.π., τόμος Γ, σελ.76 υπ. 168

¹¹⁴ Hammond, 1932, σελ.148

¹¹⁵ Stahlin, ο.π., σελ.94-95, M. Kurz, ο.π., σελ.20

¹¹⁶ Δάκαρης, 1957, σελ.102

είδαμε πιο πάνω. Στα βόρεια, στην περιοχή του σημερινού Μαλακασσίου αναφέρονται από τον Stahlin¹¹⁷ οι Μολοσσοί Ταλάρες με την πόλη Αλαλκομεναί. Χαμηλότερα στην κοίτη του Πηνειού αναφέρει ορισμένους σημαίνοντες οικισμούς όπως το Αιγίνιον, πλησίον της σημαντικής διασταύρωσης των δρόμων από Άνω Μακεδονία και Ήπειρο προς Θεσσαλία. Ακόμη αναφέρονται η Οξύνεια και η Μονδαία, η πρώτη παρά τον Ίωνα ποταμό και η δεύτερη μάλλον στο οροπέδιο της Δεσκάτης¹¹⁸. Τα ονόματά τους επιβιώνουν μέσα από στήλες συμμαχιών και συνοριακών οριοθετήσεων, ανάλογες με αυτές που σχολιάζουν οι Δάκαρης και Ευαγγελίδης.

Ο Πίκουλας στα πλαίσια των μελετών για αμυντικό και οδικό δίκτυο διαμέσου της Πίνδου επισημαίνει μία σειρά φρουρίων και φυλακίων σε φυσικά οχυρές θέσεις εντός της άνω κοιλάδας του Πηνειού. Αναφέρονται συγκεκριμένα η Πέτρα Παναγιάς, το Καταφύγι ή Πέτρα Αμπελοχωρίου, ο Αη-Λιας Ματονερίου, η Τσούκα – Παναγιά Κορυδαλλού και ο Προφήτης Ηλίας Μεγάλης Κερασιάς μεταξύ άλλων¹¹⁹. Σε αυτές τις θέσεις οι οποίες χαρακτηρίζονται από φυσική οχύρωση και εποπτικές δυνατότητες ως προς το βασικό πέρασμα προς την Ήπειρο αλλά και το πέρασμα προς την Δυτική Μακεδονία (Τσούκα – Παναγιά Κορυδαλλού) εντοπίστηκαν υπολείμματα αρχαίων οχυρώσεων, καθώς και δείγματα κεραμικής ικανά να προσδιορίσουν την εποχή κατοίκησης. Αυτά τα οχυρά όπως είναι αναμενόμενο πέρασαν από πολλά χέρια, μεταξύ άλλων από τα χέρια των Αιθίκων, των Τυμφαίων, των Μακεδόνων, των Ρωμαίων κ.ο.κ.

Στα νότια και ελαφρώς δυτικά των Αιθίκων αναφέρονται οι Αθαμάνες – Περίοικοι και αυτοί της Θεσσαλικής Τετραρχίας, με πρωτεύουσα την Αργέθια¹²⁰ (σημερινή Αργιθέα). Φαίνεται ότι οι Αθαμάνες δραστηριοποιούνταν στα Θεσσαλικά Άγραφα και τις υπώρειές τους προς τον Θεσσαλικό κάμπο. Σαν όριο τους στα ανατολικά με την Δολοπία επί του ορεόκυκλου που περιβάλλει τον Θεσσαλικό κάμπο ορίζει ο Stahlin το οροπέδιο της Νευρόπολης, όπου η σημερινή λίμνη Πλαστήρα¹²¹. Στην άνω κοιλάδα του Αχελώου ο Hammond τοποθετεί τους Ακαρνάνες ήδη από την εποχή της «Καθόδου των Δωριέων» και τουλάχιστον μέχρι την Κλασική Εποχή¹²².

Αυτή είναι η γενική εικόνα του χώρου που περιλαμβάνει τα περάσματα που μελετώνται σε αυτή την εργασία, και αυτή είναι η κατάσταση που αντιμετώπισαν οι στρατιωτικές δυνάμεις των Μακεδόνων και των Ρωμαίων στην περίοδο που ακολούθησε και χαρακτηρίστηκε από την Ρωμαϊκή επέλαση στον Ελληνικό χώρο. Ακολουθούν ορισμένοι χάρτες οι οποίοι δίνουν μία εποπτική εικόνα των θέσεων που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους.

¹¹⁷ Stahlin, ο.π., σελ.224

¹¹⁸ Stahlin, ο.π., σελ.211

¹¹⁹ Πίκουλας, 2006, σελ.412-415

¹²⁰ Ευαγγελίδης, 1956, σελ.6

¹²¹ Stahlin, ο.π., σελ.261

¹²² Hammond, ο.π., Τόμος Γ, σελ.74

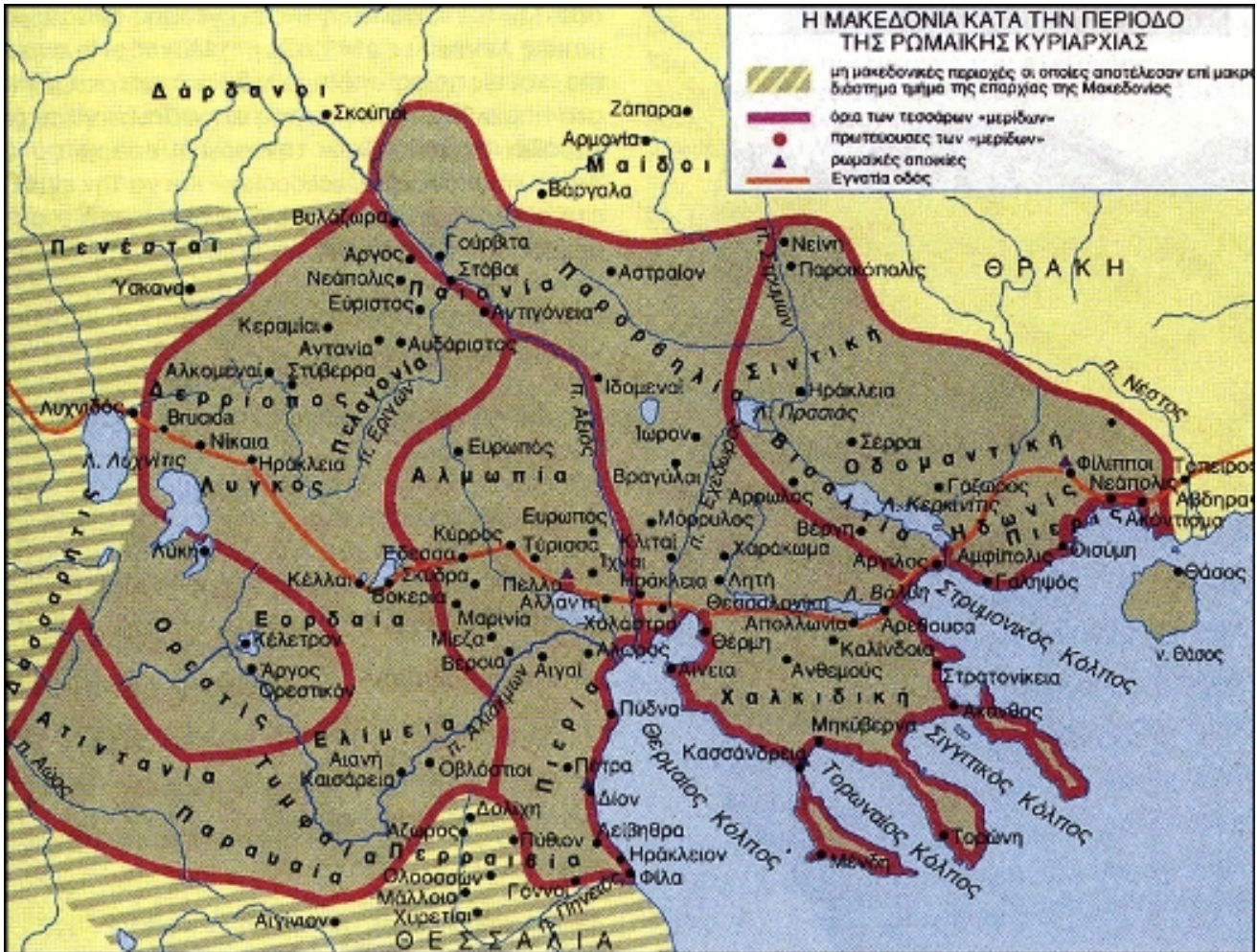


Βουνά	Λάκμος Lakmos	Mountains
Σύγχρονες πόλεις	●	Modern cities
Αρχαίες θέσεις	●	Ancient sites

Εικόνα 28: Χάρτης της Αρχαίας Ηπείρου με έμφαση στην περιοχή Άρτας – Πρέβεζας – Ιωαννίνων. Πηγή: Εφορία Αρχαιοτήτων Πρεβέζης, 2015, σελ.14



Εικόνα 29: Χάρτης της Θεσσαλίας με τις θέσεις των αρχαίων οικισμών. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο theancientwebgreece.wordpress.com



Εικόνα 30: Χάρτης της Μακεδονίας κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής Κυριαρχίας. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο tilestwra.com

1.3.4. Πολεμικές Διαβάσεις - από την Περσική Εισβολή μέχρι την Ρωμαϊκή Επικράτηση

Η περιοχή μελέτης μας έμεινε για μεγάλο διάστημα στο παρασκήνιο των Ιστορικών εξελίξεων του Ελληνικού χώρου. Έτσι οι Περσικοί Πόλεμοι που απασχόλησαν τις ανατολικές ακτές στα τέλη του 6^{ου} αι. και στις αρχές του 5^{ου} αι. π.Χ. (~ 513 – 479 π.Χ.¹²³), άφησαν ανενόχλητες τις ορεινές περιοχές της Πίνδου και τα παράλια του Ιονίου και άγγιξαν μόνο την Μακεδονία (492 π.Χ.), την Περραιβία και την Θεσσαλία (480 π.Χ.), όταν έδωσαν «γη και ύδωρ» και τάχθηκαν με την πλευρά των Περσών κατά την διάβαση αυτών από τα περάσματα του Ολύμπου.

Η Ήπειρος έρχεται στο προσκήνιο κατά τους Πελοποννησιακούς Πολέμους και συγκεκριμένα στο δεύτερο σκέλος τους. Πρόκειται για την περίοδο 428 – 425 π.Χ. όταν η διαμάχη ανάμεσα στους Κερκυραίους Ολιγαρχικούς και Δημοκρατικούς έφερε Αθηναϊκές και Κορινθιακές - Πελοποννησιακές δυνάμεις στην Κέρκυρα και στην παραλιακή περιοχή των Συβότων, μέχρι την λήξη του εμφυλίου αυτού πολέμου¹²⁴.

Ο Φίλιππος της Μακεδονίας μέσα από τις προσπάθειές του να συσπειρώσει πολιτικά τον ελληνικό χώρο βρέθηκε επανειλημμένα στις ορεινές διαβάσεις της Πίνδου, κυρίως για να περιορίσει τις επεκτατικές πολιτικές των Ιλλυρίων (358 & 344 π.Χ.)¹²⁵. Σε αυτή την περίοδο αναφέρεται η παραχώρηση της Τυμφαίας και της Παραυαίας σε αυτόν, προφανώς για επιχειρησιακούς λόγους, όπως έχει αναφερθεί παραπάνω. Στην ίδια περίοδο αντιστοιχίζονται τα οχυρωματικά έργα που εντοπίζονται σήμερα κατά μήκος της βλαχόστρατας και παράλληλα με αυτήν και αποδίδονται στο κράτος των Τυμφαίων.

Σύμφωνα με βιβλιογραφικές πηγές η καταγωγή της Ολυμπιάδας, μητέρας του Μ. Αλεξάνδρου είναι Μολοσσική, και μάλλον συνδέεται με την παρέμβαση του Φιλίππου για να ενισχυθεί ο κεντρικός ρόλος των Μολοσσών στα τεκταινόμενα της Ηπείρου¹²⁶. Επίσης στα πλαίσια των δράσεων του Φιλίππου στα όρια του Θεσσαλικού χώρου ο Stahlin καταγράφει την βελτίωση του οχυρού των Γόμφων, στα σύνορα της Εστιαϊτίδας με την Αθαμανία, όπως επίσης και την μετέπειτα συνοριογραμμή μεταξύ Μακεδόνων και Αθαμανών το 189 π.Χ. δίπλα από τα στενά της Πύλης Τρικάλων¹²⁷. Δύο γενιές αργότερα, ο Πύρρος ο Μολοσσός δημιουργεί το δικό του πλέγμα οχυρών και φυλακίων, στα βόρεια και δυτικά της Ηπείρου όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη παράγραφο. Μέσα σε αυτή την εποχή, ανάμεσα στα έτη 280 και 279 π.Χ. καταγράφεται επιδρομή Γαλατικών φύλων στη περιοχή της Μακεδονίας και της Θράκης¹²⁸.

Στην ίδια περίοδο υπάρχουν και τα οχυρά στην άνωτη κοιλιάδα του Πηνειού, καθώς και εκείνα που συνδέουν αυτή την κοιλιάδα με την δυτική Μακεδονία. Υπάρχει λοιπόν κατά την ελληνιστική περίοδο ένα σημαντικό ανεπτυγμένο πλέγμα φρουρίων και φυλακίων κατά μήκος των σημαντικότερων διαβάσεων της Ηπείρου με μοναδική εξαίρεση το πέρασμα της Μηλιάς. Οι σκοποί που εξυπηρετεί αυτό το δίκτυο είναι η εποπτεία και η ρύθμιση των κινήσεων από περιοχή σε περιοχή, κατά την διάρκεια μίας περιόδου που χαρακτηρίζεται από πυκνές στρατιωτικές μετακινήσεις και διεκδικήσεις εδαφών.

¹²³ Πελεκίδης, 1971, σελ.280

¹²⁴ Πελεκίδης, 1972, σελ.206

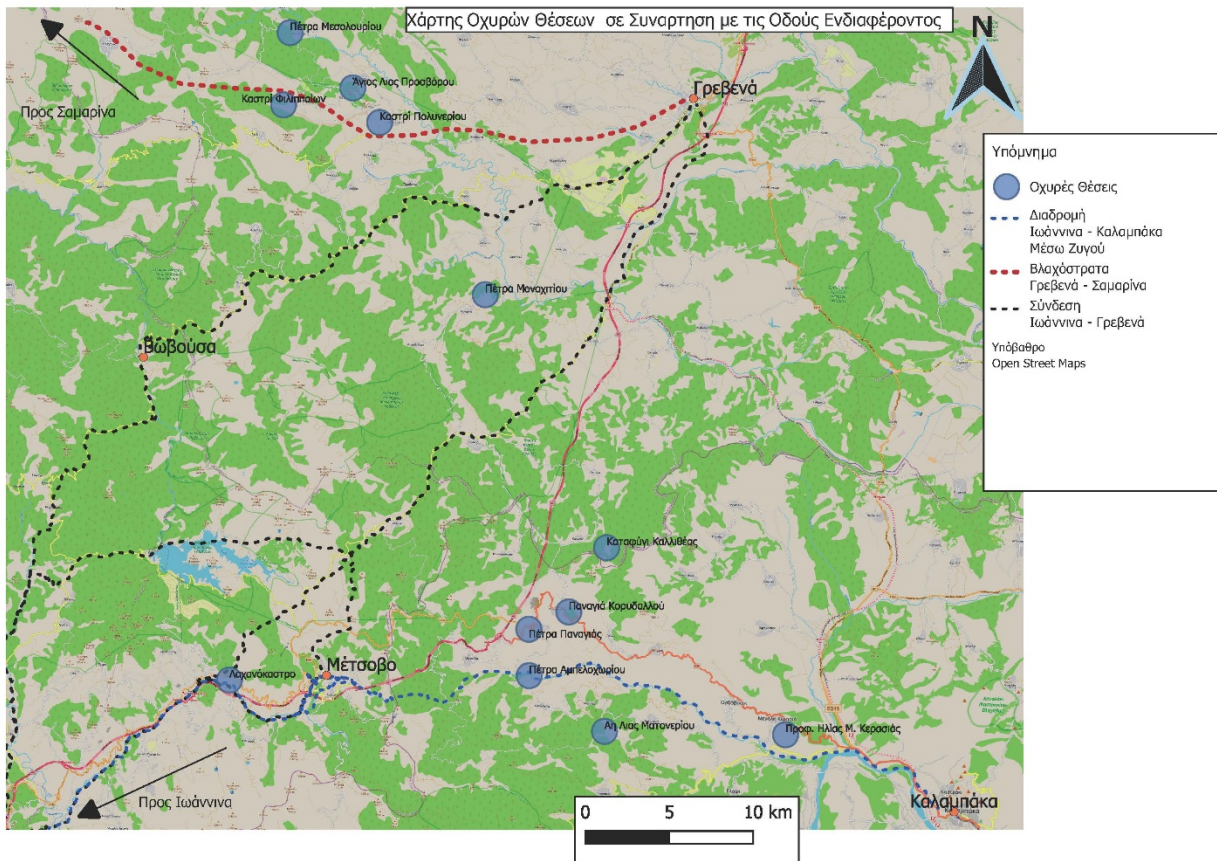
¹²⁵ Ηλ. Πηγές: Στούκας, 2021

¹²⁶ Ηλ. Πηγές: Μπαρμπαγιαννίδης, 2018

¹²⁷ Stahlin, ο.π., σελ.227

¹²⁸ Wilcken, 1924, σελ.353

Καθώς η Ρωμαϊκή αυτοκρατορία επεκτείνεται στον ελληνικό χώρο καταγράφονται ορισμένες διαβάσεις στρατευμάτων κυρίως Ρωμαϊκών και Μακεδονικών στον χώρο της Ηπείρου και στα περάσματα που μελετώνται σε αυτή την εργασία.



Χάρτης 1: Χάρτης που απεικονίζει τις οχυρές θέσεις που περιβάλλουν την περιοχή μελέτης και τις αντίστοιχες οδούς που εξυπηρετούνταν από αυτές τις θέσεις άμυνας. Κατασκευάστηκε από τον γράφοντα με τη χρήση του λογισμικού QGIS

Κατά το 198 π.Χ. ο Φίλιππος Ε΄ υποχωρώντας από τα Στενά του Αώου (από την περιοχή της σημερινής Kelcyre - Κλεισούρας) όπου αντιμετώπισε τα ρωμαϊκά στρατεύματα υπό τον Titus Quinctius Flamininus φτάνει στα *Castra Pyrrhi*, περιοχή που ανήκει στην Τριφυλία της Μολοττίδος, σε 12 ώρες. Η θέση αυτή θα έπρεπε να αναζητηθεί στην περιοχή της σημερινής Κόνιτσας και η ονομασία υποδηλώνει θέση στρατιωτικής εγκατάστασης (μόνιμης ή ημιπροσωρινής). Από εκεί ο ιστορικός Titus Livius περιγράφει την είσοδο του Φιλίππου στα *montes Lyncon* – τα όρη των Λυγκών. Ο Hammond¹²⁹ υποστηρίζει ότι ο Φίλιππος κινήθηκε πλάι στην χαραδροκοιλιάδα του Αώου κατά μήκος του σημερινού δρόμου που ενώνει την Κόνιτσα με το Δίστρατο και τα Γρεβενά. Ακολουθώντας την κοίτη του Αώου προς τα άνω πέρασε την περιοχή της Βωβούσας και κατέληξε στο οροπέδιο Πολιτσές, όπου έχοντας την δυνατότητα να κατέλθει προς την Θεσσαλία, τα Γρεβενά και τα Ιωάννινα έμεινε κάποιες μέρες στρατοπεδευμένος προσπαθώντας να υπολογίσει την επόμενη κίνησή του.

¹²⁹ Hammond, ο.π., Τόμος Β, σελ.111-113 & Hammond, 1966, σελ.53

Εκείνες τις ημέρες ο Titus Quinctius Flamininus κινήθηκε προς την Θεσσαλία μέσα από το πέρασμα του Ζυγού. Στόχος του ήταν να εγκατασταθεί στους Γόμφους και από εκεί να στείλει ομάδα τροφοδοσίας για να συναντήσουν τα καράβια που είχε στείλει στον Αμβρακικό Κόλπο¹³⁰.

Κατά το 170 π.Χ. καταγράφεται η διάβαση του τελευταίου Μακεδόνα βασιλιά, του Περσέα από την Μακεδονία προς την Ήπειρο με σκοπό να συλλάβει κάποιον Ρωμαίο πρόξενο που κινούνταν διαμέσου της Ηπείρου προς την Θεσσαλία. Η διαδρομή που πιστεύει ο Hammond¹³¹ ότι ακολουθήθηκε από τον Περσέα είναι αυτή που συνδέει την Καστοριά με την κοιλάδα του Σαρανταπόρου (παραπόταμου του Αώου), βόρεια του Σμόλικα, η οποία χαρακτηρίζεται ως η ομαλότερή των διαβάσεων της βόρειας Πίνδου¹³².

Το 169 π.Χ. καταγράφεται η πορεία του Περσέως μέσα από την Ήπειρο με κατεύθυνση την Στράτο, μία πολιτεία υπό το κράτος των Αιτωλών δίπλα από τον ποταμό Αχελώο, την οποία ήλπιζε να υποτάξει αν προλάβαινε να φτάσει πριν από τους Ρωμαίους. Ο Hammond¹³³ περιγράφει την χειμερινή διάβαση του Περσέα από την Ελιμεία προς την περιοχή των Γρεβενών και το Μοναχίτι με κατεύθυνση τις πεδιάδες δυτικά της Πίνδου. Την τρίτη ημέρα της πορείας ο Περσέας βρέθηκε να διασχίζει την κοιλάδα ανάμεσα στο όρος Αυγό και το Μαυροβούνι – την Βάλια Κάλντα συνεπώς αφού λόγω χιονιού δεν μπόρεσε να περάσει τις δυτικές πλαγιές του Μαυροβουνίου (όρος Κιτίον). Συνεπώς αδυνατώντας να περάσει από το πέρασμα της Μηλιάς προς τις Πολιτσιές, κινήθηκε προς τον πυρήνα της Βάλια Κάλντα μάλλον μέσω της Σαλατούρας Μηλιάς. Εκεί δεν μπόρεσε να βρει τόπο κατάλληλο για διανυκτέρευση.

Η ερμηνεία του Hammond εδώ είναι ότι την επόμενη μέρα κινήθηκε προς το Γρεβενίτι, την Μπαλντούμα και το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων πίσω από τον Δρύσκο, όπου και κατασκήνωσε, πλάι στον ναό του Νικαίου Διός. Κινήθηκε συνεπώς προς την έξοδο του Αρκουδορέματος στην περιοχή της Βωβούσας και έπειτα ανέβηκε στο οροπέδιο που χωρίζει την Βωβούσα από την κοιλάδα του Αράχθου για να ακολουθήσει την κοίτη του Αράχθου μέχρι την Μπαλντούμα. Από εκεί ανέβηκε στον Δρύσκο για να κατέβει στην πεδιάδα των Ιωαννίνων.

Η διαδρομή που ακολούθησε έπειτα τον οδήγησε προς την βόρεια Αμβρακία, όπου προσέγγισε τον Άραχθο, μάλλον από το πέρασμα του σημερινού Αμμότοπου. Εκεί συνάντησε τον ποταμό με ανεβασμένη στάθμη και σε μερικές μέρες δημιούργησε την γέφυρα που θα περνούσε τα στρατεύματά του απέναντι. Όταν εν τέλει έφτασε στην Στράτο ο Περσέας, είχε ήδη εισέλθει στην πόλη ο Ρωμαίος διοικητής Porilius, ώρες νωρίτερα, στην διάρκεια της νύκτας έχοντας εκκινήσει από το κοντινό λιμάνι της Λιμναίας (σημερινή Αμφιλοχία).

Η Ρωμαϊκή επέκταση στον ελληνικό χώρο ακολουθήθηκε από καταστροφές και λεηλασίες στις περιοχές που προέβαλαν αντίσταση. Στην Ήπειρο και ιδιαίτερα στην Μολοσσία το 167 π.Χ. καταστράφηκαν 70 πόλεις και 150.000 νέοι λήφθηκαν ως αιχμάλωτοι και οδηγήθηκαν στην Ρώμη, με αποτέλεσμα να ερημωθεί, έστω προσωρινά η ευημερούσα αυτή επαρχία¹³⁴ Η Μακεδονία νικήθηκε ολοκληρωτικά στην

¹³⁰ Hammond, 1971, τόμος Β, σελ.116 & Eckstein 1976, σελ.132

¹³¹ Hammond, ο.π., σελ.111

¹³² Πίκουλας, 2004, σελ.191

¹³³ Hammond, ο.π., σελ.112-114

¹³⁴ Δάκαρης. 1976, σελ.8 & Πλιάκου ο.π., σελ.52

Πύδνα ένα χρόνο νωρίτερα¹³⁵. Η Ρωμαϊκή Ειρήνη (*Pax Romana*) επικράτησε στον ελληνικό χώρο από το 146 π.Χ. και έπειτα, μετά την παραδειγματική καταστροφή της Κορίνθου¹³⁶.

Αυτή η εποχή άφησε καθώς φαίνεται κάτι και στην περιοχή του Μετσόβου, καθώς στο οροπέδιο των πηγών Αώου, υπάρχει τοποθεσία με το όνομα Μπερατοάρε, με πιθανή προέλευση από τον λατινικό όρο *Imperatorium*. Τα ευρήματα της περιοχής περιλαμβάνουν αρχαία νομίσματα επεξεργασμένες πέτρες και ίχνη μεταλλουργίας σύμφωνα με τους Wace & Thompson¹³⁷ ή κατάλοιπα περιβόλων και οικισμών άγνωστης περιόδου, σύμφωνα με την Εφορία Αρχαιοτήτων Ιωαννίνων. Πιθανόν να πρόκειται για κάποια αυτοκρατορική στρατιά, αυτής ή της επόμενης περιόδου, η οποία εγκαταστάθηκε για κάποιο διάστημα σε αυτό το κομβικό σημείο, της οποίας η μνήμη πέρασε μέσα από τις γενιές για να φτάσει ως τις μέρες μας με αυτό το όνομα.

1.3.5. Ρωμαϊκή Εποχή

Σύντομα μετά την κατάληψη του Ελληνικού χώρου στα πλαίσια των ρωμαϊκών τρόπων βρέθηκαν πολλοί Ρωμαίοι πρώην λεγεωνάριοι να αποκτούν γη και να δραστηριοποιούνται στις νέες κτήσεις. Ο Δάκαρης επισημαίνει ότι «πλούσιοι Ρωμαίοι επιχειρηματίες είχαν ιδρύσει εκτεταμένες εγκαταστάσεις στα πλούσια λιβάδια του Καλαμά και του Βουθρωτού, όπου διατηρούσαν κοπάδια από βόδια κι άλογα, όπως ο μεγαλοτραπεζίτης *Titus Pomponius Atticus*. Ο *Atticus* έτρεφε 120 αγέλες βοδιών και είχε μία περίφημη *villa* κοντά στο Βουθρωτό, το Αμαλθείον ή Αμαλθεία (*Amalthea* ή *Amaltheum*), ανάμεσα από πλατάνια¹³⁸», ενώ στην ιδιοκτησία του αναφέρονται και άλλες εγκαταστάσεις κοντά στις εκβολές του Καλαμά. Επίσης αναφέρεται η δημιουργία της Ρωμαϊκής Νικοπόλεως στον Αμβρακικό κόλπο το 31 π.Χ. οπότε επιβλήθηκε στους κατοίκους των γειτονικών παλιών πόλεων να συνοικίσουν στην νέα πόλη, οδηγώντας έτσι στην ερήμωση πολλών παλαιότερων οικισμών όπως η Κασσιώπη¹³⁹.

Στην Μακεδονία και την Θεσσαλία οι ιστορικές καταγραφές αποδίδουν την μετάβαση από την Μακεδονική κυριαρχία στην Ρωμαϊκή χωρίς ιδιαίτερα σχόλια και παρουσιάζουν την παύση δημιουργίας οχυρών στην Μακεδονία κατά την επόμενη περίοδο καθώς και την ανάπτυξη πεδινών οικισμών¹⁴⁰. Στην Θεσσαλική πλευρά η Λάρισα αναδεικνύεται σε σημαντικό πολιτιστικό κέντρο καθώς και σε έδρα του Κοινού των Θεσσαλών¹⁴¹.

Στα χρόνια που ακολούθησαν (30 π.Χ. – 3ο αι. μ.Χ.) το ρωμαϊκό κράτος συνέχιζε την εγκατάστασή του στα μεσογειακά παράλια καθώς και στην ενδοχώρα της Ιβηρικής και της Βαλκανικής χερσονήσου¹⁴². Απασχολημένη καθώς ήταν η διοίκηση από τους πολέμους συντήρησης και επέκτασης του κράτους, μετά τις πρώτες επιδρομές και λεηλασίες του ελληνικού χώρου, προχώρησε στην απόδοση ρωμαϊκών πολιτικών δικαιωμάτων και αργότερα στην ομαδική πολιτογράφηση (212 μ.Χ.) όλων των ελεύθερων κατοίκων του κράτους, ανάμεσα στους οποίους ήταν και οι πληθυσμοί του ελληνικού χώρου.

¹³⁵ Πουλάκη – Παντερμαλή, 2013, σελ.106

¹³⁶ Wikipedia.com, λήμμα «Μακεδονικοί Πόλεμοι»

¹³⁷ Wace & Thompson, 1914, σελ.190

¹³⁸ Δάκαρης, 1976, σελ.19

¹³⁹ Μερκούρη, Ζώη κ.α., ο.π., σελ.18

¹⁴⁰ Σαμσάρης, 1989, σελ.210-211

¹⁴¹ Ζορμπά, 2010, σελ.37

¹⁴² Werner, 1976, σελ.8– 23

1.3.6. Βυζαντινή Εποχή

Με την μεταφορά της πρωτεύουσας της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας στην τοποθεσία του αρχαίου Βυζαντίου, που προς τιμήν του ιδρυτή της ονομάστηκε Κωνσταντινούπολη (330 μ.Χ.) αρχίζει η λεγόμενη βυζαντινή εποχή, η οποία διαρκεί περισσότερο από μία χιλιετία. Ο Κωνσταντίνος ο Μέγας μετά από μία σειρά μαχών ένωσε όλα τα κομμάτια της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας που νωρίτερα είχε χωρίσει ο Διοκλητιανός και το 330 μ.Χ. μετά από 6 χρόνια ανέγερσης εγκαινίασε την μετέπειτα Κωνσταντινούπολη ονομάζοντάς την Νέα Ρώμη¹⁴³. Μέχρι το 1453 μ.Χ. όπου έπαψε να υφίσταται η Πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας και κάθε αντίσταση κάμφθηκε από την Οθωμανική επέλαση, η αυτοκρατορία δέχθηκε πολλές επιδρομές από τις οποίες οι περισσότερες άφησαν και το στίγμα τους στα μέρη όπου έφτασαν και ιδίως στον Θεσσαλικό κάμπο ο οποίος χαρακτηριζόταν από μία εικόνα ερήμωσης συχνά κατά την διάρκεια αυτών των αιώνων.

Στον 4ο μ.Χ. αιώνα αναφέρονται οι επιδρομές των Ούννων στην Ευρώπη και η άμυνα των Γότθων στα σύνορα της Βυζαντινής αυτοκρατορίας οι οποίοι στην συνέχεια μετοίκησαν νότια του Δούναβη, εντός της Βυζαντινής αυτοκρατορίας. Την περίοδο αυτή στα πλαίσια Γοτθικών επιδρομών καταγράφεται μάχη Γότθων με Θεσσαλούς στο ανώτερο μέρος της κοιλάδας του Πηνειού, επί του περάσματος του Ζυγού¹⁴⁴. Οι επιδρομές των Ούννων εν τέλει έφτασαν μέχρι τις Θερμοπύλες και την Καππαδοκία επί βασιλείας Αττίλα¹⁴⁵, ενώ οι Βησιγότθοι έφτασαν μέχρι την Πελοπόννησο λεηλατώντας σημαντικούς οικισμούς¹⁴⁶.

Στον 5ο μ.Χ. αιώνα αναφέρονται οι θαλασσινές ληστρικές επιδρομές του λαού των Βανδάλων με έδρα την Καρχηδόνα¹⁴⁷. Κατά τον 6ο μ.Χ. αιώνα αναφέρονται σλαβικές επιδρομές σε Θράκη και Ιλλυρικό οι οποίες τον 9ο αιώνα είχαν επεκταθεί μέχρι και το ακρωτήριο Ταίναρο στην άκρη της Πελοποννήσου¹⁴⁸. Επίσης τον 6^ο αι. σημειώνονται ναυτικές επιδρομές Οστρογότθων στις ακτές της Ηπείρου και στην Κέρκυρα¹⁴⁹. Κατά τα τέλη του 10ο μ.Χ. αιώνα αναφέρονται βουλγαρικές επιδρομές στην Θεσσαλία υπό τον Σαμουήλ¹⁵⁰. Προς τα τέλη της βυζαντινής αυτοκρατορίας η ανερχόμενη ναυτική δύναμη των Βενετών εμφανίζεται στο προσκήνιο ζητώντας καινούρια λιμάνια για την καλύτερη εγκατάσταση του εμπορίου της. Με την περίοδο της ανάπτυξής της συμπύπτει η δεύτερη Σταυροφορία η οποία εξασφάλισε σημαντικό αριθμό λιμανιών για τα βενετικά καράβια καθώς κατέληξε στην πρώτη άλωση της Κωνσταντινουπόλεως και την Φραγκοκρατία για το επόμενο μικρό διάστημα. Το 1309 – 1311 μ.Χ. αναφέρεται επιδρομή Καταλανών στην Θεσσαλία, την τότε γνωστή ως Μεγάλη Βλαχία¹⁵¹. Αυτές είναι μόνο οι σημαντικότερες από τις επιδρομές που απασχόλησαν τον ελληνικό χώρο κατά την διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας.

Αποτέλεσμα των πολλών διαδοχικών κινδύνων αλλά και της εσωστρεφούς νοοτροπίας που χαρακτήριζε την νέα ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία είναι η εγκατάλειψη πολλών εκ των δημιουργημάτων της παλαιάς Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Έτσι οι διεθνείς δρόμοι για τους οποίους φημιζόταν ο Ρωμαϊκός κόσμος και εξυπηρετούσαν τις ανάγκες μίας οικουμενικής αυτοκρατορίας αφήνονται σταδιακά στην

¹⁴³ J.J. Norwich, 1988, σελ.49–71

¹⁴⁴ Αβραμέα, 1974, σελ.96-97

¹⁴⁵ Αβραμέα, ο.π., σελ.88–89,109–111

¹⁴⁶ Δάκαρης, 1987, σελ.12 & Ηλ. Πηγές: Στούκας, 2020

¹⁴⁷ J.J. Norwich, ο.π., σελ.88–89

¹⁴⁸ J.J. Norwich, ο.π., σελ.163, 216

¹⁴⁹ Παπαδοπούλου, 2013, σελ.34

¹⁵⁰ J.J. Norwich, ο.π., σελ.330

¹⁵¹ Τσακανίκα & Ισπικούδης, 2004, σελ.589

φθορά του χρόνου και οι κάτοικοι στρέφονται σε μία πιο αυτόνομη δίαιτα ζωής, ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές όπου το τοπίο ωθεί σε αυτή¹⁵². Ο στρατός υποστηρίζει μία συνεχώς ελαττούμενη έκταση και η αντιμετώπιση των εχθρών πραγματοποιείται με πολιτικές όπως η δημιουργία ακριτικών οικισμών ή η συμμαχία με κοντινούς γείτονες, όπως οι Γότθοι και οι Σλάβοι στην προηγούμενη παράγραφο. Όπως προαναφέρθηκε στο κεφάλαιο 1.1.4. είναι η περίοδος όπου η δύσχρηστη (λόγω βατότητας των δρόμων) άμαξα αντικαταστάθηκε από το υποζύγιο και η τέχνη της οδοποΐας επέστρεψε στην εξυπηρέτηση των υποζυγίων. Η μετάβαση από την άμαξα στο υποζύγιο δηλώνει επίσης και μεγαλύτερη τάση αυτάρκειας καθώς μειώνονται οι όγκοι των εμπορευμάτων που μετακινούνται πλέον. Σχετικά με το κλίμα που δημιουργούσαν οι επιδρομές στην Θεσσαλία, ενδεικτική είναι η περιγραφή του Προκοπίου του Καισαρέως στα τέλη του 6^{ου} αι. μ.Χ. ο οποίος αναφέρει ότι οι κάτοικοι της Θεσσαλίας δεν μπορούσαν να καλλιεργήσουν την εύφορη χώρα τους τελούντες υπό την συνεχή απειλή των βαρβαρικών επιδρομών¹⁵³.

Μία εικόνα των οικονομικών δραστηριοτήτων που χαρακτηρίζουν την περιοχή της Ηπείρου μας δίνει ο Δρακούλης¹⁵⁴. Αναφέρει κτηνοτροφικές δραστηριότητες με χρήση βοσκοτόπων σε δασικές περιοχές και απομακρυσμένες μετακινήσεις κοπαδιών σε ορεινές περιοχές, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, γεωργικές καλλιέργειες στην περιοχή της Δωδώνης και της Αμβρακίας (γύρω από την Νικόπολη), θήρευση στα δάση, δασική υλοτόμηση για οικοδομικές και ναυπηγικές δραστηριότητες και σημαντική αλιευτική παραγωγή.

Η βυζαντινή αυτοκρατορία χαρακτηρίζεται από την εγκατάλειψη της ενασχόλησης με τα επιστημονικά επιτεύγματα των αρχαίων Ελλήνων συγγραφέων, τα κείμενα των οποίων διασώζονται και αντιγράφονται σε μοναστήρια κατά την εποχή αυτή. Η πρώτη αναφορά σε μελέτη των κειμένων των αρχαίων Ελλήνων γίνεται για τους Άραβες. Πρόκειται για την μελέτη γεωγραφικών, αστρονομικών και μαθηματικών κειμένων¹⁵⁵. Η μνημειακή αρχιτεκτονική των ρωμαϊκών ανακτόρων ήρθε στην Κωνσταντινούπολη μαζί με τους Ρωμαίους αυτοκράτορες, ενώ αργότερα η αρχιτεκτονική αυτή υιοθέτησε ανατολίτικα στοιχεία τα οποία είναι εμφανή σε ναούς όπως η Αγία Σοφία¹⁵⁶.

Μέσα στα χρονικά διοικητικά και πολιτιστικά πλαίσια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας εμφανίστηκαν ορισμένες από τις πόλεις που ενδιαφέρουν αυτή την εργασία, καθώς σε αυτή την περίοδο εμφανίζονται και οι πρώτες αναφορές στο Βλάχικο στοιχείο.

Τα σημερινά Γρεβενά πρέπει να εμφανίστηκαν σαν οικισμός αρκετά πριν από τον 10^ο μ.Χ. αι. όταν αναφέρθηκαν από τον Κωνσταντίνο τον Πορφυρογέννητο σαν Γρίβανα, καθώς ήδη κατά την εποχή εκείνη αποτελούσαν έδρα επισκοπής¹⁵⁷.

Τα σημερινά Ιωάννινα αναπτύχθηκαν σε θέση στρατηγικά σημαντική, επί του βράχου που προβάλλει στην λίμνη Παμβώτιδα, όπου υφίσταται αρχαίο τείχος επί του βράχου το οποίο χρονολογείται μεταξύ 4^{ου} και 3^{ου} π.Χ. αι. Εδώ, 12 αιώνες αργότερα, το 879 μ.Χ. στέκει μία σημαντική πόλη με τον δικό της Επίσκοπο, στοιχείο που δηλώνει την ανάπτυξη του οικισμού αρκετά πριν¹⁵⁸.

¹⁵² Σαμσάρης, ο.π., σελ.205

¹⁵³ Αβραμέα, ο.π., σελ.73

¹⁵⁴ Δρακούλης, 2009, σελ.205

¹⁵⁵ el.wikipedia.org λήμμα: Βιβλιοθήκη της Αλεξάνδρειας

¹⁵⁶ Γ. Γαλαβάρης, 1978, σελ.354 – 397

¹⁵⁷ Σαράντης, 1987, σελ.263

¹⁵⁸ Παπαδοπούλου, ο.π., σελ.132-133

Τα Τρίκαλα με ιστορία προ της εποχής του Ομήρου αναφέρονται κατά τα πρωτοβυζαντινά χρόνια σαν πόλις και κάστρον. Από τον 14^ο αι. και έπειτα είναι αναμφισβήτητος ο κεντρικός ρόλος τους στην βορειοδυτική άκρη της Θεσσαλίας και με βάση την ανερχόμενη οικονομική δραστηριότητα λαμβάνουν πάλι τον κεντρικό ρόλο του σταυροδρομίου ανάμεσα στους δρόμους από Θεσσαλία για Ήπειρο και δυτική Μακεδονία¹⁵⁹.



Εικόνα 31: Ο χάρτης Al Idrisi ή Tabula Rogeriana είναι το κατασκευάσμα του Άραβα Γεωγράφου Muhammad al-Idrisi του 1154 για τον Νορμανδό βασιλιά Roger II της Σικελίας. Το έργο αυτό το οποίο πήρε 15 χρόνια για να κατασκευαστεί αποτελείται από ένα πλήθος χαρτών και ένα συνοδευτικό βιβλίο με περιγραφές, ανθολογημένες από την βιβλιογραφία των αρχαίων Ελλήνων περιηγητών και γεωγράφων καθώς και από νεότερους περιηγητές. Ενδεικτική είναι η αποτύπωση 7 κλιματικών ζωνών, κατά τα πρότυπα του Πτολεμαίου. Απεικονίζεται η τότε γνωστή γη με τον Βορά προς την κάτω μεριά του χάρτη και τα τοπωνύμια που αποδίδονται είναι ενδεικτικά των πόλεων που ήκμαζαν την εποχή εκείνη. Από τον βυζαντινό χώρο ξεχωρίζουν η Κωνσταντινούπολη ως η πιο ποθητή πόλη του τότε κόσμου, το Δυρράχιο, η Αυλώνα, η Χειμάρρα, το Βουθρωτό, η Αχρίδα, η Ηράκλεια (σημ. Μπίτολα), η Καστοριά, η Έδεσσα, η Θεσσαλονίκη, οι Σέρρες, η Χρυσούπολη, ο Αλμυρός, η Ζαγορά, η Λάρισα, ο Πλαταμώνας, το Κίτρος κ.α. κατά μήκος διαφόρων διαδρομών από το Δυρράχιο προς την Κωνσταντινούπολη. Η εικόνα προέρχεται από την ιστοσελίδα en.wikipedia.org και η περιγραφή βασίζεται στα κείμενα Κορδώσης, 1998, σελ.115-124 & History of Cartography Vol.2 σελ.156-172

¹⁵⁹ Τερεζάκης, ο.π., σελ.202,204

Η σημερινή Καλαμπάκα, δίπλα από τους εντυπωσιακούς ψαμμιτικούς βράχους των Μετεώρων που φιλοξενούν από τα μέσα του 14^{ου} αι. οργανωμένες μοναστικές κοινότητες¹⁶⁰, εκκινώντας από το Αιγίνιο της Κλασσικής Αρχαιότητας, ήταν γνωστή στα Βυζαντινά χρόνια με το όνομα Σταγοί και από τον 10^ο αι. μ.Χ. αποτελούσε έδρα επισκοπής. Μετά τον 14^ο αι. πέρασε στα χέρια της επισκοπής Τρίκκης, στοιχείο δηλωτικό της παρακμής της πόλης σε σχέση με τα ανερχόμενα Τρίκαλα¹⁶¹.

Το Μέτσοβο, ο κεντρικότερος οικισμός για τα περάσματα που μελετώνται σε αυτή την εργασία υπήρξε κατά κώμας οικημένος όπως και οι περισσότεροι ορεινοί οικισμοί του ελληνικού χώρου μέχρι πριν τις αρχές της οθωμανικής κυριαρχίας. Ο Rouqueville¹⁶² καταγράφει ίδρυση του οικισμού κατά τον 10^ο αι. αλλά μάλλον εννοεί την αραιή κατοίκηση των αγροκτημάτων και την σταθερή παρουσία κτηνοτρόφων τους καλοκαιρινούς μήνες. Το 1380 έχουμε την πρώτη γραπτή αναφορά του Μετσόβου, όταν στο «Χρονικόν των Ιωαννίνων» καταγράφεται η κακοποίηση του ιερομόναχου Ησαΐα, καθηγουμένου του Μετσόβου από τον Σέρβο τύραννο των Ιωαννίνων Θωμά¹⁶³. Σημαντικό είναι ότι η πρώτη αυτή αναφορά στο Μέτσοβο πιθανότατα αναδεικνύει την ύπαρξη των μοναστηριών στην περιοχή, στις απαρχές της οργανωμένης ανθρώπινης εγκατάστασης εκεί.

Οι πρώτοι σπόροι για την δημιουργία του βλάχικου στοιχείου (ενός λαού που μιλά λατινικά και ελληνικά) στην περιοχή μελέτης μας φυτεύτηκαν με την άφιξη των Ρωμαίων στην περιοχή. Μεταξύ 579 και 582 μ.Χ. έχουμε την πρώτη αναφορά σε βλάχικη διάλεκτο, πιθανόν, όταν ο βυζαντινός χρονογράφος Θεοφύλακτος Σιμοκάττης σημειώνει ένα ατύχημα που συνέβη σε βυζαντινό στράτευμα υπό τις διαταγές του στρατηγού Κομεντόλιου που κινούνταν εναντίον των Αβάρων σε νυχτερινή πορεία. Εκεί επειδή ένα ζώο φόρτου ήταν στραβά φορτωμένο και το φορτίο έγερνε κάποιιο από τους ακολουθούντες καλούν τον οδηγό του ζώου σε λατινική διάλεκτο (στην πατρώα φωνή όπως γράφει το κείμενο) «τόρνα τόρνα φράτερ», εννοώντας «γέρνει αδερφέ» ή «γύρνα αδερφέ (για να ισιάζεις το φορτίο)». Φαίνεται όμως ότι η λατινική φωνή «τόρνα» παρέπεμψε σε στρατιωτική διαταγή υποχώρησης και οδήγησε το στράτευμα σε άτακτη υποχώρηση, λόγω της παρεξήγησης αυτής¹⁶⁴.

Κατά το 976 μ.Χ. ο Γεώργιος Κεδρηνός, μοναχός και βυζαντινός χρονογράφος καταγράφει περιστατικό όπου *βλάχοι οδίται* δολοφόνησαν μεταξύ Καστοριάς και Πρεσπών τον Δαβίδ αδελφό του Βουλγάρου τσάρου Σαμουήλ. Πρόκειται για την πρώτη επίσημη αναφορά στο βλάχικο στοιχείο με το όνομά του. Ακολούθως, από τον 12^ο αι. και έπειτα αυξάνουν οι αναφορές στους Βλάχους και στην Μεγάλη Βλαχία, όνομα που αποδόθηκε αρχικά σε μέρος και έπειτα στο σύνολο της Θεσσαλίας, στην Άνω Βλαχία που αφορά περιοχή της Ηπείρου και την Μικρή Βλαχία σε περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας¹⁶⁵. Η ζωή των βλάχων συνδέεται από τις πρώτες αναφορές με την μετακινούμενη κτηνοτροφία, δίνοντας ήδη από εκείνη την εποχή το μοτίβο που επικρατεί ως τις μέρες μας¹⁶⁶.

¹⁶⁰ Oxford Dictionary of Byzantium, 1991, λήμμα Meteora, σελ.1353

¹⁶¹ Oxford Dictionary of Byzantium, 1991, λήμμα Stagoi, σελ.2141

¹⁶² Rouqueville, 1820, tome II, σελ.230

¹⁶³ Φ. Χήτας, 2017. Σελ.11

¹⁶⁴ <http://elxefsis.com> & Κόλλιας, 1938, σελ.298,299

¹⁶⁵ Oxford Dictionary of Byzantium, 1991, λήμμα Vlachia, σελ.2183 & Stuart, 1868, σελ.312

¹⁶⁶ Oxford Dictionary of Byzantium, 1991, λήμμα Vlachs, σελ.2183

Ο Σαράντης¹⁶⁷ επισημαίνει την «*Βρεανύτη ήτοι Βλάχων Επισκοπή*», μία επισκοπή που καθώς φαίνεται αφορά βλάχικους μετακινούμενους πληθυσμούς και πιθανώς δεν είχε κάποια έδρα, αλλά ακολουθούσε αυτούς τους πληθυσμούς στις θερινές και χειμερινές εγκαταστάσεις τους. Ιδρύθηκε στα μέσα του 11^{ου} μ.Χ. αι. και μετά τον 15^ο αι. παύουν οι αναφορές σε αυτήν. Ο Σαράντης προσπαθεί να την συνδέσει με την περιοχή του σημερινού Βαγενητίου Δωδώνης και με την περιοχή της βυζαντινής Βαγενετίας, ή με την Μοσχόπολη, την σημαντικότερη βλάχικη πόλη, καθώς η εν λόγω Επισκοπή υπάγεται στην Αρχιεπισκοπή Αχρίδος και Πάσης Βουλγαρίας.

Ο Σαμσάρης¹⁶⁸ σχολιάζει ότι η ορεινότητα του εδάφους της Δυτικής Μακεδονίας έστρεψε τους κατοίκους της περισσότερο από τα υπόλοιπα τμήματα της Μακεδονίας προς το στρατιωτικό επάγγελμα, δηλαδή στην κατάταξή τους στο Ρωμαϊκό στρατό. Αυτό είχε ως συνέπεια τον εκλατινισμό των κατοίκων των ορεινών ζωνών. Επιπλέον θεωρεί ότι οι Ρωμαίοι είχαν εμπιστευτεί στους κατοίκους των ορεινών την φύλαξη των ορεινών διαβάσεων. Κάτι αντίστοιχο μπορεί να υποθεθεί και για τους Ηπειρώτες ορεισίβιους οι οποίοι μοιράζονται σε μεγάλο βαθμό την μοίρα των Μακεδόνων καθώς η Πίνδος και το περιβάλλον της δεν γνωρίζει σύνορα. Ο Μουστάκας¹⁶⁹ επίσης παρατηρεί ότι πολλοί από τους σύγχρονους βλαχόφωνους οικισμούς βρίσκονται σε τοποθεσίες ορεινών περασμάτων, όπως το Πισοδέρι, η Κλεισούρα Καστοριάς, το Μέτσοβο κ.α.

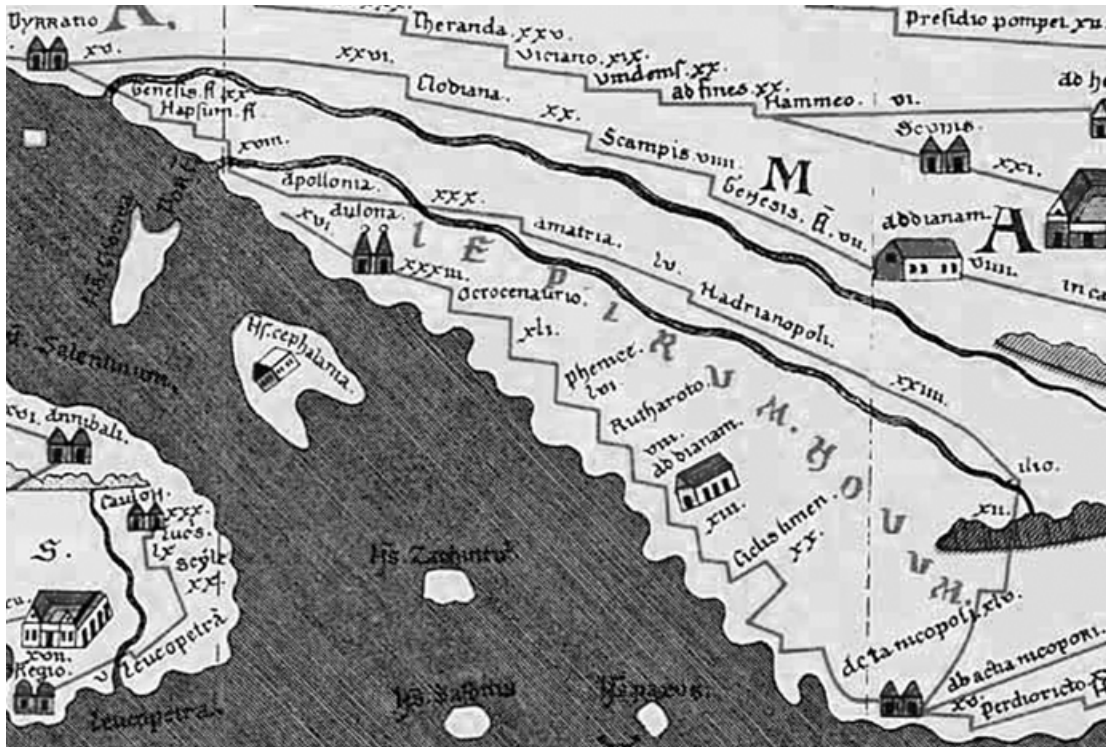
Ο Δασούλας¹⁷⁰ συνεισφέρει στην αναζήτηση αυτή την κατηγοριοποίηση των Βλάχων στα τέλη της πρώτης χιλιετίας μ.Χ. σε αστράτευτους και «σε μία άλλη κατηγορία, που υποχρεούνταν να εκτελεί στρατιωτικές υπηρεσίες ενώπιον της Αυτοκρατορίας» - με βάση μαρτυρίες του Κεκαυμένου. Σε αυτή την κατηγορία πρέπει να ανήκαν και οι βλάχοι *οδίται* που αναφέρθηκαν παραπάνω.

¹⁶⁷ Σαράντης, ο.π., σελ.286

¹⁶⁸ Σαμσάρης, ο.π., σελ.65. Βλέπε επίσης Μουστάκας, 1998, σελ.151

¹⁶⁹ Μουστάκας, ο.π., σελ.154

¹⁷⁰ Δασούλας, ο.π., σελ.52, υπ.25



Εικόνα 32: Τμήμα της Tabula Peutingeriana που αποτυπώνει την δυτική ακτή της Ηπείρου, τα νησιά του Ιονίου και τμήμα της Ιταλικής Χερσονήσου. Ο χάρτης αυτός κατασκευάστηκε το 1265 στην ανατολική Γαλλία από έναν μοναχό, αντιγράφοντας την μετεξέλιξη του χάρτη που κατασκευάστηκε στην Ρώμη υπό τις οδηγίες του Ρωμαίου στρατηγού και αρχιτέκτονα Marcus Virsanius Agrippa περί το 12 π.Χ. Λέγεται ότι ο πρωτότυπος χάρτης κοσμούσε κεντρικό τοίχο της Ρώμης, χαραγμένος σε μάρμαρο με το χαρακτηριστικό στενόμακρο σχήμα του και αποτύπωνε σχηματικά το οδικό δίκτυο της τότε Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Μετά από ορισμένες τροποποιήσεις, τον 5^ο μ.Χ. αι. πήρε την τελική του μορφή από την αντιγραφή της οποίας προέκυψε ο χάρτης που σώζεται σήμερα. Πηγή της εικόνας και των πληροφοριών: en.wikipedia.org

1.3.7. Οθωμανική Περίοδος

Η εγκαθίδρυση του νέου πολιτεύματος που οριστικοποιήθηκε μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης προκάλεσε σημαντικές αλλαγές στην ζωή των κατοίκων του ελληνικού χώρου. Η οθωμανική εγκατάσταση στην περιοχή περιελάμβανε την μεταφορά Οθωμανών υπηκόων. Έτσι Γιουρούκοι (Τουρκομάνοι - Τουρκμένιοι) και Ικονιάτες εγκαταστάθηκαν στην περιοχή της Θεσσαλίας και της Μακεδονίας αλλάζοντας σημαντικά την κατανομή των πληθυσμών στα πεδινά του ελληνικού χώρου. Ο Α. Βακαλόπουλος¹⁷¹ αναφέρει ότι στην περιοχή της Μακεδονίας είχαν εγκατασταθεί Γιουρούκοι ήδη από την εποχή του Βαγιαζίτ Α' (1389–1402), την περίοδο που γινόταν και η πρώτη εποίκηση στην Θεσσαλία. Στην Θεσσαλία επί Μουράτ Β' (1421 –1451) ακολούθησε συμπληρωματικός εποικισμός από Ικονιάτες. Αυτές οι πληθυσμιακές ομάδες μεταφέρθηκαν από την Οθωμανική διοίκηση στις προαναφερθείσες περιοχές με σκοπό να δημιουργήσουν οικισμούς (τα λεγόμενα κονιαροχώρια) και να επιβλέπουν την κατάσταση στις νέες γαίες και την εγκαθίδρυση της τούρκικης κυριαρχίας¹⁷².

¹⁷¹ Βακαλόπουλος, 1974, σελ.68–69

¹⁷² Ζούκας, Σδρόλια & Τουφεξή, 1994 & Stuart, 1868, σελ.313



Εικόνα 33: Ένας δρόμος στην Αθήνα. Έργο του William Page, 1833. Η εγκατάσταση των οθωμανικών πληθυσμών στα πεδινά και στα αστικά κέντρα του ελληνικού χώρου έφερε πλήθος αρχιτεκτονικών αλλαγών. Εδώ απεικονίζεται η συνύπαρξη οθωμανικών τεμενών με χριστιανικές εκκλησίες, και στους δρόμους συνυπάρχουν οι εκπρόσωποι των 2 θρησκειών. Το σκίτσο δημιουργήθηκε για να πλαισιώσει το έργο του William Brockedon "Finden's Illustrations of the Life and Works of Lord Byron". Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο michanitoukronou.gr και τα στοιχεία της από τον ιστότοπο britishmuseum.org

Σαν επακόλουθο αυτής της εγκατάστασης νέων πληθυσμών στις πεδινές εκτάσεις, αυτή την περίοδο παρατηρείται ίδρυση και πληθυσμιακή ενίσχυση πολλών οικισμών σε ορεινές περιοχές από τους παλιότερους πληθυσμούς¹⁷³. Η κίνηση αυτή σε περιοχές μακριά από την εποπτεία και τις αυθαιρεσίες του νέου κράτους, έφερε τους κατατρεγμένους πληθυσμούς στην αγκαλιά των βουνών και είναι αυτή που έδωσε ζωή στους ορεινούς οικισμούς του τόπου αυτού και σταδιακά στα περάσματά τους. Το παράδοξο σχετικά με τους περισσότερους ελληνικούς ορεινούς οικισμούς είναι ότι η ίδια η Τουρκοκρατία ήταν αυτή που τους ώθησε να ανθίσουν. Όπως γράφει ο Braudel «οι άνθρωποι δεν μπορούν να οικοδομήσουν, παρά μόνο χρησιμοποιώντας συνειδητά και την πλημμυρίδα και την άμπωτη¹⁷⁴». Είναι άγνωστο τι εξέλιξη θα είχαν αυτοί οι οικισμοί και οι ορεινές περιοχές αυτού του τόπου γενικότερα χωρίς την πληθυσμιακή πλημμυρίδα της εποχής αυτής.

¹⁷³ Νιτσιάκος, 1997, σελ.98

¹⁷⁴ Braudel, 1949, σελ.122

Σύμφωνα με το έργο «Εικόνες της πολιτιστικής μας Κληρονομιάς, Θεσσαλία – Ήπειρος – Μακεδονία, Παραδοσιακοί οικισμοί» οι περισσότεροι ορεινοί οικισμοί στην περιοχή της Θεσσαλίας και της Μακεδονίας δημιουργήθηκαν ή αναπτύχθηκαν κατά τον 15ο αιώνα. Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει και ο Α. Βακαλόπουλος¹⁷⁵. Αντίστοιχα οι παραδόσεις των περισσότερων από τους βλάχικους ορεινούς οικισμούς της Πίνδου κάνουν λόγο για δημιουργία μόνιμων οικισμών από συνοίκηση βλάχικων κατουνών¹⁷⁶ (πρόχειρων κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων) περίπου ένα αιώνα πριν από την Οθωμανική κατάκτηση¹⁷⁷. Επίσης μεγάλο μέρος του πληθυσμού βρήκε καταφύγιο στα λατινοκρατούμενα νησιά του Ιονίου ή και στο εξωτερικό όπου δημιούργησαν ελληνικές παροικίες¹⁷⁸.

Για την θέση των ορεινών οικισμών αυτής της περιόδου από το έργο «Εικόνες της πολιτιστικής μας Κληρονομιάς, Θεσσαλία – Ήπειρος – Μακεδονία, Παραδοσιακοί οικισμοί» αντλούνται τα ακόλουθα κριτήρια επιλογής:

- Συνθήκες ασφαλείας: να μην είναι ευδιάκριτοι, αλλά κρυμμένοι από στρατές ληστών και Τούρκων (κεντρικές οδικές αρτηρίες δηλαδή)
- Καταλληλόλητα για δόμηση: συνήθως πλαγιές με θέα, προσήλιες και προφυλαγμένες από ισχυρούς ανέμους
- Οπτική επικοινωνία με άλλους οικισμούς: γρήγορη μετάδοση μηνυμάτων (φωτιά, καπνός)
- Μικρή απόσταση από τους χώρους εργασίας
- Ύπαρξη νερού για τις ανάγκες του πληθυσμού και βοσκής για τις ανάγκες της κτηνοτροφίας

Πρόκειται λοιπόν για ιδιαίτερες συνθήκες επιλογής θέσης οικισμού, που εν μέρει έρχονται σε αντίθεση με τα αντίστοιχα κριτήρια επιλογής των οχυρών θέσεων που επέβλεπαν τα περάσματα σε προηγούμενες περιόδους. Εδώ το ζητούμενο είναι η επιβίωση και η μακροήμερευση στα πλαίσια μίας υπάρχουσας αυτοκρατορίας και διαφόρων επιδρομών, και όχι η επισκόπηση και ο έλεγχος των περασμάτων όπως άλλοτε. Ο ρόλος της εποπτείας και του ελέγχου των περασμάτων ανήκει πλέον στους αρματωλούς και τα στρατιωτικά σώματα που υποχρεωτικά φιλοξενούνται σε ειδικές θέσεις και συντηρούνται από τους οικισμούς αυτούς μέσω θεσμικών υποχρεώσεων. Επίσης είναι ζητούμενη η επικοινωνία μεταξύ των οικισμών, είτε μέσω οπτικής επαφής, είτε μέσω αφανών διαδρομών.

Οι συνθήκες ανασφάλειας για τους ντόπιους πληθυσμούς που αναζωπυρώθηκαν κατά την Οθωμανική κατάκτηση του ελληνικού χώρου, επικρατούσαν ήδη στην διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας όπως περιγράφηκε στις προηγούμενες παραγράφους, και ενισχύθηκαν σημαντικά τους τελευταίους αιώνες αυτής. Στην περιοχή της Ηπείρου από τον 13^ο αιώνα και την 4^η Σταυροφορία η αίσθηση του βυζαντινού κεντρικού κράτους καταλύθηκε, καθώς η περιοχή πέρασε στα χέρια των Βενετών και έχασε κάθε διοικητική σχέση με την Κωνσταντινούπολη, ενώ έπειτα δημιουργήθηκε εκεί το Δεσποτάτο της Ηπείρου¹⁷⁹.

Στην Θεσσαλία και την Μακεδονία πλήθος επιδρομών διαμόρφωσαν συνθήκες εγκλεισμού και επιφυλακτικότητας στους τοπικούς πληθυσμούς και οι ορεινοί οικισμοί της Πίνδου έδειχναν ελκυστικότεροι από τις πεδιάδες, όπως ισχύει σε κάθε πεδινή περιοχή που αποτελεί θέατρο πολεμικών

¹⁷⁵ Βακαλόπουλος, ο.π., σελ.68–69 & 72-73

¹⁷⁶ Τσακανίκα & Ισπικούδης, ο.π., σελ.589-590

¹⁷⁷ Δασούλας, ο.π., σελ.60

¹⁷⁸ Βακαλόπουλος, ο.π., σελ.73-77

¹⁷⁹ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.22-23

συρράξεων. Η Οθωμανική κυριαρχία βρίσκει μεγάλους πληθυσμούς εκτοπισμένους στους ορεινούς οικισμούς της Πίνδου, οι περισσότεροι εκ των οποίων εγκαταστάθηκαν εκεί στην πορεία. Όμοια με την Ήπειρο μετά την 4^η Σταυροφορία οι τόποι αυτοί πέρασαν από διάφορα χέρια και για μικρό διάστημα ξαναβρέθηκαν σε βυζαντινή εξουσία μέχρι τον 15^ο αι. όταν η εγκατάσταση των Οθωμανών οριστικοποιήθηκε.

Ο ερχομός της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και η εγκατάστασή της στις περιοχές μελέτης έδωσε μία νέα πραγματικότητα και ένα σταθερό περιβάλλον στους υποτελείς πλέον λαούς. Η μονιμότητα της νέας εγκατάστασης αυτής βοήθησε τους ντόπιους πληθυσμούς μετά από πολλούς αιώνες αναταραχών να δημιουργήσουν τις δομές τους και να εξελιχθούν γύρω από αυτές. Οι Βλάχοι που άφησαν τους κάμπους της Θεσσαλίας (Μεγάλη Βλαχία) και της Αιτωλοακαρνανίας (Μικρή Βλαχία) βρέθηκαν στην ραχοκοκαλιά της Πίνδου όταν εμφανίστηκαν τα οθωμανικά στρατεύματα και υιοθετήθηκαν από αυτά σε πολλές περιπτώσεις σαν φύλακες των περασμάτων¹⁸⁰ διατηρώντας έτσι τον στρατιωτικό χαρακτήρα που είχαν σε προηγούμενες εποχές.

Για τα περισσότερα από τα βλαχοχώρια της Πίνδου οι περιγραφές που έχουμε αποδίδουν την δημιουργία τους στην σύμπτυξη παλαιότερων οικισμών οι οποίοι εγκαταλείφθηκαν. Ο Δασούλας¹⁸¹ περιγράφει την συνοίκηση της σημερινής Σαμαρίνας περί τον 16^ο αι. και του σημερινού Περιβολιού μέχρι τον 18^ο αι. μ.Χ. από παλιότερους οικισμούς σε θέσεις χαμηλότερα εντός των κοιλάδων στην κορυφή των οποίων βρίσκονται οι σημερινοί οικισμοί. Όπως είναι αναμενόμενο, υπήρχαν συνοικήσεις κτηνοτροφικού χαρακτήρα και σε μεγαλύτερα υψόμετρα, ορισμένες από τις οποίες αποτέλεσαν τον πυρήνα των σημερινών οικισμών¹⁸². Οι περισσότεροι από τους παλαιότερους οικισμούς φαίνεται να είχαν αγροτικό χαρακτήρα και μόνιμη κατοίκηση σε αντίθεση με τους σημερινούς που έχουν κτηνοτροφικό χαρακτήρα και εγκαταλείπονται τους χειμερινούς μήνες. Η εγκατάλειψη των παλαιότερων εγκαταστάσεων αποδίδεται στην συλλογική μνήμη των τόπων αυτών σε θανατηφόρες επιδημίες, ακαταλληλότητα του κλίματος και έντονη παρουσία ανεπιθύμητης πανίδας (φιδιών κυρίως), γεωλογική αστάθεια (όπως το παλιοχώρι του Αηγιού¹⁸³) και ληστρικές επιδρομές, ειδικά σε οικισμούς κοντά σε πολυσύχναστες διαβάσεις.

Ακόμη ορισμένοι από τους παλιότερους συνοικισμούς καταστράφηκαν σε διενέξεις ανάμεσα στους υπάρχοντες οικισμούς σχετικά με την γη που θα νέμονταν οι εκάστοτε κτηνοτρόφοι. Το στοιχείο αυτό, της επέκτασης και της επικράτησης μέσω εχθροπραξιών αναφέρεται από την βιβλιογραφία σαν υπαρκτή έκφανση της προσπάθειας εδραίωσης των κατοίκων του ορεινού χώρου¹⁸⁴. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διεκδίκηση της Βάλια Κάλντα και των πόρων της (ξυλεία - βόσκηση) από τους οικισμούς της Βωβούσας και του Περιβολιού¹⁸⁵. Φαίνεται λοιπόν ότι τα προαναφερθέντα κριτήρια για την δημιουργία των οικισμών δείχνουν στοιχεία εξέλιξης και βελτιστοποίησης των εκάστοτε επιλογών.

¹⁸⁰ Ρόκου, 2007, σελ.57

¹⁸¹ Δασούλας, ο.π., σελ.58-60

¹⁸² Wace & Thompson, ο.π., σελ.145-146

¹⁸³ Χήτας, ο.π., σελ.15

¹⁸⁴ Ρόκου, ο.π., σελ.50

¹⁸⁵ Δασούλας, ο.π., σελ.98. υπ.36 & σελ.116, υπ.114

Οι βλάχικες κατούνες που αναφέρθηκαν παραπάνω περιγράφονται σαν θεσμός του αρχαίου βαλκανικού κόσμου που υιοθετήθηκε από το ρωμαϊκό κράτος και έγινε μέρος του ρωμαϊκού πολιτικού και στρατιωτικού μηχανισμού. Πρόκειται για την «τυπική κοινοτική οργάνωση των κτηνοτροφικών πληθυσμών των Βλάχων της Βαλκανικής χερσονήσου» η οποία στον βυζαντινό κόσμο αποτέλεσε φορολογική μονάδα και έπειτα πέρασε στον σλάβικο και τον οθωμανικό κόσμο. Πρόκειται λοιπόν για μία λέξη που περιγράφει τις βλάχικες κτηνοτροφικές συνοικίες και οι οντότητές της συνδέονται με στρατιωτικές υποχρεώσεις της ομάδας αυτής απέναντι στο εκάστοτε κράτος¹⁸⁶. Η δημιουργία αυτών των δομών φαίνεται να εξασφαλίζει στους κτηνοτρόφους της ομάδας βοσκοτόπους, προστασία από κοινούς εχθρούς και ισχυρότερη διαπραγματευτική θέση έναντι των ισχυρών και των θεσμικών οργάνων της εξουσίας, χαρακτηριστικά μίας οικονομίας κλίμακας, ανάλογα με αυτά των σημερινών συνεταιρισμών¹⁸⁷.

Τέτοιες εγκαταστάσεις φαίνεται ότι υπήρξαν η απαρχή των σημερινών βλάχικων οικισμών και η αρχική χωροθέτησή τους σύμφωνα με τον Δασούλα¹⁸⁸ θα πρέπει να είχε την ακόλουθη μορφή: «στα ορεινά κοντά στο υδάτινο ρεύμα που τη διέσχιζε (την εκάστοτε κοιλάδα), θα υπήρχαν μικρές ή μεγάλες συγκεντρώσεις αγροικιών, ενώ στα σημεία που δέσποζαν επί των οδών επικοινωνίας, ενδεχομένως να υπήρχε και κάποιο μοναστήρι, το οποίο ήταν ο μεγάλος γαιοκτήμονας της περιοχής.» Υπάρχουν όντως ακόμη και σήμερα περιοχές όπου έχει παραμείνει η συνοίκηση με την μορφή διάσπαρτων αγροικιών, όπως στην περιοχή της Ρόνας, νότια του Μετσόβου και απέναντι από τον Μετσοβίτικο ποταμό, ενώ η παρουσία μοναστηριών με μεγάλη κτηματική περιουσία σε κομβικές θέσεις όπως η Μονή Βουτσάς¹⁸⁹, η Μονή Παναγιάς Λιμποχόβου¹⁹⁰ κ.α. ακόμα και σήμερα υποδηλώνει τον ρόλο που περιγράφεται παραπάνω¹⁹¹.

Όσον αφορά τα μοναστήρια είναι γνωστές οι δωρεές που δέχονταν κατά καιρούς τόσο από κρατικούς φορείς, όσο και από ιδιώτες των ευρύτερων περιοχών τους. Είναι επίσης γνωστές περιπτώσεις δημιουργίας οικισμών γύρω από ένα μοναστήρι, με την εγκατάσταση γύρω από αυτό των εργατών που καλλιεργούσαν την γη του και εργαζόταν στο κτηνοτροφικό τμήμα της περιουσίας του (Σπαρμός Ολύμπου, Αγία Παρασκευή Μετσόβου, Παναγιά (Λιμποχόβο) Τρικάλων κ.α.)¹⁹². Φαίνεται λοιπόν ότι κοντά στην πνευματική ικανοποίηση που δημιουργούσε στους δωρητές η υποστήριξη μίας Μονής, δημιουργούνταν μία κοινά εμπιστευσιμη δομή – τόσο από το εκάστοτε κράτος όσο και από τους κατοίκους της περιοχής – η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις εγγυόταν στο κράτος για τον οικισμό¹⁹³, σε πολλές περιπτώσεις αποτελούσε πνευματικό και κοινωνικό κέντρο και πάντοτε είχε μία περιουσία ικανή για να παρέχει εργασία σε έναν αριθμό κατοίκων και φιλανθρωπία σε όσους εκ των κατοίκων την είχαν ανάγκη. Τέλος οι μονές με τα αρχεία των δωρεών και των χρονικών που κρατούσαν χρησιμεύουν ιδιαίτερα στον προσδιορισμό ιστορικών στοιχείων της εκάστοτε περιοχής¹⁹⁴.

Επιπλέον οι χριστιανικές μονές με την υπαγωγή τους στον θεσμό του βακουφίου αποτελούσαν μία εγγύηση για την συγκράτηση και αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων που θα τους αποδίδονταν, σε

¹⁸⁶ Δασούλας, ο.π., σελ.50, υπ.19

¹⁸⁷ Δασούλας, ο.π., σελ.50, υπ.18

¹⁸⁸ Δασούλας, ο.π., σελ.61

¹⁸⁹ Hammond ο.π., τόμος Β' σελ.91

¹⁹⁰ Δασούλας, ο.π., σελ.61, υπ.43

¹⁹¹ βλ. επίσης Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.22, υπ.28

¹⁹² Δασούλας, ο.π., σελ.63, υπ.51

¹⁹³ Δασούλας, ο.π., σελ.243, υπ.37

¹⁹⁴ Βλ. κώδικας της Μονής Αγίας Τριάδος Σπαρμού Ολύμπου, Χειρόγραφα Μονής Βαρλαάμ, Κατάστιχο Μονής Ζωοδόχου Πηγής – Κόκκινο Λιθάρι (Δασούλας, 2017, σελ.255)

αντίθεση με την ατομική περιουσία των χριστιανών κατοίκων η οποία μπορούσε να οικειοποιηθεί από αυθαιρεσίες της Τούρκικης εξουσίας¹⁹⁵. Φαίνεται λοιπόν πως το πλήθος των δωρεών σε μοναστήρια στηρίζονταν και σε αυτό το σκεπτικό στην περίοδο αυτή.

Φτάνοντας στην εποχή της Οθωμανικής επέλασης στον ελληνικό χώρο η Ρόκου περιγράφει ότι οι Οθωμανοί συνάντησαν οργανωμένους οικισμούς Βλάχων γύρω από το πέρασμα του Ζυγού οι οποίοι καθώς φαίνεται ήταν έτοιμοι να παρέχουν στρατιωτικές υπηρεσίες βάσει της πρότερης εμπειρίας τους ενώ παράλληλα εξασκούσαν σε κάποιο βαθμό το κτηνοτροφικό επάγγελμά τους. Αναφέρεται ότι η Οθωμανική αυτοκρατορία, στα πλαίσια της εδαφικής εξάπλωσης θέλησε να συγκρατήσει αυτούς τους πληθυσμούς στις θέσεις τους και να τους αξιοποιήσει σαν φύλακες των διαβάσεων, μέσω της παροχής αυτονομίας, από το 1430 μέχρι το 1480. Ακολούθως υπήχθησαν στην εξουσία της μητέρας του εκάστοτε σουλτάνου (Βαλιδέ Σουλτάνα), με ευμενείς φορολογικές υποχρεώσεις και μερική αυτονομία¹⁹⁶.

Η περίπτωση αυτών των οικισμών – μεταξύ των οποίων και το Μέτσοβο αναδεικνύει μία ιδιαιτερότητα ως προς τα κριτήρια που παρατέθηκαν νωρίτερα σχετικά με την επιλογή θέσεων κατάλληλων για την δημιουργία οικισμών την εποχή αυτή. Ουσιαστικά αναιρείται το κριτήριο απόστασης από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες, γεγονός που θα μπορούσε να σημαίνει την καταστροφή των οικισμών αυτών αν αφήνονταν στο έλεος των εκάστοτε - τοπικών ή όχι - στρατιωτικών σωμάτων. Και είναι η ανάγκη του Οθωμανικού κράτους να έχει επανδρωμένες τις θέσεις αυτές, με τους κατοίκους της περιοχής, αυτή που οδήγησε στην θέσπιση της προστατευτικής πολιτικής και των προνομίων προς τους οικισμούς που φροντίζουν τις διαβάσεις – τα λεγόμενα δερβένια.

Αυτή η κατάσταση ωστόσο άλλαξε κατά τον 16^ο αι. όταν η οθωμανική αυτοκρατορία δεν είχε πλέον την ανάγκη των στρατιωτικών εξυπηρετήσεων στην διάβαση του Ζυγού. Εκεί μεσολαβούν οι σχέσεις των επιφανών μεγαλοκτηνοτρόφων του Μετσόβου με την υψηλή Πύλη και η παρουσία μίας ομάδας Μετσοβιτών με σημαντική επιρροή στην Κωνσταντινούπολη και διασφαλίζονται τα μεγαλύτερα ως τότε προνόμια για την ευρύτερη περιοχή της *Χώρας Μετζόβου*¹⁹⁷. Στο όνομα του τσέλιγκα Κύργιου Φλόκα – ο οποίος αναφέρεται πως κάθε χρόνο μετέβαινε με κοπάδια στην Κωνσταντινούπολη στα πλαίσια του θεσμού του Τζελέπη¹⁹⁸ – σύμφωνα με τις αφηγήσεις του τόπου αποδίδονται στην περιοχή του Μετσόβου καθεστώς ασύλου, και μικρές φορολογικές υποχρεώσεις, με αντάλλαγμα την διασφάλιση της διάβασης (από την Istanbul) προς τα δυτικά της Πίνδου¹⁹⁹. Η υπηρεσία του Τζελέπη και του Ιστιρά αφορά στην μεταφορά προς την Πρωτεύουσα του κράτους ή προς τις πόλεις που θα οριστεί του κτηνοτροφικού ή δημητριακού προϊόντος αντίστοιχα που οφείλει ο κάθε οικισμός να πουλήσει στο Οθωμανικό κράτος σε συγκεκριμένη τιμή.

¹⁹⁵ Γκαρά – Τζεδόπουλος, 2015, σελ.99, 103

¹⁹⁶ Ρόκου, ο.π., σελ.57 & Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.171

¹⁹⁷ Δασούλας, 2009, σελ.135

¹⁹⁸ Δασούλας, ο.π., σελ.287

¹⁹⁹ Σκαφίδας, 1952, σελ.657-660



Εικόνα 34: Edward Lear, Μέτσοβο, 1849

Για αυτό τον σκοπό υπήχθησαν στην Χώρα Μετζόβου περιοχές εκατέρωθεν της Πίνδου πάνω στα σημαντικότερα περάσματα. Αναλυτικά οι οικισμοί που συμπεριελήφθησαν στην έκταση της Χώρας είναι το Προσήλιο και το Ανήλιο του Μετσόβου, το Βοτονόσι και το Ανθοχώρι προς τα δυτικά, η Μηλιά προς τα βορειοανατολικά, το Μαλακάσι και η μονή της Παναγίας προς τα ανατολικά και η κορυφογραμμή του ορεόκυκλου προς νότο²⁰⁰. Ανατίθεται έτσι στην Χώρα Μετζόβου η φύλαξη μίας σειράς περασμάτων, μαζί με τις εξόδους αυτών στην Θεσσαλία και στην Μακεδονία και δημιουργούνται οι συνθήκες μίας μεγάλης δημογραφικής ανόδου στα υψίπεδα της Πίνδου.

Συμπληρωματικά ως προς την προστασία των διαβάσεων ο εκάστοτε οικισμός δερβεντζήδων υποχρεούνταν να έχει ένα στρατιωτικό σώμα για την προστασία των περασμάτων από τους ληστές. Έτσι δημιουργήθηκαν τα αρματολίκια²⁰¹ από ομάδες τοπικών ληστών συνηθέστερα, οι οποίες ωστόσο σπάνια κρατούσαν το επιθυμητό επίπεδο νομιμότητας και αντικαθίσταντο από τούρκικες φρουρές σε βάθος χρόνου. Στο διάστημα ωστόσο που επικρατούσαν τα αρματολίκια το κύρος των αρχηγών τους ήταν μεγάλο εντός των οικισμών, τόσο ώστε να είναι μέλη της εκάστοτε δημογεροντίας²⁰². Ο θεσμός αυτός επιβεβαιώνει και σε αυτή την εποχή την παροχή σημαντικών (παρα)στρατιωτικών υπηρεσιών από τους βλάχικους πληθυσμούς στο Οθωμανικό κράτος. Ανάλογη ιστορία έχει να επιδείξει και το Μέτσοβο, με τον αρχιληστή Δεληγιάννη να διευθύνει το αρματολίκι – γνωστό ως Τσάπο – του οποίου οι πράξεις έφεραν οθωμανικά στρατεύματα στο σπίτι του για να τον θανατώσουν.

²⁰⁰ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.175

²⁰¹ Σφυρόερας, 1975, σελ.148-150

²⁰² Δασούλας, 2009, σελ.69, υπ.68 & σελ.71 υπ.74 & σελ.73 υπ.77



Εικόνα 35: Σκίτσο του William Page με την ονομασία «Δελφοί», 1833. Ενδεικτική εικόνα της ζωής των ανθρώπων του δρόμου και των βουνών στην οθωμανική περίοδο, είτε πρόκειται για κλέφτες και αρματωλούς είτε για ταξιδευτές. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο britishmuseum.org

Η κτηνοτροφική ομάδα του Μετσόβου η οποία ευθυνόταν εν μέρει έστω για το ευνοϊκό καθεστώς της Χώρας, όφειλε πλέον να αυξάνεται και να μεγεθύνει την παραγωγή της ώστε να παράγει τα προς το ζην έπειτα από την απόδοση στο οθωμανικό κράτος του κρέατος που αντιστοιχίζονταν στο «τζελέπικο»²⁰³. Έτσι σε αυτή την περίοδο παρατηρείται αύξηση της κτηνοτροφικής ομάδας του Μετσόβου, σε ζώα και συνεπώς και σε ανθρώπους, καθώς πλήθος Βλάχων τσελιγκάδων αποφασίζουν να μετοικήσουν στην περιοχή του Μετσόβου από τα πεδινά της Θεσσαλίας²⁰⁴ και να ασχοληθούν με την ημινομαδική κτηνοτροφία, η οποία δίνει την δυνατότητα της μεγιστοποίησης της κτηνοτροφικής παραγωγής. Σύμφωνα με τους Ψυχογιό & Παπαπέτρου²⁰⁵ η ημινομαδική κτηνοτροφία που εφαρμόζεται από τους Μετσοβίτες και τους Πινδαίους Βλάχους γενικότερα δίνει την δυνατότητα – μέσω της καλοκαιρινής μετακίνησης στα ορεινά – του διπλασιασμού των εκτρεφόμενων ζώων σε σχέση με κάποιο κτηνοτρόφο που στην ίδια έκταση θα κρατούσε χειμώνα - καλοκαίρι τα κοπάδια του.

Οι Ισπικούδης και Τσακανίκα επισημαίνουν την στενή σχέση αλληλεξάρτησης ανάμεσα στον ποιμενικό και στο ληστικό κόσμο. «Αρκετοί ληστές έβρισκαν κρησφύγετο στο τσελιγκάτο, όπου συχνά επένδυαν τη λεία από τις ληστείες. Η συμμορία είχε σαν κύρια πηγή ανεφοδιασμού της τη στάνη, ενώ παράλληλα της εξασφάλιζε την αναγκαία προστασία»²⁰⁶.

Εδώ, πλάι σε έναν οικισμό που αναπτύσσεται δημογραφικά δίνονται επιπλέον θέσεις κοινωνικές και οικονομικές που μένει να πληρωθούν από ένα πλήθος ατόμων, βιοτέχνες και μεταπράτες παντός είδους, ενώ στον ίδιο τόπο, στα πλαίσια της ανάγκης για αυτονομία υπάρχει σημαντική αγροτική παραγωγή, η οποία αντικατοπτρίζεται ακόμη και σήμερα στην παρουσία μεγάλων αυλών με κηπευτικά στην πλειονότητα των οικιών του Μετσόβου. Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται κατά κόρον στα βλαχοχώρια της Πίνδου και συνυφαίνονται με την κτηνοτροφία συμπεριλαμβάνουν την τυροκομία, την ύφανση ρούχων, βελεντζών και καποτών (πρόκειται για τα φημισμένα μάλλινα παλτά – κάπες – φτιαγμένα από κατσικίσια τρίχα) και την ενασχόληση με επαγγέλματα του δέρματος όπως βυρσοδεψία και δημιουργία δερμάτινων αντικειμένων (τσαρουχιών, ρούχων κ.α.).

Στην περιοχή του Μετσόβου ωστόσο αναπτύσσονται ορισμένες επιπλέον δραστηριότητες όπως η υλοτομία, η ξυλουργική βιοτεχνία (βαρελοποιία, οικοδομική ξυλουργία, ξυλογλυπτική, κυψελοποιία αργότερα κ.α.), το κτίσιμο, η κατασκευή και επιδιόρθωση εργαλείων και μηχανημάτων, η μεταλλουργία, το εμπόριο οι μεταφορές κ.α.²⁰⁷ με αποτέλεσμα να προκύπτει ποικιλομορφία οικονομικών δραστηριοτήτων σε αυτό τον τόπο ακόμα και όταν η κτηνοτροφία έδειχνε να επισκιάζει τις υπόλοιπες. Έτσι ο οικισμός διατήρησε την δυνατότητα επανάκαμψης σε περίπτωση αποτυχίας κάποιου από τους τομείς της οικονομίας, όταν άλλοι έφτασαν να αντιμετωπίσουν την εγκατάλειψη.

²⁰³ Ρόκου, 2007, σελ.89

²⁰⁴ Ρόκου, ο.π., σελ.54

²⁰⁵ Ψυχογιός & Παπαπέτρου, 1984, σελ.6

²⁰⁶ Τσακανίκα & Ισπικούδης, ο.π, σελ.592

²⁰⁷ Δασούλας, 2009, σελ.284, υπ.110

Το χαμηλό σχετικά υψόμετρο του οικισμού και οι παραποτάμιες εκτάσεις που γειτνιάζουν με τον οικισμό δίνουν επιπλέον την δυνατότητα αγροτικής παραγωγής, στην οποία κατέφευγαν οι περισσότεροι εκ των κατοίκων του με σκοπό την αυτονομία στα πλαίσια του δυνατού και την ελαχιστοποίηση των εισαγόμενων προϊόντων σε μία εποχή όπου η εισαγωγή προϊόντων δεν ενδείκνυται σε μεγάλη έκταση και το χρηματικό πλεόνασμα των ανθρώπων είναι πενιχρό²⁰⁸. Ενδεικτική της προσαρμοστικότητας των Μετσοβιτών είναι η καλλιέργεια χόρτου και βρίζας ακόμη και στο οροπέδιο των Πολιτών σε μέσο υψόμετρο 1400 μέτρων με σκοπό την κάλυψη των αναγκών των οικόσιτων ζώων και της κτηνοτροφικής ομάδας.

Αναφέρεται ότι την πλειονότητά των αναγκών τους οι Μετσοβίτες την κάλυπταν με τοπική παραγωγή και μόνο οι Χανιτζήδες έμπαιναν στην διαδικασία να εισάγουν προϊόντα, για την κατανάλωση των επισκεπτών, εφόσον η υποχρέωση να παρέχουν στους επισκέπτες (δωρεάν ή με αντάλλαγμα, ανάλογα με τα ταξιδιωτικά έγγραφα που έφεραν) απέρρευε από τα σουλτανικά διατάγματα που καθόριζαν τα προνόμια του τόπου²⁰⁹. Το πιο φημισμένο ίσως φαγητό των Μετσοβιτών, οι μετσοβίτικες πίτες είναι ένα πιάτο ενδεικτικό της παραγωγής που χαρακτήριζε τον τόπο αυτό. Για να παρασκευαστούν απαιτούνταν ο συνδυασμός γαλακτοκομικών, αλεύρων κηπευτικών και κρεάτων, δηλαδή όλων των υλικών που έδινε η τοπική αγροτική παραγωγή²¹⁰. Πρόκειται λοιπόν για ένα γεύμα που προέκυψε από τις δυνατότητες του τόπου και είναι συνυφασμένο με την αυτονόμηση των κατοίκων του.

Η κοινωνική διαστρωμάτωση του Μετσόβου είχε στην κορυφή της τους αρχισέλιγκες και τους αρχηγούς των στρατιωτικών σωμάτων – αρματολούς (*arhodzi - domni*), οι οποίοι σταδιακά αποστασιοποιήθηκαν από τα κοπάδια και τις στρατιωτικές υπηρεσίες και γίναν απλοί διαχειριστές της κτηνοτροφικής παραγωγής και επιχειρηματίες, ασχολούμενοι με την βιοτεχνία, την συλλογή φόρων, την εκμετάλλευση χανιών, το εμπόριο κ.α. Πρόκειται για την ομάδα η οποία αναλαμβάνει την διεκπεραίωση των φορολογικών υποχρεώσεων της Χώρας απέναντι στο Οθωμανικό κράτος και κυριαρχεί επί του λαού με τρόπους συχνά δυναστικούς. Η επαφή της ομάδας των Μετσοβιτών της Istanbul με την άρχουσα τάξη τείνει να κρατά τις ισορροπίες εντός του Μετσόβου αλλά όχι πάντα. Χαρακτηρίζονται και *šušeahî* με βάση το γεγονός ότι κατοικούν στην *άνω* συνοικία του Μετσόβου. Ακολουθούν οι κτηνοτρόφοι με την ονομασία *alġi* (από το *albu* = άσπρο) ή *ġizari* (από την γκίζα = υποπροϊόν του γάλακτος) και οι *vinitsî* (από το *vinitu* = μπλε χρώμα της ενδυμασίας τους). Οι *vinitsî* ήταν γεωργοί, βιοτέχνες, τεχνίτες, αγωγιάτες και μικρέμποροι. Οι δύο τελευταίες κατηγορίες κατοικούσαν στην κάτω γειτονιά του Μετσόβου και χαρακτηρίζονταν *ġiošaġi*²¹¹.

²⁰⁸ Δασούλας, 2009, σελ.278, & υπ.99

²⁰⁹ Δασούλας, ο.π., σελ.200 & υπ.140 & σελ.437

²¹⁰ Δασούλας, ο.π., σελ.433, υπ.367

²¹¹ Δασούλας, ο.π., σελ.271-272 & 307

Η Φεουδαρχική δομή που έγινε γνωστή με τα τσιφλίκια του Οθωμανικού Κράτους ήδη χαρακτήριζε τον ελληνικό χώρο την εποχή της Αυτοκρατορίας των Κομνηνών (1081-1185). Ο Σβορώνος²¹² καταγράφει τις άκαρπες προσπάθειες των Κομνηνών να επαναφέρουν την περιφερειακή εξουσία στην αυτοκρατορική αυλή και ο Nicol²¹³ επιβεβαιώνει την προδιαγεγραμμένη πορεία της ύστερης βυζαντινής αυτοκρατορίας, αυτή του κατακερματισμού και της αποσύνθεσης, σε μικρότερες επιμέρους μονάδες, πριν την διάλυση, λόγω του κύρους και της εδαφικής επέκτασης των τοπικών αρχοντικών οικογενειών.

Το τιμαριωτικό σύστημα αποτέλεσε την βάση της στρατιωτικής, πολιτικής και οικονομικής οργάνωσης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το σύστημα αυτό απέδιδε σε στρατιωτικούς και πολιτικούς αξιωματούχους της Αυτοκρατορίας την ισόβια διαχείριση γαιών σε εκτάσεις που ήταν ήδη χωρισμένες με βάση πρότερους βυζαντινούς διαχωρισμούς της γης. Οι τιμαριούχοι (ή σπαχήδες ή αργότερα τσιφλικάδες) βιοπορίζονταν με βάση το μέρος εκείνο των έγγειων φόρων και των φόρων επί της παραγωγής που λάμβαναν από τους εργάτες της γης, το οποίο έμενε σε αυτούς αφότου απέδιδαν στον Σουλτάνο το ζητούμενο ποσό. Ο Βακαλόπουλος περιγράφει ότι καθώς η γαιοπρόσοδος δεν αποτελούσε σημαντική πηγή πλουτισμού, οι σπαχήδες απέβλεπαν στο να συμμετέχουν σε πολέμους του Σουλτάνου για να απολαύσουν μέρος των λαφύρων, ενώ η μη συμμετοχή τους σήμαινε την καθαίρεση από το αξίωμα και την απώλεια της γης. Επίσης αναφέρει ότι πλήθος βυζαντινών γαιοκτημόνων συγκράτησαν τις γαίες τους με αυτή την μορφή, με αντάλλαγμα τις στρατιωτικές τους υπηρεσίες προς τον Σουλτάνο²¹⁴.

Αυτή η μορφή μεγάλων γαιοκτησιών δημιούργησε την «αντιθετική συμπληρωματικότητα» που επέτρεψε στην μεγάλη κτηνοτροφία των Βλαχοχωριών της Πίνδου να ανέλθει στα επίπεδα αυτής της περιόδου. Όπως περιγράφει ο Νιτσιάκος η χρησιμότητα των τσιφλικιών για την διαχείριση των κοπαδιών των τσελιγκάδων φαίνεται στο κομβικό εκείνο σημείο όπου τα τσιφλίκια παύουν να υπάρχουν και ακολούθως η νομαδική κτηνοτροφία αρχίζει την φθίνουσα πορεία που οδηγεί στις ημέρες μας. Πρακτικά η μεγάλη έκταση του τσιφλικιού εξαιτίας της εκτατικής καλλιέργειας που συνεπάγεται αγρανάπαυση μεγάλων εκτάσεων, επέτρεπε την εξεύρεση βοσκήσιμης γης για τα κοπάδια του τσέλιγκα στην διάρκεια του χειμώνα, ενώ ταυτόχρονα υποστήριζε τον τσιφλικά με την λίπανση της γης και τα έσοδα που αποκόμιζε από την ενοικίαση της. Μάλιστα φαίνεται πως η ενοικίαση γης σε κτηνοτρόφους ήταν πιο βολικό εισόδημα για τους τσιφλικάδες, καθώς τους παρείχε ένα σταθερό εισόδημα και συνάμα αποφευγόταν η συνένευση μεγάλου αριθμού εργατών (κολίγων) στην γη, μειώνοντας έτσι τον κίνδυνο εξεγέρσεων²¹⁵.

Στην πεδινές εκτάσεις της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της Μακεδονίας τα τσιφλίκια αποτέλεσαν τον κανόνα και λίγοι είναι εκείνοι οι οικισμοί που απετέλεσαν ελεύθερα χωριά²¹⁶ (*karye* σύμφωνα με την τούρκικη ονομασία) και είχαν τις γαίες του οικισμού στην ιδιοκτησία τους. Ακόμη και η περιοχή του Μετσόβου, παρά τα προνόμια της συχνά χρειάστηκε να κινηθεί δικαστικώς για να προστατεύσει τις γαίες της από τα επεκτεινόμενα τσιφλίκια των διάφορων σπαχήδων²¹⁷.

²¹² Σβορώνος, 1979, σελ.50-52

²¹³ Nicol, 1979, σελ.76-77

²¹⁴ Βακαλόπουλος, 1974, σελ.31-33

²¹⁵ Νιτσιάκος, 1997, σελ.88 & 93

²¹⁶ Δασούλας, 2009,σελ.142, υπ.48

²¹⁷ Δασούλας, 2009,σελ.143-144



Εικόνα 36: Γκραβούρα του Edward Dodwell με θέμα τον Θεσσαλικό κάμπο, 1819. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο eng.travelogues.gr

Από την δυτική Μακεδονία στην πρώτη περίοδο της Οθωμανικής κυριαρχίας μνημονεύονται²¹⁸ για την δραστηριότητά τους οικισμοί όπως η Καστοριά, η Βέροια, η Θεσσαλονίκη, η Έδεσσα και τα Γιαννιτσά για τις εμπορικές και μεταπρατικές δραστηριότητές τους. Σε επόμενο χρόνο θα ανέλθει και η περιοχή των Γρεβενών, μαζί με την άνοδο της κτηνοτροφικής ομάδας των ανατολικών της Πίνδου Βλαχοχωριών. Αναφέρονται ενδεικτικά οι πανηγύρεις του Αγίου Αχιλλείου στο Μαυρονόρος (την εποχή των Wace & Thompson περιγράφεται έξω από τα Γρεβενά η θέση του πανηγυριού)²¹⁹, η οποία συνέπιπτε με την μετακίνηση των Βλάχικων ομάδων προς τις ορεινές πατρίδες τους και το παζάρι των Βεντζίων – με βυζαντινές καταβολές – που συνέπιπτε με την φθινοπωρινή μετακίνηση των ίδιων ομάδων προς τα χειμαδιά τους²²⁰.

Στην θεσσαλική πλευρά αναφέρονται σαν μεγαλύτερα κέντρα η Λάρισα και τα Τρίκαλα, με Οθωμανική πληθυσμιακή υπερίσχυση στο πρώτο και Ελληνική – Βλάχικη στο δεύτερο. Τα Τρίκαλα αναφέρονται σαν εμπορικό και στρατιωτικό κέντρο, καθώς αποτελούσαν τον τελευταίο μεγάλο οικισμό μπροστά στους ορεινούς οικισμούς στα δυτικά της Θεσσαλίας²²¹. Ο Τερεζάκης μελετώντας αρχεία του οθωμανικού κράτους παρατηρεί την μεγάλη οικονομική βάση του εμπορίου και των τεχνητών, έναντι μίας σημαντικά μειωμένης αγροτικής παραγωγής στα χρόνια 1454-1455²²² στον οικισμό των Τρικάλων.

²¹⁸ Βακαλόπουλος, 1974, σελ.160-161, Παπαγεωργίου, 1982, σελ.49

²¹⁹ Wace and Thompson, 1912, σελ.21-33 & Σαράντης, 1987, σελ.288

²²⁰ Σαράντης, ο.π., σελ.289

²²¹ Βακαλόπουλος, 1974, σελ.159-160

²²² Τερεζάκης, 2020, σελ.226

Τα Τρίκαλα επίσης επισημαίνονται σαν έδρα της Μητροπόλεως Λαρίσης αυτή την περίοδο με δικαιοδοσία στο σύνολο της Θεσσαλικής γης, την Ευρυτανία, το Ζητούνι (σημ. Λαμία), την Φωκίδα και μέρος του ν. Άρτας. Και σε αυτή την περίοδο αναφέρεται ο μητροπολίτης Λαρίσης Βησσαρίων Β' με σημαντικό έργο στην γεφυροποιία και την οδοποιία της Θεσσαλίας και των περασμάτων από την Πύλη Τρικάλων προς την Άρτα. Ανάμεσα στα έργα του αναφέρεται το γεφύρι του Κοράκου επί του Αχελώου ποταμού το γεφύρι του Πορταϊτίκου έξω από τον οικισμό της Πύλης και πλήθος καλντεριμιών στα πεδινά και στα ορεινά της επικράτειας²²³, με μέριμνα πρωτίστως την ασφάλεια του ποιμνίου του. Όπως και να έχει οι υποδομές του χρησίμευσαν πολύ στο εμπόριο και τις μεταφορές ήδη από αυτή την εποχή και περισσότερο ακόμη στις επόμενες.

Η παρουσία του Δυτικού στοιχείου επιδρά σημαντικά στην περιοχή της Ηπείρου ήδη από την πρώτη εγκατάσταση των Βενετών στα λιμάνια της περιοχής στα πλαίσια της 4^{ης} Σταυροφορίας και έπειτα στην τελευταία περίοδο του Δεσποτάτου της Ηπείρου, όταν Ιταλοί Ηγεμόνες όπως ο Esau de' Buondelmonti (1385 -1411) και οι επόμενοί του εισήγαγαν σε αυτό τον τόπο τους τρόπους του εμπορίου, όπως αυτό λειτουργούσε στην Δυτική Ευρώπη²²⁴.

Τα Ιωάννινα απέκτησαν σημαντικό διαμετακομιστικό ρόλο λειτουργώντας σαν εμπορικό κέντρο ανάμεσα στα λιμάνια του Ιονίου, την βόρειο Ήπειρο, και τις περιοχές ανατολικά της Πίνδου. Πλήθος συντεχνιών αναφέρονται εγκατεστημένες στην πόλη αυτή ιδιαίτερα μετά το έτος 1670, όταν το εμπορικό κέντρο της πόλης είχε μετατεθεί εκτός του κάστρου. Ανάμεσα στις 29 συντεχνίες που παραθέτουν οι Μακρής & Παπαγεωργίου σταχυολογούνται οι γουναράδες, οι έμποροι υφασμάτων και ρουχισμού, οι σαράφηδες (χρηματιστές), οι ράφτες, οι μεταλλουργοί, οι βυρσοδέψες, οι μάστοροι κ.α. ²²⁵. Για την σημαντική θέση των συντεχνιών στο Οθωμανικό κράτος και την πρόνοια για την διασφάλισή της συνέχειάς τους, ήδη από την αρχή της Οθωμανικής κατάκτησης γράφει ο Παπαγεωργίου²²⁶. Σημαντικά κέντρα παραγωγής όπως τα Ζαγοροχώρια, η Μοσχόπολη (κοντά στην λίμνη της Οχρίδας) και το Μέτσοβο μεταξύ άλλων συνδέονται με το εμπορικό κέντρο της περιοχής²²⁷ - τα Ιωάννινα δηλαδή.

²²³ Ι.Μ.Α.Β.Δ., 2014, σελ.47-52

²²⁴ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.30

²²⁵ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.24,30, 34-37

²²⁶ Παπαδόπουλος, 1982, σελ.18,20-21

²²⁷ Βακαλόπουλος, 1974, σελ.160



Εικόνα 37: Τα Ιωάννινα με την οπτική του Edward Lear, 1851. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο eng.travelogues.gr

1.3.8. 17ος -18ος αι. μ.Χ.

Καθώς οι δομές της Οθωμανικής αυτοκρατορίας δοκιμάζονται από τον χρόνο, τροποποιούνται σε αρκετές περιπτώσεις για να συμπεριλάβουν τους νέους παράγοντες που προκύπτουν. Η αγροτική παραγωγή των κολίγων στα πεδινά της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της Μακεδονίας δεν μπόρεσε παρά μόνο σε ελάχιστες περιπτώσεις να ευοδωθεί. Οι φορολογικές απολήψεις των εκάστοτε τιμαριούχων (τσιφλικάδων) συνδυασμένες με την γαιοπρόσοδο που όφειλε να παρέχει ο κάθε αγρότης στον Σουλτάνο μέσω των τιμαριούχων άφηναν ελάχιστα περιθώρια παραγωγικού πλεονάσματος. Αν συνυπολογιστούν και οι φυσικές καταστροφές – πλημμύρες, πανδημίες κ.α. – προσδιορίζεται η τύχη των κολίγων και οι δυνατότητές τους να ανελιχθούν. Στην Θεσσαλία καταγράφονται μέσα στον 17^ο και 18^ο αι. πλήθος πλημμυρών και εμφανίσεων της πανώλης, στοιχεία τα οποία συνετέλεσαν σε σημαντική μείωση του πληθυσμού και της παραγωγής του κάμπου²²⁸.

Οι καλλιέργειες της γης περιλαμβάνουν στον μεγαλύτερο βαθμό δημητριακά με βασικότερη την καλλιέργεια του σιταριού και ακόλουθες αυτές του κριθαριού και της βρώμης. Η εισαγωγή της καλλιέργειας του αραβόσιτου (καλαμποκιού) την εποχή αυτή απελευθέρωσε σε μεγάλο βαθμό τα χέρια των αγροτών καθώς έδωσε την δυνατότητα μεγαλύτερης παραγωγής δημητριακού προϊόντος από ότι το κριθάρι και η βρώμη με τα οποία συγκρινόταν ως προς την ποιότητα του καρπού του. Το σιτάρι θεωρείται ότι παρέχει ανώτερης ποιότητας καρπό²²⁹.

Άλλες καλλιέργειες που προκύπτουν με την πάροδο του χρόνου είναι τα λεγόμενα βιομηχανικά φυτά, δηλαδή το βαμβάκι, το λινάρι, οι χρωστικές φυτικές ύλες, ο καπνός, το μετάξι (οι μουριές δηλαδή των οποίων τα φύλλα τρέφουν τον μεταξοσκώληκα) κ.α. Τέτοιες καλλιέργειες συνδέονται με κέντρα βιοτεχνικής παραγωγής εντός του ελληνικού χώρου και την αντίστοιχη ζήτηση για τα παράγωγα αυτών όπως ερμηνεύθηκε από τους κατοίκους των ελληνικών παροικιών σε σημαντικά εμπορικά κέντρα της

²²⁸ Ασδραχάς, 1975, σελ.160 & Σφυρόερας, 1975, σελ.199

²²⁹ Ασδραχάς, ο.π., σελ.159 & 162

Ευρώπης²³⁰. Σημαντική επίσης στην Δυτική Στερεά Ελλάδα και την Πελοπόννησο, από τον 18^ο αι. και έπειτα, υπήρξε η καλλιέργεια της σταφίδας, ακολουθώντας πιστά την γαλλική κυρίως ζήτηση, η οποία αποτέλεσε μία από τις πρώτες πλουτοπαραγωγικές καλλιέργειες και συνόδευσε το νεοσύστατο Ελληνικό Κράτος μέχρι και τα τέλη του 19^{ου} αι. δίνοντας παράλληλα ένα ενδιαφέρον μάθημα για τις συνέπειες μίας μονόπλευρης παραγωγής, με την λεγόμενη Σταφιδική Κρίση²³¹.

Σε αυτή την περίοδο αναπτύσσονται σημαντικά βιοτεχνικά κέντρα πολλά εκ των οποίων εκτός των αστικών κέντρων, στα πλαίσια ορισμένων κοινοτήτων²³². Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν ο οικισμός των Αμπελακίων στα Θεσσαλικά Τέμπε με την παραγωγή και εξαγωγή πορφυρών νημάτων, ο Τύρναβος και τα Τρίκαλα στον Θεσσαλικό κάμπο με τα άσπρα και πολύχρωμα υφαντά, οι οικισμοί της Αγιάς και του Πηλίου με την μεταξοπαραγωγή τους και τα υφαντά, οι οικισμοί του κάμπου των Σερρών με την βαμβακοπαραγωγή και την καπνοπαραγωγή, τα Ιωάννινα με την βυρσοδεψία, την κηροποιία, την γουναρική και την αργυροχρυσοχοΐα μεταξύ άλλων²³³. Επιπλέον πλήθος ορεινών οικισμών στην ευρύτερη περιοχή της Πίνδου ασχολούνταν με την παραγωγή μάλλινων ειδών, όπως παλτά, βελέντζες κ.α. ενώ μεγάλη ήταν και η ενασχόληση με την σιδηρουργία²³⁴ (Μέτσοβο) και την αργυροχρυσοχοΐα²³⁵ (Συρράκο - Καλαρρύτες).

Πρόκειται για την περίοδο που οι κάτοικοι του Μετσόβου και των άλλων Βλαχοχωριών της Πίνδου αναζητούν ένα συμπληρωματικό εισόδημα και επενδύουν τον χρόνο τους στο γνέσιμο και την ύφανση μάλλινων σκεπασμάτων, ρούχων και πανωφοριών, δίνοντας έτσι επιπλέον αξία στο μαλλί που ούτως ή άλλως κούρευαν από τα πρόβατα κάθε χρόνο. Επίσης παρουσιάζεται και η μεταποίηση του γάλακτος σε τυροκομικά είδη και βούτυρο, τα οποία αποκτούν σταδιακά ζήτηση.

²³⁰ Ασδραχάς, ο.π., σελ.159,162,173

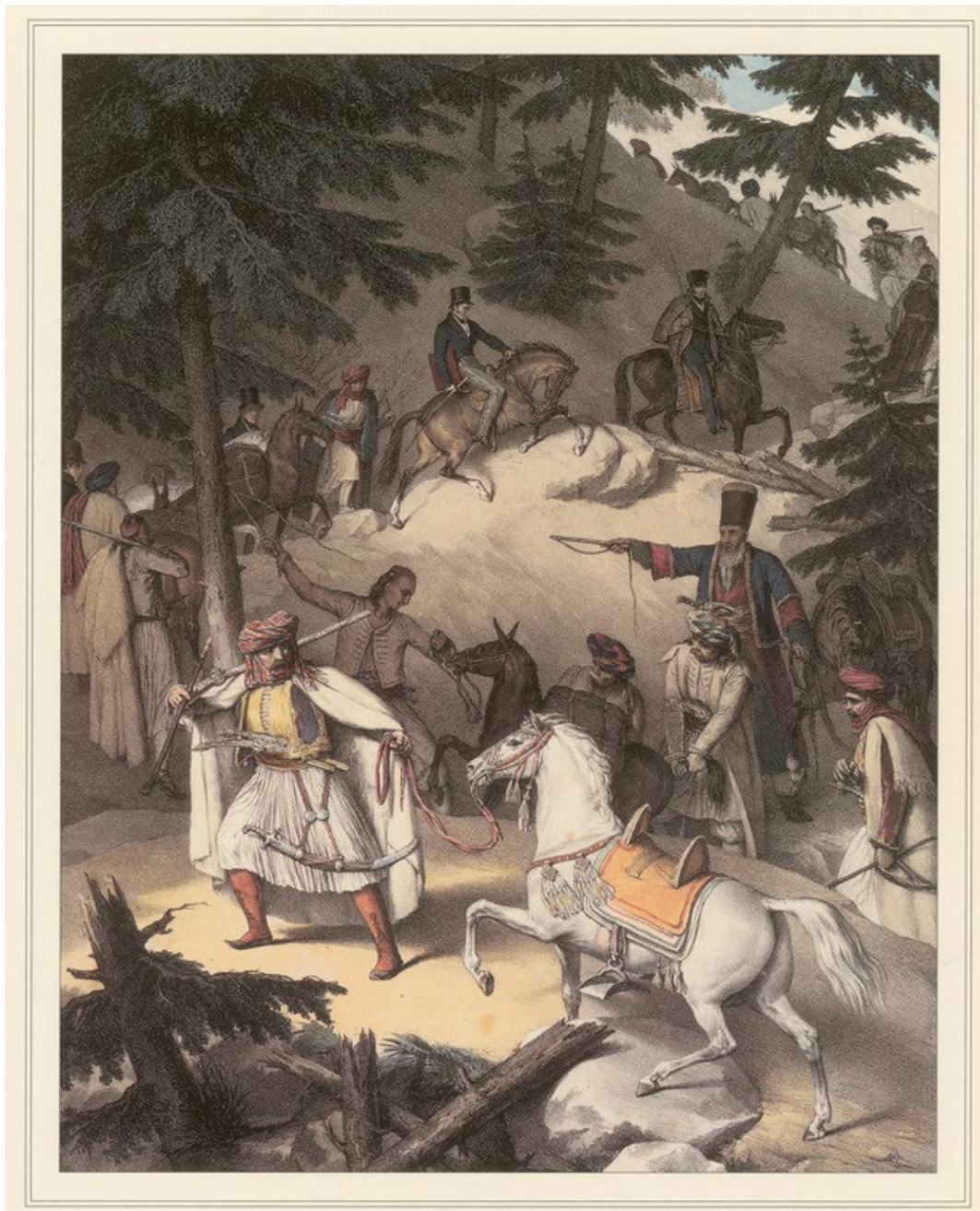
²³¹ Πατρώνης, 2015, σελ.82-92

²³² Ασδραχάς, ο.π., σελ.165-166 & 198-203

²³³ Ασδραχάς, ο.π., σελ.198, 200, 201

²³⁴ Δασούλας, 2009, σελ.210, υπ.110

²³⁵ Δασούλας, ο.π., σελ.81 & Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.210



Εικόνα 38: Η Διάσχιση της Πίνδου του Louis Dupre, 1825. Αποτυπώνεται η τελική ανάβαση από το Μέτσοβο προς τον Ζυγό, από όπου ανοίγεται ο δρόμος προς την Θεσσαλία. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο eng.travelogues.gr

Επιπλέον αναπτύσσεται η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω ξηράς και οι Βλάχοι με τα μεγάλα κοπάδια αλόγων και μουλαριών σπεύδουν να καλύψουν την νέα αυτή ανάγκη²³⁶. Όπως περιγράφει ο Β. Παναγιωτόπουλος²³⁷ «Εμποροι ή τεχνίτες, τα παιδιά της μετανάστευσης από τον κτηνοτροφικό οικισμό, έχουν μια προετοιμασία που τους επιτρέπει να επιβιώσουν επιτυχέστερα στον αστικό χώρο». Και όπως συμπληρώνει ο Στοϊανοβίτς οι νέες γενιές των ποιμενικών λαών με τον ημινομαδικό τρόπο ζωής υπήρξαν

²³⁶ Δασούλας, 2009, σελ.282, υπ.108 & 2017, σελ.267 & Rouqueville, ο.π., σελ.231

²³⁷ Παναγιωτόπουλος, 2003, σελ.36

πιο πρόθυμες να ασχοληθούν με τις διαμετακομιστικές ανάγκες του εμπορίου από ότι με την στατική ενασχόληση της καλλιέργειας της γης²³⁸.

Αναφέρονται караβάνια που μετακινούνταν συνδέοντας τα σημαντικά διαμετακομιστικά κέντρα του ελληνικού χώρου (Ιωάννινα, Τρίκαλα, Γρεβενά, Λάρισα, Ζητούνι – σημερινή Λαμία κ.α.) με τα λιμάνια (Βόλος, Θεσσαλονίκη, Άρτα, Σαλαώρα, Σαγιάδα, Αυλώνα κ.α.) καθώς και με σημαντικές εμπορικές παροικίες εκτός του ελληνικού χώρου σε πρωτεύουσες όπως η Σόφια, η Βουδαπέστη, η Βιέννη κ.α. Οι τελικοί προορισμοί των караβανιών αυτών συμπεριλαμβάνουν χώρες όπως η Σερβία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Γερμανία, η Ρωσία, η Ιταλία, η Γαλλία και η Αγγλία μεταξύ άλλων²³⁹.

Οι ευπορότεροι εκ των κατοίκων επιδίδονται σε επενδύσεις όπως η υπενοίκιαση της συλλογής φόρων, η μίσθωση χανίων, η παροχή της υπηρεσίας του *çeler* (Τζελέπη) και του *iztira* (Ιστιρά), οι εμπορικές δραστηριότητες και οι μεταφορές²⁴⁰. Οι δύο τελευταίες κατηγορίες έδωσαν την δυνατότητα σε αρκετές οικογένειες του Μετσόβου να ανέλθουν κοινωνικά, ενώ οι προηγούμενες απευθύνονταν σε ήδη υψηλά ιστάμενες οικογένειες²⁴¹. Η κοινωνική αυτή άνοδος των κυρατζήδων και των εμπόρων οδήγησε και στις πρώτες συγκρούσεις με την μέχρι τότε κυρίαρχη ομάδα των Μεγαλοτσελιγκάδων για μία θέση στην αρχοντική ομάδα του Μετσόβου και άλλων οικισμών της Πίνδου²⁴².

Το εμπόριο αυτή την εποχή ενισχύθηκε σημαντικά από την αυξημένη ζήτηση του δυτικού κόσμου σε δημητριακά και μάλλινα ρούχα²⁴³, ενώ η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774, έδωσε σημαντική ώθηση στην ελληνική εμπορική ναυτιλία. Όσο για τις μεταφορές οι βιβλιογραφικές πηγές τις χαρακτηρίζουν «δευτερεύουσα δραστηριότητα συμπληρωματική της κτηνοτροφίας για την εξασφάλιση πρόσθετου εισοδήματος» η οποία «αποτέλεσε τον προθάλαμο για την ανάπτυξη των μετέπειτα εμπορικών δραστηριοτήτων των Βλάχων»²⁴⁴. Υπήρξαν ωστόσο οικονομικές δραστηριότητες όπως οι υπηρεσίες του Τζελέπη, του Ιστιρά, το εμπόριο όπου η ιδιοκτησία φορτηγών ζώων μπορούσε να αυτονομήσει τον πάροχο και να του δώσει σημαντικό κέρδος έναντι της ενοικίασης αυτών. Ενδεικτική περιγραφή των τρόπων των κυρατζήδων είναι αυτή του δημοτικού τραγουδιού «Κίνησε ο Ρόβας κίνηση για τη Βλαχιά να πάει...»²⁴⁵.

²³⁸ Stoianovic, 1960, σελ.265

²³⁹ Ανωγιάτης- Πελέ, 1993, σελ.196,

²⁴⁰ Ασδραχάς, 1975, σελ.166-167

²⁴¹ Δασούλας,2009, σελ.316, υπ.185

²⁴² Δασούλας, ο.π., σελ.272 & Μπούμπα, 2018, σελ.39 & Τσακανίκα & Ισπικούδης, 2004, σελ.591

²⁴³ Πατρώνης, 2015, σελ.18,22,27 & Ψυχογιός, 1985, σελ.20, υπ.20

²⁴⁴ Τσακανίκα & Ισπικούδης, ο.π., σελ.591

²⁴⁵ Μπουσμπούκης σε vlahoi.net

Όσον αφορά τα Χάνια υπήρχε σαφής νομοθεσία η οποία απαγόρευε σε όλους τους κατοίκους των οικισμών να πωλούν στους ταξιδιώτες, αφήνοντας αυτή την δυνατότητα μόνο στους διαχειριστές των χανιών. Δημιουργούνταν έτσι ένα μονοπώλιο το οποίο με κατάλληλη διαχείριση της παραγωγής του τόπου μπορούσε να είναι ιδιαίτερα επωφελές για τους μισθωτές του²⁴⁶. Η υπηρεσία του Τζελέπη και του Ιστιρά αφορά στην μεταφορά προς την Πρωτεύουσα του κράτους ή προς τις πόλεις που θα οριστεί του κτηνοτροφικού ή δημητριακού προϊόντος αντίστοιχα που οφείλει ο κάθε οικισμός να πουλήσει στο Οθωμανικό κράτος σε συγκεκριμένη τιμή. Προφανώς εδώ ο παρέχων την υπηρεσία καρπώνεται τα μεταφορικά έξοδα και τα έξοδα ασφαλούς άφιξης της μεταφοράς, τα οποία καθώς φαίνεται δεν ήταν αμελητέα.

Από το κείμενο του Γ. Σιορόκα για το Γαλλικό Προξενείο της Άρτας διαβάζουμε για τα 80.000 – 100.000 φορτώματα (10.000 -11.000 τόνους) σιταριού που μεταφέρονταν από τις παραλίες της Ηπείρου προς την Γαλλία κάθε χρόνο μεταξύ των ετών 1702-1789 μ.Χ. Συμπληρωματικά αναφέρονται εξαγωγές ξυλείας, καπνών, δερμάτων, μαλλιού (8.000 καντάρια χοντρό, 6.000 καντάρια φίνο), κεριού, καλαμποκιού, βαμβακιού από την Λάρισα (300 – 400 καντάρια τον χρόνο), θεσσαλικού μεταξιού, λαδιού, τυρναβίτικων υφασμάτων κ.α. Επίσης το 1708 αναφέρεται η επιδιόρθωση μίας γέφυρας σε απόσταση 2 ημερών από την Άρτα που θα επέτρεπε την μεταφορά σιταριού από τα Τρίκαλα και την Λάρισα²⁴⁷. Επιπλέον ο Γάλλος πρόξενος των Ιωαννίνων και περιηγητής Francois Rouqueville αναφέρεται σε αποθήκη γαλλικών συμφερόντων στο Μέτσοβο²⁴⁸ όπου συλλέγονταν εμπορεύματα όπως μαλλί βούτυρο και τυρί για μετακίνηση μέσω των λιμανιών του Ιονίου προς την Γαλλία.

Με βάση τα βάρη που περιγράφονται από τον Σιορόκα και την μετατροπή αυτών σε φορτώματα μπορούμε κατά προσέγγιση να μιλάμε για $\frac{1}{4} * 90.000 = 22.500$ φορτώματα σιταριού, (με 2 καντάρια ανά φόρτωμα) 175 φορτώματα βαμβακιού και 7.000 φορτώματα μαλλί. Μιλάμε λοιπόν για τουλάχιστον 30.000 περάσματα μουλαιών επί των ορεινών περασμάτων της Πίνδου τον χρόνο ή τουλάχιστον προσεγγίσεις σε ορεινές θέσεις όπου φορτωνόταν η παραγωγή. Αυτό το νούμερο θα αντιστοιχούσε σε τουλάχιστον 82 περάσματα μουλαιών σε καθημερινή βάση, και αυξάνεται περεταίρω αν αφαιρεθούν κάποιες χειμερινές ημέρες οι οποίες δεν ενδείκνυνται για μεταφορές²⁴⁹. Οι υπολογισμοί εδώ δεν έχουν κάποια ιδιαίτερη ακρίβεια ωστόσο είναι ενδεικτικοί της χρήσης των μονοπατιών από ζώα φόρτου για την περίοδο της άνθησης του εμπορίου στον ελληνικό χώρο.

²⁴⁶ Δασούλας, 2009, σελ.200-201, υπ.140

²⁴⁷ Σιορόκας, 1980, σελ.174, 176, 182, 185, 187-189

²⁴⁸ Rouqueville, ο.π, tome II, σελ.173-174

²⁴⁹ Μπέλιος – αφιέρωμα στους ασβεστάδες της Σίφνου σε kairoutheos.gr



Εικόνα 39: Χάνι στην Ήπειρο. Έργο του George de la Poer Beresford, Ιρλανδού Στρατιωτικού, 1855. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο eng.travelogues.gr

Αντίστοιχα ο Holland περιγράφει ότι στην διάρκεια μίας μέρας ταξιδιού στις αρχές του Νοέμβρη του 1812, και συγκεκριμένα στο τμήμα από Μέτσοβο μέχρι πίσω από τον Ζυγό συνάντησαν περίπου 400 άλογα (ή μουλάρια) φορτωμένα με μάλλινα ρούχα και σιτάρι της Θεσσαλίας να περνούν τον Ζυγό²⁵⁰. Ο Hammond μεταξύ 1929 & 1939 αναφέρει ότι συνάντησε 88 μουλάρια σε μία ημέρα να κατεβάζουν ξυλεία από την Βωβούσα προς τα Γιάννενα σε μέση καλοκαιρινή περίοδο και 20 μουλάρια την ημέρα να κατεβάζουν ξυλεία από το Μαλακάσι προς την Καλαμπάκα²⁵¹.

Πρόκειται λοιπόν για την περίοδο που στα περάσματα της Πίνδου караβάνια φορτωμένα με αγαθά ανταγωνίζονται επάξια τα καράβια της Μεσογείου και την κυκλοφορία στις Ευρωπαϊκές οδούς για μία θέση στο διεθνές εμπόριο. Η βιοτεχνική παραγωγή των συστηματικά οργανωμένων πυρήνων του ελληνικού χώρου είναι σε θέση να ανταγωνίζεται την αντίστοιχη Ευρωπαϊκή, μέχρι τις αρχές της βιομηχανικής επανάστασης. Έτσι μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αι., όταν η ανεπτυγμένη πλέον Ευρωπαϊκή βιομηχανική παραγωγή θέτει υψηλότερα τον πήχη και παραγκωνίζει οριστικά την βιοτεχνική παραγωγή του Οθωμανικού χώρου σαν μη ανταγωνιστική, οι Έλληνες μεταπράτες, έμποροι και κυρατζήδες έχουν ένα σημαντικό ρόλο στις ευρωπαϊκές αγορές²⁵².

²⁵⁰ Holland, 1815, σελ.227

²⁵¹ Hammond, 1971, τόμος Β, σελ.89 & 93

²⁵² Πατρώνης, 2015, σελ.37-38

Την περίοδο αυτή κοντά στα μεγάλα έσοδα που αποκτούν οι τοπικές κοινωνίες από τις δραστηριότητες στις οποίες επιδίδονται, παρατηρείται σημαντική επιστροφή του κεφαλαίου στους τόπους που το δημιούργησαν. Καταγράφονται σημαντικές οικιστικές βελτιώσεις σε πλήθος οικισμών. Παράδειγμα αυτής της ανοικοδόμησης ακολουθούν παρακάτω. Το αρχοντικό Τσοίτσα που λειτουργεί πλέον ως λαογραφικό μουσείο Μετσόβου κτίστηκε αρχικά το 1661²⁵³. Το «ρουφέτι τον αγογιατόν» του Μετσόβου²⁵⁴ με τις δωρεές του εν έτει 1707 συντελεί στο κτίσιμο της εκκλησίας στην Ι.Μ. Ζωοδόχου Πηγής στην θέση Keatra Rožã (Κόκκινο Λιθάρι) πλησίον του οικισμού Ανθοχώρι, όπως μνημονεύεται στο κατάστιχο της Μονής. Στα Αμπελάκια το αρχοντικό του Σβαρτς ξεκινά να χτίζεται το 1778 ως κατοικία του προέδρου του Συνεταιρισμού των Αμπελακίων Γεωργίου Μαύρου, ενώ υπήρξε και η έδρα του Συνεταιρισμού²⁵⁵. Αντίστοιχα στο Συρράκο μόλις κατά τον 19^ο αι. καταγράφεται η ανοικοδόμηση οικιών από μέρους της κτηνοτροφικής ομάδας του οικισμού²⁵⁶.

Επιπλέον πλήθος έργων βελτιωτικών ως προς την υποδομή των τόπων αναφέρονται αυτή την εποχή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της τάσης αποτελούν τα περισσότερα από τα πέτρινα γεφύρια του χώρου της Ηπείρου. Σύμφωνα με τον Σ. Μαντά αυτά των οποίων η μνήμη ή/και η δομή διασώζονται έχουν σαν χρονολογική αφετηρία τον 16^ο αι. και τέρμα την δεκαετία του 1950²⁵⁷. Τα περισσότερα κατασκευάστηκαν μεταξύ 18^{ου} και 19^{ου} αι.²⁵⁸ στα πλαίσια των εμπορικών αναγκών και δυνατοτήτων του τόπου. Ομοίως αναφέρονται περιπτώσεις κατασκευής ανυψωμένων περασμάτων (causeway - chaussée) πάνω από βαλτώδεις περιοχές, με μεγάλο συγκοινωνιακό όφελος, όπως στην περίπτωση της Σαλαώρας και σε αυτή του Λυκοστόμου, βόρεια των Ιωαννίνων²⁵⁹. Αντίστοιχα πλήθος βελτιώσεων σε καλντερίμια πραγματοποιούνταν σε ετήσια βάση, τόσο από τους κατοίκους των Δερβενοχωρίων όσο και από κρατικά διορισμένους εργολάβους, οι οποίοι ωστόσο έκαναν συχνά πλημμελείς εργασίες²⁶⁰. Τέλος πλήθος παρόδων διαμορφώσεων λαμβάνουν χώρα αυτή την εποχή, από απλές κρήνες μέχρι Χάνια και Φυλάκια με σκοπό την εξυπηρέτηση των μετακινούμενων.

Αυτή την εποχή οι διακινούμενοι στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης περιλαμβάνουν καραβάνια εμπόρων, μαζί με τους ακόλουθους αυτών, οικοδόμους και γεφυροποιούς οργανωμένους σε μπουλούκια (ισνάφια), εποχιακούς εργάτες, ταχυδρόμους, κλέφτες και αρματολούς²⁶¹. Κοντά σε αυτούς, αλλά από παράλληλες διαδρομές διεξάγονται και οι εποχικές μετακινήσεις των βλάχων ημινομάδων κτηνοτρόφων.

Ακόμη σημαντικό ρόλο αυτή την εποχή στα ορεινά περάσματα έχουν οι ορεινοί οδηγοί, οι οποίοι αναλάμβαναν την καθοδήγηση των διακινούμενων διαμέσου των περασμάτων σε περιόδους κακοκαιρίας, ή την υπόδειξη εναλλακτικών διαδρομών σε περίπτωση που ήταν επιθυμητή η αποφυγή σταθμών χωροφυλακής ή η συντόμευση της διαδρομής²⁶². Αναφορά στους Μετσοβίτες οδηγούς

²⁵³ Ηλ. Πηγές: Λαογραφικό Μουσείο Μετσόβου

²⁵⁴ Δασούλας, 2017, σελ.255

²⁵⁵ www.archaiologia.gr

²⁵⁶ Ψυχογιός & Παπαπέτρου, 1984, σελ.7

²⁵⁷ Ηλ. Πηγές: Αρχείο Γεφυριών Ηπειρώτικων, 2008

²⁵⁸ Ηλ. Πηγές: Γεφύρια στα Ζαγόρια - Ζαγοροχώρια

²⁵⁹ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.95, 140, 217

²⁶⁰ Παπαγεωργίου, 1998, σελ.170

²⁶¹ Τσότσος, 1998, σελ.181

²⁶² Ανωγιάτης- Πελέ, 1993, σελ.198

συναντάμε σε πλήθος περιηγητικών κειμένων²⁶³, και στο σουλτανικό φερμάνι του 1659 που περιγράφει τις υπηρεσίες που παρέχουν οι Μετσοβίτες στους διακινούμενους και τους λόγους της προνομιακής μεταχείρισης της περιοχής τους²⁶⁴.



Εικόνα 40: . Το παλάτι και ο τύμβος του Αλή Πασά στα Ιωάννινα. Έργο του George de la Poer Beresford, Ιρλανδού Στρατιωτικού, 1855. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο eng.travelogues.gr

Στο μεταίχμιο της περιόδου αυτής εμφανίζεται στην περιοχή μελέτης ο Αλή Πασάς, ο οποίος υπήρξε σκληρός ηγέτης, εκμεταλλευόμενος πλήρως τους τρόπους του Οθωμανικού κόσμου για να ανέλθει στην εξουσία. Χρησιμοποίησε στο έπακρο την όποια εξουσία του δινόταν και επιχείρησε και πέτυχε την εξάπλωση της δικαιοδοσίας του στο σύνολο της περιοχής που μελετάται σε αυτή την εργασία. Στην ακμή του η έκταση στην οποία κυριαρχούσε περιελάμβανε το σύνολο της Ηπείρου, μεγάλο τμήμα της Αλβανίας, την περιοχή της Αχρίδας, την δυτική Μακεδονία μέχρι το δέλτα του Αλιάκμονα, την Θεσσαλία, το μεγαλύτερο μέρος της Στερεάς Ελλάδας - χωρίς την περιοχή της Θήβας, των Αθηνών και το νότιο μισό της Εύβοιας - και την Πελοπόννησο.

²⁶³ Leake, 1835, vol. I, σελ.412, Holland, 1815, σελ.215, Philippson, 1897, σελ.181

²⁶⁴ Χήτας, 2017, σελ.42

Ο Αλή Πασάς αναγνώριζε το πνεύμα των καιρών και προσδιόριζε τις δομές εκείνες που θα χρειαζόταν για να το υποστηρίξουν. Στις ιδιαιτερότητες της εξουσιαστικής δομής του συμπεριλαμβάνονται οι πάμπολλες εντάξεις γαιών στην δική του εξουσία (τσιφλικοποίηση), η αποδυνάμωση των περιφερειακών τιμαριούχων και η συγκέντρωση εξουσίας στο πρόσωπό του, στο πνεύμα του περιορισμού της ανεξέλεγκτης δράσης των κατά τόπους σαχηδών. Από τον συγκεντρωτισμό του δεν γλίτωσε ούτε η περιοχή του Μετσόβου, η οποία υποχρεώθηκε σε βαρύτερη φορολογία και στην συντήρηση στρατιωτικού σώματος εντός του οικισμού²⁶⁵. Οικισμοί που αντιστάθηκαν στην πολιτική του καταστράφηκαν και λεηλατήθηκαν, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα, μεταξύ πολλών, τον σημαντικότερο βλάχικο οικισμό στα Βαλκάνια, την Μοσχόπολη²⁶⁶ στην περιοχή της λίμνης Οχρίδας, εντός των Αλβανικών συνόρων.

Στα έργα του συμπεριλαμβάνονται πλήθος βελτιώσεων στο οδικό δίκτυο, κατασκευή γεφυρών και κρηνών²⁶⁷. Επιπλέον ασχολήθηκε με την ασφάλεια των μεταφορών, φροντίζοντας να εξασφαλίσει πλήθος χανιών κατά μήκος των κεντρικών αρτηριών του κράτους του καθώς και φρουρές σε σημαντικά περάσματα²⁶⁸. Οι εμπορικές δραστηριότητες στην περιοχή μελέτης έφτασαν στο απόγειό τους αυτή την εποχή, με την υποστήριξη ενός ηγέτη που είχε σημαντική επιρροή στον λαό του και είχε τρόπους για να εκμαιεύσει το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Επιπλέον η έδρα του Αλή Πασά, τα Ιωάννινα, συγκέντρωσε μέσα στα λιγοστά χρόνια της εξουσίας του τέσσερις πρεσβείες από τις μεγάλες Ευρωπαϊκές δυνάμεις (Γαλλία, Αγγλία, Ρωσία, Αυστρία), των οποίων οι πρέσβεις διαπραγματεύονται «απευθείας με τον Αλή αντιμετωπίζοντάς τον ως ανεξάρτητο ηγεμόνα και όχι ως τοπικό εκπρόσωπο της Σουλτανικής Εξουσίας». Επίσης πλήθος περιηγητών συρρέει στην αυλή του Αλή με σκοπό να τον γνωρίσουν και να καταγράψουν στοιχεία του ιδιότυπου βασιλείου του²⁶⁹. Ανάμεσα στους περιηγητές βρίσκονται ο Άγγλος τοπογράφος και στρατιωτικός William Martin Leake, ο Γάλλος Πρόξενος Francois Rouqueville και ο Άγγλος ιατρός Henry Holland, των οποίων τα κείμενα είναι πολύτιμες καταγραφές για τα στοιχεία των διαδρομών που μελετώνται σε αυτή την εργασία, καθώς και για την ζωή εκείνης της εποχής. Άλλοι περιηγητές που ενδιαφέρουν αυτή την εργασία εμφανίστηκαν στην αμέσως επόμενη εποχή στον χώρο της Ηπείρου, όπως ο Άγγλος ζωγράφος και συγγραφέας Edward Lear και ο Σκωτσέζος διπλωμάτης και συγγραφέας David Urquhart.

1.3.9. Δημιουργία και Επέκταση Ελληνικού Κράτους

Ήδη από το 1611 με την αποτυχημένη εξέγερση του επισκόπου Τρίκκης Διονυσίου, ο ελληνικός λαός έδειξε τις προθέσεις απελευθέρωσής του και η Οθωμανική διοίκηση έδειξε την στάση της απέναντι στους εξεγερμένους, δίνοντας στους Γιαννιώτες ειδικά μία πρώτη γεύση από λεηλασίες και κατάργηση προνομίων, καθώς η παράδοση των Ιωαννίνων το 1430 είχε προστατεύσει την πόλη μέχρι τότε²⁷⁰. Η περίοδος από το 1750 μέχρι το 1912²⁷¹ χαρακτηρίζεται από διαδοχικές απόπειρες επανάστασης στον

²⁶⁵ Δασούλας, 2009, σελ.146 & 358, υπ. 287

²⁶⁶ Νιτσιάκος, 1985, σελ.20

²⁶⁷ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.96-97

²⁶⁸ ο.π., σελ.127-131

²⁶⁹ ο.π., σελ.59 & Σιορόκας, 1980, σελ.31

²⁷⁰ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.24

²⁷¹ Παπαδόπουλος, 1975, σελ.58-75

ελληνικό χώρο οι οποίες τελικά οδήγησαν στην σύσταση του Ελληνικού Κράτους και στην διαμόρφωση του – σχεδόν – στην σημερινή του μορφή. Ωστόσο κάθε μία από αυτές τις προσπάθειες είχε το αντίστοιχο κόστος σε ανθρώπινες ζωές και οικονομικές καταστροφές στις περιοχές που δεν απελευθερώνονταν τελικά.

Η επανάσταση του 1821 υπήρξε η αρχή της απελευθέρωσης της Πελοποννήσου, ενώ η αντίστοιχη απόπειρα για επανάσταση σε άλλα μέρη του ελληνικού χώρου (Ηπειρο, Χαλκιδική, Άγραφα, Όλυμπο κλπ.) απέτυχε και έσβησε²⁷². Ωστόσο όπως αναφέρει ο Ε. Κωφός²⁷³ πολλοί από τους επαναστάτες αναζήτησαν καταφύγιο στο ελεύθερο ελληνικό κράτος. Το 1827 εμφανίστηκε η πρώτη ελληνική κυβέρνηση υπό τον Ιωάννη Καποδίστρια στο Ναύπλιο και το 1832 ορίζεται η συνοριακή γραμμή ανάμεσα στον Παγασητικό και τον Αμβρακικό Κόλπο²⁷⁴. Το 1854 στο Μέτσοβο λαμβάνει χώρα ο λεγόμενος «Χαλασμός του Γρίβα». Πρόκειται για άλλη μία αποτυχημένη απόπειρα απελευθέρωσης, συνδεδεμένη με το κίνημα που οργάνωσε ο Θεοδωράκης Γρίβας, ο οποίος ωστόσο δίστασε να αντιμετωπίσει την στρατιά του Αβδή Πασά στο Μέτσοβο και το παρέδωσε έτσι αμαχητί στον Τούρκικο στρατό υποχωρώντας προς το Μαλακάσι από το πέρασμα του Ζυγού. Αποτέλεσμα ήταν η λεηλασία και το κάψιμο του Μετσόβου και του Αηγιού²⁷⁵.

Την περίοδο αυτή καθώς οι Οθωμανοί τσιφλικάδες της Θεσσαλίας συνειδητοποιούν τις επερχόμενες πολιτικές αλλαγές, αρχίζουν να πωλούν τα τσιφλίκια τους και η αρχοντική ομάδα του Μετσόβου σπεύδει να τα αγοράσει προσπαθώντας να επενδύσει εκεί το κεφάλαιο που έχει συσσωρεύσει²⁷⁶. Ενδεικτική περίπτωση είναι η συνοικία «ηπειρώτικα» στην πόλη της Λάρισας, την οποία είχε αγοράσει η οικογένεια Αβέρωφ και βοήθησε την εγκατάσταση Ηπειρωτών σε αυτή.

Ο Δασούλας επισημαίνει αυτή την χρονική περίοδο σαν σημείο καμψής της αγροτικής παραγωγής ορεινών οικισμών όπως το Μέτσοβο, καθώς πλέον δημιουργείται μεγάλο απόθεμα δημητριακών στους κάμπους και διοχετεύεται προς τις ορεινές περιοχές χωρίς τους περιορισμούς των προηγούμενων εποχών. Αποτέλεσμα αυτής της νέας συνθήκης είναι η περιορισμένη παραγωγή των ορεινών καλλιεργειών - σε δημητριακά τουλάχιστον - να δείχνει μάταιη²⁷⁷. Είναι ωστόσο γεγονός ότι η αγροτική παραγωγή στο Μέτσοβο δεν σταμάτησε ποτέ, καθώς ακόμη και σήμερα πλήθος νοικοκυριών καλλιεργούν λαχανικά στις αυλές τους.

Το 1864 το Ηνωμένο Βασίλειο παραχωρεί στην Ελλάδα τα Επτάνησα²⁷⁸. Το 1881 προσαρτάται η Θεσσαλία μαζί με την περιοχή της Άρτας στο Ελληνικό Κράτος και η συνοριογραμμή στην περιοχή μελέτης ορίζεται στην οροσειρά του Ζυγού όπως φαίνεται και στον χάρτη του Χρυσόχου. Το 1897 τα ελληνικά σύνορα υποχωρούν και η περιοχή της Κουτσούφλιανης και του Μαλακασίου εντάσσονται ξανά στο Οθωμανικό Κράτος, μετά τις ατυχείς για το Ελληνικό Κράτος εξελίξεις του πολέμου των συνόρων. Οι αποζημιώσεις στις οποίες υποχρεώθηκε η Ελλάδα απέναντι στο Οθωμανικό κράτος την εξανάγκασαν σε Διεθνή Οικονομικό Έλεγχο, σαν συνέπεια της πτώχευσης του 1893²⁷⁹.

²⁷² Σφυρόερας, 1975 σελ.235, Ι.Ε.Ε. σελ.160– 161,163, Δεσποτόπουλος, 1975, σελ.20–69

²⁷³ Κωφός, 1975, σελ.378

²⁷⁴ Δεσποτόπουλος, 1975, σελ.577

²⁷⁵ Χήτας, 2017, σελ.50-54

²⁷⁶ Ρόκου, 2007, σελ.127

²⁷⁷ Δασούλας, 2009, σελ.116

²⁷⁸ Ηλ. Πηγές: Ελλάδα – Νεωτέρα και σύγχρονη ιστορία - Βικιπαίδεια

²⁷⁹ Χουρμούζη, 1977, σελ.163

Η περιγραφή της διάβασης του Ζυγού από τον Alfred Philippson το 1893 αποτυπώνει τον ελληνικό συνοριακό σταθμό στο χάνι του Ζυγού, αμέσως ανατολικότερα της διάβασης²⁸⁰. Ο ελληνικός σταθμός μετά το 1897 μεταφέρθηκε στην περιοχή των Αγίων Αποστόλων, στην θέση «Πέτρα Φείδη», νότια του Μαλακασσίου, όπως περιγράφει ο Παπαζήσης, ενώ το χάνι του Ζυγού έγινε ο αντίστοιχος συνοριακός σταθμός των Οθωμανών²⁸¹. Το 1898 οι Βλάχοι κάτοικοι του οικισμού Παλιά Κουτσούφλιανη πυρπολούν και εγκαταλείπουν τον οικισμό τους εντός των Οθωμανικών συνόρων και μετεγκαθίστανται στην Νέα Κουτσούφλιανη (νυν Παναγιά), σε ελληνικό έδαφος²⁸².

²⁸⁰ Philippson, 1897, σελ.182

²⁸¹ Παπαζήσης, 1980, σελ.92-93

²⁸² Δασούλας, 2009, σελ.106, υπ.67 & <https://www.trikalaneews.gr>

ΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΑ ΚΑΙ ΤΟ ΟΡΟΠΕΔΙΟΝ ΤΟΥ ΛΑΚΜΟΥ

« ΠΟΛΙΤΣΙΕΣ » ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΙΝΑΔΟΥ



Εικόνα 41: Χάρτης της περιοχής Ιωαννίνων - Μετσόβου υπό τον Μιχαήλ Χρυσόχου, 1909

Από αυτή την περίοδο οι βλάχοι της Πίνδου αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα, καθώς οι δύο τόποι τους βρίσκονται για πρώτη φορά σε διαφορετικά κράτη. Πρόκειται για τα χειμαδιά της Θεσσαλίας που εντάσσονται πλέον στο Ελληνικό κράτος και για τις ορεινές πατρίδες σε Ήπειρο και Μακεδονία που ανήκουν ακόμη στο Οθωμανικό κράτος. Οι πολεμικές συρράξεις εκατέρωθεν των συνόρων, η παρουσία ληστρικών ομάδων στην περιοχή των συνόρων με τις ευλογίες ή την ανοχή της Ελληνικής κυβέρνησης και η βαριά φορολογία που επιβάλλει το ελληνικό κράτος στους μετακινούμενους κτηνοτρόφους - μέχρι την κατάργηση του Θεσσαλικού Τελωνείου το 1884²⁸³ - δημιουργούν ένα ιδιαίτερα επιβαρυσμένο κλίμα το οποίο σταδιακά οδηγεί στην μακρόχρονη διαδικασία της εγκατάλειψης της κτηνοτροφίας που φτάνει ως τις μέρες μας²⁸⁴.

Στο τέλος του Βαλκανικού πολέμου του 1912 απελευθερώνεται η Μακεδονία, η Ήπειρος, η Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου²⁸⁵, με αποτέλεσμα οι περιοχές μελέτης μας να εντάσσονται πλήρως στο Ελληνικό κράτος. Σε αυτή την περίοδο αναφέρεται η πολιορκία του Κάστρου του Μετσόβου από τον ελληνικό στρατό στις 31 Οκτωβρίου του 1912 που οδήγησε στην απελευθέρωση του Μετσόβου και η επακόλουθη μάχη στα Τρία Χάνια στις 8 και στον Προφήτη Ηλία στις 9 Νοεμβρίου του ίδιου έτους, οι οποίες διασφάλισαν την ενσωμάτωση στο Ελληνικό κράτος της περιοχής του Μετσόβου²⁸⁶. Από την 29^η του Νοεμβρίου μέχρι την 22^α του Φεβρουαρίου της ίδιας χρονιάς διήρκεσε η πολιορκία των Ιωαννίνων, η οποία αποτελούσε την τελευταία βάση των Οθωμανών στην σημερινή ελληνική Ήπειρο²⁸⁷.

Μέχρι το 1920 τα σύνορα της Ελλάδας έχουν αποκτήσει την (σχεδόν) τελική τους μορφή χάρη στις διεκδικήσεις του Ελ. Βενιζέλου στις οποίες συμπεριλαμβάνονται τα Δωδεκάνησα, η Δυτική και η Ανατολική Θράκη²⁸⁸. Η αποτυχημένη Μικρασιατική εκστρατεία, 1919–1922, καταλήγει στην προσφυγική μετακίνηση 1.500.000 ανθρώπων από την Μικρά Ασία και στην συνθήκη των Μουδανιών όπου προσδιορίζεται σαν Ελληνοτουρκικό σύνορο ο ποταμός Έβρος²⁸⁹.

Το μεγάλο αυτό κύμα μετανάστευσης λειτούργησε ως καταλύτης για την επίλυση του αγροτικού ζητήματος που απασχολούσε τον Θεσσαλικό χώρο από την εποχή της απελευθέρωσης του 1881. Οι εξώσεις των κολίγων από τα τσιφλίκια, είχαν δημιουργήσει μία εκρηκτική κατάσταση, η οποία οδήγησε σε πλήθος διαμαρτυριών. Η δολοφονία του Μαρίνου Αντύπα – γνήσιου υπερασπιστή των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των κολίγων – το 1907, το κίνημα στο Γουδί το 1909 και η εξέγερση του Κιλελέρ το 1910 υποδείκνυαν την δυναμική του λαού και την σημαντικότητα του αναδασμού της γης ο οποίος τελικά θεσμοθετήθηκε το 1923 ενώ από το 1914 είχαν θεσμοθετηθεί οι αγροτικοί συνεταιρισμοί²⁹⁰.

²⁸³ Πατρώνης, 2015, σελ.104

²⁸⁴ Wace and Thompson, 1912, σελ.165, 167, 168 & Χήτας, 2017, σελ.55 & Δασούλας, 2009, σελ.101, υπ.47

²⁸⁵ Σβολόπουλος, 1977, σελ.352–354

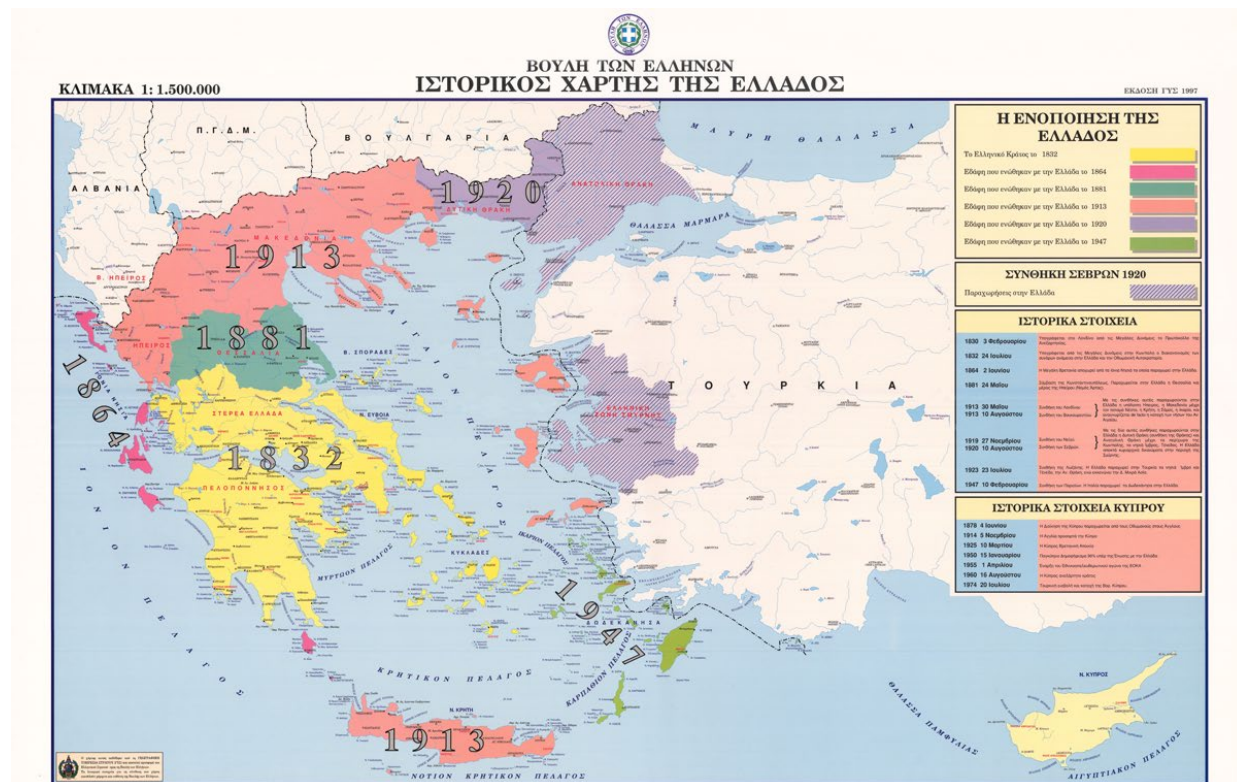
²⁸⁶ Χήτας, ο.π., σελ.63-64

²⁸⁷ Οικονόμου, 1977, σελ.305-314

²⁸⁸ Βακαλόπουλος, 2002, σελ.365

²⁸⁹ Βακαλόπουλος, ο.π., σελ.371–372

²⁹⁰ Πατρώνης, 2015, σελ.108-110



Εικόνα 42: Χάρτης της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού που απεικονίζει την διαχρονική εξέλιξη των ελληνικών συνόρων.

Όπως προαναφέρθηκε η κατάργηση των τσιφλικιών οδήγησε στην παρακμή της ημινομαδικής κτηνοτροφίας των Βλάχων της Πίνδου, καθώς με την ανακατανομή των γαιών περιορίστηκαν σημαντικά και ακρίβυναν οι γαίες οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν από τους κτηνοτρόφους των ορεινών οικισμών για το ξεχειμώνιασμα των κοπαδιών τους. Επιπλέον η διανομή των γαιών έφερε τους κτηνοτρόφους αντιμέτωπους με πλήθος ιδιοκτησιών στον δρόμο τους από τις ορεινές πατρίδες προς τα χειμαδιά και αντιστρόφως, προσθέτοντας ένα ακόμη εμπόδιο στην προ αίωνων διαδρομή τους²⁹¹. Ενώ σε πολλές περιπτώσεις τα προβλήματα αυτά λύνονταν με τον χρηματισμό του αγροφύλακα – όπως περιγράφουν οι κτηνοτρόφοι που ερωτήθηκαν κατά την εκπόνηση της εργασίας, δεν έλειψαν περιπτώσεις δικαστικής επίλυσης παραβιάσεων καλλιεργούμενης έκτασης από μετακινούμενους κτηνοτρόφους.

Το Ελληνικό Κράτος, βλέποντας τα προβλήματα των κτηνοτρόφων του και αναγνωρίζοντας την συνεισφορά τους στο εθνικό εισόδημα, με σειρά θεσμών μεταξύ των ετών 1927-1938 διαφύλαξε τους κτηνοτρόφους από τις τιμολογιακές αυθαιρεσίες των εκμισθωτών των πεδινών βοσκών και δέσμευσε τους εκμισθωτές σε μακροχρόνια σταθερή παροχή των αγρών. Επιπρόσθετα με την εγγραφή των κτηνοτρόφων σε κοινότητες τους απέδωσε δικαιώματα σε κοινοτικούς βοσκοτόπους και με την παροχή δανείων τους βοήθησε να ανεξαρτητοποιήσουν την παραγωγή τους²⁹².

²⁹¹ Μπούμπα, 2018, σελ.41

²⁹² ο.π., σελ.42

Η επακόλουθη αποδέσμευση μεγάλου αριθμού κτηνοτρόφων από τον θεσμό του τσελιγκάτου και η δημιουργία κτηνοτροφικών συνεταιρισμών λειτούργησε λυτρωτικά για αυτή την παραγωγική ομάδα φέρνοντας κοινωνική ισότητα σε αυτό το κομμάτι της Ελληνικής Κοινωνίας²⁹³.

Η κτηνοτροφική κοινωνία του Μετσόβου προσπαθώντας να ανταπεξέλθει στις νέες εξελίξεις επιχείρησε την δημιουργία συνεταιρισμών, όπως αυτός των 30 οικογενειών που αγόρασε εκτάσεις της τάξης των 10.000 στρεμμάτων στην περιοχή που ονομάζεται Κατσαούνη, ανάμεσα από τους σχεδόν εγκαταλελειμμένους τώρα οικισμούς Αγρελιά, Κουμαριά και τον εγκαταλελειμμένο οικισμό Σκοτίνα²⁹⁴. Πρόκειται για θέση ανατολικά της Καλαμπάκας και στην δυτική πλαγιά του όρους Χασάμπαλη που φιλοξενεί στις ανατολικές του ράχες την Βερδικούσια. Αντίστοιχα η δραστηριοποίηση της οικογένειας Μπούμπα στην περιοχή Παπαδοπούλι, όπου έχουν ιδιότητα χειμαδιά εξελίχθηκε σε καθετοποιημένη κτηνοτροφική μονάδα, η οποία αποτέλεσε θέση αναφοράς για τους κτηνοτρόφους που διαχειρίζονταν στην ευρύτερη περιοχή²⁹⁵.

Το οδικό δίκτυο στον ελληνικό χώρο βρίσκεται σε υποτυπώδη κατάσταση μέχρι την δεκαετία του 1870 όταν με τις προσπάθειες θεσμικής χρηματοδότησης και δανεισμού (εσωτερικού και εξωτερικού) των Κουμουνδούρου και Τρικούπη ξεκινά η κατασκευή εθνικών και επαρχιακών οδών. Στην δεκαετία 1883-1892 αναφέρεται η κατασκευή 1350 χλμ. Εθνικού οδικού δικτύου και 2600 χλμ. Επαρχιακού και Δημοτικού δικτύου. Την ίδια περίοδο ξεκινά και η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, με την επέκταση στον Θεσσαλικό χώρο να ολοκληρώνεται μεταξύ των ετών 1884 & 1887. Το 1893 ολοκληρώνεται η διάνοιξη της Διώρυγας της Κορίνθου, έργου μεγάλης σημασίας για την ναυτική διακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων²⁹⁶.

Η κατασκευή της οδικής σύνδεσης μεταξύ Τρικάλων και Ιωαννίνων ξεκίνησε το 1928 και μέχρι το 1939 είχε ολοκληρωθεί²⁹⁷. Οι προφορικές μαρτυρίες κατοίκων του Μετσόβου (Φ.Δ. & Α.Μ.) συγκλίνουν στην έλευση του οδικού δικτύου από τα Τρίκαλα στο Μέτσοβο το 1936. Τότε αναφέρεται και το πρώτο αυτοκίνητο που έφτασε στο Μέτσοβο (Α.Μ.). Από την ίδια πηγή μαθαίνουμε ότι τα τελευταία 2 χρόνια οι προσπάθειες είχαν επικεντρωθεί στην διάνοιξη του δρόμου στην θέση “Keaträ a Tsaruí” (Πέτρα του Τσάπου).

²⁹³ Μπούμπα, 2018, σελ.42

²⁹⁴ προφ. μαρτυρίες των Κ.Μ., Β.Κ., Α.Μ.

²⁹⁵ Μπούμπα, ο.π., σελ.102

²⁹⁶ Πατρώνης, 2015, σελ.48, 54, 104, 125

²⁹⁷ Ηλ. Πηγές: Οι πρώτες συγκοινωνίες στα Τρίκαλα - Δήμος Τρικαίων

1.3.10. Σύγχρονη Εποχή – Από το 1940 μέχρι σήμερα

Το 1940 με την Ιταλική εισβολή η Ελλάδα μπαίνει στον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο με την τριπλή κατοχή²⁹⁸ από τον οποίο βγήκε το 1944. Από τον Hammond διαβάζουμε για την κίνηση των Ιταλικών στρατευμάτων στα τέλη του Οκτώβρη του 1940 από την πεδιάδα της Κόνιτσας προς την κοιλάδα του Σαραντάπορου –βόρεια του Σμόλικα, προς την Σαμαρίνα, το Δίστρατο και την Βωβούσα στην πρωταρχική κοιλάδα του Αώου, από όπου ήλπιζαν να αποκτήσουν πρόσβαση στο Μέτσοβο. Το ελληνικό ορεινό πυροβολικό τους παγίδευσε στην περιοχή του Δίστρατου, από όπου διέφυγαν δια μέσω της κοιλάδας του Αώου προς την Κόνιτσα και από εκεί στην Αλβανική ενδοχώρα²⁹⁹.

Η γερμανική εισβολή την 6^η Απριλίου του 1941 πραγματοποιήθηκε από ανατολικότερες θέσεις, γύρω από τις κοιλάδες του Αξιού, του Στρυμόνα και του Νέστου και στο πέρασμα του Μετσόβου συναντήθηκαν τα στρατεύματα Ελλήνων και Γερμανών μόνο 13 ημέρες αργότερα. Την 20^η Απριλίου πραγματοποιήθηκε η πρώτη εκ των τριών συνθηκολογήσεων στο Βοτονόσι³⁰⁰. Τον Οκτώβριο του 1943 αναφέρονται στρατιωτικές κινητοποιήσεις για την κατάληψη του Ζυγού του Μετσόβου από τον Γερμανικό στρατό, έπειτα από την κατάληψη αυτού από τον ΕΛΑΣ το Απρίλιο της ίδιας χρονιάς μετά από την μάχη του Ανθοχωρίου την 22^α του μηνός³⁰¹. Αναδεικνύεται εδώ η σημαντικότητα του περάσματος ακόμη και στην εποχή που έχει ανοιχθεί ο καινούριος δρόμος της Κατάρας, καθώς το πέρασμα παρέχει καλύτερη προσβασιμότητα στην διάρκεια του χρόνου από τις βορεινές πλαγιές που διασχίζει το πέρασμα της Κατάρας.

Ο επακόλουθος εμφύλιος πόλεμος διήρκεσε από το 1946 έως το 1949 και δίχασε τον ελληνικό λαό, μαζί και τους Μετσοβίτες, ενώ ιδιαίτερα έντονη ήταν η επιρροή του στην πληθυσμιακή εξασθένηση των ορεινών περιοχών, μαζί με τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο που προηγήθηκε και την περίοδο μεταναστεύσεων (εσωτερική - προς τα αστικά κέντρα και εξωτερική – προς τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα Ευρώπης κι Αμερικής)³⁰². Στην περιοχή μελέτης μας καταγράφεται η μάχη του Μετσόβου από τις 18 ως τις 28 Οκτωβρίου του 1947, η οποία εξελίχθηκε στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού, γύρω από τα υψώματα Καρακόλι και Τσούμα και θέσεις της Χρυσοβίτσας³⁰³.

Το 1950-51 φτάνει το ηλεκτρικό ρεύμα στην περιοχή του Μετσόβου με την δημιουργία της Ηλεκτρικής Εταιρείας Μετσόβου. Το 1960 ηλεκτροδοτείται και το Ανήλιο από την ίδια εταιρεία³⁰⁴. Στα τέλη της δεκαετίας του 60 παραδίδεται εκ νέου η οδική αρτηρία Ιωάννινων - Τρικάλων μέσω Μετσόβου, αφότου επιδιορθώθηκαν ζημιές με σημαντικότερες αυτές της θέσης “Keatră a Tsaruíí” (Πέτρα του Τσάπου) όπως μαθαίνουμε από προφορικές μαρτυρίες³⁰⁵. Το 1964 ξεκινά η κατασκευή της επαρχιακής οδού που ενώνει το Μέτσοβο με το Ανήλιο³⁰⁶.

Από την δεκαετία του 1960 η Μπούμπα καταγράφει την χρήση φορτηγών αυτοκινήτων από τους Μετσοβίτες κτηνοτρόφους, αρχικά για την μεταφορά αποσκευών και οικιακών αντικειμένων από τις

²⁹⁸ Βακαλόπουλος, ο.π., σελ.420

²⁹⁹ Hammond, 1971, τόμος Β, σελ.108

³⁰⁰ Ηλ. Πηγές: Γερμανική εισβολή στην Ελλάδα - Βικιπαίδεια

³⁰¹ Χήτας, 2017, σελ.74-76 & Ηλ. Πηγές: Η Μάχη στο Ανθοχώρι Μετσόβου (22/4/1943) - Εθνική Αντίσταση - ΔΣΕ

³⁰² Καλιαμπάκος, 2019, σελ.8

³⁰³ Χήτας, ο.π., σελ.80-81 & Ηλ. Πηγές: Επίθεση κατά Μετσόβου 18 Οκτ 1947, ΓΕΣ/Α1/21 Οκτ 1947 - Θέματα

Στρατιωτικής Ιστορίας

³⁰⁴ Χήτας, ο.π., σελ.167

³⁰⁵ προφορική μαρτυρία Ν.Κ.

³⁰⁶ Χήτας, ο.π., σελ.167

ορεινές πατρίδες προς τα χειμαδιά και αντίστροφα, ενώ μετά την μεταπολίτευση τα φορτηγά ξεκίνησαν να κουβαλούν και τα κοπάδια, αφαιρώντας έτσι την πεζή μετακίνηση από τον ετήσιο κύκλο δραστηριοτήτων των μετακινούμενων κτηνοτρόφων. Έπειτα από το 1981 η μετακίνηση με φορτηγά επιδοτούνταν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναφέρεται επίσης και η πεζή μετακίνηση κτηνοτροφικών ομάδων μέχρι τον σιδηροδρομικό σταθμό της Καλαμπάκας, από όπου τα ζώα φορτώνονταν στο τρένο μέχρι τον πλησιέστερο στο χειμάδι σιδηροδρομικό σταθμό από την δεκαετία του 1960 και έπειτα³⁰⁷.

Την ίδια περίπου εποχή κάτοικοι του Μετσόβου και του Ανηλίου που ερωτήθηκαν στα πλαίσια της εργασίας περιγράφουν τις υπηρεσίες του κυρατζή που παρείχαν μεταφέροντας αγαθά στους οικισμούς της Βωβούσας (Β.Φ.) και του Χαλικιού (Κ.Κ.) για την λειτουργία των καταστημάτων εκεί. Κοινός τόπος στις αφηγήσεις των γηραιότερων είναι τα караβάνια που μεταφέρουν αλάτι από τα Γιάννενα, την Αμφιλοχία (και τα δυτικά παράλια) προς την Μακεδονία και την Θεσσαλία, ενώ στην επιστροφή τους μεταφέρουν καλαμπόκι και σιτηρά προς την αντίθετη κατεύθυνση (Τ.Τ., Χ.Κ. κ.α). Όπως αναμένεται σε αυτές τις διαδρομές τα χάνια όπου σταματούσαν τα караβάνια αποτελούσαν χώρους εμπορικών συναλλαγών για τους κατοίκους των παρακείμενων οικισμών.

Παρομοίως περιγράφουν την διακίνηση των ζώων τους από κρυφά μονοπάτια για την αποφυγή φορολόγησης των φορτωμάτων τους (Κ.Κ.). Από την βιβλιογραφία μαθαίνουμε για την λαθροδιακίνηση - καπνού κυρίως - σε ολόκληρη την περιοχή της Πίνδου από Βλάχους κυρατζήδες³⁰⁸. Επίσης στην βιβλιογραφία βρίσκουμε αναφορές στις μεγάλες απώλειες ζωικού κεφαλαίου που είχαν οι Βλάχοι κυρατζήδες μετά το τέλος του Β'Π.Π. και του Εμφύλιου Σπαραγμού. Εκεί πλήθος φορτηγών ζώων επιτάχθηκαν για τις ανάγκες τροφοδοσίας των πολεμικών σωμάτων και είτε σκοτώθηκαν είτε εγκαταλείφθηκαν με αποτέλεσμα οι οικισμοί που τα παρείχαν να χάσουν μεγάλο τμήμα του ζωικού κεφαλαίου τους.

Απαριθμώντας τα ορόσημα για την έλευση της μηχανοκίνησης στην περιοχή του Μετσόβου έχουμε τις ακόλουθες κομβικές χρονολογίες: Στις παραμονές του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου παραδίδεται η οδική σύνδεση των Ιωαννίνων με τα Τρίκαλα, διαμέσου του περάσματος της Κατάρρας. Νωρίτερα, το 1936 καταγράφεται η πρώτη επίσκεψη αυτοκινήτου από τα Τρίκαλα στο Μέτσοβο. Ωστόσο ο δρόμος έκλεισε σύντομα λόγω καταπτώσεων και αναφέρεται η εκ νέου παράδοσή του στα τέλη της δεκαετίας του 60. Νωρίτερα, το 1955 αναφέρεται η πρώτη διάνοιξη δρόμου από το Μέτσοβο προς την Μηλιά³⁰⁹. Αναφέρεται η χρήση αυτού του δρόμου και στα επόμενα χρόνια από τα μέσα συγκοινωνίας, όταν ο καιρός το επέτρεπε. Η διάνοιξη της σύνδεσης του δρόμου αυτού με τον δρόμο της Κατάρρας (μέσα δεκαετίας 1970), περίπου στο ύψος του Κάμπου του Δεσπότη, έδωσε μία πολύ συντομότερη σύνδεση για τους Μηλιώτες με την κοιλάδα του Πηνειού και με τον κάμπο της Θεσσαλίας³¹⁰.

Μέσα στην ίδια δεκαετία διανοίχθηκε η πρόσβαση από την Μηλιά προς την Κρασιά και τα Γρεβενά, η οποία μέχρι τότε γινόταν είτε με μουλάρια, είτε με μηχανοκίνητα μέσα αλλά με μεγάλες παρακάμψεις. Ο σημερινό δρόμος που συνδέει το Μέτσοβο με την Μηλιά διανοίχθηκε την δεκαετία του 90³¹¹. Οι ασφαλτοστρώσεις που επακολούθησαν στον δρόμο της Κατάρρας και σε αυτόν της Μηλιάς και των Γρεβενών σφράγισαν την εξάπλωση της μηχανοκίνητης μετακίνησης. Επιπλέον η διάβαση αγροτικών

³⁰⁷ Μπούμπα, 2018, σελ.61, 62, 75, 97 & προφ. μαρτυρία Γ.Τ.

³⁰⁸ Τσακανίκα & Ισπικούδης, 2004, σελ.591

³⁰⁹ προφορική μαρτυρία Κ.Μ.

³¹⁰ προφορική μαρτυρία Κ.Μ.

³¹¹ προφορική μαρτυρία Ν.Κ.

δρόμων πάνω στα ίχνη παλιών μονοπατιών εξαφάνισε μεγάλο μέρος των καλντεριμιών που κάποτε συνέδεαν τους οικισμούς αυτούς.

Στα επόμενα χρόνια το Μέτσοβο σταδιακά εξελίχθηκε σε σύγχρονη κωμόπολη, άμεσα συνδεδεμένη με τα Ιωάννινα λόγω της Εγνατίας Οδού. Η αυτονομία των παρελθουσών εποχών δεν χαρακτηρίζει πλέον τον οικισμό. Οι οικονομικές δραστηριότητες που τον χαρακτήριζαν κάποτε υπάρχουν ακόμη αλλά εκτελούνται πλέον σε πολύ μικρότερη κλίμακα, καθώς οι περισσότεροι από τους κατοίκους του Μετσόβου δραστηριοποιούνται σε υπηρεσίες, στην πόλη των Ιωαννίνων ή των Τρικάλων συνηθέστερα. Το σύνολο των κτηνοτρόφων του οικισμού έχει καταλήξει στην μετακίνηση των κοπαδιών τους με φορτηγά, ωστόσο υπάρχουν λιγοστοί που σε επόμενο χρόνο, για τις ανάγκες της φθινοπωρινής μετακίνησης προς τα χειμαδιά μετακινούνται πεζή, με σκοπό την ελαχιστοποίηση του κόστους μετακίνησης και της αγοράς ζωτροφής. Οι επόμενες γενιές δεν δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την κτηνοτροφία και τον απομονωμένο τρόπο ζωής που αυτή επιβάλλει, ενώ η βλάχικη γλώσσα έχει σχεδόν πάψει να διδάσκεται από γενιά σε γενιά.

Φτάνουμε καθώς φαίνεται στην εποχή που η παράδοση δεν αποτελεί πλέον μονόδρομο, αλλά επιλογή, και ίσως χρειαστεί η νέα γενιά να ανακαλύψει εκ νέου τους λόγους και τους τρόπους της παράδοσης, καθώς η επαφή με την φύση και την νομοτέλειά της δείχνει να ατροφεί στους εκπροσώπους της. Έρχεται ίσως ο καιρός που οι νέοι άνθρωποι θα διαλέγουν από μόνοι τους τις παραδόσεις που θα ακολουθήσουν, στις ιστορίες των προγόνων τους ή σε ιστορίες άλλων προγόνων.



Εικόνα 43: Άναμμα καντήλας σε εικονοστάσι. Η φωτογραφία είναι του Κώστα Μπαλάφα και λήφθηκε από τον ιστότοπο <https://pestokaietsi.blogspot.com>.

1.4. Τεχνική Έκθεση

Η εργασία αυτή ξεκίνησε σαν ιδέα αρκετό καιρό μετά την λήξη των μαθημάτων του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. και ήταν αποτέλεσμα της συναναστροφής του γράφοντος με τους ανθρώπους του Μετσόβου και της ενασχόλησης με την ιστορία του τόπου. Η μελέτη των ιστορικών κειμένων αλλά και των αφηγήσεων των κατοίκων του Μετσόβου αναδείκνυε τον κομβικό ρόλο του Μετσόβου στις συγκοινωνίες ανάμεσα σε Ήπειρο και Μακεδονία – Θεσσαλία. Η διαπίστωση αυτή αποτέλεσε το έναυσμα για να αναζητηθούν οι εμπορικές διαδρομές και τα παρελκόμενά τους στην ευρύτερη περιοχή του Μετσόβου.

Σε πρώτο στάδιο λοιπόν, έγιναν οι αναζητήσεις, στην βιβλιογραφία και στο πεδίο με σκοπό την κατανόηση της ιστορικής και γεωγραφικής πραγματικότητας των προηγούμενων εποχών. Οι αναζητήσεις στο πεδίο περιελάμβαναν την διάσχιση τμημάτων των εμπορικών διαδρομών, επιβεβαιωμένων από τη βιβλιογραφία, και την αναζήτηση στοιχείων σχετικών με τις διαδρομές, όπως χάνια, καλντερίμια, βρύσες κ.α.

Μαζί με την βιβλιογραφία αναζητήθηκαν και χάρτες των προηγούμενων εποχών εκκινώντας από την εποχή του 1800, όταν πλέον οι χάρτες στις ορεινές περιοχές είχαν κάποια εμπιστευσιμη ακρίβεια. Η χαρτογραφική αναζήτηση έφτασε μέχρι τους χάρτες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού της σημερινής εποχής. Οι πιο χρήσιμοι από αυτούς εν τέλει, αυτοί που έφεραν τα τοπωνύμια που εκφέρουν οι βλάχοι κάτοικοι του Μετσόβου, υπήρξαν οι χάρτες του Μεσοπολέμου και του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου. Πρόκειται για στρατιωτικούς χάρτες, των οποίων η ακρίβεια στην αποτύπωση τοπωνυμίων, ρεμάτων, κορυφών και θέσεων ενδιαφέροντος εν γένει θα προσδιόριζε την επιτυχία ή την αποτυχία στις στρατιωτικές αποστολές που θα τους χρησιμοποιούσαν.

Από τη βιβλιογραφία πολύτιμα ήταν τα κείμενα περιηγητών όπως ο Leake, ο Rouqueville, ο Holland, ο Urquhart και άλλοι, οι οποίοι βρέθηκαν στην ευρύτερη περιοχή μελέτης την περίοδο που τα περιγραφόμενα μονοπάτια ήταν στο απόγειο της χρήσης και της συντήρησής τους - τον 19^ο αιώνα. Οι αρχαιολογικές έρευνες του Γ. Πίκουλα και της ομάδας του Ν. Ευστρατίου μεταξύ άλλων, υπήρξαν αποκαλυπτικές στην προσπάθεια αναλυτικής εκτίμησης των περιοχών μελέτης και των επιμέρους χαρακτηριστικών τους. Ανάμεσα στο πλήθος των βιβλιογραφικών πηγών ξεχωρίζουν στη σύγχρονη εποχή τα κείμενα των Hammond για την Ήπειρο, του Φ. Δασούλα και της Σ. Μπούμπα για το Μέτσοβο, των Μακρή & Παπαγεωργίου για το οδικό δίκτυο της Ηπείρου και του Φ. Χήτα για το Ανήλιο, καθώς οι πληροφορίες που παρείχαν αποτέλεσαν σημαντικό οδηγό για την συγγραφή των κειμένων της εργασίας.

Παράλληλα με τη συλλογή υλικού από τη βιβλιογραφία το ενδιαφέρον της μελέτης αυτής στράφηκε στις διάσημες βλαχόστρατες, τα περάσματα που ακολουθούσαν οι Μετσοβίτες – εν προκειμένω – Βλάχοι ποιμένες για να μεταβούν με τα ποίμνιά τους από τους χειμερινούς βοσκότοπους, παρά την Θεσσαλική πεδιάδα και την Θεσπρωτία, στους θερινούς, που συνέπιπταν με τον τόπο καταγωγής τους, το Μέτσοβο. Η αναζήτηση αυτή έγινε μέσω συζητήσεων με 14 άτομα από την περιοχή του Μετσόβου και του Ανηλίου, οι οποίες καταγράφηκαν για περαιτέρω μελέτη σε επόμενο χρόνο.

Το χαρτογραφικό κομμάτι της εργασίας πραγματοποιήθηκε κυρίως μέσω του λογισμικού QGIS με την βοήθεια σε κάποιες περιπτώσεις του λογισμικού Google Earth. Πάνω στο χαρτογραφικό υπόβαθρο της OpenStreetMaps αποτυπώθηκαν οι διαδρομές που περιγράφονται, καθώς με την βοήθεια του χαρτογραφικού υλικού που προαναφέρθηκε προσδιορίζονταν με ικανοποιητική ακρίβεια οι θέσεις που δεν προσπελάστηκαν στην διάρκεια των ερευνών πεδίου. Όσες θέσεις προσπελάστηκαν αποτυπώθηκαν με τη χρήση συσκευής δέκτη GPS και οι καταγεγραμμένες διαδρομές και θέσεις εισήχθησαν στο περιβάλλον του QGIS όπου αξιοποιήθηκαν για την κατασκευή των τελικών χαρτών.

Ακολούθως καταγράφηκαν επί των διαδρομών αυτών οι υψομετρικές διακυμάνσεις, καθώς τα ίχνη των διαδρομών λάμβαναν υψομετρικές τιμές από αρχείο ψηφιακού μοντέλου εδάφους (D.E.M.) με χωρική ανάλυση 30m που είχε ληφθεί από την ιστοσελίδα του δορυφόρου ASTER της NASA³¹².

Προς την ολοκλήρωση της εργασίας και με σκοπό την αξιοποίηση των ιχνών πραγματοποιήθηκε εκτίμηση των διαδρομών με βάση τον δείκτη IBP (Intelligent Benchmark Prediction) που αποτελεί ένα σύγχρονο εργαλείο εκτίμησης της δυσκολίας μίας διαδρομής με βάση το μήκος και το υψομετρικό προφίλ της. Έτσι στο παράρτημα 5.2 παρατίθενται οι πίνακες των αναλυτικών χαρακτηριστικών των διαδρομών που μελετήθηκαν και ένας σύντομος σχολιασμός αυτών των αποτελεσμάτων.



Εικόνα 44: Το εν λόγω ρολόι χειρός της εταιρείας Suunto ήταν ο δέκτης GPS που χρησιμοποιούσε ο γράφων για την καταγραφή θέσεων και διαδρομών κατά τη διάρκεια των ερευνών πεδίου

³¹² Ηλ. Πηγές: ASTER Global Digital Elevation Map

2. Προσεγγίζοντας τα εμπορικά μονοπάτια

Για να προσεγγίσει κανείς τα εμπορικά μονοπάτια, χρειάζεται πρώτα να προσεγγίσει τους εμπόρους και τους ταξιδευτές που τα χρησιμοποιούσαν. Όσον αφορά τον ελληνικό χώρο και τον 18^ο αι., ο Ανωγιάτης - Πελέ³¹³ απαριθμεί τους διακινούμενους στο οδικό δίκτυο χωρίζοντάς τους σε 2 βασικές κατηγορίες: τους επαγγελματίες του δρόμου, αυτούς δηλαδή που αντλούν εισόδημα από την διακίνησή τους στο οδικό δίκτυο και τους άλλους διακινούμενους που αποσκοπούν στο να φτάσουν σε μια περιοχή ενδιαφέροντος.

2.1. Εισαγωγή

2.1.1. Διακινούμενοι

Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι κυρατζήδες, οι άνθρωποι δηλαδή που παρείχαν τα ζώα τους με κάποια αμοιβή για την μεταφορά προϊόντων και ανθρώπων από το ένα μέρος στο άλλο. Οι ίδιοι άνθρωποι ήταν συνήθως αλλά όχι πάντα οι αρχηγοί των караβανιών ή των μικρότερων ομάδων που δημιουργούνταν σε κάθε περίπτωση. Τα караβάνια ή οι εκάστοτε ομάδες πλαισιώνονται από κάποια σώματα είτε πρόκειται για προσωπικό που φροντίζει τα ζώα, είτε για προσωπικό που ασχολείται με τα εμπορεύματα είτε με τους σημαίνοντες ανθρώπους που μετακινούνται. Επίσης τα караβάνια συνοδεύονται από στρατιωτικό ή παραστρατιωτικό προσωπικό που ασχολείται με την φύλαξη και την ασφαλή μετάβαση της ομάδας από την θέση εκκίνησης μέχρι την θέση τερματισμού του ταξιδιού.

Σε ανάλογες ομάδες εντάσσονται και οι ασχολούμενοι με τον ιστιρά και το τζελέπικο, οι οποίοι βρίσκονται τακτικά καθοδόν προς την Πόλη ή το τοπικό διοικητικό κέντρο μεταφέροντας το τμήμα της σοδειάς ή του κτηνοτροφικού προϊόντος που υπαγορευόταν από την νομοθεσία. Στην αντίστροφη διαδρομή μετέφεραν το αντίτιμο των υπηρεσιών τους πίσω στην πατρίδα τους. Ο Γ. Παπαγεωργίου³¹⁴ δίνει μία εικόνα του μεγέθους των караβανιών, προσδιορίζοντας τα μεγάλα караβάνια που αναλάμβαναν πολυήμερες συνδέσεις με διεθνείς προορισμούς σε μεγέθη της τάξης των 50-100 ζώων φόρτου (άλογα, μουλάρια κλπ) ενώ τα αντίστοιχα караβάνια για μικρότερες αποστάσεις τα προσδιορίζει σε μεγέθη της τάξης των 10-25 ζώων ή και μικρότερα.

Αναφέρονται επίσης ταχυδρόμοι, έφιπποι (Τάρταροι) ή πεζοπόροι, των οποίων η εργασία αφορά στην μεταφορά εγγράφων ή πληροφοριών (ενίοτε και χρηματικών ποσών) ανάμεσα στους εκάστοτε ενδιαφερόμενους. Οι Τάρταροι είναι επίσημο σώμα του οθωμανικού συστήματος, το οποίο έχει πλήρη δικαιοδοσία μετακίνησης κατά προτεραιότητα στο οδικό δίκτυο της αυτοκρατορίας. Συχνά επιφανείς περιηγητές του Οθωμανικού κράτους συνοδεύονται από Τάρταρους, οι οποίοι φροντίζουν ο περιηγητής να βρει καθοδόν περιποίηση και διευκολύνσεις αντάξιες της εύνοιας του Σουλτάνου ή του τοπικού Πασά που τους έστειλε να τον συνοδεύσουν. Οι πεζοί ταχυδρόμοι είναι συνήθως ιδιωτικοί ταχυδρόμοι τοπικής καταγωγής και ορισμένοι από αυτούς φημίζονται για τις ικανότητές τους³¹⁵.

³¹³ Ανωγιάτης – Πελέ, 1993, σελ.194 -206

³¹⁴ Παπαγεωργίου, 1998, σελ.174

³¹⁵ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.54-55 & 199, Holland, 1815, σελ.204



Εικόνα 45: Ένας έφιππος ταχυδρόμος (Τάρταρος) όπως τον σχεδίασε ο Edmondo De Amicis το 1883. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο <http://eng.travelogues.gr>

Στην ίδια κατηγορία περιλαμβάνονται και οδηγοί, οι οποίοι αναλαμβάνουν έναντι αντιτίμου συνήθως να υποδείξουν τον συντομότερο ή τον ασφαλέστερο δρόμο προς την επιθυμητή κατεύθυνση στην εκάστοτε διακινούμενη ομάδα εκκινώντας είτε από ένα χάνι είτε από έναν οικισμό. Οι οδηγοί αυτοί ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή ήταν σε θέση να καθοδηγήσουν την εκάστοτε ομάδα είτε προς αποφυγή των δερβενίων (και συνεπώς των διοδίων), αν ο καιρός και η ασφάλεια της περιοχής το επιτρέπουν, είτε μέσω κάποιας κοντοπορείας που θα συντομεύσει την συνολική διαδρομή. Και στην περίπτωση υψηλού στρώματος χιονιού «η υπηρεσία τους συνίστατο στο να βρίσκουν το δρόμο εκεί που ήταν καθ' ολοκληρίαν εξαφανισμένος, να υποθασάζουν τ' άλογα στα γυμνά και ολισθηρά σημεία και, αν το άλογο δεν μπορέσει να σωθεί από το γκρέμισμα στην πλαγιά, να τραβήξουν να σώσουν τον αναβάτη»³¹⁶. Η περιγραφή του Leake εδώ αφορά Μετσοβίτες οδηγούς που τον συνόδευσαν κατά την διάσχιση του περάσματος του Ζυγού.

Τον ρόλο αυτό όπως προαναφέρθηκε τον είχαν επωμιστεί και οι Μετσοβίτες θεσμικά για τους διακινούμενους στα περάσματα του Ζυγού και του Τζαν Χουρταρά στα πλαίσια του Οθωμανικού συστήματος. Το αν αρχικά ήταν υποχρεωμένοι να παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες ατελώς μένει να διευκρινιστεί. Περί το 1815 ο Leake περιγράφει ότι προσέλαβαν (hired) τους οδηγούς τους και περί το 1897 βρίσκουμε τον φύλακα του χανιού του Σαΐτ Πασά εντός των ελληνικών πλέον συνόρων να προσφέρει τις υπηρεσίες του οδηγού έναντι αντιτίμου στην ομάδα του Alfred Philippson³¹⁷.

Στην δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται μπουλούκια εργατών που αναζητούν εποχιακή εργασία, είτε πρόκειται για οικοδόμους και γεφυροποιούς, είτε πρόκειται για εργάτες που απασχολούνται στις αγροτικές εργασίες, όπως συγκομιδή, θέρισμα, αλώνισμα, κόψιμο χόρτου κλπ. Εκτός αυτών ταξιδευτές συχνά σπεύδουν να συμπορευτούν με τα καραβάνια με σκοπό να φτάσουν με ασφάλεια από το ένα μέρος στο άλλο³¹⁸. Στους ίδιους δρόμους βρίσκονται διάφοροι ντόπιοι παραγωγοί οι οποίοι αναζητούν αγορά για την παραγωγή τους, είτε στα διάφορα παζάρια της ευρύτερης περιοχής είτε στους εμπορικούς οίκους που δραστηριοποιούνται στις μεγαλουπόλεις της περιοχής.

Επίσκοποι επίσης βρίσκονται συχνά στον δρόμο, ανάμεσα από τις εκκλησίες της επισκοπής τους με σκοπό να χοροστατήσουν στις πανηγύρεις της ευρύτερης περιοχής τους. Αναφέρονται ακόμη διάφοροι στρατιωτικοί, διοικητικοί υπάλληλοι ή περιηγητές, οι οποίοι υπό την εύνοια του εκάστοτε σουλτάνου ή τοπικού πασά μετακινούνται μεταξύ θέσεων ενδιαφέροντος για τις ανάγκες του έργου τους.

Αναφέρονται επιπλέον στρατιωτικά σώματα τα οποία είτε δραστηριοποιούνται εντός της περιφέρειάς τους και στρατοπεδεύουν σε παρόδιες θέσεις είτε κινούνται στα πλαίσια κάποιας εκστρατείας, οπότε εντοπίζονται επί του οδικού δικτύου κατά τους μήνες Μάιο και Σεπτέμβριο, στην έξοδό τους ή στην επιστροφή αντίστοιχα. Για τα παραστρατήματα των στρατιωτικών αυτών ομάδων και τις σουλτανικές προσπάθειες για επαναφορά της τάξης γράφει ο Ανωγιάτης - Πελέ σε άλλο κεφάλαιο του έργου αυτού³¹⁹.

³¹⁶ Leake, 1835, vol. I, σελ.412

³¹⁷ Philippson, 1897, σελ.181

³¹⁸ Ανωγιάτης – Πελέ, 1993, σελ.141 – 142 & Παπαγεωργίου, 1998, σελ.174 & Μπουσμπούκης σε vlahoi.net

³¹⁹ βλ. επίσης και Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.93-94

Ακόμη στα ίδια μονοπάτια εντοπίζονται οικογένειες βοσκών τις ίδιες περίπου περιόδους (Απρίλιο - Μάιο και Οκτώβριο - Νοέμβριο) οι οποίες ακολουθούν τα κοπάδια της οικογένειας στον δρόμο προς τα θερινά βοσκοτόπια ή στην επιστροφή στα χειμαδιά. Συχνή είναι η περίπτωση η οικογένεια να σταματά στις πανηγύρεις για να πουλήσει το πλεόνασμα της κτηνοτροφικής παραγωγής είτε πρόκειται για το γάλα και τα γαλακτοκομικά προϊόντα είτε για προϊόντα του μαλλιού, όπως βελόντζες, μάλλινα ρούχα κ.α.

Από παράλληλες διαδρομές κινούνται και οι βοσκοί με τα κοπάδια τους, συνήθως χωρίς να συμπίπτουν με τα εμπορικά μονοπάτια, καθώς η όχληση των εμπορικών διαδρομών είναι προβληματική για το κοπάδι που αναζητά βοσκή και θέσεις για στάλιασμα. Μόνο σε ειδικές περιπτώσεις αναφέρεται η χρήση των εμπορικών μονοπατιών από βοσκούς, όταν απότομη επιδείνωση του καιρού επιβάλλει άμεση μετακίνηση του κοπαδιού σε χαμηλότερα υψόμετρα για να αποφευχθεί απώλεια του ζωικού κεφαλαίου.



Εικόνα 46: Καραβάνι με μουλάρια στο ορεινό πέρασμα Punta Union, κάτω από την κορυφή Nevado Taulliraju (5830 μ. υψόμετρο) στην Cordillera Blanca (μία από τις παράλληλες οροσειρές των Άνδεων) στο Peru. Ο φωτογράφος είναι ο Alexandre Buisse και η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο <http://www.heason.net>

2.1.2. Ταχύτητα και Ζώα φόρτου

Η ταχύτητα είναι ένας σημαντικός παράγοντας της μετακίνησης και είναι σε συνάρτηση με αυτή που προσδιορίζεται η διάρκεια του κάθε ταξιδιού, οι θέσεις των διαφόρων χανιών, σταθμών εξυπηρέτησης κλπ. Αν και η ταχύτητα μετακίνησης εξαρτάται τόσο από τον οργανισμό που κινείται όσο και από το είδος της διαδρομής που ακολουθείται οι Μακρής & Παπαγεωργίου προσδιορίζουν μία μέση τιμή της τάξης των 5 χιλιομέτρων την ώρα για τα караβάνια που περιλαμβάνουν πεζούς ανθρώπους και μουλάρια, γαϊδούρια και άλογα σε μικτό έδαφος (ορεινό και πεδινό)³²⁰.

Από το πλήθος των ζώων που περιγράφει ο Ανωγιάτης - Πελέ ως ζώα που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές τον 18^ο αι. αποκλείονται εξαρχής από τα ορεινά περάσματα της περιοχής μελέτης μας τα βόδια, τα οποία παρά την μεγάλη ελκτική τους δύναμη δεν έχουν την ευκινησία που χρειάζεται στα δύσβατα ορεινά μονοπάτια, ούτε μπορούν να ακολουθήσουν οι άμαξες – που σέρνουν στα πεδινά εδάφη – στα κακοτράχαλα ορεινά εδάφη της Πίνδου. Ομοίως αποκλείονται και οι καμήλες καθώς ενώ υπάρχουν αναφορές στην χρήση τους σε Θεσσαλία, Μακεδονία και Θράκη, όπου μεταφέρουν βάρη της τάξης των 500 κιλών σε σημαντικές αποστάσεις, ωστόσο αναφορές στην χρήση τους στα περάσματα της Πίνδου απουσιάζουν, οπότε αν χρησιμοποιούνταν θα αποτελούσαν εξαιρετική περίπτωση και όχι τον κανόνα³²¹.

Τα ζώα που συνοδεύουν τα караβάνια κατά κανόνα είναι τα άλογα – συνηθέστερα για την μεταφορά ανθρώπων και μικρότερων βαρών – και τα μουλάρια μαζί με τα γαϊδούρια σαν κατεξοχήν ζώα φόρτου. Τα άλογα φέρουν την μακρά παράδοση του πολεμικού ζώου το οποίο μπορεί να μεταφέρει τον καρβάνη του με ασφάλεια σε ορεινά περάσματα, ωστόσο δεν συνίσταται για μετακίνηση φορτίων σε αυτές τις περιοχές³²². Τα μουλάρια και τα γαϊδούρια παρά την λιγότερο επιβλητική εικόνα τους είναι τα καλύτερα προσαρμοσμένα ζώα στην μετακίνηση μεγάλων φορτίων σε ορεινά περάσματα και η βιβλιογραφία βρίθει αναφορών στις ικανότητες των ζώων αυτών στην ορεινή διακίνηση φορτίων³²³.

Για να μπορέσουν να αξιοποιηθούν οι ικανότητες των ζώων φόρτου στις δύσκολες συνθήκες του ορεινού τοπίου χρησιμοποιούνται ορισμένα στοιχεία εξοπλισμού τα οποία θα αναλυθούν παρακάτω. Η χρησιμότητα αυτών των αντικειμένων τα καθιστά σταδιακά απαραίτητα, και δημιουργείται έτσι μία παράλληλη αγορά με σημαντική κατανάλωση, παρά την - κατά τα άλλα - μειωμένη καταναλωτική επιθυμία των κυρατζήδων. Πρόκειται στην ουσία για τα αντικείμενα εκείνα που προστατεύουν και συνεπώς βοηθούν στην μακροήμερευση των ζώων φόρτου καθώς και για εκείνα που ρυθμίζουν την φόρτωση των αγαθών στα ζώα.

Στην κατηγορία των μέσων προστασίας περιλαμβάνονται τα πέταλα μαζί με τα καρφιά που τα σταθεροποιούν, τα οποία προστατεύουν τα πόδια των υποζυγίων, το πιο ευαίσθητο σημείο των ζώων φόρτου, το οποίο αν υποστεί ζημιά καθιστά το ζώο ανίκανο για το έργο του³²⁴. Τα πέταλα στον ελληνικό χώρο καλύπτουν όλη την οπλή του ζώου, γεγονός δηλωτικό του κακοτράχαλου του εδάφους που χαρακτηρίζει την ελληνική ύπαιθρο και δη τα ορεινά περάσματα. Τόσο τα πέταλα όσο και τα καρφιά κατασκευάζονται από αγγλικό σίδηρο, τον οποίο επεξεργάζονται σιδηρουργοί κατά τόπους³²⁵.

³²⁰ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π. σελ.83

³²¹ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.60-62 & Παπαγεωργίου, 1998, σελ.173

³²² Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.173

³²³ Leake ο.π., Vol. I, σελ.411, Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.57, Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.173

³²⁴ Πίκουλας, 2003, σελ.27

³²⁵ Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.173



Εικόνα 47: Μια αρμαθιά από αχρηστευμένα πέταλα κρεμασμένη σε τοίχο του ορειβατικού καταφυγίου Χρήστος Κάκκαλος στον Όλυμπο (υψόμετρο 2648 μ.). Τα καταφύγια στην ανατολική πλευρά του Ολύμπου και σε υψόμετρο άνω των 1100 μέτρων είναι προσβάσιμα μόνο από μονοπάτια, ορισμένα εκ των οποίων χρησιμοποιούνται από τους κυρατζήδες που ανεβάζουν με τα μουλάρια και τα άλογά τους τις προμήθειες των καταφυγίων. Εδώ η ανάγκη σε πέταλα, σαμάρια και καρφιά είναι ακόμη υπαρκτή και σταθερή. Να σημειωθεί ότι πρόκειται για τα κλειστά πέταλα που περιγράφονται παραπάνω και υποδεικνύουν το δύσβατο των μονοπατιών που τα ζώα καλούνται να ακολουθήσουν.

Για την καλύτερη πρόσβαση στα δύσβατα ορεινά περάσματα αναφέρονται ορισμένες λύσεις οι οποίες αποδίδουν στην εκάστοτε περίπτωση. Για την προσπέλαση των πέτρινων γεφυριών του Βοϊδομάτη και του Αώου ο Σωτήρης Βλάχος, κυρατζής στο επάγγελμα περιγράφει το κάρφωμα καινούριων καρφιών στα πέταλα πριν την διάσχιση, των οποίων η κεφαλή έδινε καλύτερη πρόσφυση στο ζώο³²⁶. Ο ίδιος περιγράφει ότι σε μία περίπτωση χιονοθύελλας σταμάτησε για να καθαρίσει τις οπλές των ζώων από το χιόνι πριν την διάβαση του γεφυριού της Κόνιτσας. Φαίνεται επίσης ότι το ζώο είχε καλύτερη πρόσφυση με την οπλή του από ότι με το πέταλο, ωστόσο λόγω του κακοτράχαλου εδάφους και του επιπλέον φόρτου, η αφαίρεση των πετάλων ενδείκνυται μόνο για μικρές και ιδιαίτερα τεχνικές διασχίσεις³²⁷.

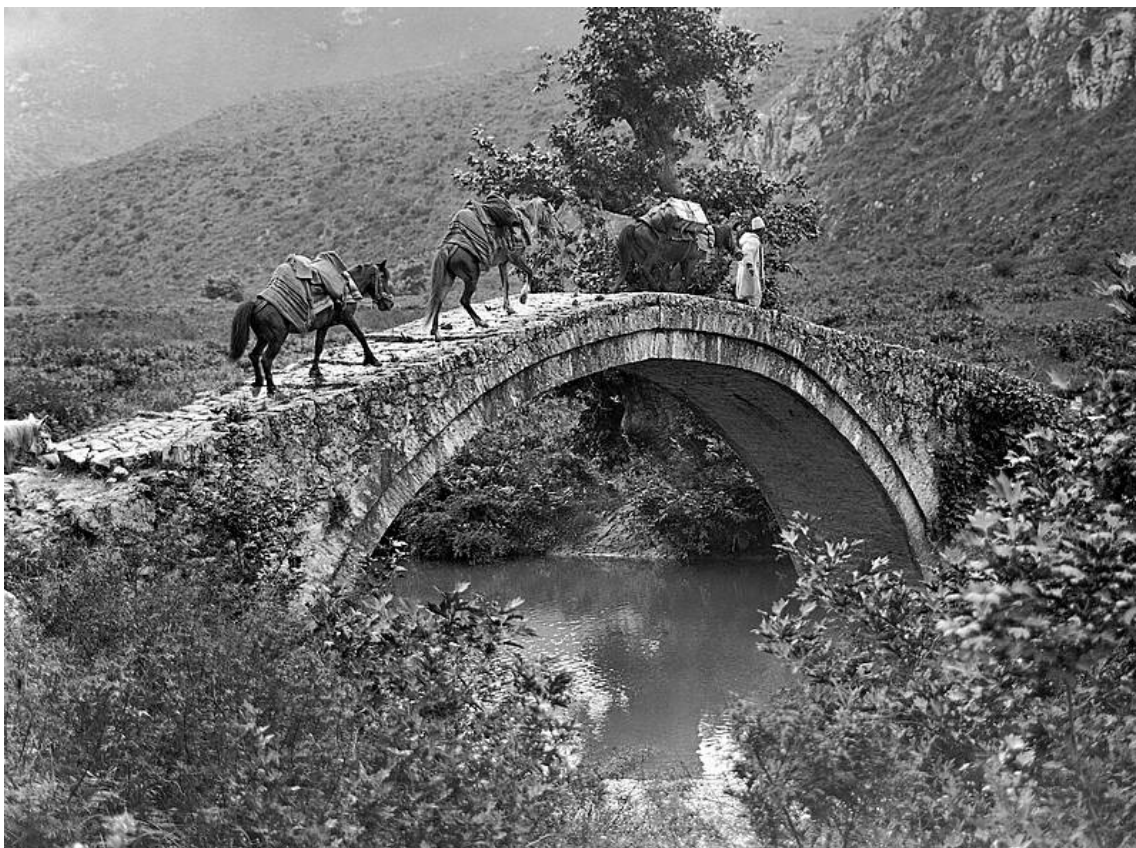
Τον εξοπλισμό των ζώων φόρτου συμπληρώνουν τα σαμάρια, τα χαλινάρια, τα σκοινιά και τα λουριά για το δέσιμο των φορτίων καθώς και διαφόρων μεγεθών σακιά για την αποθήκευση μικρών ή μεγάλων αντικειμένων³²⁸. Τέλος η διατροφή των ζώων φόρτου είναι ένα σημαντικό θέμα που θα χρειαστεί να αντιμετωπίσει επιμελώς ο κυρατζής και για την επίλυσή του θα χρειαστεί να απευθυνθεί στους τοπικούς

³²⁶ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.90-91

³²⁷ Ανωγιάτης – Πελέ, 1993, σελ.58

³²⁸ ο.π., σελ.83-84

γεωργούς της εκάστοτε περιοχής. Πρόκειται λοιπόν για ένα εύρος τεχνιτών – παραγωγών που πλαισιώνουν την διακίνηση και τους τρόπους της και αλληλοσυντηρούνται με αυτήν.



Εικόνα 48: Ανωγιάτης με τα ζώα του περνά την γέφυρα Γκούμανης στην Θεσπρωτία. Η λήψη είναι του Frederic Boissonas από το 1913. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο <https://pestokaietsi.blogspot.com>

2.1.3. Για χάνια και θέσεις στάθμευσης

Οι εμπορικές διαδρομές είναι διάστικτες με χάνια και διαμορφωμένες ή αδιαμόρφωτες θέσεις στάθμευσης. Ο Ανωγιάτης – Πελέ αναφέρει την δημιουργία κιοσκιών σε παρόδιες θέσεις, σε όλο τον ελληνικό χώρο, σαν μέριμνα των τοπικών αρχόντων για την εξυπηρέτηση των διακινούμενων караβανιών. Ακόμη αναφέρει με βάση τις περιγραφές διαφόρων περιηγητών άλλες αδιαμόρφωτες θέσεις στις οποίες σταματούσαν караβάνια, όπως «μία βρύση, την σκιά ενός πλατάνου, ένα εξωκλήσι, έναν τούρκικο τάφο στην άκρη του δρόμου, μια πηγή, την δροσερή χλόη ή τις όχθες ενός ποταμού»³²⁹.

³²⁹ Ανωγιάτης – Πελέ, 1993, σελ.181



Εικόνα 49: Στάση καραβανιού σε λαξεμένο τύμβο, κοντά στον οικισμό Gelenbe στην Ασιατική Τουρκία. Η γκραβούρα σχεδιάστηκε από τον Leon de Laborde το 1838. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο eng.travelogues.gr

Αυτές οι θέσεις χρησιμεύουν για μία μικρή στάση, όπου η ομάδα θα βρει καταφύγιο από τον ήλιο τις πιο ζεστές ώρες της ημέρας, ή από την κακοκαιρία σε περίπτωση ανάγκης. Άλλοτε θα χρησιμεύσουν για το πότισμα των ζώων και για ένα σύντομο γεύμα για τα ζώα και τους ανθρώπους. Σε περιπτώσεις απουσίας χανιών σε κοντινή απόσταση αυτές οι θέσεις γίνονται και θέσεις διανυκτέρευσης εφόσον οι συνθήκες το επιτρέπουν, οπότε το караβάνι θα στοιβάξει περιμετρικά τις αποσκευές και θα περιβάλλει με αυτές ζώα και ανθρώπους, για να ακολουθήσει το άναμμα της φωτιάς που θα συντροφέψει την παρέα μέχρι τις πρωινές ώρες και θα αποτρέψει άγρια ζώα να πλησιάσουν σε αυτή τη θέση³³⁰. Αυτού του είδους η διανυκτέρευση περιγράφεται και από τις κτηνοτροφικές ομάδες τις ημέρες της διάβασης από τα πεδινά στα ορεινά βοσκοτόπια και στην αντίθετη διαδρομή.

Ειδικά στην εποχή του Αλή Πασά, και στην περιοχή μελέτης αυτής της εργασίας, λήφθηκε σοβαρή πρόνοια για να πλαισιωθούν οι βασικές διαδρομές με πλήθος χανιών, ούτως ώστε να μπορεί μία διακινούμενη ομάδα να βρει κάποιο χάνι σε απόσταση 5-6 χιλιομέτρων από το προηγούμενο δηλαδή σε απόσταση μικρότερη των 2 ωρών, όπως προκύπτει τόσο από τα γεωχωρικά δεδομένα που μελετήθηκαν σε αυτή την εργασία όσο και από την βιβλιογραφία³³¹.

³³⁰ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.179 - 182

³³¹ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.110, 117 & Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.166

Τα χάνια λοιπόν που πλαισιώναν τις κεντρικές οδικές αρτηρίες συνηθέστερα αποτελούνταν από υποτυπώδη κτίσματα, με σημαντικές ελλείψεις στο οικοδομικό σκέλος, εκ των οποίων άλλα ήταν επανδρωμένα με κάποιο χανιτζή και άλλα απλά αποτελούσαν σημείο αναφοράς και υποτυπώδους προστασίας. Βρίσκονταν σχεδόν πάντα εκτός των οικισμών και εφόσον υπήρχε χανιτζής υπήρχε πιθανότητα να αγοράσει κανείς τρόφιμα ή άλλες προμήθειες. Ουσιαστικά η προστασία που παρείχε το χάνι βασιζόταν αφενός στους τοίχους του κτίσματος και αφετέρου στο γεγονός ότι θα βρεθούν στον ίδιο χώρο άνθρωποι με κοινό συμφέρον (την προστασία των αγαθών τους και των ζώων τους). Η ύπαρξη πόσιμου νερού δεν ήταν επίσης εγγυημένη σε κάθε χάνι, ενώ η εξεύρεση καύσιμης ύλης για την θέρμανση της ομάδας επιβάρυνε αποκλειστικά τα μέλη της³³².

Σε μεγαλύτερες αποστάσεις και συνήθως πλησίον ή εντός των πόλεων υπήρχαν αξιοπρεπέστερα χάνια όπου μπορούσε κανείς να βρει περισσότερες υπηρεσίες, όπως πεταλωτές, σαγματοποιούς, εμπόρους αποθηκευτικούς χώρους κ.α. Αυτά είναι τα χάνια που προσεγγίζουν περισσότερο τον χαρακτήρα των ασιάτικων Caravan Serai, για αυτό και φέρουν το όνομα αυτό³³³.

Ακόμη στην βιβλιογραφία αναφέρονται οι σταθμοί όπου άλλαζαν άλογα οι Τάρταροι ταχυδρόμοι, όπου μπορούσε να ενοικιάσει φορτηγά ζώα και οποιοσδήποτε άλλος διέθετε τα απαραίτητα έγγραφα για αυτό τον σκοπό. Οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται εντός μεγάλων οικισμών συνηθέστερα και η αντιμετώπιση των αυθαιρεσιών των διαφόρων χρηστών του δικτύου εις βάρος των διαχειριστών των σταθμών αποτέλεσε αντικείμενο σουλτανικών φερμανίων κατά καιρούς³³⁴.

Φιλοξενία μπορεί κανείς να αναζητήσει επίσης σε μοναστήρια, είτε μουσουλμανικά, είτε χριστιανικά, τα οποία συνήθως βρίσκονται σε κομβικές θέσεις ως προς το οδικό δίκτυο. Εκεί το ήθος των εκάστοτε μοναχών αλλά και οι επιθυμητές σχέσεις με τον περίγυρο δεν επιτρέπουν την άρνηση της φιλοξενίας στους αιτούντες και οι περιγραφές είναι (σχεδόν) πάντα θετικές³³⁵. Τέλος φιλοξενία μπορούσε σε ειδικές περιπτώσεις να αναζητηθεί σε σπίτια, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει κάποιο επίσημο έγγραφο να συνοδεύει τον ταξιδιώτη και κάποιος επιτήδειος συνοδός που να οδηγήσει την αναζήτηση στο επιθυμητό αποτέλεσμα³³⁶.

Για όσες από αυτές τις δυνατότητες διανυκτέρευσης περιλαμβάνουν επί τόπου συνεννόηση με ανθρώπους εισέρχεται και ο περιοριστικός παράγοντας του χρόνου. Καθώς τα χάνια και τα μοναστήρια κλείνουν μετά την δύση του ηλίου, η νυχτερινή οδοιπορία συνεπάγεται τον αποκλεισμό οποιασδήποτε τέτοιας πρόσβασης μεταξύ άλλων και είναι αρκετός λόγος για να αποκλειστεί η νυχτερινή κίνηση καραβανιών και μεμονωμένων ταξιδευτών, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων³³⁷.

2.1.4. Θέματα ασφάλειας

Στην βιβλιογραφία εντοπίζονται ορισμένα σημαντικά θέματα ασφάλειας των ταξιδιωτών όσον αφορά την εποχή μεταξύ 18ου και 19ου αιώνα, ενώ κάποια από αυτά τα θέματα αποτελούν ακόμη και σήμερα προβλήματα των οδοιπόρων. Το βασικότερο θέμα που απασχολεί τους διακινούμενους στο οδικό δίκτυο

³³² Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.173

³³³ Μακρής & Παπαγεωργίου, σελ.110, 111, 115

³³⁴ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.185 - 193

³³⁵ ο.π., σελ.184 - 185

³³⁶ Leake, ο.π., vol. I, σελ.411 & 419 & Holland, 1815, σελ.214

³³⁷ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.82

της περιοχής μελέτης είναι η ληστεία και ακολουθούν οι τοπικές διαμάχες, τα άγρια ζώα (κυρίως τα αδέσποτα σκυλιά)³³⁸ και η πανδημία της πανώλης που ταλαιπώρησε το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης μέσα σε αυτούς τους 2 αιώνες.

Όσον αφορά την ληστεία, ο Stoianovic³³⁹ επιχειρεί να βασίσει την ύπαρξή της στα οικονομικά και κοινωνικά αδιέξοδα που δημιουργούσε το οθωμανικό σύστημα στην πλειονότητα των κατοίκων του έναντι των λιγοστών προνομιούχων κέντρων τα οποία άνθιζαν στους τομείς της παραγωγής και του εμπορίου. Όπως και να έχει, η ληστεία είναι ένα φαινόμενο που πάντοτε εδραζόταν σε κοινωνίες που χαρακτηρίζονται από ανισότητα και υποχωρούσε μόνο με την κοινωνική άνοδο των χαμηλότερων στρωμάτων ή με την συστηματική αστυνόμευση όποτε μπόρεσε να εφαρμοστεί. Ο Stoianovic εδώ υποστηρίζει ότι τα διάφορα σώματα που λυμαινόταν τις εκτάσεις της περιοχής μελέτης προσέφεραν την προστασία τους σε εμπόρους, παραγωγούς κλπ διεκδικώντας έτσι ένα σταθερό εισόδημα πλάι σε μία ακμάζουσα κοινωνική ομάδα. Από την άλλη οι Ισπικούδης & Τσακανίκα θεωρούν ότι υπάρχουν στενοί δεσμοί ανάμεσα στο Τσελιγκάτο και την ληστεία, δίνοντας έτσι μία άλλη έκφανση του ίδιου φαινομένου³⁴⁰.

Ληστρικές ομάδες καιροφυλακτούσαν επί των οδικών αρτηριών (συνηθέστερα του δευτερεύοντος οδικού δικτύου) σε θέσεις δασωμένες, σε απόκρημνα ορεινά περάσματα, σε στενωπούς ή σε θέσεις νερού³⁴¹. Προστασία έναντι αυτών των ομάδων μπορούσε κανείς να βρει μέσα σε κάποιο μεγάλο караβάνι και στην ένοπλη συνοδεία του ή στα «μπουγιουρντιά», τα εγγυητικά έγγραφα που έδινε ο Σουλτάνος ή ο τοπικός Πασάς στους ευνοούμενούς του, εφόσον η διαταγή του άρχοντα αυτού ήταν αρκετά σεβαστή στους τοπικούς ληστές. Τα χάνια αποτελούσαν επίσης ασφαλή τόπο καθώς ήταν θέσεις σύναξης μεγάλων ομάδων διακινουμένων με ένα κτίριο ικανό να λειτουργήσει σαν οχύρωση αν χρειαστεί.

Επιπλέον καθώς οι ληστές απέφευγαν την απευθείας αντιπαράθεση με την Οθωμανική διοίκηση η χρήση των επίσημων δρόμων της αυτοκρατορίας, αυτών δηλαδή που φυλάσσονταν από φυλάκια, τα λεγόμενα δερβένια ήταν μία ασφαλής επιλογή για τους διακινούμενους με αντάλλαγμα την όποια πληρωμή των φρουρών στο φυλάκιο. Τα εγγυητικά έγγραφα μπορούσαν σε κάποιες περιπτώσεις να περάσουν τον φέροντα χωρίς πληρωμή από τα δερβένια, ωστόσο σε ορισμένες περιπτώσεις η εγκυρότητα των εγγράφων αμφισβητούνταν από τις τοπικές στρατιωτικές ομάδες με την υποστήριξη του τοπικού πασά³⁴².

Στους κινδύνους που χαρακτήριζαν τις μετακινήσεις αυτή την εποχή περιλαμβάνεται και η πανδημία της πανώλης η οποία σύμφωνα με τον Α. - Π. απασχόλησε τον ελληνικό χώρο μεταξύ των αρχών του 18^{ου} και των αρχών του 19^{ου} αι. Η διακίνηση προς πόλεις όπου είχαν εκδηλωθεί κρούσματα ήταν με ευθύνη του μετακινούμενου, ενώ η είσοδος σε «καθαρές» πόλεις πραγματοποιούνταν μόνο μετά από καραντίνα, η οποία αφορούσε και τα εμπορεύματα σε πολλές περιπτώσεις, ή με κάποιο ιατρικό πιστοποιητικό³⁴³. Οι συνθήκες προστασίας που εφαρμόζονταν ειδικά από τους άρχοντες θυμίζουν σε μεγάλο βαθμό την σημερινή συνθήκη του Covid-19.

³³⁸ Ανωγιάτης – Πελέ, 1993, σελ.134

³³⁹ Stoianovic, 1960, σελ.255

³⁴⁰ Τσακανίκα & Ισπικούδης, 2004, σελ.592

³⁴¹ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.105

³⁴² Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.155, Holland, 1815, σελ.208

³⁴³ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π., σελ.123-128

2.1.5. Συμπληρωματικά

Στην περιοχή μελέτης μας και εντός των διαδρομών που περιγράφονται παρακάτω ο Ανωγιάτης – Πελέ εντοπίζει δύο θέσεις δερβενίων³⁴⁴. Το πρώτο δερβένι βρίσκεται στην θέση Τζαν Χουρταρά, γνωστή και ως Ζυγό της Μηλιάς, επί της διαδρομής που ενώνει τα Ιωάννινα με τα Γρεβενά. Το δεύτερο δερβένι εντοπίζεται στην θέση Πουρνάρι επί της κοίτης του Μετσοβίτικου ποταμού, μεταξύ της Μπαλντούμας και του σταθμού Τρία Χάνια. Πρόκειται για ένα πέρασμα κοινό για τις δύο διαδρομές, δηλαδή την διαδρομή προς Θεσσαλία και την διαδρομή προς Γρεβενά και την υπόλοιπη Μακεδονία.

Η κίνηση σε διαδρομές διαφορετικές από τις επίσημες καταγράφεται στην βιβλιογραφία σε αρκετά μεγάλο βαθμό. Αναφέρονται περιπτώσεις όπου η διακινούμενη ομάδα εκμεταλλεόμενη την πτώση της στάθμης ενός ποταμού κινείται εντός της κοίτης του, αντί της χαραγμένης διαδρομής που κινείται στα υψώματα εκατέρωθεν αυτού³⁴⁵. Σε άλλες περιπτώσεις περιγράφονται οι κοντοπορείες που μπορεί να πραγματοποιήσει κανείς όταν είναι πεζός, έναντι των αναβατών και των μουλαριών που συνοδεύουν τα καραβάνια. Καταγράφονται επίσης επιπλέον καθυστερήσεις σε συγκεκριμένες διαδρομές, όταν η στάθμη του νερού σε *πόρους* (περάσματα) ποταμών είναι ακατάλληλη για διάσχιση και η ομάδα αναγκάζεται να ζητήσει την ασφάλεια κάποιας κοντινής γέφυρας³⁴⁶.

Και είναι πάντοτε επιθυμητή η αποφυγή της πληρωμής στο δερβένι, χωρίς όμως να είναι πάντα δυνατή ή βολική. Κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες καιρικές (π.χ. χιόνι στα απότομα τμήματα μίας εναλλακτικής διαδρομής) ή ασφαλείας (π.χ. ληστρική ομάδα που κυκλοφορεί στην περιοχή) είναι πιο πιθανό η διακινούμενη ομάδα να προσφέρει το αντίτιμο της χρήσης του κεντρικού μονοπατιού από το να ριψοκινδυνεύσει απώλειες σε παράδρομους. Ακόμη αναφέρονται περιπτώσεις όπου μία διαδρομή διαφορετική της κεντρικής αποκλείεται από τους ίδιους τους παρόδιους κατοίκους. Στο Ζαγόρι όπως περιγράφει ο Παπαγεωργίου οι κάτοικοι εκμεταλλεόμενοι τα προνόμια του τόπου τους εκτρέπουν την κυκλοφορία στον κεντρικό δρόμο αρνούμενοι να παρέχουν οποιαδήποτε υπηρεσία στους διαβάτες στην περιοχή τους. Έτσι αποκλείεται η χρήση του δρόμου της Βωβούσας προς την Μακεδονία, τουλάχιστον για την μεγαλύτερη μερίδα των καραβανιών και των στρατιωτικών σωμάτων³⁴⁷.

Τέλος βασικό στοιχείο στο σκεπτικό των χρηστών του οδικού δικτύου, ανέκαθεν και στην εποχή που μελετάται σε αυτό το κεφάλαιο υπήρξε η οικονομικότερη δυνατή διακίνηση. Αναφέρονται λοιπόν προθέσεις ελαχίστων εξόδων σε τροφή των αγωγιατών, σε δερβένια και σε χρόνο της διαδρομής, στο μέτρο του δυνατού πάντοτε ή στα όρια αυτού³⁴⁸. Καθώς οι άνθρωποι σε αυτή την εποχή δεν έχουν γνωρίσει κάποιο ανώτερο βιοτικό επίπεδο το οποίο να αποζητούν, ανάγκες καλύπτονται υποτυπωδώς

³⁴⁴ Ανωγιάτης – Πελέ, 1993, σελ.151

³⁴⁵ Leake, 1835, vol. I, σελ.292

³⁴⁶ Ανωγιάτης – Πελέ, ο.π, σελ.112 & 162-164

³⁴⁷ Παπαγεωργίου, 1998, σελ.175

³⁴⁸ Holland, 1815, σελ.228, Rouqueville, 1820, vol. II σελ.585

και η ζωή συνεχίζεται στα πλαίσια της βιοπάλης και μίας ενστικτώδους σχεδόν τάσης προς την αποταμίευση και την μετρημένη κατανάλωση, για να βγει ο χρόνος και οι επόμενοι από αυτόν.



Εικόνα 50: Η φωτογραφία αυτή του Κώστα Μπαλάφα αποτυπώνει την μετάβαση προς τα χειμαδιά από τις ορεινές πατρίδες της Πίνδου και τραβήχτηκε το 1960. Η εικόνα λήφθηκε από τον ιστότοπο <https://pestokaietsi.blogspot.com>

Κανόνα σε αυτές τις διαβάσεις, όπως και στις περισσότερες ανθρώπινες διαβάσεις – που συνδέουν θέσεις εκατέρωθεν μίας υδρογραφικής λεκάνης – αποτελεί η σύνδεση δύο ορεινών κοιλάδων διαμέσου ενός σαγματικού σημείου. Σαγματικό σημείο είναι ένα σημείο που αποτελεί τοπικό μέγιστο στην μία κατεύθυνση (την κατεύθυνση της διαδρομής που ακολουθείται) και τοπικό ελάχιστο στην κάθετη της (την διεύθυνση της οροσειράς που βρίσκεται στην μέση της διαδρομής).

Με άλλα λόγια πρόκειται για μία διαδοχή ορεινών κοιλάδων που προσεγγίζουν την οροσειρά (της Πίνδου στην προκειμένη περίπτωση) εξ αμφοτέρων πλευρών – με ομαλή αύξηση του υψομέτρου και διατηρώντας τους μετακινούμενους ασφαλείς στην βλάστηση που τις περιβάλλει. Ανάμεσα στις 2 κοιλάδες, στην περιοχή της κορυφογραμμής που αποτελεί τον υδροκρίτη ανάμεσα σε αυτές, ένα ορεινό διάσελο – που αποτελεί το αποκορύφωμα της ανάβασης και εκθέτει τον διαβάτη στα καιρικά φαινόμενα για το ελάχιστο δυνατό διάστημα – δίνει πρόσβαση από την μία μεριά του υδροκρίτη στην άλλη.

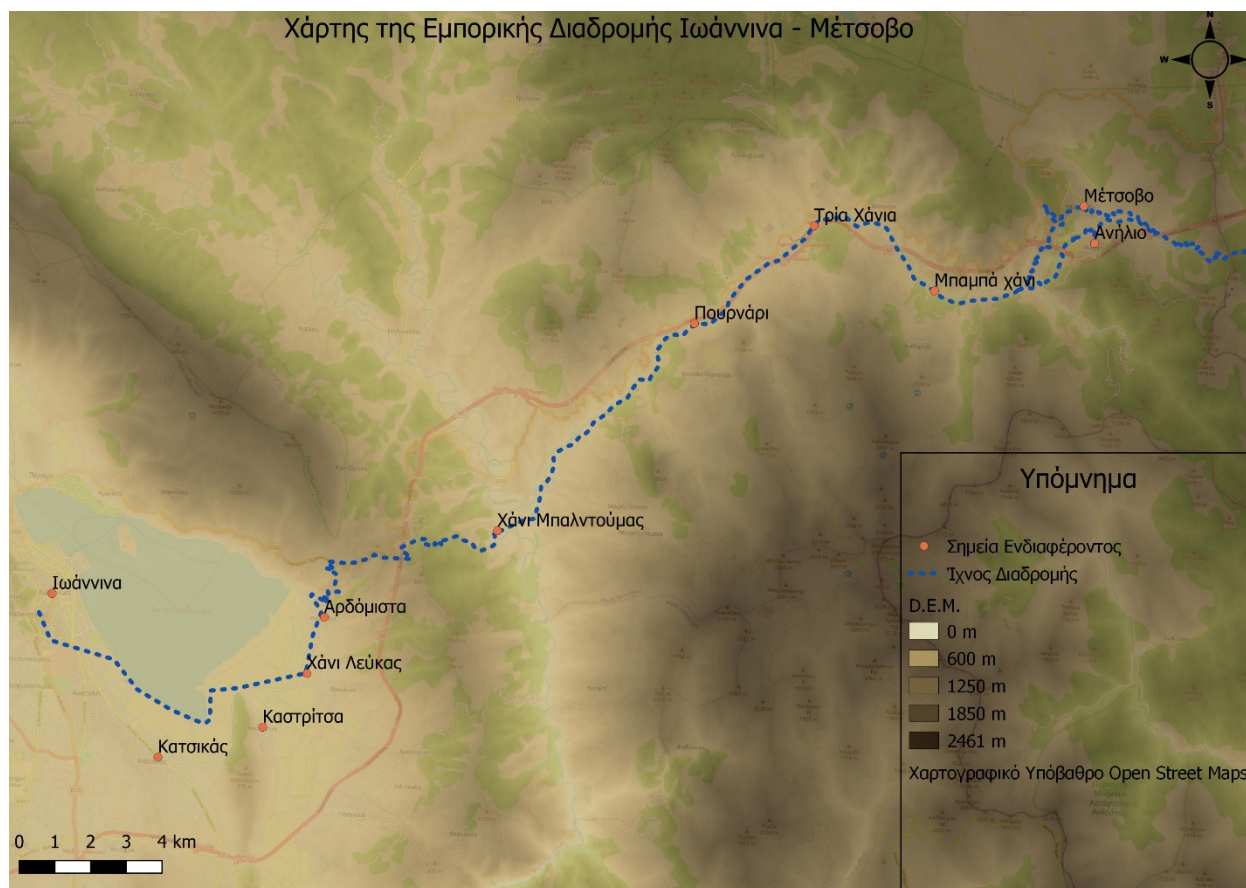
Ακολουθούν οι περιγραφές των εμπορικών διαδρομών, αυτής που συνέδεε την Ήπειρο με την Θεσσαλία και έπειτα αυτής που συνέδεε την Ήπειρο με την Μακεδονία.



Εικόνα 51: Η οροσειρά του Ζυγού (μη χιονισμένη ράχη στα δεξιά) και το Μαυροβούνι (πίσω κέντρο) όπως φαίνονται από την κορυφή Δοκίμι, όπου βρίσκεται το Χιονοδρομικό Κέντρο του Αηλίου – ΝΑ του οικισμού του Μετσόβου. Αν και τα βουνά αυτά αποτελούν ένα σημαντικό ορεινό φραγμό με άξονα Β-Ν ωστόσο στο ύψος του Ζυγού το υψόμετρο μειώνεται σημαντικά και ειδικά στο πέρασμα του Ζυγού φτάνει τα 1620 μέτρα, έναντι 1887 μ. στο Δοκίμι και 2157 μ. στο Μαυροβούνι. Έτσι μέσω του Ζυγού επιτυγχάνεται από αρχαίες εποχές η σύνδεση της Ηπείρου στα δυτικά με την Θεσσαλία στα ανατολικά της Πίνδου. Στην αριστερή πλευρά της φωτογραφίας διακρίνονται τα σπίτια του Μετσόβου. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

2.2. Εμπορική Διαδρομή Ήπειρος – Θεσσαλία

Η διαδρομή που θα περιγραφεί σε αυτό το κεφάλαιο εκκινεί από τον οικισμό των Ιωαννίνων και απολήγει στον οικισμό της Καλαμπάκας. Η εκκίνηση δίνεται στον οικισμό των Ιωαννίνων καθώς πρόκειται για το σημαντικότερο διαχρονικά διαμετακομιστικό κέντρο στην περιοχή της Ηπείρου, όπως προκύπτει από τα προηγούμενα κεφάλαια. Η απόληξη στον οικισμό της Καλαμπάκας οφείλεται στο γεγονός ότι πέρα από την Καλαμπάκα ανοίγεται ο Θεσσαλικός κάμπος, όπου οι διαδρομές απλώνονται ανάλογα με τις επιθυμητές διευθύνσεις χωρίς να δεσμεύονται από τις ορεινές στενωπούς που οδηγούν ως εκείνο το σημείο.



Χάρτης 2: Με τη χρήση του λογισμικού QGIS δημιουργήθηκε αυτός ο χάρτης που απεικονίζει το πρώτο σκέλος της διαδρομής Ιωάννινα – Καλαμπάκα, από τα Ιωάννινα μέχρι το Μέτσοβο - Ανήλιο.

Εκκινώντας λοιπόν από τον οικισμό των Ιωαννίνων η διαδρομή που περιγράφεται από τους περιηγητές ακολουθεί την περίμετρο της λίμνης με κατεύθυνση νοτιοανατολική. Μεμονωμένοι μετακινούμενοι

ενδέχεται να μισθώσουν την περαταριά (βάρκα για την διάσχιση) της λίμνης για να ακολουθήσουν την διαδρομή της χορδής αντί της περιφέρειας του τόξου. Η περαταριά οδηγεί στην θέση Πόρος από όπου προσεγγίζεται σε μικρή απόσταση (~2 χλμ.) ο οικισμός της Αρδομίστας όπου η κοντοπορεία συναντά την βασική διαδρομή. Στην θέση Πόρος ο επιτελικός χάρτης Ιωάννινα της Χ.Υ.Σ./Γ.Υ.Σ. του 1934 αποτυπώνει το χάνι του Πόρου.

Τα караβάνια με το σκεπτικό της ελαχιστοποίησης του κόστους θα προτιμήσουν την περιμετρική διαδρομή³⁴⁹ η οποία σε μικρό χρονικό διάστημα θα τους φέρει διαδοχικά στο χωριό Κατσικά όπου υπήρχε Χάνι (απόσταση μίας ώρας – 5.6 χλμ.), στο χάνι της Λεύκας (~ 2 ώρες από Ιωάννινα – 11χλμ.) και στην Αρδομίστα (σημερινοί Λογγάδες – 2& ½ ώρες από Ιωάννινα – 14χλμ.). Η διαδρομή εδώ ακολουθεί την νότια όχθη της λίμνης και οριακά εγγίζει από βορά τον λόφο της Καστρίτσας³⁵⁰. Οι μετακινούμενοι έχουν να επιλέξουν ανάμεσα σε ένα κακοσυντηρημένο καλντερίμι και στην όχθη της λίμνης για το τμήμα αυτό της διαδρομής³⁵¹.



Εικόνα 52: Το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων όπως φαίνεται από το παρεκκλήσιο του Αγίου Νικολάου στο Δρύσκο. Μπροστά από την λίμνη φαίνεται η νότια ακτή της και ο λόφος της Καστρίτσας, ενώ αριστερά, πίσω από την λίμνη (δυτικά της) βρίσκεται η πόλη των Ιωαννίνων. Η διαδρομή που περιγράφεται κινείται ανάμεσα από την λίμνη και τον λόφο της Καστρίτσας με κατεύθυνση τον αυχένα του Δρύσκου ελαφρά δεξιά από την θέση του φωτογράφου. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο Google maps (Φωτογράφος: Christos Papapetrou).

³⁴⁹ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.162

³⁵⁰ Κρυστάλλης, 1960, σελ.216

³⁵¹ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.161

Από τον οικισμό της Αρδομίστας και το ομώνυμο χάνι ξεκινάει ένα ανηφορικό σκέλος της διαδρομής το οποίο οδηγεί στο διάσελο του Δρύσκου και στο χάνι της Κυράς. Πρόκειται για χαρακτηριστικό διάσελο επί του όρους Μιτσικέλι το οποίο απέχει περί τα 18 χιλιόμετρα και 3 & ¼ ώρες από τα Ιωάννινα. Η υψομετρική διαφορά των θέσεων εκατέρωθεν της ανάβασης αυτής υπολογίζεται σε 400 μέτρα. Σε επιπλέον απόσταση 1 κατηφορικού χιλιομέτρου (19 χλμ. – 3 & ½ ώρες από Ιωάννινα) προσεγγίζεται το χάνι της Κυράς, όπου αναφέρεται μεγάλη βρύση πόσιμου νερού και χώρος κατάλληλος για διανυκτέρευση, χωρίς ωστόσο η ποιότητα του κτιρίου και οι παροχές να είναι υψηλού επιπέδου³⁵².

Η κατωφέρεια που εκκινεί από το διάσελο του Δρύσκου καταλήγει στο χάνι της Μπαλντούμας καλύπτοντας ~450 μέτρα υψομετρικής διαφοράς σε απόσταση 3 περίπου χιλιομέτρων (21 χλμ. – 4 ώρες από Ιωάννινα). Ο Holland³⁵³ περιγράφει ένα φαρδύ στρωμένο δρόμο (καλντερίμι) κατάλληλο για τις άμαξες του Βεζύρη (Αλή Πασά) ο οποίος τον έφερε από τα Γιάννενα μέχρι εδώ και συνεχίζει ακολουθώντας τις άκρες του Μετσοβίτικου μέχρι το Μέτσοβο. Στο τέλος της κατάβασης συναντά ο πεζοπόρος τον Ζαγορίτικο παραπόταμο του Αράχθου προερχόμενο από το κεντρικό Ζαγόρι και ενισχυμένο πλέον από τον Βάρδα που έρχεται από το ανατολικό Ζαγόρι. Σε μικρή απόσταση κατάντι του ποταμού ενώνεται ο Μετσοβίτικος κλάδος με το Ζαγορίτικο και δημιουργείται πλέον ο Άραχθος. Στην θέση της σμίξης Ζαγορίτικου και Μετσοβίτικου βρίσκεται το γεφύρι της Κυράς και το χάνι της Μπαλντούμας³⁵⁴. Η διαδρομή λοιπόν σε περίπτωση υψηλής στάθμης στα ποτάμια κινείται προς Νότο μέχρι να συναντήσει το γεφύρι αυτό.

Από εκεί ακολουθείται το μονοπάτι που ανηφορίζει πλάι στην κοίτη του Μετσοβίτικου κλάδου ή αν οι συνθήκες το επιτρέπουν η κίνηση γίνεται μέσα στην κοίτη του³⁵⁵. Σε απόσταση 34 χιλιομέτρων από τα Ιωάννινα (8 ώρες διαδρομής) συναντάται το χάνι Πουρνάρι που θα μπορούσε να ταυτιστεί με το χάνι των Ρόδων που περιγράφουν οι Urquhart³⁵⁶ και Rouqueville³⁵⁷. Πρόκειται για την θέση του στρατιωτικού φυλακίου που αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 2.0.5. και αναφέρεται η ύπαρξη υποδομής κατάλληλης για την διαμονή - διανυκτέρευση σημαντικών προσώπων όπως ο Αλή Πασάς ή οι αξιωματικοί του³⁵⁸. Σε απόσταση 6 επιπλέον χιλιομέτρων ανάντι του ποταμού συναντά κανείς τα Τρία Χάνια δίπλα από τον οικισμό Βοτονόσι.

³⁵² Leake, 1835, vol. I, σελ.410

³⁵³ Holland, 1815, σελ.208

³⁵⁴ Leake, ο.π, vol. I, σελ.292 &410

³⁵⁵ ο.π., vol. I, σελ.410

³⁵⁶ Urquhart, 1838, σελ.226

³⁵⁷ Rouqueville,1820, vol. II, σελ.227

³⁵⁸ Urquhart, ο.π., σελ.226

Οι περιγραφές των περιηγητών³⁵⁹ συνδέουν την ονομασία των τριών αυτών οικημάτων με το λατινικό συχνά απαντώμενο τοπωνύμιο *Tres Tabernae*. Πρόκειται για 3 απλά κτίρια πλάι στην κοίτη του Μετσοβίτικου και λίγο μακρύτερα από τον οικισμό του Βοτονοσίου, στα οποία μπορούσε ο μετακινούμενος να αναζητήσει τροφή, ποτό, νερό ή διανυκτέρευση, ανάλογα με τις ανάγκες του³⁶⁰. Η θέση αυτή όπως θα φανεί παρακάτω αποτελούσε κόμβο καθώς έδινε τρεις διαφορετικές κατευθύνσεις, εκ των οποίων οι 2 θα περιγραφούν στην επόμενη παράγραφο και η τρίτη δίνει την δυνατότητα πρόσβασης στον δρόμο προς Μακεδονία όπως θα περιγραφεί στο επόμενο κεφάλαιο.



Εικόνα 53: Η κοιλάδα του Μετσοβίτικου όπως φαίνεται από τις πλαγιές της Πλάκας, πάνω από τον οικισμό του Βοτονοσίου και τα Τρία Χάνια. Στο βάθος διακρίνεται ο ορεινός όγκος του Μιτσικελίου, ο οποίος χωρίζει τα Ιωάννινα από την κοιλάδα του Αράχθου. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Οι περιγραφές των περιηγητών³⁶¹ συνδέουν την ονομασία των τριών αυτών οικημάτων με το λατινικό συχνά απαντώμενο τοπωνύμιο *Tres Tabernae*. Πρόκειται για 3 απλά κτίρια πλάι στην κοίτη του Μετσοβίτικου και λίγο μακρύτερα από τον οικισμό του Βοτονοσίου, στα οποία μπορούσε ο μετακινούμενος να αναζητήσει τροφή, ποτό, νερό ή διανυκτέρευση, ανάλογα με τις ανάγκες του³⁶². Η θέση αυτή όπως θα φανεί παρακάτω αποτελούσε κόμβο καθώς έδινε τρεις διαφορετικές κατευθύνσεις, εκ των οποίων οι 2 θα περιγραφούν στην επόμενη παράγραφο και η τρίτη δίνει την δυνατότητα πρόσβασης στον δρόμο προς Μακεδονία όπως θα περιγραφεί στο επόμενο κεφάλαιο.

³⁵⁹ Leake, 1835, vol. I, σελ.293

³⁶⁰ ο.π.

³⁶¹ ο.π.

³⁶² ο.π.

Μέχρι εδώ έχουν καλυφθεί 40 χλμ. απόστασης, δηλαδή 8 ώρες πορείας από τα Ιωάννινα. Η αύξηση του υψομέτρου από την θέση της Μπαλντούμας μέχρι εδώ είναι της τάξης των 220 μέτρων. Από το γεφύρι της Κυράς ο πεζοπόρος συναντά μέχρι αυτό το σημείο τουλάχιστον 2 γέφυρες οι οποίες καθορίζουν την διαδρομή των πεζοπόρων «από τις άκρες» όταν η κοίτη του Μετσοβίτικου γεμίζει νερό και δεν επιτρέπει την διά μέσου διέλευση³⁶³.

Η διαδρομή προς Θεσσαλία ακολουθεί την κοίτη του Μετσοβίτικου, αλλά ανάλογα με τον οικισμό που θα προσεγγίσει στα επόμενα διαχωρίζεται σε δύο κατευθύνσεις. Η πρώτη – η αποκαλούμενη χειμερινή – ακολουθεί την βόρεια όχθη του Μετσοβίτικου και αφήνει το ποτάμι και τον οικισμό του Ανθοχωρίου στα δεξιά της καθώς προσεγγίζει την τελική ανάβαση. Αυτή η ανάβαση οδηγεί με ζητοειδείς ελιγμούς (ζιγκ-ζαγκ) στον οικισμό του Μετσόβου μέσω της θέσης του σημερινού ναού του Αγίου Αθανασίου στην δυτική είσοδο του οικισμού (περιοχή *Γκριζίου*), όπου προφορικές μαρτυρίες τοποθετούν ένα από τα πιο πρόσφατα χάνια του Μετσόβου³⁶⁴. Πρόκειται για μία ανηφορική διαδρομή η οποία σε απόσταση περίπου 12 χιλιομέτρων καλύπτει 460 μέτρα υψομετρικής διαφοράς προσθέτοντας 3 & ¼ επιπλέον ώρες στην διάρκεια της διαδρομής.

Η δεύτερη διαδρομή χαρακτηρίζεται ως θερινή οδός και δίνει πρόσβαση στον οικισμό του Ανθοχωρίου και σε άλλες θέσεις παρά την νότια όχθη του Μετσοβίτικου³⁶⁵. Στη γέφυρα *Βαλκάν*³⁶⁶ ή γέφυρα της Βίγλας³⁶⁷ (πρόκειται για την τοξωτή γέφυρα που στέκει δίπλα από το την σύγχρονη γέφυρα της ασφαλτοστρωμένης οδού που ενώνει το Βοτονοσί με το Ανθοχώρι), 1 ώρα μετά από τον οικισμό του Βοτονοσίου περνά στην νότια όχθη του ποταμού. Στο επόμενο διάστημά η διαδρομή κινείται πλάι στη νότια όχθη του Μετσοβίτικου και διασχίζει τους παραπόταμους του που κατεβαίνουν από το όρος Λάκμος μέχρι να φτάσει στον οικισμό του Ανηλίου.



Εικόνα 54: Το γεφύρι της Βίγλας, κατάλοιπο της παλιάς σύνδεσης των οικισμών του Βοτονοσίου και του Ανθοχωρίου πλάι στη γέφυρα του σημερινού δρόμου που ενώνει τους δύο οικισμούς. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο <https://www.kordesign.gr/bridgetrade>.

³⁶³ Ηλ. Πηγές: Το Γεφύρι του Δεβελέγκα - Πέτρινα Γεφύρια της Ελλάδος, Leake, 1835, vol. I, σελ.259 & 293, Rouquenville, 1820, vol. II, σελ.227, Holland, 1815, σελ.210

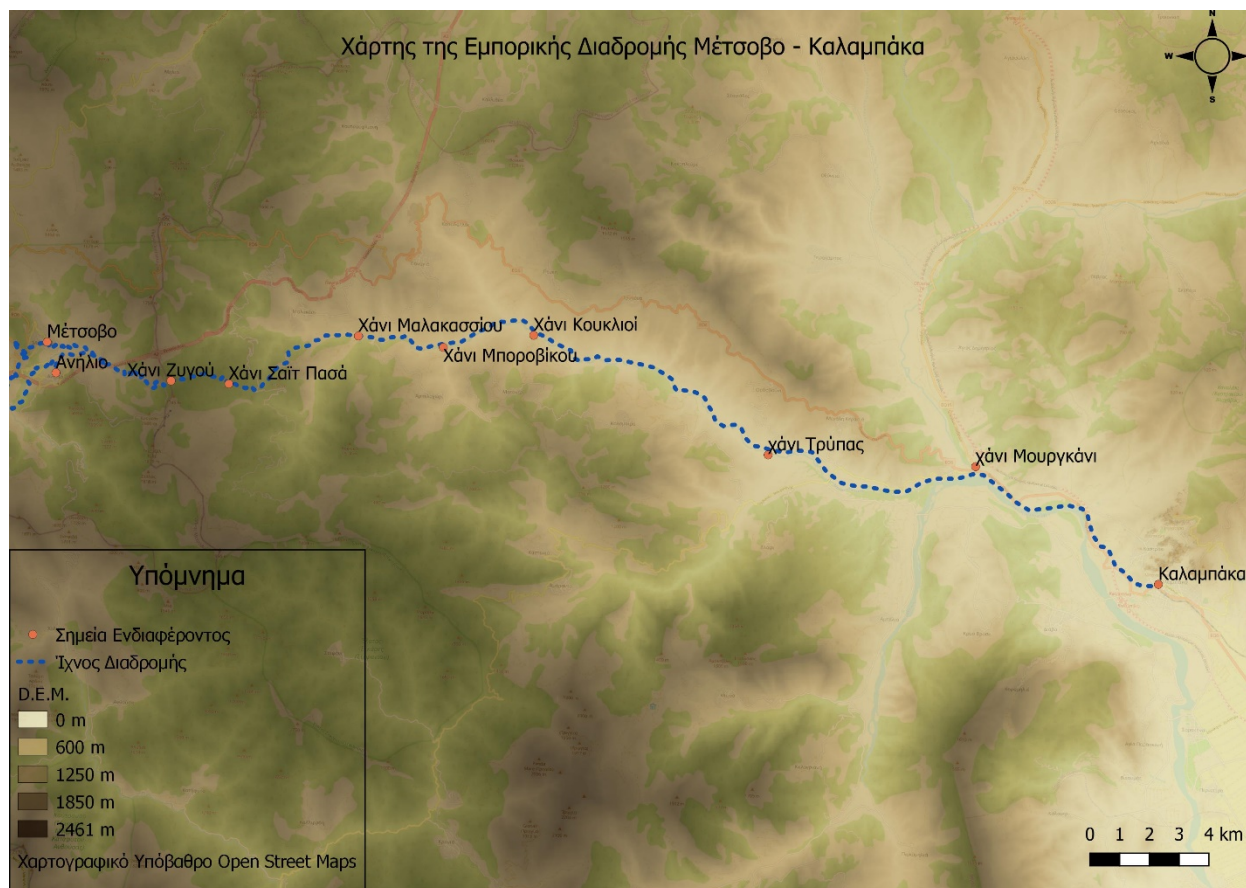
³⁶⁴ Πρόκειται για το χάνι του Χαρίλαου σύμφωνα με την προφορική μαρτυρία του T.M. βλ. επίσης Λυρατζάκη, 2018, σελ.34

³⁶⁵ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.168

³⁶⁶ ο.π.

³⁶⁷ Ηλ. Πηγές: Γεφύρι Μπαλκάν ή Γεφύρι Της Βίγλας - Πέτρινα Γεφύρια της Ελλάδας.

Σε μικρή απόσταση από την γέφυρα Βαλκάν προσεγγίζεται η θέση Μπαμπά ή Τεκές, όπου αναφέρεται η δημιουργία ενός χανιού πλάι στον τύμβο ενός τοπικού άρχοντα³⁶⁸, όπου δημιουργήθηκε τεκές (προσκύνημα και πνευματικός χώρος των μουσουλμάνων)³⁶⁹ και γέφυρα η οποία στέκει και σήμερα εκεί. Η γέφυρα ενώνει τις δύο όχθες του ρέματος Γκούρα που κατεβαίνει από το Ανθοχώρι και τις βορεινές πλαγιές του Λάκμου για να συναντήσει τον Μετσοβίτικο δίπλα από τον προαναφερθέντα τύμβο. Μένει ακόμη ένα ρέμα να περαστεί για να προσεγγίσει ο πεζοπόρος τον οικισμό του Ανηλίου, αυτό της Ρόνας. Στο ρέμα αυτό η παλιά πέτρινη γέφυρα του Στέργιου (Μπότσαρη)³⁷⁰ στέκει ακόμη, 50 μέτρα πιο πάνω από την συμβολή του με τον Μετσοβίτικο, δίπλα από κτίσμα νερόμυλου με μαντάνια (νεροτριβές)³⁷¹.



Χάρτης 3: Με τη χρήση του λογισμικού QGIS δημιουργήθηκε και ο δεύτερος χάρτης που απεικονίζει το σκέλος της διαδρομής από το Μέτσοβο και το Ανήλιο μέχρι την Καλαμπάκα.

Μετά και από αυτή τη γέφυρα τα караβάνια προσεγγίζουν τον οικισμό του Ανηλίου, στο χαμηλότερο μέρος του οποίου υπήρχε χάνι για τους ταξιδιώτες. Οι προφορικές μαρτυρίες και η βιβλιογραφία

³⁶⁸ Rouqueville, 1820, vol. II, σελ.229 & Λυρατζάκη, ο.π., σελ.32

³⁶⁹ Ηλ. Πηγές: Τεκές - Βικιπαίδεια

³⁷⁰ Προφορική μαρτυρία Κ.Κ. & Χήτας, 2017, σελ.46

³⁷¹ Χήτας, ο.π., σελ.184

τοποθετούν το χάνι του Ανηλίου στην θέση του σημερινού κοιμητηρίου³⁷². Μέχρι εδώ η θερινή διαδρομή διανύει 11 χιλιόμετρα και ανέρχεται καλύπτοντας υψομετρική διαφορά της τάξης των 210 μέτρων. Ο οικισμός του Ανηλίου έχει περίπου 150 μέτρα χαμηλότερο μέσο υψόμετρο από αυτόν του Μετσόβου. Το δε χάνι του Ανηλίου βρίσκεται στην χαμηλότερη γειτονία του Ανηλίου. Ο χρόνος που απαιτείται για την διάσχιση αυτού του τμήματος της διαδρομής υπολογίζεται σε 2 & ½ ώρες.

Εκκινώντας από τον οικισμό του Μετσόβου, τα караβάνια είχαν μπροστά τους την κατάβαση μέχρι την κοίτη του Μετσοβίτικου (~ 200 μέτρα υψομετρικής διαφοράς) και την διάσχιση του για να προσεγγίσουν την ανάβαση για το πέρασμα του Ζυγού, στην ανατολική πλευρά της κοιλάδας. Η διάβαση του ποταμού πραγματοποιούνταν από την γέφυρα του Καίσαρη (runtea din Kesari)³⁷³ δίπλα από το μοναστήρι της Παναγίας (Sta Maria di su hoară – Παναγία κάτω από το χωριό). Η ανάβαση που ακολουθούσε άφηνε στο πλάι την εκκλησία του Αγίου Αθανασίου, και κινούνταν στην βόρεια όχθη του ρέματος του Ζυγού. Η εκκλησία του Αγίου Αθανασίου αποτελούσε σημείο αποχαιρετισμού για τους Μετσοβίτες που έφευγαν³⁷⁴.

Η διαδρομή σε μικρή απόσταση από την εκκλησία του Αγίου Αθανασίου συναντούσε αυτή που ερχόταν πλαγιοδρομώντας από το Ανήλιο, παράλληλα με την κοίτη του Μετσοβίτικου και συνέχιζε με στροφή προς Ανατολάς, ακολουθώντας την νότια όχθη του ρέματος του Ζυγού. Περίπου στην περιοχή του σημερινού ποδοσφαιρικού γηπέδου του Ανηλίου (Dumneasca) οι δύο διαδρομές συναντιούνται. Μέχρι εδώ οι μεν προερχόμενοι από το Μέτσοβο έχουν διανύσει 3 χιλιόμετρα (με 200 μέτρα υψομετρικής διαφοράς σε κατάβαση και άλλα τόσα σε ανάβαση) ενώ οι προερχόμενοι από το Ανήλιο έχουν διανύσει 2 χιλιόμετρα (με 100 μέτρα υψομετρικής διαφοράς σε ανάβαση). Προκύπτει λοιπόν ότι η διαδρομή του Ανηλίου είναι σημαντικά συντομότερη – άρα και προτιμότερη - για την προσέγγιση του Ζυγού, εκτός και αν υπάρχουν υποχρεώσεις της μετακινούμενης ομάδας που σχετίζονται με τον οικισμό του Μετσόβου (όπως η πρόσληψη οδηγών για την διάσχιση του Ζυγού).

Από εκεί η ανάβαση προσεγγίζει την θέση των σημερινών γραφείων της Εγνατίας Οδού, πάνω από το πλάτωμα όπου βρίσκεται ο κόμβος του Ανηλίου, στα χαμηλότερα πρηνή του Ζυγού και πάνω από την είσοδο της σημερινής σήραγγας του Ζυγού επί της Εγνατίας Οδού. Ένας δασικός δρόμος εκεί ακολουθεί αρκετά κοντά την χάραξη του παλιού μονοπατιού καθώς ανεβαίνει με ζητοειδείς ελιγμούς στην πλαγιά του Ζυγού. Ο γράφων ακολούθησε με οδηγό τον Ν.Κ. – κάτοικο του Μετσόβου και έμπειρο μελετητή των μονοπατιών της περιοχής την διαδρομή του μονοπατιού σε αυτό το τμήμα. Το ίχνος του παλιού μονοπατιού συναντάται 2.5 χιλιόμετρα ψηλότερα κατά μήκος δασικών δρόμων, των οποίων η βατότητα μειώνεται καθώς ανέρχονται σε μεγαλύτερο υψόμετρο. Η κίνηση στο μονοπάτι γίνεται σε σαθρό τοπίο, σε χάραξη ωστόσο η οποία παραμένει εμφανής παρά τα πολλά χρόνια εγκατάλειψης, στοιχείο ενδεικτικό της χρήσης που είχε η διαδρομή. Το μονοπάτι ανηφορίζει με ζητοειδείς ελιγμούς προς το διάσελο του Ζυγού, το οποίο αποτελεί και το χαμηλότερο πέρασμα της οροσειράς του Ζυγού.

Οι τοπικές αφηγήσεις περιγράφουν στην περιοχή της τελικής ανάβασης τμήμα του μονοπατιού το οποίο ήταν σκεπασμένο και έμοιαζε με γαλαρία³⁷⁵. Σκοπός της κατασκευή αυτής ήταν η προστασία των διακινούμενων από τις ριπές του αέρα που ήταν δυνατές σε αυτό το υψόμετρο λόγω του φυσικού ανοίγματος που αποτελεί το διάσελο του Ζυγού. Στο υψηλότερο σημείο οι περιηγητικές περιγραφές κάνουν λόγο για δύο βράχους οι οποίοι αποκαλούνταν Πόρτες και ανάμεσά τους διερχόταν το

³⁷² Δασούλας, 2009, σελ.187, υπ.106

³⁷³ Γαράφας, 2011, σελ.136

³⁷⁴ ο.π., σελ.138

³⁷⁵ Προφορική μαρτυρία Κ.Κ, βλ. επίσης Γαράφα, ο.π., σελ.136

μονοπάτι³⁷⁶. Ο Leake αναφέρει την ύπαρξη εικόνας του Αγίου Νικολάου σε θέση επί του δεξιού βράχου³⁷⁷. Φτάνοντας στο διάσελο ο πεζοπόρος βρίσκεται σε υψόμετρο 1620 μέτρων, επί της οροσειράς που χωρίζει την Ήπειρο από την Θεσσαλία με ανοικτή θέα κατάλληλη για σημαντικές γεωγραφικές παρατηρήσεις. Η κορυφογραμμή του Ζυγού³⁷⁸ είναι αρκετά στενή και λίγα μέτρα πίσω από το πέρασμα των Πορτών ξεκινά η κατάβαση.



Εικόνα 55: Στιγμιότυπο από την ανάβαση προς το πέρασμα του Ζυγού. Παρά την βλάστηση, το ίχνος διακρίνεται πάνω στην πλαγιά του βουνού. Στο βάθος διακρίνεται ο ένας από τους δύο βράχους που αποτελούσαν τις Πόρτες του Ζυγού. Ο δεύτερος καταστράφηκε κατά την διάνοιξη του δασικού δρόμου που ακολουθεί την ράχη του Ζυγού. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Το συνολικό μήκος της ανάβασης υπολογίζεται σε 3.5 χιλιόμετρα στα οποία καλύπτεται υψομετρική διαφορά της τάξης των 500 μέτρων. Η διάρκεια της διαδρομής από το Μέτσοβο μέχρι το διάσελο και το

³⁷⁶ Philippson, 1897, σελ.184

³⁷⁷ Leake, 1835, vol. I, σελ.413

³⁷⁸ Σημαντικά στοιχεία για το πέρασμα του Ζυγού αντλούνται από το βιβλίο του Φ. Δασούλα (2009, σελ.152, υπ.12)

Χάνι του Ζυγού υπολογίζεται σε 2 ώρες ενώ εκκινώντας από το Ανήλιο 1 & ¼ ώρες αρκούν για την κάλυψη της απόστασης.

Αμέσως μετά από το διάσελο η διαδρομή κατηφορίζει σε πυκνό δάσος οξυάς και σε μικρή απόσταση συναντά το Χάνι του Ζυγού. Πρόκειται για μία θέση όπου σε συνθήκες ανάγκης αποθηκεύονταν εμπορεύματα από караβάνια που προέρχονταν από την Θεσσαλία σε περίπτωση που η διάσχιση του Ζυγού ήταν αδύνατη για τα ζώα φόρτου. Ο Leake περιγράφει ότι στην εποχή της διάβασής του οι Μετσοβίτες που συντηρούσαν το χάνι ήταν υποχρεωμένοι να έχουν εκεί μόνιμο προσωπικό από χαμάληδες και οδηγούς για την υποστήριξη των караβανιών που επιχειρούσαν το πέρασμα του Ζυγού³⁷⁹.

Ο Νικολαΐδης περιγράφει ότι όταν το χάνι σκεπάζεται από το χιόνι (ύψους 6 μέτρων), η είσοδος πραγματοποιείται μέσω της στέγης με τη χρήση εσωτερικής κλίμακας³⁸⁰. Η περιγραφή αυτή θα μπορούσε να ευσταθεί και να αφορά την εποχή της μικρής παγετώδους περιόδου που επηρέασε τον τόπο αυτό μεταξύ 16^{ου} και 18^{ου} αι. και προκαλούσε ισχυρές χιονοπτώσεις και μεγαλύτερη διάρκεια της χιονοκάλυψης από ότι στην εποχή μας³⁸¹. Στο κείμενο του Philippson αναφέρεται η χρήση του κτιρίου σαν τελωνειακός σταθμός του ελληνικού κράτους (προ του πολέμου του 1897)³⁸² και στο κείμενο του Παπαζήση αναφέρεται η χρήση του κτιρίου σαν τούρκικο φυλάκιο³⁸³ (μεταξύ 1897 και 1912). Τα ερείπια του χανιού αυτού διαλύθηκαν εντελώς σε πρόσφατη εποχή όταν στο πλάτωμα που βρισκόταν το χάνι πραγματοποιήθηκαν ερευνητικές γεωτρήσεις για την δημιουργία σήραγγας του ΟΣΕ. Στην θέση του χανιού αναφέρεται πηγή νερού³⁸⁴, η οποία ωστόσο σήμερα έχει στερέψει, πιθανόν εξαιτίας της δημιουργίας σηράγγων και διασκοπήσεων στην περιοχή.

Από το χάνι του Ζυγού, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση 250 μέτρων από την ράχη του Ζυγού (50 μέτρα χαμηλότερα ως προς το υψόμετρο) η διαδρομή συνεχίζει με ήπια κατηφορική κλίση και σε μικρή απόσταση αφήνει το δάσος της οξυάς και τραβερσάρει σε διπλανή ράχη με δάσος πεύκης. Εκεί ο γράφων συνάντησε τα απομεινάρια του καλντεριμιού που οδηγεί προς Θεσσαλία. Το καλντερίμι με πλάτος περίπου 1.5 μέτρο και σκαλοπάτια τοποθετημένα σε τακτά διαστήματα οδηγεί τον πεζοπόρο σε καθαρό έδαφος και με χάραξη προσαρμοσμένη στο ορεινό τοπίο. Σε 2.5 χιλιόμετρα από το χάνι του Ζυγού (εκ των οποίων τα 1800 σε καλντερίμι) η διαδρομή οδηγεί στο χάνι του Σαΐτ Πασά, όπου συναντά κανείς σήμερα σωρούς από πέτρες εκεί όπου στέκονταν κάποτε οι τοίχοι του χανιού. Ο Πίκουλας καταγράφει ότι μέχρι το 1940 αν και ασκεπές το χάνι στεκόταν όρθιο³⁸⁵. Η φημισμένη βρύση του χανιού βρίσκεται σε διπλανή θέση και είναι ανακατασκευασμένη. Το καλντερίμι συνεχίζεται μετά από το χάνι και κατηφορίζει για 300 ακόμη μέτρα, όπου σβήνει μάλλον λόγω της διάνοιξης νέων δρόμων και της πιθανής διέλευσης μπουλντόζας από την χάραξη της διαδρομής.

³⁷⁹ Leake, 1835, vol. IV, σελ.261

³⁸⁰ Νικολαΐδης, αναδημοσιευμένο στο Θεσσαλικό Ημερολόγιο, 2017, σελ.303

³⁸¹ Ηλ. Πηγές: Little Ice Age - Wikipedia

³⁸² Philippson, 1897, σελ.182

³⁸³ Παπαζήση, 1980, σελ.92

³⁸⁴ Νικολαΐδης, ο.π., σελ.303

³⁸⁵ Πίκουλας, 2006, σελ.410



Εικόνα 56: Η έναρξη του καλντεριμιού μέσα σε δασικό τοπίο δημιουργεί μία αίσθηση σιγουριάς για τον πεζοπόρο. Εδώ αποτυπώνεται η θέση όπου ο γράφων εντόπισε την έναρξη του καλντεριμιού που κατηφορίζει προς το χάνι του Σαϊτ Πασά. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Ο γράφων ακολουθώντας την προφανή διαδρομή η οποία ήταν γεμάτη από δομικές πέτρες, είχε κλίση αντάξια ενός εμπορικού δρόμου και ήταν κυρίως καθαρή από βλάστηση διέσχισε τμήμα 800 ακόμη μέτρων μέχρι το ακολουθούμενο ίχνος να σβήσει σε δασικό δρόμο, από όπου ήταν αδύνατος ο εντοπισμός της συνέχειας. Ο δρόμος αυτός οδηγεί προς το παρεκκλήσιο των Αγίων Αποστόλων, απέναντι από τον οικισμό του Μαλακασίου, με εικόνα πιθανού περάσματος (κλειστού λόγω βλάστησης και επιχώσεων πλέον) στα αριστερά της κατάβασης.

Κοντά στο παρεκκλήσιο των Αγίων Αποστόλων αναφέρεται ο ελληνικός συνοριακός σταθμός από τον Παπαζήση³⁸⁶ στην θέση Πέτρα Φείδη, πιστοποιώντας έτσι την διαδρομή που ακολουθήθηκε ως εδώ. Εικάζεται λοιπόν ότι η συνέχεια του εμπορικού δρόμου είτε πατήθηκε από τον δασικό δρόμο είτε μπαζώθηκε από την διάνοιξή του. Ακολουθώντας η διαδρομή κατηφορίζει για να διασχίσει το Μαλακασσιώτικο ρέμα και να προσεγγίσει το χάνι του Μαλακασίου σε θέση εκτός του οικισμού (μισή ώρα νοτιότερα από αυτόν), όπως συνηθιζόταν σε παλιότερες εποχές. Μέχρι εδώ από το Χάνι του Ζυγού η διαδρομή που περιγράφεται διανύει 8 χιλιόμετρα τα οποία αντιστοιχούν σε 2 ώρες πεζοπορίας. Στην κατάβαση αυτή η υψομετρική διαφορά που καλύπτεται είναι της τάξης των 950 μέτρων.

Η συνέχεια της διαδρομής προσδιορίζεται με βάση τα χάνια που περιγράφονται τόσο από τους περιηγητές που οδήγησαν την διαδρομή μέχρι εδώ, όσο και από νεότερους μελετητές όπως η ομάδα του κ. Πίκουλα. Σημαντική είναι και η πληροφορία που καταγράφεται στους χάρτες προηγούμενων εποχών. Η πυκνότητα των χανίων κατά μήκος της εμπορικής αυτής διαδρομής (όπως και αυτή των προηγούμενων τμημάτων) είναι ανάλογη της κίνησης που φιλοξενούσε αυτή η οδός. Σε αυτό το τμήμα η διαδρομή

³⁸⁶ Παπαζήση, 1980, σελ.92

ακολουθεί την κοίτη του Πηνειού κατά βάσιν και τα χάνια που ακολουθούν συνδέονται με τους παρόδιους οικισμούς, με τρόπο που θα μπορούσε να παρομοιαστεί με τους σταθμούς ενός σιδηροδρομικού δικτύου ή τις σκάλες (λιμάνια) οικισμών που βρίσκονται σε υψηλότερες θέσεις αλλά γειτνιάζουν με το υδάτινο στοιχείο. Οι κάτοικοι εδώ είχαν αφενός την θεσμική υποχρέωση απέναντι στην Οθωμανική εξουσία να επανδρώνουν και να προμηθεύουν τα χάνια με τα απαραίτητα. Αφετέρου τα χάνια αυτά αποτελούσαν την μοναδική πρόσβασή των κατοίκων των επιμέρους οικισμών στον έξω κόσμο, το μέρος δηλαδή όπου μπορούσαν να ανταλλάξουν νέα και αγαθά³⁸⁷.

Σε μικρή απόσταση από το χάνι του Μαλακασίου βρίσκεται το χάνι Ζαμάνη το οποίο λειτουργούσε επίσης υπό την ευθύνη κατοίκων του Μαλακασίου³⁸⁸. Κατάντι του ρέματος συναντάται το χάνι Ντόκου που συντηρείται από τον οικισμό Αμπελοχώρι (Μποροβίκο) εξ' ου και το δεύτερό του όνομα (χάνι του Μποροβίκου). Στην θέση όπου το Μαλακασσιώτικο ρέμα συναντά αυτό της Κουτσούφλιανης και δημιουργείται ο Πηνειός αναφέρεται το χάνι Μοκόση πλάι στην γκρεμισμένη τώρα τρίτοξη γέφυρα που οδηγούσε τους πεζοπόρους στην βόρεια (αριστερή) όχθη του ποταμού. Το χάνι αυτό πήρε το όνομά του από τον εγκαταλελειμμένο οικισμό Μοκόσι, την θέση του οποίου σε επόμενη εποχή πήρε ο οικισμός της Παναγιάς (Λιμπόχοβο - Νέα Κουτσούφλιανη)³⁸⁹. Πρόκειται λοιπόν για το αντίστοιχο χάνι που συντηρούσαν οι κάτοικοι του Λιμπόχου και αργότερα αυτοί της Κουτσούφλιανης.

Αμέσως μετά από την σμίξη των ρεμάτων εντοπίζεται το χάνι Κουκλιού³⁹⁰ το οποίο συντηρούνταν από τους κατοίκους του οικισμού Κουκλέσι (σημερινό Ματονέρι). Επόμενο είναι το χάνι της Γκουντοβάσδας (ερειπωμένο χωριό του οποίου οι κάτοικοι μετοίκησαν στην σημερινή Καλομοίρα) για το οποίο γράφει ο Leake³⁹¹ ότι ήταν ένα από τα ελάχιστα που είχαν δωμάτια για ταξιδιώτες ανώτερου επιπέδου. Ακόμη χαμηλότερα ο Philippson γράφει για το χάνι Τσουραναίοι (σημερινό Ορθοβούνι). Πρόκειται για μία θέση όπου βρίσκεται μία ομάδα χανίων και από εκεί προκύπτει η ονομασία «χάνια» που εντοπίζεται στον χάρτη 1:100.000 του Αγγλικού Υπουργείου Πολέμου (1944). Σε αυτά τα χάνια συμπεριλαμβάνεται το χάνι Τρύπα που περιγράφει ο Παπαζήσης³⁹². Το χάνι αυτό αποτυπώνεται με το όνομά του στο χάρτη της Χ.Υ. του Ελληνικού Βασιλείου «Καλαμπάκα» 1:75.000 του 1912.

Πάλι σε μικρή απόσταση εντοπίζεται το χάνι Μουργκάνι, στην θέση όπου χύνεται ο ποταμός Ίων στον Πηνειό και ανοίγεται ο δρόμος προς τα Γρεβενά και τα χωριά στην βόρεια πλευρά του νομού Τρικάλων. Πλησίον του βρίσκονται το χάνι του Τεκέ³⁹³, το χάνι της Βίγλας, το τελωνείο και το χάνι της Κρύας Βρύσης³⁹⁴, το χάνι του Παπαχρήστου και το χάνι του Πρέτσου³⁹⁵. Ήδη έπειτα από το χάνι Μουργκάνι η κυκλοφορία διεξάγεται μέσα από την φαρδιά κοίτη του Πηνειού και έπειτα και από τα τελευταία χάνια η διαδρομή περνά από τον οικισμό Καστράκι λίγο πριν μπει σε αυτόν της Καλαμπάκας.

Το τελευταίο αυτό τμήμα της διαδρομής, από το χάνι του Μαλακασίου και μέχρι την Καλαμπάκα αντιστοιχίζεται σε μήκος 32 χιλιομέτρων και υπολογίζεται ότι διασχίζεται σε χρονικό διάστημα της τάξης των 7 & ½ -8 ωρών. Η υψομετρική διαφορά σε αυτή την κατάβαση είναι της τάξης των 400 μέτρων.

³⁸⁷ βλ. και Παπαγεωργίου, 1998, σελ.176

³⁸⁸ Πίκουλας, 2009, σελ.412

³⁸⁹ Νικολαΐδης, ο.π., σελ.302, υπ.28

³⁹⁰ Παπαζήση, 1980, σελ.92

³⁹¹ Leake, 1835, vol. I, σελ.417

³⁹² Παπαζήση, ο.π., σελ.91

³⁹³ ο.π.

³⁹⁴ Νικολαΐδης, ο.π., σελ.301

³⁹⁵ Φύλλο Καλαμπάκα του χάρτη 1:100.000 του Αγγλικού Υπουργείου Πολέμου (1944) & Φύλλο Καλαμπάκα επιτελικού χάρτη της Χ.Υ.Σ./Γ.Υ.Σ. (1929)

Με βάση τους δρομοδείκτες που παραθέτουν οι Μακρής & Παπαγεωργίου³⁹⁶ καθώς και με τις περιγραφές του Παπαζήση και του Νικολαΐδη³⁹⁷ συνολικά η διαδρομή υπολογίζεται σε 25 ώρες το οποίο σημαίνει τουλάχιστον 2 ολόκληρες ημέρες πεζοπορίας. Χοντρικά θα μπορούσε κανείς να υποθέσει μία ημέρα πεζοπορίας από τα Ιωάννινα μέχρι το Μέτσοβο/Ανήλιο και άλλη μία μέχρι την Καλαμπάκα. Τροποποιήσεις σε αυτό το βασικό μοτίβο σχετίζονται με τις διαφορετικές θέσεις έναρξης (π.χ. κάποιος οικισμός πριν από τα Ιωάννινα) και τερματισμού της διαδρομής (οικισμοί πέρα από την Καλαμπάκα όπως Τρίκαλα, Λάρισα, κλπ).

Συνολικά η διαδρομή καλύπτει 94.5 χιλιόμετρα (91,8 μέσω Ανηλίου) με αθροιστικές υψομετρικές διαφορές +3646 & -3954 (+3408 & -3713 μέσω Ανηλίου).



Εικόνα 57: Από την ράχη του Ζυγού φαίνεται η κοιλάδα του Πηνησιού όπως κατηφορίζει ανάμεσα σε πλήθος οικισμών προς την θεσσαλική πεδιάδα. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

³⁹⁶ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.179-180

³⁹⁷ Νικολαΐδης, ο.π., σελ.304, υπ.32

2.3. Εμπορική Διαδρομή Ιωάννινα – Γρεβενά

Η έναρξη της διαδρομής αυτής εντοπίζεται - όπως και της προηγούμενης - στον οικισμό των Ιωαννίνων, καθώς πρόκειται για το σημαντικότερο διαμετακομιστικό κέντρο της Ηπείρου. Προς Ανατολάς η μελέτη αυτού του κεφαλαίου περιορίζεται στην προσέγγιση του οικισμού των Γρεβενών, ο οποίος αποτέλεσε επίσης σημαντικό διαμετακομιστικό και διοικητικό κέντρο, ενώ αποτελεί και την βασική είσοδο, για τους από την Ήπειρο προερχόμενους, στην Μακεδονία. Όντας χωροθετημένος στις ανατολικές απολήξεις της οροσειράς της Πίνδου, ο οικισμός των Γρεβενών δίνει πλήθος διεξόδων προς τους υπόλοιπους οικισμούς της Μακεδονίας, της Θεσσαλίας αλλά και των Βαλκανικών Χωρών³⁹⁸ προς Βορρά. Από τους δυτικούς πρόποδες της Πίνδου στα Ιωάννινα μέχρι την θέση των Γρεβενών το ανάγλυφο της οροσειράς δίνει λιγοστές δυνατότητες διάσχισης, ανάμεσα στους ορεινούς φραγμούς που συναποτελούν την οροσειρά, κατάλληλες για εμπορικά καραβάνια που μετακινούνται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Ανάλογα με τις παρακάμψεις που προτίθεται να κάνει ο μετακινούμενος προκύπτουν αντιστοίχως μακρύτερες χαράξεις οι οποίες αντιμετωπίζουν μικρότερες υψομετρικές διακυμάνσεις. Η συντομότερη από αυτές διέρχεται από τον Ζυγό της Μηλιάς σε μέγιστο υψόμετρο δηλαδή 1530 μέτρων, σε θέση ιδιαίτερα εκτεθειμένη σε καιρικά φαινόμενα, η οποία έχει ιδιαίτερη φήμη για τα ατμοσφαιρικά της κατακρημνίσματα και την υδρολογική της παροχή³⁹⁹. Οι εναλλακτικές διαβάσεις θα αναλυθούν καθώς η βασική περιγραφή θα φτάνει στις θέσεις εκκίνησής τους.

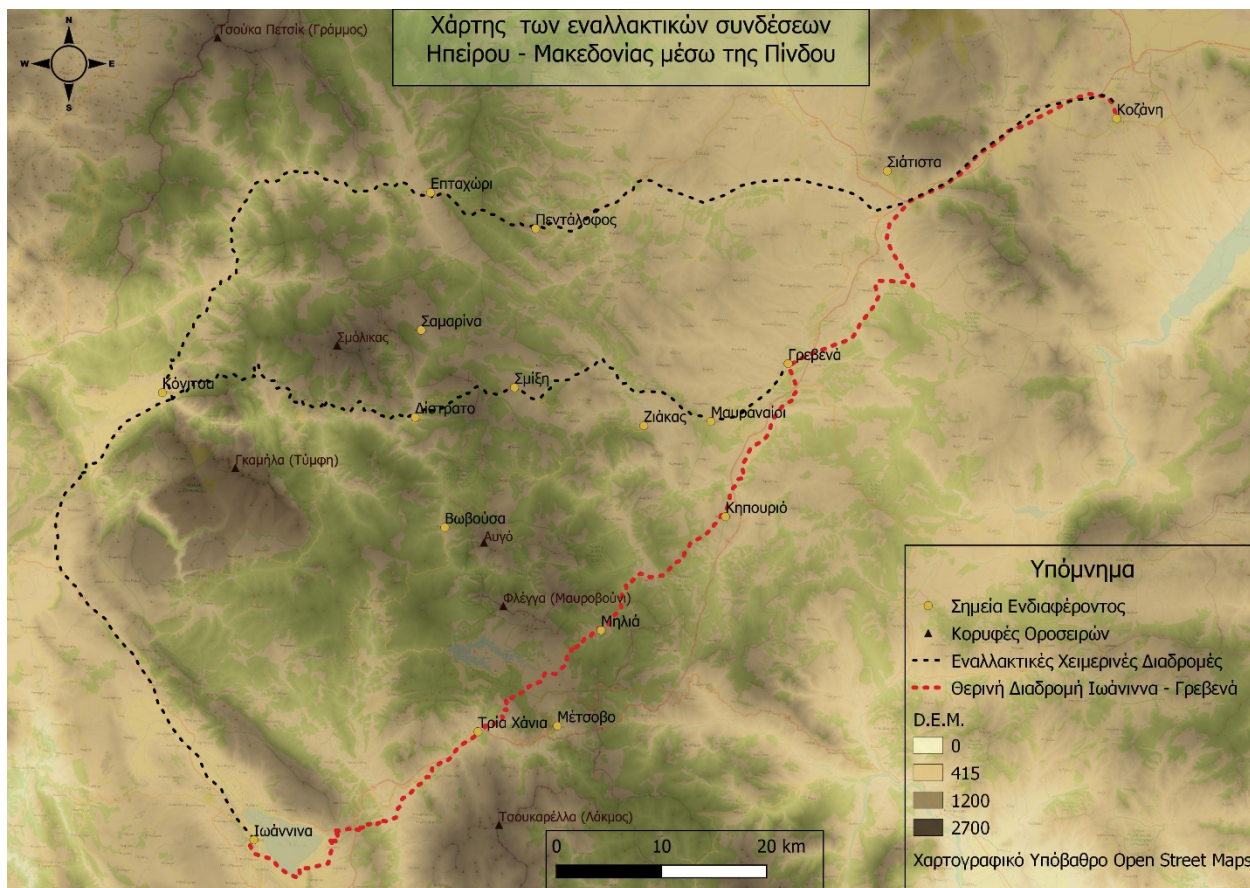
Οι εναλλακτικές διαδρομές που παρουσιάζονται σε αυτή την παράγραφο αφορούν σε διαφορετική αρχική κατεύθυνση, για αυτό και παρουσιάζονται στο σημείο αυτό. Με αρχική κατεύθυνση λοιπόν προς Βορρά, μία εναλλακτική διαδρομή δίνεται με πρώτο προορισμό την Κόνιτσα και τη διάσχιση της χαράδρας του Αώου για να προσεγγιστεί η Βασιλίτσα. Από το διάσελο στα 1700 μ. στην θέση του σημερινού χιονοδρομικού κέντρου η κατάβαση προς Σμίξη και Φιλιππαιούς οδηγεί στα Γρεβενά. Εναλλακτικά ακολουθώντας την ίδια αρχική κατεύθυνση, προς Κόνιτσα, και έπειτα την κοίτη του Σαραντάπορου ανάμεσα από το Σμόλικα και το Γράμμο, μία άλλη διαδρομή, με μέγιστο υψόμετρο λίγο χαμηλότερο από τα 1300 μέτρα (πάνω από το Επταχώρι), προσεγγίζει τον Πεντάλοφο και την Κοζάνη, δίνοντας την ηπιότερη αλλά και την μακρύτερη προσέγγιση στην κεντρική σχεδόν Μακεδονία⁴⁰⁰. Προφανώς οι δύο προαναφερθείσες διαδρομές θα βόλευαν περισσότερο μετακινούμενους που έρχονται από βορειότερες των Ιωαννίνων θέσεις και μόνο σε ιδιαίτερα δύσκολους χειμώνες τους προερχόμενους από Ιωάννινα ή νοτιότερα.

Σαν απλή αναφορά επισημαίνονται οι αποστάσεις που αντιστοιχούν στις δύο αυτές διαδρομές για να μπορεί να πραγματοποιηθεί μία σύγκριση μεγέθους. Στην πρώτη διαδρομή (Κόνιτσα – Βασιλίτσα - Γρεβενά) η απόσταση που αντιστοιχεί είναι της τάξης των 135 χιλιομέτρων, που θα αντιστοιχούσε σε διάρκεια πεζοπορίας 34 ωρών περίπου (σχεδόν 3 ολόκληρες ημέρες). Αντίστοιχα η διαδρομή από τον Σαραντάπορο προς την Κοζάνη διανύει απόσταση 178 χιλιομέτρων που υπολογίζεται σε διάρκεια ταξιδιού 45 ωρών (σχεδόν 4 ολόκληρες ημέρες). Για σύγκριση, αν η βασική διαδρομή μέσω Πλάκας και Τζαν Χουρταρά επεκταθεί μέχρι την Κοζάνη θα έχει μήκος 141 χιλιομέτρων που θα αντιστοιχούσαν σε διάρκεια 35 ωρών, δηλαδή 3 ημερών.

³⁹⁸ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.189-192

³⁹⁹ Urquhart, 1838, σελ.231, Leake, 1835, vol.I, σελ.414-415 κ.α.

⁴⁰⁰ Πίκουλας, 2004, 672-673



Χάρτης 4: Στον χάρτη αυτό απεικονίζονται με τη χρήση του λογισμικού QGIS οι βορειότερες διαβάσεις της Πίνδου από την Ήπειρο προς την δυτική Μακεδονία έναντι της βασικής που περνά από την περιοχή του Μετσόβου και είναι το αντικείμενο αυτού του κεφαλαίου. Είναι εύκολα παρατηρήσιμη η διαφορά ως προς την ευθύτητα μεταξύ της βασικής διαδρομής και των εναλλακτικών. Είναι αναλόγως προφανές πως αν δεν συνέτρεχε κάποιος σημαντικός αποτρεπτικός λόγος η προτιμότερη διαδρομή θα ήταν αυτή της περιοχής του Μετσόβου.

Ξεκινώντας από τον οικισμό των Ιωαννίνων η αρχή της μελετώμενης διαδρομής είναι ίδια με την διαδρομή Ιωάννινα – Καλαμπάκα. Συγκεκριμένα από την έξοδο από την πόλη των Ιωαννίνων και μέχρι την ανάβαση του Δρύσκου ακολουθείται κοινή πορεία. Μέχρι το Δρύσκο η απόσταση που καλύπτεται είναι 18 χιλιόμετρα και καλύπτεται σε 3 & ¼ ώρες από τα Ιωάννινα. Η διαδρομή που μελετάται εδώ συναντά την πρώτη της διχάλα. Η βασική διαδρομή κατηφορίζει προς το χάνι της Κυράς και έπειτα στο χάνι της Μπαλντούμας, για να φτάσει μέχρι τα Τρία Χάνια, όπως περιγράφεται στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Η εναλλακτική διαδρομή εδώ ακολουθεί τον ρου του ποταμού Βάρδα (παραπόταμου του Ζαγορίτικου κλάδου του Αράχθου) ανάντι με κατεύθυνση προς την Μονή Βουτσάς. Η διαδρομή αυτή κατηφορίζει από το Δρύσκο με Β κατεύθυνση για να προσεγγίσει διαδοχικά την θέση Κρύα Βρύση και το χάνι του Καμπέρ - Αγά με την ομώνυμη γέφυρα επί του Ζαγορίτικου. Αναφορά στην προσέγγιση αυτής της γέφυρας βρίσκουμε και στους Μακρή & Παπαγεωργίου⁴⁰¹, αναφορικά με τους διαβάτες που κινούνται προς τα Τρία Χάνια και συναντούν την γκρεμισμένη γέφυρα της Κυράς, πάνω από τον φουσκωμένο Ζαγορίτικο. Σε αυτή την περίπτωση οι μετακινούμενοι αναγκάζονται στην παράκαμψη αυτή για να επανέλθουν έπειτα στην κοίτη του Μετσοβίτικου, όπου συνεχιζόταν η διαδρομή τους.

⁴⁰¹ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.166

Ο Hammond περιγράφει την προσέγγιση της Μονής Βουτσάς μέσα από χαμόδεντρα και περιστασιακά αμπέλια σε 4 ώρες από το χάνι του Καμπέρ – Αγά. Εδώ η διαδρομή ακολουθεί την κοίτη του Βάρδα για να προσεγγίσει τη Μονή που αποτελεί σημείο αναφοράς για τους οικισμούς του Ανατολικού Ζαγορίου⁴⁰². Μέχρι αυτό το σημείο έχουν συμπληρωθεί ~40 χιλιόμετρα που αντιστοιχούν σε 8 ώρες πεζοπορίας.



Εικόνα 58: Από την θέση της Μονής Βουτσάς η κοίτη του Βάρδα ανάντι δείχνει τον δρόμο που οδηγεί στις μικρότερες δυνατές υψομετρικές διακυμάνσεις. Το διάσελο που φαίνεται στο κέντρο περίπου της εικόνας, ανάμεσα στην Τσούκα Ρόσα (δεξιά) και την Τύμφη (αριστερά) οδηγεί στην κοιλάδα του Αώου και στη Βωβούσα. Φωτογράφος Μάριος Παπανικολάου

Η θέση αυτή δίνει πρόσβαση στον οικισμό της Βωβούσας μέσω μίας ανάβασης στις πλαγιές της Τσούκα Ρόσα και της επακόλουθης κατάβασης για να προσεγγιστεί η κοίτη του Αώου. Η πορεία πλάι στην κοίτη του Αώου οδηγεί σε μικρή απόσταση στη Βωβούσα και το τοξωτό γεφύρι της, το οποίο δίνει πρόσβαση στις ανατολικές πλαγιές του όρους Αυγό και στον αυχένα Τίζα. Από εκεί υπάρχει η δυνατότητα να κατέλθει κανείς στον αυχένα της θέσης Έξαρχος για να οδηγηθεί έπειτα στον οικισμό Ζιάκας, αφήνοντας στα δεξιά του τον Όρλιακα. Η συνέχεια της κατάβασης από τον Ζιάκα οδηγεί μέσω ήπιας κλίσης στους Μαυραναίους και τα Γρεβενά⁴⁰³. Ο Τσότσος⁴⁰⁴ ονομάζει αυτή την πρόσβαση Βασιλική Οδό, ενώ όπως θα δούμε παρακάτω ο Λαμπρίδης και οι Μακρής & Παπαγεωργίου κρατάνε αυτό το όνομα για μονοπάτι που ξεκινά στην περιοχή των Τριών Χανιών.

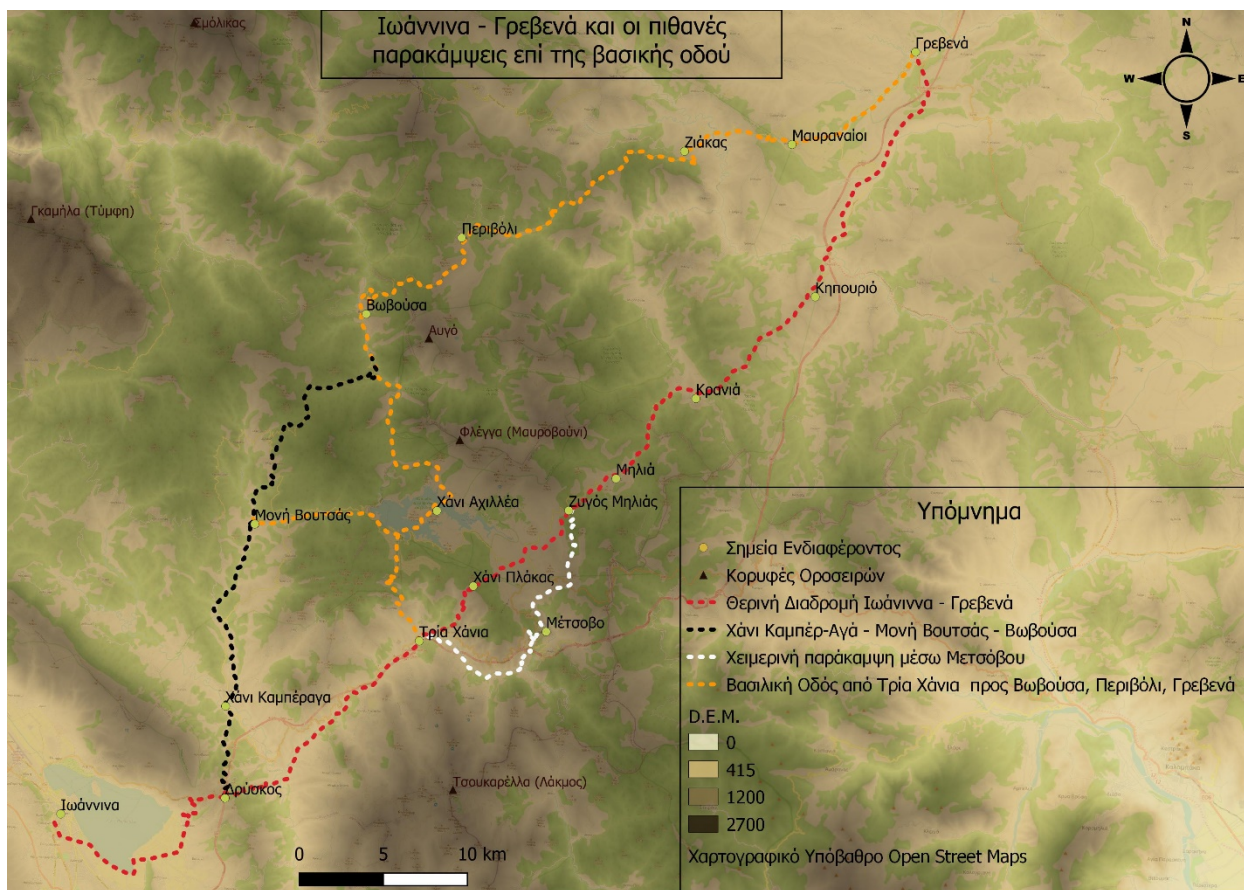
⁴⁰² Hammond, ο.π., τόμος Β', σελ.91

⁴⁰³ Πίκουλας, 2004, σελ.673 & Δασούλας, 2009, σελ.95, υπ.29

⁴⁰⁴ Τσότσος, 1998, σελ.182

Η διάσχιση αυτής της διαδρομής αύξανε σημαντικά την απόσταση που καλούνταν να καλύψει ο πεζοπόρος ή το καραβάνι, ωστόσο ήταν μονόδρομος όταν λόγω χιονοκάλυψης το διάσελο του Τζαν Κουρταρά πάνω από το Μέτσοβο ήταν απροσπέλαστο. Το μήκος της διαδρομής αυτής υπολογίζεται στα 125 χιλιόμετρα τουλάχιστον και η μέση διάρκεια περίπου στις 30 ώρες βαδίσματος – μεταξύ 2 και 3 ημερών δρόμος.

Όσον αφορά αυτή τη διαδρομή ο Παπαγεωργίου⁴⁰⁵ σημειώνει ότι οι κάτοικοι των Ζαγορωχωρίων δικαιούνταν με βάση σουλτανικό φερμάνι να αρνούνται να παρέχουν βοήθεια (τρόφιμα κλπ) στους Μουσουλμάνους (συνηθέστερα στρατιωτικά σώματα και σπανιότερα εμπορικά καραβάνια) που διέσχιζαν τα χωριά τους, για να μην καταλήξουν τα μονοπάτια που συνδέουν τα χωριά τους να γίνουν πέρασμα για άτακτα στρατιωτικά σώματα από και προς το Μέτσοβο, με όσες αυθαιρεσίες θα έπονταν μίας τέτοιας εξέλιξης. Ήταν σημαντικό για τους εκάστοτε οικισμούς να απέχουν από τους κεντρικούς δρόμους της εποχής όπως έχει προαναφερθεί και στο κεφάλαιο 1.3., τόσο που οι κάτοικοι του Ζαγορίου μπήκαν στην διαδικασία να διασφαλίσουν τα χωριά τους αξιοποιώντας τα προνόμια που η οθωμανική κυβέρνηση απέδωσε στον τόπο τους.



Χάρτης 5: Με την χρήση του λογισμικού QGIS αποτυπώνονται η βασική εμπορική διαδρομή από τα Ιωάννινα προς τα Γρεβενά καθώς και οι σημαντικότερες παρακάμψεις αυτής όπως περιγράφονται από την βιβλιογραφία.

⁴⁰⁵ Παπαγεωργίου, 1998, σελ.175

Επιστρέφοντας στην βασική διαδρομή, ακολουθούμε την χάραξη που περιγράφεται στο προηγούμενο κεφάλαιο μέχρι τα Τρία Χάνια έξω από τον οικισμό του Βοτονοσίου. Μέχρι εδώ έχουν καλυφθεί 40 χλμ. απόστασης, δηλαδή 8 ώρες πορείας από τα Ιωάννινα. Εδώ προκύπτει άλλη μία σημαντική διακλάδωση. Η θερινή διαδρομή, αυτή που αποκαλείται Ρωμαϊκή Οδός⁴⁰⁶, Εγνατία⁴⁰⁷ (λανθασμένα) και Κάlea ντε λα Γιαπίου⁴⁰⁸, ανηφορίζει εδώ προς το χάνι της Πλάκας, ενώ η χειμερινή οδός με δυτική κατεύθυνση ακολουθεί την διαδρομή του προηγούμενου κεφαλαίου προς Μέτσοβο.

Επιπλέον ο Λαμπρίδης επισημαίνει μία τρίτη οδό η οποία ανηφορίζει στις ίδιες πλαγιές με την πρώτη, με βορειότερη όμως κατεύθυνση, για να προσεγγίσει το Κεντρικό και το Ανατολικό Ζαγόρι και τα Βλαχοχώρια βορειοανατολικά της Βωβούσας. Τόσο ο Λαμπρίδης, όσο και ο Rouqueville⁴⁰⁹ που προσεγγίζει το δρόμο αυτό από την άλλη άκρη του, στα Γρεβενά τον χαρακτηρίζουν Βασιλική Οδό οπότε είναι κατανοητό ότι πρόκειται περί υπαρκτού οδωνυμίου. Η περιγραφή του Λαμπρίδη ανεβάζει την οδό αυτή ΒΔ από τα Τρία Χάνια και με κατεύθυνση προς την «Πολτσιάν Κρουσιοβίτσης». Πρόκειται για το μικρό οροπέδιο μέσω του οποίου η σημερινή ασφαλτοστρωμένη οδός που εκκινεί από την Χρυσοβίτσα προσεγγίζει το οροπέδιο της τεχνητής λίμνης των Πηγών του Αώου, εκεί όπου παράγονται οι φημισμένες πατάτες Χρυσοβίτσας. Ο Λαμπρίδης μιλά για ίχνη καλντεριμιού σε αυτή την ανάβαση και για ένα δύσβατο τμήμα στο τέλος της ανάβασης που το ονομάζει Σκάλα. Η συνέχεια αυτής της διαδρομής οδηγεί σε χάνι στην περιοχή Πέντε Αλώνια, στην θέση όπου ο Ελληνικός Επιτελικός Χάρτης της Χ.Υ.Σ. – Γ.Υ.Σ. «Ιωάννινα» του 1934 σημειώνει Φυλάκιο Χωροφυλακής. Πρόκειται για την περιοχή όπου βρίσκεται η διασταύρωση του σημερινού δρόμου που κάνει το γύρο της λίμνης με αυτόν που κατηφορίζει προς Γρεβενίτι, Βωβούσα κλπ.

Από εκεί μπορεί κανείς να κατηφορίσει σε καλό μονοπάτι προς τον οικισμό Φλαμπουράρι (Φλόρου) του Ανατολικού Ζαγορίου, είτε να ακολουθήσει άλλο λιγότερο χρησιμοποιούμενο (κλειστό από τη βλάστηση πλέον) μονοπάτι σχεδόν πλάι στην κοίτη του Αώου προς τον οικισμό της Βωβούσας⁴¹⁰. Η ανάβαση από την Βωβούσα προς τον ομαλό αυχένα της Στάνη Τίζα και η κατάβαση από εκεί πλάι στον Όρλιακα προς τον οικισμό Ζιάκας οδηγεί προς τον οικισμό των Γρεβενών. Απομένει τελευταίο εμπόδιο η διάσχιση του Βελονιά, παραπόταμου του Βενέτικου, μέσω του γεφυριού του Ζιάκα και η διαδρομή καταλήγει ομαλά στα Γρεβενά. Αυτή η εκδοχή δεν συνίσταται για εμπορικά караβάνια καθώς ήδη από την εποχή των Wace & Thompson το τμήμα Πολιτσιές – Βωβούσα ήταν ακατάλληλο για φορτωμένα ζώα. Το συνολικό μήκος αυτής της διάβασης από τα Ιωάννινα μέχρι τα Γρεβενά υπολογίζεται σε 115 χιλιόμετρα τουλάχιστον, δηλαδή 28 ώρες πορείας – δηλαδή περισσότερο από 2 ημέρες πορείας.

Η θερινή οδός που ξεκινά από την θέση Τρία Χάνια είναι αυτή που αναζήτησε ο γράφων μαζί με τον Ν.Κ. Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά την αναζήτηση αυτή αλλά και σε επόμενο χρόνο από τις οδηγίες ανθρώπων που συνδέονται με αυτά τα μέρη περιγράφονται στις επόμενες παραγράφους.

Τα οικήματα που αποτελούσαν τα Τρία Χάνια, σχεδόν πλάι στην κοίτη του Μετσοβίτικου έχουν γκρεμιστεί για τις ανάγκες διευθέτησης του Μετσοβίτικου εν όψει της δημιουργία μικρού υδροηλεκτρικού εργοστασίου επί της κοίτης του.

Εκκινώντας από την θέση τους η διαδρομή που μελετάται ανηφορίζει τις πλαγιές της Πλάκας, που χωρίζουν τις πηγές του Αώου από την κοίτη του Αράχθου, αφήνοντας δεξιά της τον οικισμό του Βοτονοσίου. Οι προφορικές μαρτυρίες του Σ.Μ. (καταγόμενος από το Βοτονόσι) δίνουν τη θέση του χανιού Μπουντέκα⁴¹¹, σε πλάτωμα στις αρχές της ανάβασης και δίνουν τα ακόλουθα τοπωνύμια στην

⁴⁰⁶ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.183

⁴⁰⁷ Χρυσοχόος, 1909

⁴⁰⁸ Λαμπρίδης, 1888, τεύχος Ε', σελ.14

⁴⁰⁹ Rouqueville, 1820, τόμος Β', σελ.436

⁴¹⁰ Wace & Thompson, 1914 σελ.189 & προφ. μαρτυρία Τσομπίκος & Φάφαλης

⁴¹¹ βλ. Λυρατζάκη, 2018, σελ.32 – το διαβάζει σαν Μαουντίγα (λανθασμένα)

διαδρομή της ανάβασης: Μίσιου (κορυφή), Γκουχουγιάννη, Γκουτουκουράτου, Τσούμα Ακρίβου. Στο τέλος της ανάβασης βρίσκεται το χάνι του Ντάου ή της Πλάκας, στα ~1470μ. υψόμετρο.

Η ανάβαση που επιχειρήθηκε από τον γράφοντα και τον Ν.Κ. ακολούθησε ράχη δεξιότερα από την περιγραφόμενη από τον Σ.Μ. και προσεγγίστηκε αρχικά το κτίριο που λειτουργεί σαν υδραγωγείο για τον οικισμό του Βοτονοσίου. Από εκεί η ανάβαση πλάι στους αγωγούς του νερού φανερώνει ένα καλά διατηρημένο μονοπάτι το οποίο δίνει εικόνα περάσματος κατάλληλου για μουλάρια. Η ανάβαση με ήπια κλίση οδηγεί προς πλάτωμα όπου η διαδρομή διασχίζει το ρέμα που κινείται ανάμεσα στις δύο ράχες. Αμέσως κάτω από το μονοπάτι το ρέμα δημιουργεί καταρράκτη ύψους 3 μέτρων περίπου με το τοπωνύμιο «Λα Λούντζι» (στην μακρουλή λίμνη).

Εδώ το μονοπάτι κινείται πλάι σε ξερολιθιές, ενδείξεις καλλιεργειών και ορίων ανάμεσα σε αυτές και τον «δρόμο». Η συνέχεια της ανάβασης κινείται σε ράχη που ονομάζεται Στέφανος και έχει πατηθεί από μπουλντόζα δημιουργώντας ένα σαφές ίχνος το οποίο ακολουθείται κατά την ανάβαση. Η ανάβαση αυτή καταλήγει σε μικρό πλάτωμα όπου βρίσκεται φρεάτιο της υπηρεσίας ύδρευσης Βοτονοσίου, που συλλέγει – οδηγεί τα νερά κοντινής πηγής προς τον οικισμό του Βοτονοσίου. Πρόκειται για την θέση Στέφανος.



Εικόνα 59: Η θέση Στέφανος και η ποταμιά του Μετσοβίτικου στο βάθος όπως φαίνονται από το τελευταίο τμήμα της ανάβασης προς το χάνι της Πλάκας. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Από εδώ ξεκινάει το απότομο τελευταίο τμήμα της ανάβασης το οποίο διεξάγεται με ζητοειδείς ελιγμούς του μονοπατιού καθώς αυτό κινείται ανάμεσα στα περιορισμένα πατήματα που προσφέρει η απότομη πλαγιά, σε εκτεθειμένο τοπίο με πώδη κυρίως βλάστηση (πλέον). Στο τμήμα αυτό εντοπίστηκαν τμήματα ξερολιθιάς που αποτελούν την υποδομή του μονοπατιού και τα οποία καθοδηγούσαν την ομάδα στην αναζήτηση της σωστής διαδρομής. Η ανάβαση τελειώνει στην θέση του χανιού της Πλάκας

(ή χάνι του Ντάου – με βάση το όνομα του τελευταίου ιδιοκτήτη του)⁴¹². Η ανάβαση αυτή απουσιάζει από τα κείμενα των περισσότερων περιηγητών – ίσως επειδή οι περισσότερες περιγραφόμενες διασχίσεις του δρόμου Ιωάννινα – Γρεβενά να πραγματοποιήθηκαν σε χειμερινή περίοδο. Η περιγραφή του D. Urquhart⁴¹³ ωστόσο, η οποία αφορά θερινή περίοδο είναι η μόνη που αποτυπώνει αυτή τη διαδρομή, και μάλιστα ανάμεσα σε 2 καταγιγίδες, μία κατά την διάρκεια της κίνησης πλάι στον Μετσοβίτικο, πριν τα Τρία Χάνια και άλλη μία μόλις η ομάδα έφτασε στο χάνι της Πλάκας.

Το χάνι της Πλάκας περιγράφεται από τον Urquhart⁴¹⁴ σαν ένα παλιό κτίριο, κακώς διαμορφωμένο, αλλά ευρύχωρο. Ο Σχινάς⁴¹⁵ περιγράφει ένα στρατιωτικό σταθμό στη θέση του χανιού και χαρακτηρίζει την κατηφόρα για τα Τρία Χάνια ως «δύσκολη λίαν κατωφέρεια, μη επιτρέπουσα την έφιππον κατάβασιν», η οποία «δια δάσους οξυών φέρει μετά 2 έτι ώρας εις Τρία Χάνια». Προφορικές μαρτυρίες (Σ.Μ.) ονομάζουν την πηγή που υπάρχει λίγα μέτρα χαμηλότερα από το Χάνι, από την μεριά του Βοτονοσίου, πηγή του Κατσαρού. Μέχρι εδώ έχουν διανυθεί 6 χιλιόμετρα από την θέση Τρία Χάνια και έχει καλυφθεί θετική υψομετρική διαφορά της τάξης των 790 μέτρων. Στην ανάβαση αυτή θα έπρεπε να αντιστοιχηθεί διάρκεια 2 & ½ - 3 ωρών.



Εικόνα 60: Σωροί από οικοδομικές πέτρες στέκουν εκεί που άλλοτε έστεκε το Χάνι της Πλάκας. Πλέον η θέση αυτή πάνω στο διάσελο είναι ξεχασμένη από τους ανθρώπους και παραξενεύει τον περιπατητή με τα στοιχεία της ανθρώπινης εγκατάστασης που πλέον ξεθωριάζουν στο χρόνο. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Το διάσελο όπου βρίσκεται το Χάνι της Πλάκας, λίγο χαμηλότερα από την κορυφή Πλάκα (1579μ. υψόμετρο) ανοίγει τον δρόμο προς το Οροπέδιο Πολιτισιές, το Οροπέδιο όπου συλλέγονται τα ύδατα που προέρχονται από τις πηγές του Αώου, την γενέτειρα του Αώου λοιπόν. Από την άλλη πλευρά του διασέλου αυτού τα ύδατα που συλλέγονται καταλήγουν στο Βοτονόσι και τον Μετσοβίτικο, οπότε το διάσελο, μαζί με την συνολική γραμμή που αποτελεί το όριο του οροπεδίου προς τα ΝΔ ορίζει τον υδροκρίτη ανάμεσα σε Αώο και Μετσοβίτικο. Σήμερα την θέση μέρους των λειμώνων που διασχίζονταν από τα πολυάριθμα ρυάκια και ρέματα του Οροπεδίου έχει καταλάβει η τεχνητή λίμνη των πηγών του

⁴¹² Πλήθος προφορικών μαρτυριών & Λυρατζάκη, ο.π., σελ.32-33

⁴¹³ Urquhart, 1838, σελ.229-241

⁴¹⁴ ο.π., σελ.236

⁴¹⁵ Σχινάς, 1886, Οδοιπορικά Μακεδονίας, σελ.4

Αώου η οποία κατασκευάστηκε το 1987 και τροφοδοτεί υδροηλεκτρικό εργοστάσιο της Δ.Ε.Η. Τα νερά της λίμνης οδηγούνται μέσω σήραγγας προς την περιοχή του Βοτονοσίου και υπόκεινται σε πτώση 675 μέτρων για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας⁴¹⁶. Συνέπεια αυτού του έργου είναι η εκτροπή των υδάτων των πηγών του Αώου στην κοίτη του Μετσοβίτικου.

Οι επικλινείς πλαγιές του οροπεδίου κοντά στις ΝΔ άκρες του – όπως αυτές που οδηγούν προς το διάσελο που βρίσκεται το χάνι της Πλάκας είναι ντυμένες με τα πυκνά φυλλώματα των οξυών και διάσπαρτες από ρέματα. Έτσι η κίνηση μετά την είσοδο στο Οροπέδιο χαρακτηρίζεται από συστάδες οξυάς και ξέφωτα, πλάι σε ένα ρέμα που οδηγεί προς το κέντρο του Οροπεδίου. Εδώ η διαδρομή χαρακτηρίζεται από το όνομα La Dervene⁴¹⁷ (Στο Δερβένη – σημαίνει στο πέρασμα) καθώς πρόκειται για την «κύρια και μόνη συγκοινωνία μεταξύ της μεσημβρινοδυτικής Μακεδονίας και της Ηπείρου⁴¹⁸». Στην ίδια άποψη καταλήγει και ο Leake⁴¹⁹ μετά την διάβαση του μονοπατιού από το Μέτσοβο μέχρι τα Γρεβενά, αποδίδοντας την συνάντησή του με πολλά μικρά караβάνια επί της οδού αυτής στο γεγονός ότι κινείται σε μία από τις κύριες οδούς που ενώνουν την Ήπειρο με την Μακεδονία.



Εικόνα 61: Η χειμωνιάτικη εικόνα του Οροπεδίου Πολιτσιές όπως εξέρχεται ο πεζοπόρος από την κατάβαση από το χάνι της Πλάκας. Στο βάθος αριστερά φαίνεται το Μαυροβούνι, ενώ στο χαμήλωμά του δεξιά και πίσω από τον λόφο βρίσκεται ο Ζυγός της Μηλιάς. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Η διαδρομή αυτή συναντά τη γέφυρα του Λιάρου επί του κεντρικού ρεύματος του Αώου όπου βρίσκεται και το χάνι του Αχιλλέα (πρφ. μαρτυρία Φ.Δ.) ή αλλιώς «Χάνεα αλ Κίσκα»⁴²⁰. Πρόκειται για περιοχή που σήμερα καλύπτεται από τα νερά της τεχνητής λίμνης Πηγών Αώου. Καθώς η διαδρομή ανηφορίζει για να προσεγγίσει τον αυχένα του Τζαν Κουρταρά ακολουθεί την κοίτη του ρέματος Ρουντζέλο (πλάι στον σημερινό δρόμο που ενώνει το Μέτσοβο με την Μηλιά) και ψηλότερα συναντά το ομώνυμο χάνι, που η μνήμη των τοπικών πληθυσμών το διασώζει σαν χάνι του Χρόνα (προφορική μαρτυρία Κ.Μ.). Εδώ προς το τέλος της ανάβασης για τον αυχένα αναφέρεται η ύπαρξη καλντεριμιού. Και στο ψηλότερο σημείο

⁴¹⁶ Κατσούλης, 2011, σελ.28

⁴¹⁷ Πρφ. Μαρτυρία Φάνη Δασούλα & Λαμπρίδης, ο.π., σελ.14

⁴¹⁸ Σχινάς, ο.π.

⁴¹⁹ Leake, vol. I, σελ.300

⁴²⁰ Λυρατζάκη, 2018, σελ.32

του αυχένα εντοπίζονται σωροί από πέτρες, εκεί που άλλοτε βρισκόταν το φυλάκιο (ντερβένι) του Τζαν Κουρταρά. Η θέση περιγράφεται και σαν «*Džugu di Ameru*», δηλαδή «Ζυγός της Μηλιάς⁴²¹»

Η ονομασία Τζαν Κουρταρά προέρχεται από την τούρκικη φράση «Τσαν Κουρταρά» που εντοπίζεται στις πινακίδες των τούρκικων νοσοκομείων και σημαίνει σωτηρία της ψυχής. Όπως παραθέτει ο Ζώτος Μολοσσός⁴²² «ο ξενών ωνομάσθη ούτω, από την όντως ψυχικήν σωτηρίαν, ην δίδει τοις οδοιπόροις εν καιρώ χειμώνος, ότε χάνοντες την οδόν από την χιόνα, φωνάζουν δυνατά δια να εύγουν από το χάνι να τους οδηγήσουν». Ο Πίκουλας⁴²³ προσθέτει ότι οι κάτοικοι της Μηλιάς δεν χρησιμοποιούν το όνομα αυτό αλλά το «*Džugu*» (Ζυγός). Ο Σχινάς⁴²⁴ συμπληρώνει ότι «η οδός αυτή από του χανίου προς το Μέτσοβον υπό χιόνων (αποκλείεται) και δι' ανδρών εκ Μετσόβου (ους καλούσι χαμάλιδες) ανοίγεται η οδός αυτή». Εδώ ο Σχινάς αναφέρεται στην σύνδεση μεταξύ Μετσόβου και Τζαν Χουρταρά – την χειμερινή διάβαση δηλαδή – που θα περιγραφεί στις επόμενες παραγράφους. Να σημειωθεί ότι το φυλάκιο στην κορυφή του περάσματος σημαίνει καταβολή αντιτίμου για τους διαβαίνοντες και αποτελεί ικανό λόγο για να προσπαθήσουν οι μετακινούμενοι να κινηθούν από εναλλακτικές οδούς (όπως ο δρόμος της Βωβούσας κλπ) σε περίοδο ασφάλειας ή/και καλοκαιρίας.



Εικόνα 62: Η τελική ανάβαση προς τον Ζυγό της Μηλιάς πραγματοποιείται πλάι στο ρέμα του Ρουντζέλου που φαίνεται σε αυτή τη φωτογραφία. Στο τέλος της ανάβασης φανερώνεται η Μηλιά και η πρόσβαση στην δυτική Μακεδονία. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

⁴²¹ Δασούλας, 2009, σελ.151, υπ.5

⁴²² Μολοσσός, 1878, σελ.49

⁴²³ Πίκουλας, 2006, σελ.642-643, υπ.7

⁴²⁴ Σχινάς, ο.π., σελ.4

Η χειμωνιάτικη προσέγγιση του αυχένα αυτού ξεκινά από τον οικισμό του Μετσόβου. Καθώς το ανάγλυφο στην ανάβαση από τα Τρία Χάνια προς το χάνι της Πλάκας είναι ιδιαίτερα απότομο, σε περίοδο χιονοκάλυψης αποφευγόταν η πρόσβαση αυτή και ήταν προτιμότερη η κυκλική διαδρομή που περνάει από τον οικισμό του Μετσόβου, ο οποίος αποτελούσε άλλωστε και κέντρο εκχιονιστικών επιχειρήσεων. Φτάνοντας λοιπόν οι πεζοπόροι ή τα караβάνια στο Μέτσοβο έχουν διανύσει ήδη 52 χιλιόμετρα που αντιστοιχούνται σε ~11 & ¼ ώρες διαδρομής. Από εδώ ο δρόμος που φεύγει προς τη Μηλιά με βάση τις περιγραφές των Μετσοβιτών περνάει διαδοχικά από τις θέσεις: Καθρέπτης (όπου η κεντρική οδός του Μετσόβου κάνει πέταλο), Φαντάνα Καΐλη (βρύση του Καΐλη), Βάλε α Μπουρούτε (κοιλάδα Μπουρούτε) και Κακακ'νι (αμετάφραστο) για να φτάσει στον αυχένα που χωρίζει την Μηλιά και την Μακεδονία από το Μέτσοβο και την Ήπειρο.

Λίγο πριν τον αυχένα οι δύο διαδρομές πρέπει να συναντιούνται, καθώς και οι δύο αναγκάζονταν να προσεγγίσουν την ανατολική πλευρά της ανάβασης (απέναντι από την σημερινή ασφαλτοστρωμένη οδό) η οποία θα πρέπει να ήταν πιο βαθιά. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι ο δρόμος αυτός διαφέρει, από το ξεκίνημά του στο Μέτσοβο, από αυτόν που χρησιμοποιούσαν οι Μετσοβίτες για να προσεγγίσουν τα βοσκοτόπια τους, τα οποία βρισκότουσαν στην ίδια ευρύτερη περιοχή αλλά όχι τόσο ανατολικά όσο το καλντερίμι που οδηγούσε στον αυχένα. Το μήκος της διαδρομής από τα Τρία Χάνια μέχρι τον Ζυγό της Μηλιάς είναι για τη διαδρομή μέσω Πλάκας ~16 χιλιόμετρα (4 ώρες πεζοπορίας) και για τη διαδρομή μέσω Μετσόβου 23 χιλιόμετρα (6 ώρες πεζοπορίας).



Εικόνα 63: Κατηφορίζοντας από τον Ζυγό της Μηλιάς και ανάμεσα στις επιχώσεις που δημιουργήθηκαν από την κατασκευή των δασικών δρόμων στην περιοχή εντοπίζονται απομεινάρια παλιού καλντεριμιού, τα οποία πλαισιώνονται από τηλεγραφόξυλα. Όπως περιγράφουν πολλοί μελετητές μονοπατιών, τα τηλεγραφόξυλα ακολουθούσαν τα καλντερίμια την εποχή που δεν υπήρχαν ακόμη δρόμοι, οπότε αποτελούν αξιόπιστο οδηγό για την ανακάλυψη αυτών. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Φτάνοντας λοιπόν στον αυχένα ξεκινούσε κατάβαση σε καλντερίμι για να προσεγγιστεί ο οικισμός της Μηλιάς σε υψόμετρο 1200 μέτρων. Ο γράφων εδώ ακολούθησε τις οδηγίες των κατοίκων της περιοχής και αναζήτησε την συνέχεια του καλντεριμιού στην ανατολική πλευρά της κατάβασης προς Μηλιά, όπου εντοπίστηκαν παλιά τηλεγραφόξυλα, κατά μήκος εγκαταλελειμμένου καλντεριμιού που χανόταν στη βλάστηση. Οι περιγραφές γηραιών κατοίκων τοποθετούν την χάραξη του μονοπατιού δεξιά (ανατολικά)

του σημερινού ασφαλτοστρωμένου δρόμου και η διαδρομή περνά μόλις έξω από τον οικισμό, ακολουθώντας την ποταμιά του ρέματος που ξεκινά από τα υψώματα νοτιοανατολικά της Μηλιάς που οι Μακρής & Παπαγεωργίου τα χαρακτηρίζουν με το όνομα Στρίλιανη⁴²⁵. Ο Rouqueville περιγράφει ότι κατά μήκος της κατάβασης είχαν δημιουργηθεί χαρακιές πάνω σε δέντρα τα οποία χρησίμευαν σαν μετρητές του ύψους τους χιονιού⁴²⁶.

Στον οικισμό της Μηλιάς ο Πίκουλας⁴²⁷ καταγράφει τέσσερα χάνια εκ των οποίων ο Δασούλας ονοματίζει τα δύο⁴²⁸, το «*hanea al Teyu al Nicu* ή *hanea al Prasuli*» και το «*hanea Vucufească*» (δηλαδή το Βακούφικο Χάνι – ανήκε στην εκκλησία). Ο Σχινάς⁴²⁹ καταγράφει «*δύο εκκλησίες, τρία χάνια χωρούντα 300 ζώα*» και δυνατότητα παροχής πλήθους προμηθειών. Από όλες τις καταγραφές, αυτές του Σχινά έχουν βαρύνουσα σημασία, καθώς εκτελούσε χρέη στρατιωτικού αναλυτή και οι πληροφορίες του επρόκειτο να υποστηρίξουν στρατιωτικές επιχειρήσεις⁴³⁰. Μέχρι την Μηλιά έχουν διανυθεί 11 χιλιόμετρα από τον Αυχένα της Μηλιάς τα οποία αντιστοιχούν σε 2 & ½ ώρες κατηφορικής πορείας. Σε αυτό το τμήμα η έντονη κατωφέρεια οδηγεί σε υψομετρική διαφορά της τάξης των 375 μέτρων.

Από την Μηλιά η διαδρομή κατηφορίζει, ηπιότερα πλέον, πλάι στην ποταμιά του ρέματος της Μηλιάς, που αποτελεί παραπόταμο του Βενέτικου, προς τον οικισμό της Κρανιάς (Τούριας). Η διαδρομή εδώ περιγράφεται από τους περιηγητές με ευχάριστους τόνους. Αναφέρεται μία διαδρομή που εκτυλίσσεται ανάμεσα σε δάσος και παρόχθια κίνηση με δύο γέφυρες να υποστηρίζουν τις διαβάσεις του ποταμού, και επί καλά διατηρημένου μονοπατιού⁴³¹. Το όνομα που δίνουν σε αυτό το τμήμα της διαδρομής οι Μακρής & Παπαγεωργίου είναι «*Γιαννιόστρατα*». Τα δύο χωριά παρουσιάζονται σαν ξέφωτα ανάμεσα στα πυκνά δάση. Λίγο έξω από την Κρανιά αναφέρεται το ομώνυμο χάνι, του οποίου η κατασκευή φαίνεται αρκετά επιβλητική με βάση την περιγραφή του Rouqueville⁴³², ίσως τόσο που να δικαιολογεί το όνομα Τούρια (Turrigis – πύργος στα λατινικά). Η απόσταση Μηλιά Κρανιά είναι περίπου 8 χιλιόμετρα και αντιστοιχείται σε 2 ώρες πορείας. Η υψομετρική διαφορά εδώ είναι 230 μέτρα.

Η συνέχεια της κατάβασης προς τα Γρεβενά περνάει από το χάνι της Δερβέντιστας (5 χιλιόμετρα από το χάνι της Κρανιάς – 1 & ¼ ώρες πεζοπορίας – 80μ. υψομετρική διαφορά) πριν φτάσει στο χωριό Κηπουριό (10 χιλιόμετρα από το χάνι της Κρανιάς – 2 & ½ ώρες πεζοπορίας – 65 μέτρα υψομετρική διαφορά). Στη Δερβέντιστα αναφέρεται χάνι και σταθμός δερβεντζή⁴³³, ενώ στο Κηπουριό αναμένεται η ύπαρξη χανιού χωρίς ωστόσο να υπάρχουν περιγραφές από την στάση περιηγητών σε αυτό⁴³⁴. Από το Κηπουριό μέχρι την επόμενη στάση που είναι το χάνι Βαγιαζίτ η διαδρομή σύμφωνα με τον Rouqueville πλαισιώνεται από φράχτες καθώς κατηφορίζει προς την κοίτη του Βενέτικου – πλέον – ο οποίος έχει ήδη δεχθεί τα νερά του ρέματος της Μηλιάς. Το χάνι αναφέρεται σαν πολυσύχναστο και από τις περιγραφές των περιηγητών παρείχε εκτός από στέγη και υποτυπώδη τροφή⁴³⁵. Μέχρι το χάνι Βαγιαζίτ η απόσταση από το Κηπουριό είναι 5 χιλιόμετρα που αντιστοιχίζονται σε 1 ώρα πεζοπορίας. Η κατάβαση συνεχίζεται και καλύπτονται άλλα 278 μέτρα υψομετρικής διαφοράς.

⁴²⁵ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.185

⁴²⁶ Rouqueville, ο.π., τόμος Β', σελ.311

⁴²⁷ Πίκουλας, 2006, σελ.642

⁴²⁸ Δασούλας, 2009, σελ.200, υπ.140

⁴²⁹ Σχινάς, ο.π. σελ.3

⁴³⁰ Προφορική μαρτυρία Γ.Π.

⁴³¹ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.186

⁴³² Rouqueville, 1820, τόμος Β', σελ.314

⁴³³ ο.π., σελ.315

⁴³⁴ Μακρής & Παπαγεωργίου, ο.π., σελ.188

⁴³⁵ Leake, ο.π., vol. I, σελ.302

Το ποτάμι τώρα γεφυρώνεται από την πεντάτοξη γέφυρα του Βαγιαζίτ, η οποία ήταν ήδη γκρεμισμένη την εποχή του Αλή Πασά. Η συνήθης πρακτική των караβανιών ήταν να διασχίζουν το ποτάμι μπροστά από τα πόδια της γέφυρας, και μόνο σε περίπτωση μεγάλης παροχής θα αναζητούσαν την γέφυρα του Αζίζ αγά ~3.5 χιλιόμετρα ανάντι του ποταμού. Από τα μέσα του 19ου αι. η γέφυρα του Βαγιαζίτ είχε αντικατασταθεί από τη γέφυρα του Σπανού⁴³⁶.

Μετά και από το πέρασμα του Βενέτικου 2 & ½ ώρες περπατήματος χωρίζουν τον πεζοπόρο από τον οικισμό των Γρεβενών (13 χιλιόμετρα). Σε αυτά τα τελευταία χιλιόμετρα η διαδρομή έχει προσεγγίσει το υψόμετρο του οικισμού των Γρεβενών και διεξάγεται σε επίπεδο πλέον τοπίο.

Σε συνολική απόσταση λοιπόν 100 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +3874 & -3885 μ.) – 25 ωρών πεζοπορίας από Μέτσοβο ή 90 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +3479 & -3485 μ.) μέσω Πλάκας – 22 & ½ ωρών πεζοπορίας καλυπτόταν η σύνδεση του μεγαλύτερου κέντρου της Ηπείρου με ένα μεγάλο εμπορικό και διοικητικό σταθμό της Μακεδονίας.



Εικόνα 64: Η γέφυρα του Σπανού στέκει επιβλητική πάνω από το Βενέτικο ποταμό και αποτελεί την υπερκέρραση του τελευταίου εμποδίου για τα караβάνια που κινούνταν από τα Ιωάννινα προς τα Γρεβενά. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο mapio.net

⁴³⁶ Μακρής & Παπαγεωργίου, 1990, σελ.189

3. Κτηνοτροφικές Διαδρομές – Η Διάβα

3.1. Εισαγωγικά Στοιχεία

3.1.1. Εισαγωγή στον Κόσμο της Κτηνοτροφίας

Για την καλύτερη κατανόηση του κτηνοτροφικού κόσμου των βλάχων ημινομάδων κτηνοτρόφων κρίνεται σημαντική η παράθεση ορισμένων στοιχείων σχετικά με τους τρόπους της ζωής τους, όπως παρουσιάζονται μέσα από τις αφηγήσεις τους και μέσα από την υπάρχουσα σχετική βιβλιογραφία.

Η μετακινούμενη κτηνοτροφία, όπως εφαρμόζεται μέχρι σήμερα εκκινεί από την παρατήρηση της φύσης και των τρόπων της, το βασικό χαρακτηριστικό του ανθρώπου που τον οδήγησε στο να εξελιχθεί μέχρι τη σημερινή του μορφή. Οι ίδιες ανθρώπινες φυλές που προϊστορικά ακολουθούσαν τα θηράματά τους καθώς αυτά μετακινούνταν ανάμεσα στα χειμερινά και θερινά βοσκοτόπια τους, είναι αυτές που αφότου εξημέρωσαν τα ζώα και έγιναν ποιμένες τους, ακολούθησαν το ένστικτό των ζώων και ξεκίνησαν να τα συνοδεύουν ανάμεσα στα κατάλληλα βοσκοτόπια για κάθε εποχή.



Εικόνα 65: Βλάχικη Κτηνοτροφική Εγκατάσταση στο Νέγρι του Ασπροποτάμου. Φωτογράφος: Τάκης Τλούπας

Φτάνοντας στην εποχή που οι Βλάχοι ποιμένες εγκαταστάθηκαν στα ορεινά της Πίνδου, με βάση το μοτίβο των μετακινήσεων τους, και το τρόπο με τον οποίο θεωρούσαν τον κόσμο, ο όρος transhumance

inverse είναι αυτός που περιγράφει με επιστημονικά αποδεκτό τρόπο την μεταβατικότητα τους. Ο όρος αυτός περιγράφει την ημινομαδική μετακίνηση που πραγματοποιείται ανάμεσα στην ορεινή πατρίδα και στα χειμερινά βοσκοτόπια στα πεδινά, σε αντίθεση με τον όρο *transhumance directe* που θα ήθελε την πατρίδα των ποιμένων να βρίσκεται στα πεδινά⁴³⁷.

Στην τελευταία της μορφή πριν τις μεγάλες αλλαγές της μηχανοκίνησης, η κτηνοτροφία αυτή περιγράφεται από τις μεγαλύτερες εν ζωή πληθυσμιακές ομάδες, αυτές που τώρα κινούνται σταδιακά προς την δύση της ζωής. Με βάση τις περιγραφές αυτών των ανθρώπων θα επιχειρηθεί μια σκιαγράφιση της ποιμενικής ζωής και των βασικών χαρακτηριστικών της που ρυθμίζουν τους καθημερινούς και τους ετήσιους κύκλους της. Χρήσιμοι βοηθοί για αυτή την ανασκόπηση είναι τα κείμενα των ανά τις εποχές περιηγητών οι οποίοι επέλεξαν να περιηγηθούν στον τρόπο ζωής των κτηνοτρόφων αυτών. Παραδείγματα αποτελούν οι Wace & Thompson (μέσα στο 19^ο αι.) και ο Tim Salmon (στην τελευταία 50ετία) οι οποίοι, σε διαφορετικές εποχές, ασχολήθηκαν με τους Βλάχους κτηνοτρόφους της Σαμαρίνας κυρίως. Πολύ σημαντική είναι και η εργασία της Σοφίας Μπούμπα, η οποία αποτέλεσε μία αναλυτική περιγραφή του ετήσιου κύκλου της κτηνοτροφικής οικογένειας του Μετσόβου, αλλά και μια μελέτη της διαχρονικής εξέλιξής του.

Εκκινώντας από την ιεραρχική δομή των κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων αναφέρονται ορισμένοι όροι οι οποίοι προσδιορίζουν το ρόλο και τη θέση του κάθε ατόμου στην κτηνοτροφική παραγωγή. Στην κορυφή της ιεραρχίας βρίσκεται ο *τσέλιγκας*, ο οποίος αναλαμβάνει την οργάνωση του τσελιγκάτου, των κοπαδιών δηλαδή, της ανθρώπινης ομάδας που τα πλαισιώνει, και των επιμέρους μετακινήσεων, εγκαταστάσεων κλπ. Ο τσέλιγκας είναι αυτός που θα αναλάβει τις συμφωνίες για την δέσμευση των χειμαδιών, τις συμφωνίες για την διάβαση του κοπαδιού σε επόμενους χρόνους, τις πληρωμές των συμμετεχόντων στο τσελιγκάτο, τον επιμερισμό της παραγωγής και συνάμα αποτελεί τον μεγαλύτερο μέτοχο του κτηνοτροφικού κεφαλαίου στο τσελιγκάτο.

Στην δεύτερη θέση της κλίμακας αναφέρονται οι *σμίχτες*. Πρόκειται για κτηνοτρόφους με αξιόλογο κτηνοτροφικό κεφάλαιο οι οποίοι σμίγουν τα κοπάδια τους με αυτά του τσέλιγκα για χάρη των οφελών που απαντώνται σε μία οικονομία κλίμακας. Το κτηνοτροφικό κεφάλαιο των σμιχτών είναι του μεγέθους των 100 ζώων και πάνω. Το μερίδιό τους στα έσοδα αντιστοιχεί στην παραγωγή των ζώων τους και στον μισθό που αναλογεί στην εργασία τους.

Στην τρίτη θέση αναφέρονται οι «*picoraru*». Πρόκειται για βοσκούς που δεν συνεισφέρουν στο κτηνοτροφικό κεφάλαιο του τσελιγκάτου, αλλά παρέχουν την εργασία τους για τις ανάγκες του. Το έσοδό τους είναι ένα προσυμφωνημένο ποσό, το ρόγκιασμα, το οποίο συμφωνείται σε εξαμηνιαία βάση και έχει το μοτίβο του συμβολαίου. Ορισμένοι εκ των βοσκών έχουν ένα μικρό κτηνοτροφικό κεφάλαιο κάτω των 20 ζώων⁴³⁸. Πρακτικά η κατηγορία αυτή μοιάζει πολύ με αυτή του μαθητευόμενου σε μία συντεχνία, μόνο που εδώ τα χρόνια δεν μετράνε τόσο σαν εκπαίδευση, αλλά περισσότερο σαν βήματα προς την οικονομική ανεξαρτησία με βάση τις πληρωμές που συνεπάγονται.

Ανάμεσα στις λέξεις που είχαν δομικό ρόλο στην κοινωνία των κτηνοτρόφων αλλά, πλέον κυκλοφορούν ανάμεσά μας ασυνόδευτες από το πλαίσιο που τις δημιούργησε είναι και οι λέξεις μπιστικός (έμπιστο άτομο – περιγράφει τους έμμισθους βοσκούς) και βαλουμάς (ή βαλμάς = ο οδηγός των αλόγων που πλαισιώνουν την κτηνοτροφική ομάδα). Η δεύτερη αφορά στην καθημερινή διαδικασία της μεταφοράς του γάλακτος στο τυροκομείο, η οποία πραγματοποιούνταν με άλογα ή μουλάρια φορτωμένα με τα

⁴³⁷ Ψυχογιός & Παπαπέτρου, 1984, σελ.4, υπ.1

⁴³⁸ Μπούμπα, 2018, σελ.37-38

λεγόμενα *γκιούμια* (πρόκειται για μεταλλικά δοχεία με ημικυκλική διατομή κατασκευασμένα ούτως ώστε να ακουμπάνε στο πλάι του ζώου και να στέκονται εκεί κατά τη μεταφορά).

Ο ετήσιος κύκλος της ζωής των κτηνοτροφικών οικογενειών συνοψίζεται στους 2 τίτλους των αντίστοιχων κεφαλαίων της Σ. Μπούμπα: Από του Άη Γιώργη ως του Άη Δημήτρη και από του Άη Δημήτρη ως του Άη Γιώργη. Η πρώτη χρονική διάρκεια αφορά στην θερινή διαμονή στο Μέτσοβο και στα ορεινά λιβάδια του, ενώ η δεύτερη στην χειμερινή διαμονή στις πεδιάδες της Θεσσαλίας και της Θεσπρωτίας.

Οι συγκεκριμένες γιορτές δεν αφορούν ημερομηνίες έναρξης των αντίστοιχων ταξιδιών, αλλά χρονικές στιγμές περίπου 10-20 μέρες πριν από τα ταξίδια, κατά τις οποίες οι προετοιμασίες του συγκεκριμένου ταξιδιού μπαίνουν στο τελικό τους στάδιο.

Τα ορόσημα της κτηνοτροφικής ζωής όπως τα παρουσιάζει και η Μπούμπα στην εργασία της συνοψίζονται στα ακόλουθα:



Εικόνα 66: Κοπάδι προβάτων θόσκει στην περιοχή Βάλε α Μένγκουλι, στους πρόποδες του Μαυροβουνίου. Η φωτογραφία λήφθηκε την ώρα της προφορικής συνέντευξης του γράφοντος με τον τσομπάνο των ζώων.

Στην περίοδο του Πάσχα και πριν η κτηνοτροφική ομάδα αναχωρήσει για τα θερινά βοσκοτόπια συνάπτονται οι συμφωνίες, σχετικά με τον τυροκόμο που θα παραλαμβάνει το γάλα της επερχόμενης περιόδου, και με τους βοσκούς που θα πλαισιώσουν την ομάδα για το επόμενο εξάμηνο⁴³⁹.

Ανάλογα με τις θερμοκρασίες της χρονιάς και με την ηλικία των ζωντανών, το κούρεμα - που αποτελεί ένα σημαντικό ορόσημο στον ετήσιο κύκλο της κτηνοτροφικής ζωής - θα λάβει χώρα είτε πριν την αναχώρηση είτε στα θερινά βοσκοτόπια.

Στα τέλη του Μάη ξεκινάει η άνοδος προς το Μέτσοβο ή οποία κατά κανόνα διαρκεί περίπου μία εβδομάδα. Οι στάσεις για διανυκτέρευση, τα λεγόμενα *κονάκια*, πραγματοποιούνται σε θέσεις προκαθορισμένες από πάμπολλες γενιές πριν, που πραγματοποιούσαν την ίδια διαδρομή, και αποτελούν έτσι ένα στοιχείο μίας άυλης κληρονομιάς αιώνων. Η επιστροφή αυτή στην ορεινή πατρίδα πραγματοποιείται με ιδιαίτερη χαρά, τόσο από τους κτηνοτρόφους, όσο και από τα ζώα. Καθώς όμως πρόκειται για γαλακτοπαραγωγική περίοδο – και μάλιστα για μία από τις καλύτερες περιόδους γαλακτοπαραγωγής – η μετακίνηση περιλαμβάνει 2 φορές την ημέρα αρμεγή και επί τόπου τυροκόμηση. Το γάλα αυτής της εποχής είναι κοινά αποδεκτό σαν το καλύτερο, καθώς τα ζώα τρέφονται με πλήθος ανοιξιιάτικων ανθών και συνάμα είναι και αυτά σε θετική ψυχολογία με την επιστροφή στα ορεινά λιβάδια⁴⁴⁰. Προφορικές μαρτυρίες περιγράφουν, ότι καθώς φτάνουν οι ημέρες του ταξιδιού σε πολλές περιπτώσεις τα ζώα έπαιρναν μόνα τους τον δρόμο για τα ορεινά και οι βοσκοί έμεναν να αναρωτιούνται γιατί δεν γύρισαν στη στάνη.

Η πρόσβαση στα θερινά βοσκοτόπια πραγματοποιείται με συγκεκριμένη σειρά, καθορισμένη από σχετική συνέλευση και η παραβίαση της σειράς τιμωρείται από την κοινωνία⁴⁴¹. Έπειτα από την εγκατάσταση στα οροπέδια του Μετσόβου, η καθημερινότητα περιλαμβάνει μια σειρά από δραστηριότητες σχετιζόμενες με το μαντρί και κάποιο χρόνο στον οποίο τα μέλη της ομάδας θα ξεκουραστούν ή θα ασχοληθούν με υλοτομία ή άλλες δραστηριότητες. Σε τακτά χρονικά διαστήματα ένα μέλος της ομάδας επιστρέφει στην οικογένειά του στο Μέτσοβο, με την ευθύνη να μεταφέρει το γάλα στο τυροκομείο και να φέρει φαγητό για την ομάδα επιστρέφοντας.

Μία από τις πιο ξεχωριστές αναμνήσεις των Βλάχων τσομπάνων είναι ο σκάρος. Πρόκειται για νυχτερινή βοσκή των ζώων, καθώς συμβαίνει μέσα στο καλοκαίρι το κοπάδι να έχει ανάγκη περισσότερη τροφή και να μην φτάνουν οι ώρες της ημέρας. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο τσομπάνος ακολουθεί το κοπάδι και το προστατεύει από διάφορους κινδύνους, συντροφεύοντάς το με τους ήχους της φλογέρας του. Το συνολικό σκηνικό που δημιουργείται έχει ιδιαίτερη θέση στις αναμνήσεις των ανθρώπων που το έζησαν.

Καθώς πλησιάζει η εποχή για την επιστροφή στα πεδινά (στην πραγματικότητα τα τελευταία χρόνια πρόκειται για ημιορεινά, παρά τον Θεσσαλικό κάμπο ή τις Θεσπρωτικές ακτές⁴⁴²), ολοκληρώνονται κάποιες προετοιμασίες, όπως η συλλογή καυσόξυλων για το σπίτι που θα παραμείνει κατοικούμενο το χειμώνα στο Μέτσοβο, η ύφανση καινούριων ρούχων ή η επιδιόρθωση των παλιών για τους τσομπάνους που πρόκειται να περάσουν ένα εξάμηνο στον κάμπο - συνήθως μακριά από τον πολιτισμό - και άλλα. Ανάμεσα στις τελευταίες προετοιμασίες αναφέρονται η σύναψη συμφωνιών με τσομπάνους για την

⁴³⁹ Μπούμπα, 2018, σελ.191

⁴⁴⁰ ο.π., σελ.200 & Προφορικές μαρτυρίες

⁴⁴¹ Μπούμπα, ο.π., σελ.192-193

⁴⁴² Ψυχογιός & Παπαπέτρου, ο.π., σελ.17

χειμερινή περίοδο, το νοίκιασμα των χειμερινών βοσκοτόπων, η αγορά των ζωοτροφών και η σύναψη συμφωνιών με εμπόρους γάλακτος μεταξύ άλλων⁴⁴³.

Καθώς οι ορεινοί τόποι αποτελούν την πατρίδα των κτηνοτρόφων η μετάβαση στα πεδινά πραγματοποιείται όσο το δυνατόν αργότερα με δυσμενείς, πολλές φορές, επιπτώσεις σε ανθρώπους και ζώα. Πρόκειται για εκείνες τις φορές που συναντούν χιόνια είτε στο Μέτσοβο είτε στη διάβα προς τα πεδινά και δυσκολεύονται ιδιαίτερα οι κτηνοτροφικές ομάδες στην κατάβαση⁴⁴⁴. Ωστόσο γενικός κανόνας ήταν ότι το ταξίδι της επιστροφής γινόταν με αργούς ρυθμούς, τουλάχιστον αργότερους από αυτούς της εαρινής επανόδου.

Όπως προαναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 1.3 η κτηνοτροφική ζωή δημιούργησε ανθρώπους εξαιρετικά ικανούς να ανταπεξέρχονται σε κακουχίες και να επιβιώσουν με τα ελάχιστα. Στα πλαίσια αυτού του τρόπου ζωής αναπτύχθηκε μια ιδιαίτερη αυτονομία η οποία συνόδευε μέχρι τα πολύ πρόσφατα χρόνια τα μεσοβίτικα νοικοκυριά. Η ζωή αυτών των ανθρώπων διαπνέεται από το σκεπτικό αυτό, της ελάχιστης εξωτερικής κατανάλωσης και όλες οι επιμέρους λεπτομέρειές της βγάζουν νόημα αν μελετηθούν υπό αυτή την προοπτική. Στα ίδια πλαίσια κινούνται και οι κτηνοτροφικές πρακτικές τους.

Οι γλαφυρές και αναλυτικές περιγραφές της Σ. Μπούμπα μπορούν να δώσουν στον ενδιαφερόμενο μια πιο ενδελεχή ματιά στη ζωή των κτηνοτροφικών οικογενειών του Μετσόβου. Η περαιτέρω παράθεση σχετικών λεπτομερειών, θα περνούσε τα όρια του αντικειμένου της εργασίας αυτής, ενώ με τα προαναφερθέντα δημιουργείται μία επαρκής εικόνα για το πλαίσιο μέσα στο οποίο πραγματοποιούνται οι κτηνοτροφικές μετακινήσεις.



Εικόνα 67: Κοπάδι συνοδευόμενο από τα τσομπανόσκυλά του βόσκει εν μέσω Μαγιάτικης βροχής στο Οροπέδιο Πολιτισίες. Ο τσομπάνος σκεπασμένος με πλαστικό τα παρακολουθεί από θέση στα δεξιά της λήψης (εκτός πλάνου). Φωτογράφος: Αντρέας Διαμαντάς

⁴⁴³ ο.π., σελ.51

⁴⁴⁴ ο.π., σελ.77-80

3.1.2. Προσωπικές Συνεντεύξεις

Βασικό εργαλείο στην διαδικασία της συλλογής δεδομένων για την εκπόνηση αυτής της εργασίας υπήρξαν οι προσωπικές συνεντεύξεις. Καθώς το αντικείμενο μελέτης έχει άμεση σχέση με τους ανθρώπους της περιοχής και τα βιώματά τους, κρίθηκε απαραίτητη η συλλογή πληροφοριών – στον βαθμό του δυνατού – από εκεί όπου δεν φτάνει η βιβλιογραφία, από την συλλογική μνήμη του παρόντος πληθυσμού της περιοχής μελέτης.

Πραγματοποιήθηκαν δώδεκα προσωπικές συνεντεύξεις και δύο ομαδικές. Οι συνεντεύξεις έλαβαν χώρα στις αρχές του καλοκαιριού του 2020 σε πλατείες, αυλές σπιτιών και σε θέσεις βόσκησης στα ευρύτερα πλαίσια των οικισμών Μέτσοβο και Ανήλιο. Η ηχογράφηση έγινε με την συγκατάθεση των συνομιλητών και πάντοτε εις γνώσιν τους. Ακολούθησε η απομαγνητοφώνηση σε επόμενο χρόνο και η ανάλυση των συζητήσεων ως προς τα δεδομένα που προσφέρουν ούτως ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση και αντιπαράθεση περιγραφών για κοινές διαδρομές – κοινά βιώματα.

Η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε στην διεξαγωγή των συνεντεύξεων είναι αυτή της ημιδομημένης συνέντευξης. Η ημιδομημένη συνέντευξη «αποτελείται από ένα σύνολο προκαθορισμένων, κατά κάποιον τρόπο, ερωτήσεων»⁴⁴⁵ και αποτελεί έναν γενικό οδηγό «για τα θέματα που θεωρεί ο ερευνητής ότι είναι σημαντικό να καλυφθούν στο πλαίσιο της συνέντευξης»⁴⁴⁶.

Σύμφωνα με τους Φ. Ισάρη & Μ. Πουρκό⁴⁴⁷ ο συγκεκριμένος τύπος συνέντευξης παρουσιάζει ευελιξία:

- ως προς την τροποποίηση του περιεχομένου των ερωτήσεων ανάλογα με τον ερωτώμενο
- ως προς την εμβάθυνση σε κάποια θέματα με συμμετέχοντες που κρίνονται κατάλληλοι
- ως προς τη σειρά με την οποία τίθενται οι ερωτήσεις
- ως προς την πρόσθεση ή αφαίρεση ερωτήσεων ή θεμάτων για συζήτηση

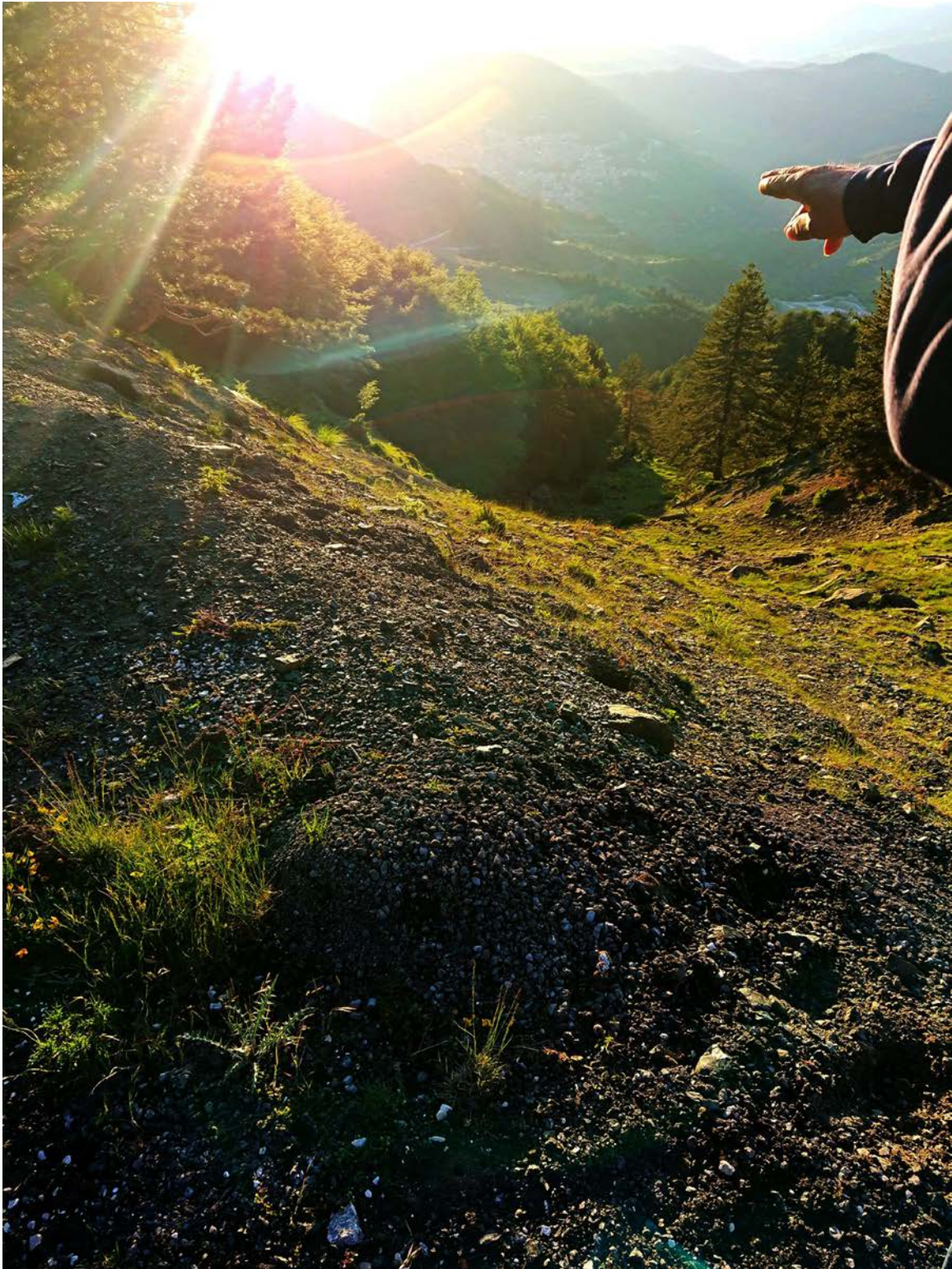
Για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, αλλά και επειδή η συγκεκριμένη προσέγγιση είναι ό,τι κοντινότερο στην οργανωτική προσέγγιση του γράφοντος, επιλέχθηκε αυτή η μέθοδος για την διεξαγωγή των συνεντεύξεων.

⁴⁴⁵ Πετράκης, 2011, σελ.145, Φ. Ισάρη & Μ. Πουρκός, 2015, σελ.97

⁴⁴⁶ Πετράκης, ο.π., Φ. Ισάρη & Μ. Πουρκός, ο.π.

⁴⁴⁷ Φ. Ισάρη & Μ. Πουρκός, ο. π.

3.1.3. Ανάλυση Συνεντεύξεων



Εικόνα 68: Φωτογράφος Βασίλης Δεληγιάννης

Οι ερωτώμενοι στο σύνολό τους είναι κάτοικοι Μετσόβου και Ανηλίου και διαβιούν ακόμη σε αυτά τα μέρη. Οι ηλικίες των ερωτώμενων κυμαίνονται μεταξύ 40 – 90. Όλοι τους αναπόφευκτα είχαν μεγάλη επαφή με τα μονοπάτια της περιοχής τους μέχρι την δεκαετία του 1970. Ωστόσο ελάχιστοι διατηρούν ακόμη επαφή με τα μονοπάτια και ως επί των πλείστων στα πλαίσια των δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου.

Ο Γ.Τ. αποτελεί την μοναδική – ανάμεσα στους ερωτώμενους – περίπτωση κτηνοτρόφου που βόσκει τα ζώα του με τα πόδια και έχει πραγματοποιήσει και πρόσφατα την φθινοπωρινή διάβα προς τον Ταξιάρχη Τρικάλων με τα πόδια. Οι πληροφορίες που προέκυψαν από συζητήσεις στον οικισμό του Μετσόβου αναφέρουν ότι υπάρχει ακόμη ένας κτηνοτρόφος που έκανε πρόσφατα την φθινοπωρινή διάβα με τα πόδια, με τον οποίο ο γράφων δεν κατάφερε να συναντηθεί. Από τις αφηγήσεις προκύπτει ότι η διάβα για τα χωριά της Θεσσαλίας με τα πόδια πέρασε από την πλήρη εξαφάνιση για κάποια χρόνια πριν ξαναεμφανιστεί στις μέρες μας σαν μία λύση εξοικονόμησης των ποσών που απαιτούνται για την μετακίνηση των κοπαδιών με φορτηγά.

Οι Κ.Κ., Α.Μ. και Γ.Σ. αναφέρουν ότι χρησιμοποιούν ακόμη μονοπάτια περιστασιακά για πρόσβαση σε θέσεις συλλογής βοτάνων και για λόγους αναψυχής – συνηθέστερα με την χρήση αυτοκινήτου για την αρχική προσέγγιση της θέσης ενδιαφέροντος. Στην περιοχή του Μετσόβου πλήθος ανθρώπων νεότερων ηλικιών διαβαίνει μονοπάτια, αλλά αποκλειστικά για λόγους αναψυχής. Αφορμή για αυτή την τάση για τις περισσότερες περιπτώσεις υπήρξε ο καθαρισμός μονοπατιών και η διοργάνωση αγώνων από την ομάδα του Αθλητικού Συλλόγου Μετσόβου, η οποία διοργανώνει κάποιους από τους καλύτερα οργανωμένους αγώνες ορεινού τρεξίματος στον ελληνικό χώρο, ενώ δραστηριοποιείται και στην διοργάνωση πεζοποριών για τον πληθυσμό όλων των ηλικιών του Μετσόβου.

Οι περισσότεροι από τους κτηνοτρόφους και υλοτόμους της περιοχής πλέον χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα μέσα για τις δουλειές τους, είτε πρόκειται για πρόσβαση σε θέση υλοτόμησης και μεταφορά ξυλείας, είτε πρόκειται για μετακίνηση κοπαδιών και επίβλεψη της βοσκής.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτώμενων (9/14 ~ 64%) υπήρξαν κτηνοτρόφοι και είχαν να διηγηθούν αναμνήσεις από την κτηνοτροφική ζωή, καθώς και από τις πεζές μετακινήσεις που σχημάτιζαν την καθημερινότητα της. Μαζί με τις μικρές καθημερινές μετακινήσεις έρχονται και οι μεγαλύτερες, αυτές που συνδέουν τα πεδινά εδάφη της Θεσσαλίας και της Θεσπρωτίας με τα ορεινά του Μετσόβου και αποτελούν τα ορόσημα της ζωής του Μετσοβίτη κτηνοτρόφου.

Η δεύτερη μεγαλύτερη ομάδα (4/14 ~ 29%) αφορά παλιούς κυρατζήδες, (οδηγούς μουλαριών) οι οποίοι φέρουν την μακρά παράδοση της μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων σε ποικιλία αποστάσεων. Οι εκπρόσωποι αυτής της ομάδας που συνάντησε ο γράφων είχαν εμπειρίες και αναμνήσεις από μεταφορά ξυλείας από τα περιβάλλοντα το Μέτσοβο όρη προς τον οικισμό και σε δύο περιπτώσεις από μεταφορά αγαθών σε κοντινούς οικισμούς (Χαλίκι και Βωβούσα).

Η υλοτομία παραδοσιακά πραγματοποιούνταν στον Ζυγό, στο Μαυροβούνι και στο δάσος της Ρόνας και συνηθέστερα – τουλάχιστον όσον αφορά τις πιο πρόσφατες εποχές αφορούσε καύσιμη ξυλεία. Το σύνολο των κτηνοτρόφων που ερωτήθηκαν είχαν σαν επιπλέον εργασία κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου την συλλογή ξύλων για θέρμανση και επισκευές, τόσο για τις ανάγκες της κτηνοτροφικής εγκατάστασης, όσο και για τις ανάγκες της κατοικίας στο Μέτσοβο για τον επερχόμενο χειμώνα.

Υπήρχαν επίσης οι ομάδες των κυρατζήδων – συρτάδων οι οποίοι αναλάμβαναν εργασίες υλοτομίας από τον εκάστοτε εργοδότη τους. Πρόκειται για την μετεξέλιξη της κάποτε ισχυρής ομάδας των κυρατζήδων του Μετσόβου, όταν πλέον το εμπόριο και η βιοτεχνία του ελληνικού χώρου δεν είχε πια δουλειά για αυτούς. Η λέξη συρτάδες προκύπτει από το δεύτερο στάδιο της υλοτομίας – το σύρσιμο δηλαδή των υλοτομημένων κορμών, με την χρήση των ζώων σε θέσεις όπου μπορεί να έχει πρόσβαση κάποιο κάρο ή αυτοκίνητο σε επόμενες εποχές.

Τέλος μια ιδιαίτερη κατηγορία αποτέλεσε ο Τ.Μ., ο οποίος υπήρξε ταχυδρόμος του Μετσόβου επί 35 συναπτά έτη μέσα στην τελευταία 60ετία. Οι περιγραφές των αποστάσεων που διένυε περιλαμβάνουν την σύνδεση πολλών οικισμών, σε αρκετές περιπτώσεις μέσω μονοπατιών, ωστόσο δεν είναι απαλλαγμένες από την μηχανοκίνηση καθώς η κίνησή του από και προς την κωμόπολη του Μετσόβου στην αρχή και στο τέλος αντίστοιχα του εκάστοτε ταξιδιού διανομής γινόταν με λεωφορείο. Έτσι οι πληροφορίες που παρέχει είναι χρήσιμες για την σύνδεση των περιβαλλόντων το Μέτσοβο οικισμών μεταξύ τους, όχι όμως και για την σύνδεση του Μετσόβου με αυτούς.



Εικόνα 69: Ένα κοπάδι προβάτων μαζί με τα σκυλιά του και τον τσομπάνο του απολαμβάνουν την προστασία των ιτιών από τον μεσημεριανό ήλιο κοντά στη θέση Βλάχα, πλάι στο δρόμο που ενώνει σήμερα το Μέτσοβο με την Μηλιά. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

3.1.4. Ομάδα Κτηνοτρόφων

Από τις συνεντεύξεις που έγιναν με κτηνοτρόφους της περιοχής του Μετσόβου δημιουργούνται εξαρχής δύο ομάδες:

Η πρώτη ομάδα αφορά κτηνοτρόφους κατοίκους του Ανηλίου, οι οποίοι κατά παράδοση είχαν τα χειμαδιά τους στην Θεσπρωτία και τις θερινές βοσκές τους στις δυτικές πλαγιές του Ζυγού ή νοτιότερα, στις πλαγιές του όρους Δοκίμι. Στις περιπτώσεις μελέτης της εργασίας – πρόκειται για δύο περιπτώσεις – οι θέσεις ξεχειμωνιάσματος είναι στα Σύβοτα και στα Βραχανά Σύβωτων. Πρακτικά πρόκειται για την ίδια περιοχή και ο συνοικισμός κατοίκων κοινής προέλευσης στα χειμαδιά είναι μία πρακτική η οποία συνηθιζόταν⁴⁴⁸. Η διάρκεια της διαδρομής μέχρι τα Σύβοτα προσδιορίστηκε σε 15 διανυκτερεύσεις.

Η δεύτερη ομάδα αφορά στους Μετσοβίτες κτηνοτρόφους, με τους οποίους ασχολήθηκε περισσότερο ο γράφων. Πρόκειται για επτά άτομα τα οποία διατηρούσαν (τρεις από αυτούς διατηρούν ακόμη) θερινές βοσκές στο οροπέδιο Πολιτσές και χειμαδιά στην Θεσσαλική πεδιάδα. Εξαίρεση αποτελεί ο Γ.Τ. ο οποίος ξεχειμώνιαζε έξω από την Λαμία. Οι περιγραφές των παλαιότερων λένε πως οι πλουσιότεροι τσελιγκάδες δέσμευαν σε συμφωνίες τα κοντινότερα ευφορότερα χειμαδιά ενώ οι υπόλοιποι αναγκάζονταν να αναζητήσουν τα χειμαδιά τους σε δυσμενέστερες θέσεις, είτε από άποψη απόστασης είτε από άποψη εδάφους.

Οι τέσσερις από αυτή την ομάδα έχουν αναμνήσεις από το ξεχειμώνιασμα στην περιοχή Κατσαούνη, δυτικά του οικισμού της Βερδικούσιας σε ημιορεινή περιοχή των Χασιών. Πρόκειται για μία περιοχή όπου ομάδα τριάντα οικογενειών Μετσοβιτών κτηνοτρόφων αγόρασε έκταση 10.000 στρεμμάτων. Διακρίνει κανείς σε αυτή την πράξη την πρόθεση συνεργασίας - συνεταιρισμού τρόπον τινά - μερίδας των Μετσοβιτών κτηνοτρόφων, για να αποκτήσουν την δυνατότητα δέσμευσης μιας μεγάλης περιοχής σε θέση σχετικά κοντινή στο Μέτσοβο. Αναδεικνύεται εδώ η επιλογή συνύπαρξης συντοπιτών στο χειμάδι προφανώς με την ελπίδα καλύτερης συνεννόησης μεταξύ τους καθώς και η δυναμική μιας οικονομίας κλίμακας (πρφ. Κ.Μ., Β.Κ.). Και αναδεικνύεται μια προσπάθεια να επιτευχθούν τα μέγιστα μιας προηγούμενη εποχής, όταν οι τσελιγκες με την δυναμική των τσομπάνων που ενσωμάτωναν στο τσελιγκάτο τους κατόρθωναν να κλείσουν αντίστοιχες συμφωνίες.

Ένας από την ομάδα των Μετσοβιτών κτηνοτρόφων (Γ.Τ.) πραγματοποιεί ακόμη την φθινοπωρινή διάβα με τα πόδια (πιο πρόσφατη διάσχιση πριν 2 χρόνια) αναβιώνοντας έτσι την παράδοση με το ταυτόχρονο όφελος της εξοικονόμησης των εξόδων των φορτηγών μετακίνησης καθώς και μέρους της αγορασμένης ζωοτροφής που θα κατανάλωναν τα ζώα αν έφταναν αυθημερόν στο χειμάδι. Επιπλέον οι κτηνοτρόφοι δηλώνουν συχνά ότι το φορτηγό είναι κακό για τα ζώα, γιατί σε πολλές περιπτώσεις χτυπιούνται κατά την διάρκεια της μετακίνησης.

Άλλος ένας από αυτή την ομάδα (Κ.Μ.) έχει εγκατασταθεί οριστικά στην περιοχή του Μετσόβου, δημιουργώντας κατάλληλες συνθήκες στο μαντρί για να επιβιώσει το κοπάδι τον βαρύ μετσοβίτικο χειμώνα. Τέσσερις από την ίδια ομάδα έχουν εγκαταλείψει την κτηνοτροφική δραστηριότητα, οι τρεις λόγω ηλικίας και ο τέταρτος λόγω αλλαγής επαγγέλματος.

⁴⁴⁸ Μπούμπα, 2018, σελ.56

Επιπλέον στην ίδια κατηγορία εισέρχεται ό ένας εκ των δύο Αηηλιωτών κτηνοτρόφων (Κ.Κ.) καθώς από την παιδική του ηλικία και μέχρι τα 20 του ακολουθούσε τα ζώα του πατέρα του σε χειμαδιά της περιοχής της Καλαμπάκας.

Οι χρόνοι μετακίνησης για αυτή την ομάδα κυμαίνονται μεταξύ 6 και 7 ημερών κατ' ελάχιστον, με μοναδική εξαίρεση τον Γ.Τ. ο οποίος δεδομένου του χειμαδιού στην περιοχή της Λαμίας χρειαζόταν περίπου 15 ημέρες κατ' ελάχιστον για να φτάσει στον προορισμό του.

Η ομάδα αυτή παρουσιάζει έναν ενδιαφέροντα διχασμό ως προς την αρχική κατεύθυνση της διαδρομής των κτηνοτροφικών μετακινήσεων κατά την εκκίνησή τους από τα βοσκοτόπια των Πολιτών προς τον κάμφο της Θεσσαλίας. Συγκεκριμένα αναφέρεται η «απάνω» διαδρομή η οποία κατευθύνεται προς τα οροπέδια ανάμεσα από τον αυχένα της Κατάρας και τα όρη που ορθώνονται πίσω από τον οικισμό της Μηλιάς και συνηθέστερα συνεχίζει προς τις ορεινές περιοχές που βρίσκονται ανατολικά της κοιλάδας του Πηηειού.

Η «κάτω» διαδρομή διασχίζει τον αυχένα της Κατάρας και κατευθύνεται προς τον οικισμό της νέας Κουτσούφλιανης (Παναγιάς) κινούμενη περίπου στην κατεύθυνση της παλιάς εθνικής οδού- αλλά χαμηλότερα, πριν μπει στην ποταμιά του Πηηειού, την οποία ακολουθεί σχεδόν μέχρι την Καλαμπάκα. Η «κάτω» διαδρομή δεν αναφέρεται καθόλου στα κείμενα της Σ. Μπούμπα και αναφέρεται η «απάνω» σαν μοναδική διαδρομή.



Εικόνα 70: Η κοιλάδα του Πηηειού όπως φαίνεται από την οροσειρά του Ζυγού. Αριστερά και πίσω από τη ράχη που κατηφορίζει στο πλάι της εικόνας κινείται ο κάτω κτηνοτροφικός δρόμος, πλάι στην Παλιά Εθνική Οδό. Στη ράχη που φαίνεται δεξιά κινείται η εμπορική οδός που περιγράφηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Από τις προφορικές συνεντεύξεις προέκυψε ότι πέρα από τις προφανείς κατευθύνσεις (απάνω διαδρομή για τα χειμαδιά στα βόρεια του νομού Τρικάλων – κάτω διαδρομή προς τα χειμαδιά στα νότια του νομού) η εναλλακτική χρησιμότητα των 2 περασμάτων ήταν για την καλύτερη εξυπηρέτηση - από άποψη τροφής των κοπαδιών - του μεγάλου αριθμού ζωντανών που κατέβαιναν την ίδια εποχή. Αν λοιπόν εξαντλούταν το χορτάρι στην μία διαδρομή οι τσομπάνηδες που θα αναχωρούσαν τις επόμενες ημέρες θα διάλεγαν την άλλη.

Δεν αναφέρεται χρήση του περάσματος του Ζυγού από κτηνοτροφικές ομάδες εκτός ειδικών περιπτώσεων, όταν απότομη επιδείνωση του καιρού επέβαλλε την άμεση μετακίνηση του κοπαδιού σε χαμηλότερα υψόμετρα. Οι δύο κτηνοτρόφοι που περιέγραψαν αυτή την περίπτωση έχουν ιδιαίτερα ευχάριστες αναμνήσεις από τους κατοίκους της Νέας Κουτσούφλιανης (νυν Παναγιάς), οι οποίοι τους περιέλαβαν μετά την κατάβαση από τον Ζυγό, τους παρείχαν χώρο για διανυκτέρευση (για ανθρώπους και ζώα), ζέστη και φαγητό μέχρι να ανακτήσουν τις δυνάμεις τους και να συνεχίσουν την διάβα τους (πρφ. Γ.Τ. & Α.Μ.).



Εικόνα 71: Μια γραμμή από πρόβατα στολίζει το τοπίο κάτω από τις ράχες που ορίζουν τον Ζυγό της Μηλιάς. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Τέλος από τις συνεντεύξεις συλλέχθηκε αρκετό υλικό που δεν ήταν δυνατόν να αξιοποιηθεί αναφορικά με τις διαδρομές που έφερναν τους Μετσοβίτες κτηνοτρόφους από τις εγκαταστάσεις τους στο Οροπέδιο Πολιτσές στα σπίτια τους και στα τυροκομεία του Μετσόβου. Σε αυτές τις περιγραφές προστίθενται και αυτές των διαδρομών που ένωναν το Μέτσοβο με τη Βωβούσα, το Χαλίκι και τη Μονή Βουτσάς. Οι διαδρομές αυτές δεν ήταν δυνατόν να περπατηθούν λόγω των ειδικών συνθηκών που επέφερε η συνθήκη του εγκλεισμού λόγω του Κορωνοϊού, αλλά και η έλλειψη χρόνου και οικονομικής άνεσης.

3.2. Η «απάνω» διαδρομή για την Θεσσαλία

Η καλούμενη «απάνω» διαδρομή προς την Θεσσαλία εκκινεί από τις θέσεις των θερινών βοσκοτόπων στο οροπέδιο Πολιτσές και κινείται προς την ΝΑ άκρη του οροπεδίου για να προσεγγίσει τα βοσκοτόπια που βρίσκονται ανάμεσα από τον οικισμό της Μηλιάς και τον δρόμο της Κατάρας (Παλιά Εθνική Οδός). Πρόκειται για κρυμμένα οροπέδια ανάμεσα σε ορεινούς όγκους, τα οποία οδηγούν με τις κλίσεις τους προς την ευρύτερη περιοχή των οικισμών Καλλιθέα (Πάλτινο), Πριόνια (Μπόζοβο) και Παλιά Κουτσούφλιανη.

Αναλυτικά ή επάνω διαδρομή ξεκινά από το οροπέδιο των Πολιτσών και κατευθύνεται προς Α μέσα από την ρεματιά Λα Παλάγκα (στην Παλάγκα). Η ανάβαση εδώ πραγματοποιείται μέσα από αρκετά πυκνή βλάστηση οξυάς και μαυρόπευκου μέχρι το υψόμετρο των 1790 μέτρων. Εδώ βρίσκεται το οροπέδιο με την ονομασία Crutse Betīgnā (παλιό σταυροδρόμι). Το τοπωνύμιο δηλώνει σύγκλιση σημαντικών μονοπατιών στην περιοχή.



Εικόνα 72: Η ρεματιά Λα Παλάγκα όπως φαίνεται από την διαδρομή του Ultra Ursa Trail, λίγο πριν προσεγγιστεί η θέση Κρ'τσε Μπιτέρνα. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

Από εκεί η διαδρομή κατηφορίζει προς την κοιλάδα της Dzîpă (Τζ'να) με μία κατάβαση ανάμεσα από οξυές σε πέρασμα που πλέον έχει κλείσει από την βλάστηση. Η κατάβαση γίνεται με κατεύθυνση A-NA και καλύπτει υψομετρική διαφορά 200 μέτρων. Στην βάση της κατάβασης αντικρίζει κανείς ένα σχετικά ευρύ οροπέδιο το οποίο χαρακτηρίζεται από ένα ρέμα και έναν μεγάλο βράχινο όγκο. Ο όγκος αυτός έχει την βλάχικη ονομασία Keatra cu Ușa (Πέτρα με είσοδο). Όντως υπάρχει μεγάλη σπηλιά η οποία έχει είσοδο στην ανατολική πλευρά του βράχινου όγκου, ενώ μαρτυρίες αναφέρουν την εύρεση αρχαιοτήτων κοντά στην είσοδο της. Πρόκειται για τη θέση του πρώτου από τα κονάκια της διαδρομής, της πρώτης διανυκτέρευσης δηλαδή. Θεωρώντας συμβατικά την εκκίνηση της διαδρομής στην περιοχή της Βλάχας (1380 μ. υψόμετρο), καλύπτονται μέχρι εδώ ~9 χιλιόμετρα απόστασης με αθροιστικές υψομετρικές διαφορές +520 μ. και -370μ.



Εικόνα 73: ο Νικόλαος Καλοφύρης, ακούραστος οδηγός στις αναζητήσεις των μονοπατιών του Μετσόβου, πάνω στην Keatra cu Ușa, στην μέση του οροπεδίου της Dzîpă. Στο βάθος ανάμεσα στα σύννεφα ακολουθώντας το ανέβασμα της πρώτης από τα αριστερά πτυχής του βουνού βρίσκεται η περιοχή Crutse Vetîră, από όπου η κτηνοτροφική διαδρομή κατηφορίζει προς τη θέση όπου λήφθηκε η φωτογραφία. Φωτογράφος Βασίλης Δεληγιάννης

Από την αριστερή όχθη του ρέματος η συνέχεια της διαδρομής ανηφορίζει προς ένα πυροφυλάκειο και από εκεί στην κορυφή του λόφου με το όνομα Ζεριάμα. Ακολουθεί σταδιακή κατάβαση προς την βρύση της Μελίνας και προσέγγιση του οροπεδίου με το όνομα Pârleandză με υψόμετρο 1150 μέτρα. Πρόκειται για οροπέδιο του οποίου το όνομα δηλώνει στα βλάχικα ότι προϋπήρξε ως δάσος και έπειτα

εκχερσώθηκε (στο μακρινό παρελθόν, όταν και απέκτησε το όνομα αυτό). Το οροπέδιο αυτό χαρακτηρίζεται από ρυάκια που κυλούν ανάμεσα στα λιβάδια του. Πρόκειται για νερά που καταλήγουν στον ποταμό Βενέτικο, παραπόταμο του Αλιάκμονα. Η θέση αυτή είναι λίγο ψηλότερα από τον παλιό οικισμό της Κουτσούφλιανης, ο οποίος είναι εγκαταλελειμμένος από το 1898. Πρόκειται για το δεύτερο κονάκι της διαδρομής αυτής και για κομβικό σημείο καθώς δίνεται πρόσβαση σε διάφορες κατευθύνσεις από εδώ. Η απόσταση μέχρι εδώ από το προηγούμενο κονάκι υπολογίζεται σε ~7 χιλιόμετρα και οι αθροιστικές υψομετρικές διαφορές +300 μ. και -690 μ. (Στο εξής Α.Υ.Δ.)



Εικόνα 74: Η περιοχή Pãrleandzã ένα χειμωνιάτικο πρωινό. Τα νερά της περιοχής αν και πολύ κοντά στον Πηνειό ρέουν προς την μεριά του Βενέτικου και του Αλιάκμονα καθώς ήπιες ράχες μόλις νότια της θέσης αποτελούν τον υδροκρίτη ανάμεσα σε Πηνειό και Βενέτικο ποταμό. Φωτογράφος Βασίλης Δεληγιάννης

Από αυτή την θέση οι κτηνοτρόφοι ανάλογα με την τελική κατεύθυνσή τους και τις στάσεις που ενδεχομένως να χρειαζόταν να κάνουν διάλεγαν αν θα κατηφορίσουν προς την νέα Κουτσούφλιανη για να ακολουθήσουν την κοίτη του Πηνειού ή θα συνέχιζαν την ορεινή διάβαση προς τα ημιορεινά χειμαδιά βόρεια των Τρικάλων.

Στην πρώτη περίπτωση μία ομαλή κατάβαση προς νότο οδηγεί προς τον οικισμό της παλιάς Κουτσούφλιανης, όπου συναντάται ξανά το ρυάκι της κοιλάδας της Τζ'νας με την ονομασία Κρυμμένο Χάος στους χάρτες της «Ανάβαση». Μία κατάβαση πλάι στο ρέμα οδηγεί προς τον οικισμό της Παναγιάς, όπου αναφέρεται θέση για κονάκι⁴⁴⁹, κάτω από το παλιό γεφύρι Μοκόση⁴⁵⁰. Μέχρι εδώ καλύπτονται ~11,5 χιλιόμετρα από το τελευταίο κονάκι και αθροιστικές υψομετρικές διαφορές +180 μ. και -840μ. Από

⁴⁴⁹ Προφορική μαρτυρία Γ.Τ.

⁴⁵⁰ Πίκουλας, 2006, σελ.411, υπ.13

εδώ η διαδρομή με κατεύθυνση την Καλαμπάκα είναι κοινή με την «κάτω» διαδρομή που θα περιγραφεί στο επόμενο κεφάλαιο.

Η δεύτερη περίπτωση οδηγεί ανάμεσα από τους οικισμούς Καλλιθέα (Πάλτινο) και Πριόνια (Μπόζοβο), στην ανατολική πλαγιά του όρους Κράτσοβο⁴⁵¹. Εδώ το επόμενο κονάκι αναφέρεται στον οικισμό Κακοπλεύρι (υψόμετρο 1100 - στα οροπέδια πάνω από τον οικισμό). Η πορεία μέχρι εδώ από το προηγούμενο κονάκι περιλαμβάνει ~12,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ.+ 590 μ. & -640 μ.)

Η ορεινή αυτή διάβαση οδηγεί εν συνεχεία προς την Οξύνεια (Μυρίτσα) η οποία αποτελεί και το 4^ο καταγεγραμμένο κονάκι. Σε απόσταση ~8,5 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +180 & -810 μ.)

Εδώ συναντώνται διαδοχικά κάποιοι παραπόταμοι του Πηνειού – αυτοί που συμβάλλουν κατάντι στην κοίτη τους για να δημιουργήσουν τον Ίωνα ποταμό. Και εδώ πλέον προσεγγίζονται τα πρώτα χειμαδιά, οπότε αρχίζουν οι διακλαδώσεις ανάλογα με τον επιθυμητό προορισμό. Η ποταμιά του Ίωνος προς τα ανάντι οδηγεί σε κάποια από τα βορειότερα χειμαδιά της ομάδας των Μετσοβιτών, όπως Γερακάρι και Κατσαούνι.

Η διάσχιση του Ίωνος από την γέφυρα του Ψύρα ανοίγει τον δρόμο στην ημιορεινή περιοχή των οικισμών Γάβρος, Άγιος Δημήτριος, Βλαχάβα κ.α. Από εδώ ακολουθώντας ράχες μπορεί κανείς να προσεγγίσει τις ορεινές πεδιάδες του Κονισκού (Κονοσκού) και να κινηθεί προς την Κουμαριά, την εγκαταλελειμμένη Σκοτίνα, την Αγγελιά μαζί και την ευρύτερη περιοχή που είναι γνωστή ως Κατσαούνι στους Μετσοβίτες κτηνοτρόφους.

Για την προσέγγιση της ευρύτερης περιοχής με το όνομα Κατσαούνι όπου μια μεγάλη ομάδα Μετσοβιτών αγόρασε μία μεγάλη έκταση για το ξεχείμασμα των κοπαδιών τους αναφέρονται τρία κονάκια ακόμη:

Η 5^η βραδιά βρίσκει τις κτηνοτροφικές ομάδες στη γέφυρα του Ψύρα (πρόκειται για παλιό όνομα του Ίωνος ποταμού). Μέχρι εκεί έχει καλυφθεί απόσταση ~11.5 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +190 & -290 μ.) Μέχρι εδώ η διαδρομή ακολουθεί διαδοχικές ποταμιές ενός παραπόταμου στην αρχή και έπειτα του Ψύρα.

Η 6^η διανυκτέρευση καταγράφεται κοντά στον οικισμό Φλαμπουρέσι, μετά από ~17 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +1120 & -650 μ.) Μετά την ποταμιά του Ψύρα που ακολουθείται κυρίως σε αυτό το σκέλος αρχίζει η ανηφόρα προς τον οικισμό Φλαμπουρέσι.

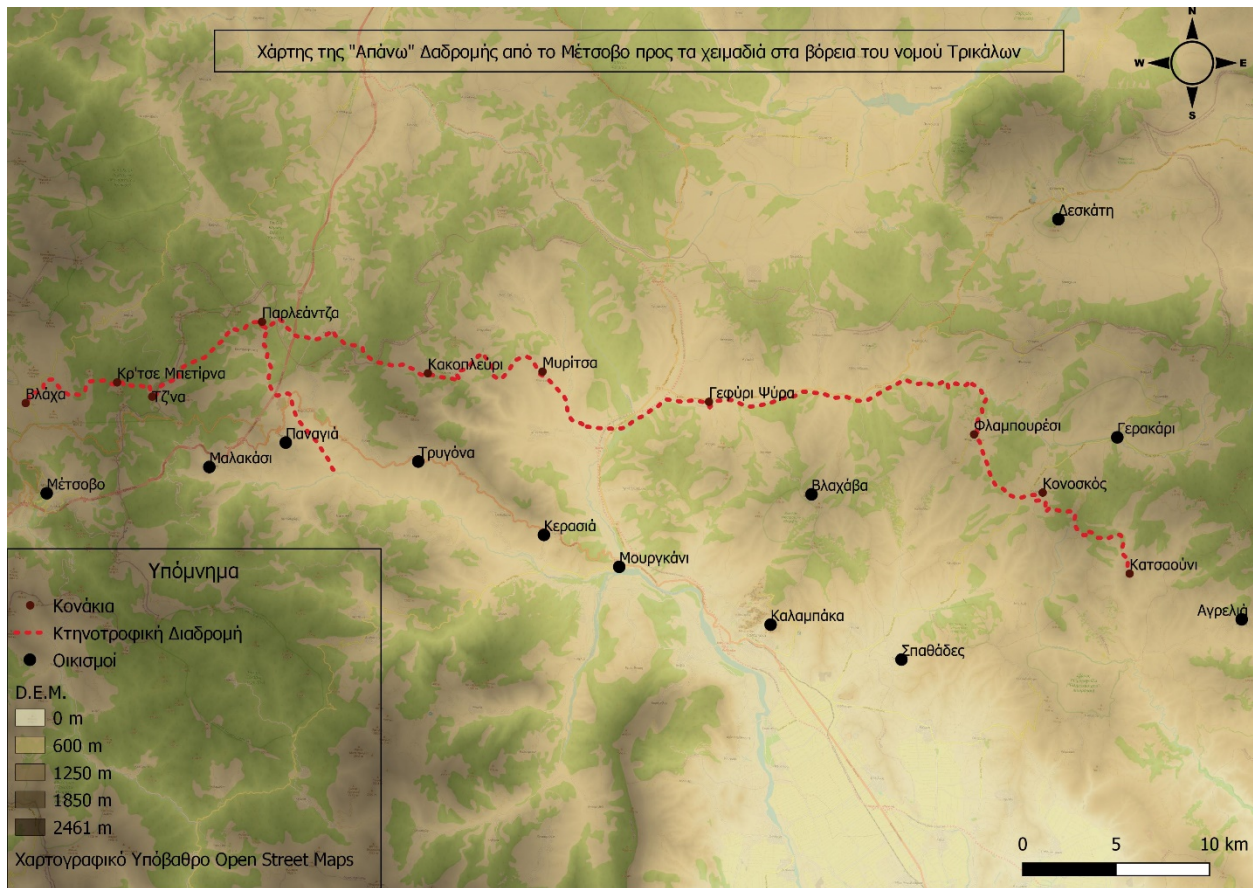
Η 7^η στάση εντοπίζεται στον οικισμό του Κονοσκού (Κονισκός σήμερα), σε απόσταση 5 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +130 & -130 μ.) Το επόμενο βράδυ έβρισκε τις κτηνοτροφικές ομάδες στην περιοχή των χειμαδιών τους, στο Κατσαούνι μετά από μία διαδρομή 8 περίπου χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +600 & -550 μ.)

Αξίζει να σημειωθεί ότι το Κατσαούνι ήταν περιοχή από την οποία περνούσαν πολλοί Σαμαρινιώτες κτηνοτρόφοι την ίδια εποχή με κατεύθυνση τα βλαχοχώρια του Τυρνάβου⁴⁵², καθώς και ότι τυροκόμοι, συνηθέστερα από το Βλαχογιάννι ανέβαιναν στο Κατσαούνι για να συλλέξουν το γάλα των Μετσοβιτών κτηνοτρόφων⁴⁵³. Η συνολική διαδρομή έχει μήκος 78 χιλιομέτρων και Α.Υ.Δ. +3621 & -4111 μ.

⁴⁵¹ Φ. Δασούλας, 2009, σελ.104 & υπ.55

⁴⁵² βλ. Tim Salmon σελ.304

⁴⁵³ Προφορική μαρτυρία Β.Κ.



Χάρτης 6: Η χαρτογραφική απεικόνιση της «Απάνω» διάβας των Μετσοβιτών κτηνοτρόφων προς τα χειμαδιά στα βόρεια του νομού Τρικάλων πραγματοποιήθηκε με τη χρήση του λογισμικού QGIS.

3.3. Η «Κάτω» διαδρομή για Θεσσαλία

Αυτή η διαδρομή ξεκινώντας από το οροπέδιο Πολιτσές ανηφορίζει την ρεματιά του Βούλαρη με κατεύθυνση τον αυχένα της Κατάρας (Gušã din Cãtarã). Από τον αυχένα της Κατάρας ακολουθεί την ράχη στα αριστερά για να αποφύγει τις απότομες πλαγιές στην θέση Keatrã a Tsaruli. Πρόκειται για την πέτρα του Τσάπου, που πήρε το όνομά της από τον ληστή Δεληγιάννη (Τσάπο) που λέγεται ότι είχε εκεί το κρησφύγετό του. Στη συνέχεια κατηφορίζει προς την θέση Κάμπος του Δεσπότη όπου και η πρώτη διανυκτέρευση. Η περιγραφή που λήφθηκε για το τμήμα αυτό της διαδρομής είναι ότι η ομάδα κινούνταν δεξιά και αριστερά από τη δημοσιά, τον δημόσιο δρόμο δηλαδή. Για λόγους ομοιομορφίας θα εκκινήσει η μέτρησή της από την θέση Βλάχα. Μέχρι εδώ καλύπτονται 13 χιλιόμετρα διαδρομής, με αθροιστικές υψομετρικές διαφορές +650 κα -710 μέτρα (στο εξής Α.Υ.Δ.). Από τις προφορικές συνεντεύξεις προκύπτει ότι και η θέση της Κατάρας αποτελούσε κονάκι, ειδικά αν η κτηνοτροφική ομάδα προερχόταν από λιβάδια στο βάθος του οροπέδιου των Πολιτσών όπως οι θέσεις «*Împeritoare*» και «*Mutșeară*».



Εικόνα 75: Από τον αυχένα της Κατάρας η κατάβαση προς τα πεδινά της Θεσσαλίας συναντά στην αρχή της την Keatrã a Tsaruli η οποία αποτέλεσε και το πιο δύσκολο σημείο της διάνοιξης της αμαξιτής οδού Τρίκαλα – Μέτσοβο. Το απότομο ανάγλυφο αυτής της περιοχής μαζί με τον βορεινό προσανατολισμό του αυχένα ήταν κάποιοι από τους λόγους που δεν χρησιμοποιούνταν παρά μόνο από κτηνοτρόφους και εκτός χειμώνα η διαδρομή αυτή για την πρόσβαση στη Θεσσαλία και αντίστροφα. Από πίσω βρίσκεται ο κάμπος του Δεσπότη ο οποίος αποτελούσε το πρώτο κονάκι της κάτω κτηνοτροφικής διαδρομής.

Από εκεί η διαδρομή κατηφορίζει παράλληλα με την παλιά εθνική οδό και στην δεξιά μεριά του δρόμου μέχρι να φτάσει στον οικισμό Παναγιά, χαμηλότερα από τον οποίο, στη θέση της παλιάς γέφυρας Μοκόση αναφέρεται το 2^ο κονάκι και το σημείο συνάντησης της απάνω διαδρομής με την κάτω. Μέχρι εδώ καλύπτονται 9,5 χιλιόμετρα διαδρομής (Α.Υ.Δ. +130 & -960 μ.)

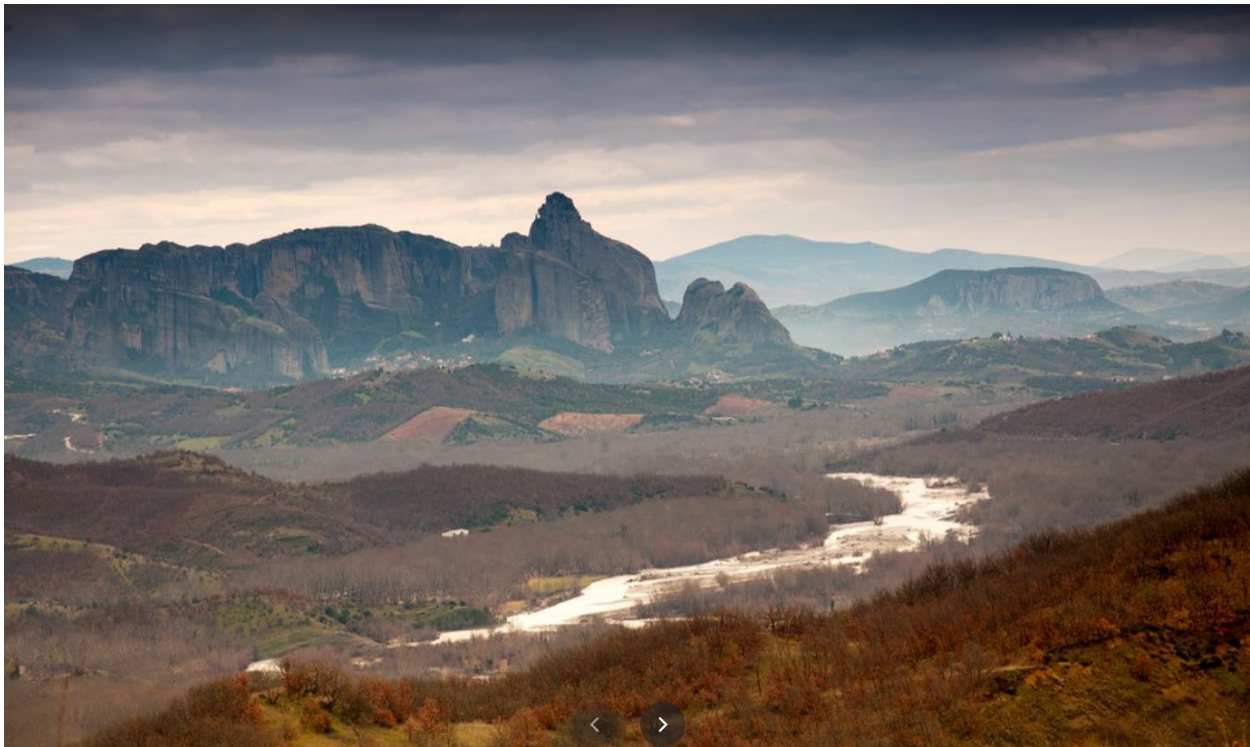
Σε μικρή απόσταση από τη γέφυρα το ρέμα της Τζ'νας με την ονομασία πλέον ρέμα Μοκόση συναντά το Μαλακασσιώτικο ρέμα και δημιουργούν την αρχική κοίτη του Πηνειού (ή Σαλαμβριά). Από εδώ η κτηνοτροφική διαδρομή ακολουθεί την κοίτη του ποταμού, και μόνο σε περιπτώσεις έντονης κακοκαιρίας που έχει φουσκώσει το ποτάμι ανεβαίνει η ομάδα ψηλότερα για να αναζητήσει την

ασφάλεια υψηλότερων περασμάτων. Σαν 3^η στάση – διανυκτέρευση αναφέρεται η θέση *Τζουνιάπινα* (κέδρα - άρκευθοι), χαμηλά στην ποταμιά ανάμεσα από τους οικισμούς Κορυδαλλός και Τρυγώνα. Χωρίς να είναι δυνατός ο ακριβής προσδιορισμός της θέσης υπολογίζεται με βάση την εγγύτητα στους οικισμούς και τις επόμενες/προηγούμενες στάσεις μία απόσταση μεγέθους ~5 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +65 & -150 μ.)

Σαν 4^η στάση αναφέρεται η περιοχή Χάνια που είχε προσδιοριστεί και στην εμπορική διαδρομή Ήπειρος – Θεσσαλία στο κεφάλαιο 2.1. Μέχρι εκεί καλύπτονται 7,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +95 & -160 μ.)

Η 5^η διανυκτέρευση βρίσκει τις κτηνοτροφικές ομάδες στο Μουργκάνι, όπου οι διαδρομές πλέον χωρίζονται, ανάλογα με την επιθυμητή κατεύθυνση. Σε αυτό το ημερήσιο τμήμα καλύπτονται 5,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +90 & -160 μ.) Μέχρι εδώ η διαδρομή κινούνταν σε ήπιες κλίσεις πλάι στην ποταμιά του Πηνειού, και ανάμεσα από θέσεις βλάστησης κατάλληλης για τα ζωντανά, όπως υποδηλώνεται από τις μικρές ημερήσιες αποστάσεις.

Από εδώ οι διαδρομές ανοίγονται καθώς οι κτηνοτρόφοι ανάλογα με τα χειμαδιά τους προσανατολίζονται στις επιθυμητές κατευθύνσεις. Έτσι οι κτηνοτρόφοι που έχουν τα χειμαδιά τους στις περιοχές βόρεια της Καλαμπάκας θα αφήσουν την ποταμιά του Πηνειού για να ανηφορίσουν στις ημιορεινές περιοχές που απλώνονται στα αριστερά τους, ενώ οι κτηνοτρόφοι που έχουν χειμαδιά εντός του Θεσσαλικού κάμπου θα συνεχίσουν πλάι στην κοίτη του Πηνειού μέχρι να ανοιχτούν στην πεδιάδα και να πάρουν την τελική τους κατεύθυνση.



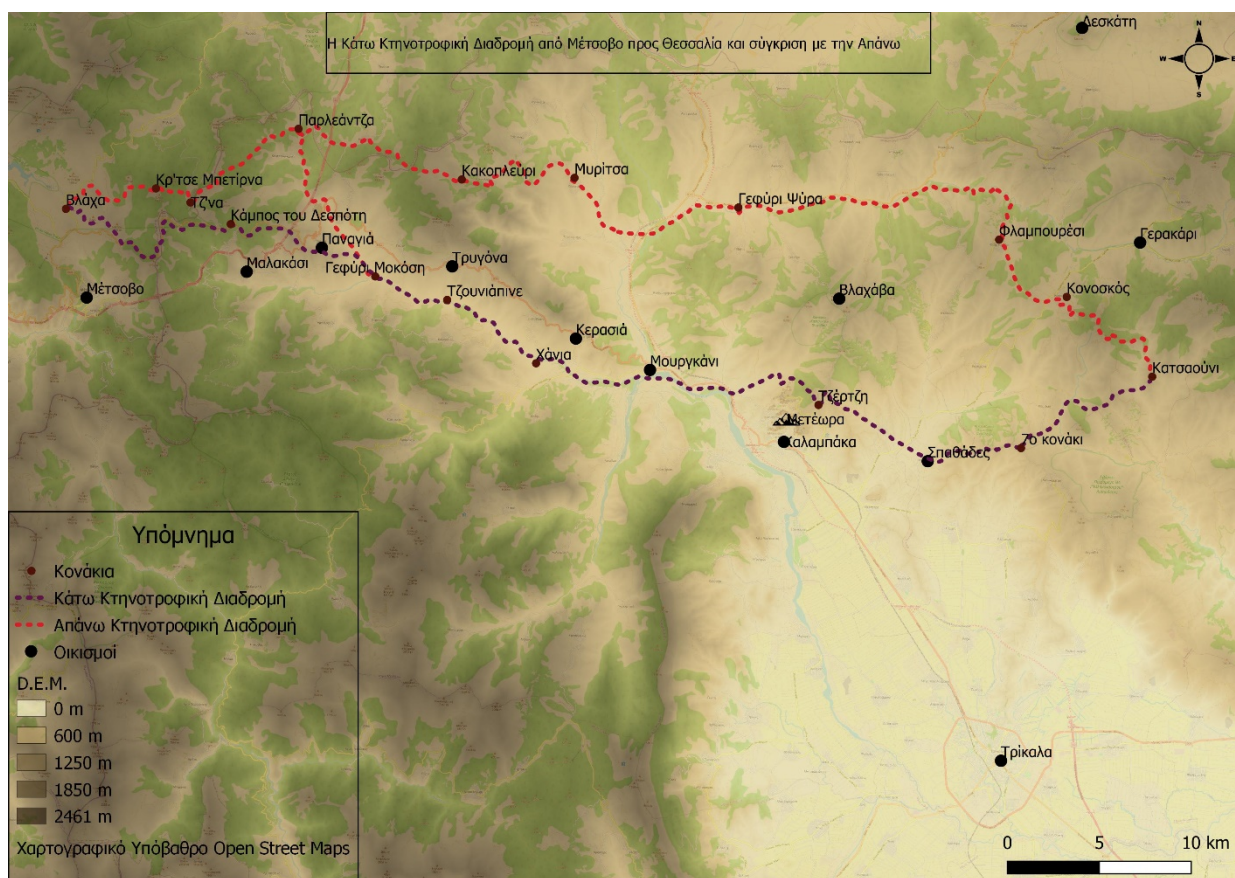
Εικόνα 76: Τα Μετέωρα όπως φαίνονται από το δρόμο της Παναγιάς, πιο πάνω από το Μουργκάνι. Μπροστά ο ποταμός Ίων. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο Google Maps και είναι του φωτογράφου Vangelis Feleris.

Από τη θέση αυτή θα ακολουθηθεί η διαδρομή προς την περιοχή Κατσαούνη. Η ανάβαση από την κοίτη του Πηνειού προς τις ημιορεινές περιοχές στα βόρεια του νομού Τρικάλων οδηγεί στην θέση Τζέρτζη την οποία πολλοί Μετσοβίτες την θυμούνται θερμά καθώς το επόμενο πρωινό τους έβρισκε να ξυπνούν από τους ήχους των μοναστηριών των Μετεώρων με τους βράχους να ορίζουν το πρώτο τοπίο που έβλεπαν

τη μέρα αυτή⁴⁵⁴. Μέχρι αυτή τη θέση και την 6^η διανυκτέρευση καλύπτονται ~10 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +580 & -250 μ.)

Η 7^η και τελευταία διανυκτέρευση πραγματοποιείται στα ημιορεινά βόρεια του Κούρσοβου (σημερινό Ελληνόκαστρο). Η απόσταση αυτής της ημέρας υπολογίζεται σε ~15 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +880 & -870 μ.) Η διαδρομή της τελευταίας ημέρας μέχρι την περιοχή Κατσαούνη αντιστοιχεί σε απόσταση ~7 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +670 & -400 μ.)

Έτσι ολοκληρώνεται η κάτω διαδρομή των Μεσοβιτών για τα χειμαδιά στα βόρεια του νομού Τρικάλων στον ίδιο περίπου χρόνο με την αντίστοιχη απάνω διαδρομή. Όπως μαθαίνουμε από προφορικές μαρτυρίες η κάτω διαδρομή απέκτησε περισσότερη δημοτικότητα με τον ερχομό της αυτοκίνησης, καθώς σε αυτή είχαν εύκολη πρόσβαση σε πλήθος σημείων τα αυτοκίνητα – τα οποία μετέφεραν τα απαραίτητα για την εγκατάσταση στα χειμαδιά (την *κατούνα*) και μαζί και τα απαραίτητα για το κονάκι – ενώ κάτι τέτοιο δεν ίσχυε για την απάνω διαδρομή. Τα αθροιστικά στοιχεία της διαδρομής είναι 72 χιλιόμετρα και Α.Υ.Δ. +3.164 & -3.660 μ.



Χάρτης 7: Η Κάτω διαδρομή για το Κατσαούνη σε αντιπαράθεση με την Απάνω αποτυπώνονται σε αυτό το χάρτη που δημιουργήθηκε με τη χρήση του λογισμικού QGIS

⁴⁵⁴ Μπούμπα, 2018, σελ.205

3.4. Η Κτηνοτροφική διαδρομή Ανήλιο – Θεσπρωτία

Η διαδρομή αυτή αφορά κυρίως τους Αηλιώτες κτηνοτρόφους, οι περισσότεροι εκ των οποίων είχαν χειμαδιά στα Θεσπρωτικά παράλια. Αναφέρονται στη βιβλιογραφία⁴⁵⁵ και λιγοστοί Μετσοβίτες κτηνοτρόφοι με χειμαδιά στα Ηπειρωτικά ημιορεινά και παράλια, ωστόσο ο γράφων δεν είχε την τύχη να γνωρίσει καμία από αυτές τις οικογένειες. Έτσι η έναρξη αυτής της διαδρομής θα τοποθετηθεί στις δυτικές πλαγιές του όρους Δοκίμι, στα θερινά βοσκοτόπια των Αηλιωτών και στη θέση Crutse (σταυροδρόμι) που αποτελούσε σημαντικό σταυροδρόμι επί της κατάβασης προς Ανήλιο από την περιοχή του σημερινού Χιονοδρομικού Κέντρου. Η πρώτη διανυκτέρευση αναφέρεται στη θέση όπου βρίσκεται η γέφυρα και παλιότερα το χάνι του Μπαμπά (La Babalu – 770 μ. υψόμετρο). Μέχρι εκεί καλύπτεται απόσταση ~9 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ.+180 & -1000 μ.)

Η διαδρομή σε αυτό το τμήμα ακολουθεί την κοίτη του Μετσοβίτικου καθώς κατηφορίζει προς την Μπαλντούμα. Το επόμενο κονάκι αναφέρεται κοντά στον οικισμό Μικρό Περιστέρι, κάτω από τις «40 ράχες». Πρόκειται για τοπωνύμιο που αφορά τη ράχη του Περιστεριού που φαίνεται δεξιά του Ανθοχωρίου όπως κοιτά κανείς από το Μέτσοβο. Η απόσταση μέχρι εκεί υπολογίζεται σε ~7,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +130 & -270 μ.)

Η τρίτη διανυκτέρευση αναφέρεται στη θέση Μπαλντούμα, όπου αναφέρεται επίσης σημείο στο οποίο πολλά κοπάδια συναντιούνται, προερχόμενα από τις ορεινές βοσκές του Λάκμου και του Ζαγορίου. Μέχρι εδώ καλύπτονται ~9,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +300 & -400 μ.)



Εικόνα 77: η κοιλάδα του Αράχθου στο ύψος της Μπαλντούμας. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο <https://www.taneatismikrospilias24.com>

⁴⁵⁵ Μπούμπα, 2018, σελ.73, υπ.79

Η 4^η διανυκτέρευση αναφέρεται στο διάσελο του Δρύσκου, κοντά στο παλιό χάνι. Η απόσταση αυτής της ημέρας υπολογίζεται σε 5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +680 & -260 μ.)



Εικόνα 78: Η Νότια άκρη της Λίμνης των Ιωαννίνων και η Καστρίτσα μαζί με τα βουνά που κλείνουν από τα δυτικά το οροπέδιο των Ιωαννίνων, όπως φαίνονται από την παλιά εθνική οδό Τρικάλων Ιωαννίνων. Η φωτογραφία λήφθηκε από τον ιστότοπο Google Maps. Φωτογράφος: JimmuClarku

Η 5^η διανυκτέρευση προσδιορίζεται έξω από τον οικισμό των Ιωαννίνων, στην περιοχή της Βασιλικής. Σε αυτή την κίνηση η απόσταση υπολογίζεται σε 4,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +210 & -620 μ.)

Το 6^ο κονάκι προσδιορίζεται στην περιοχή του οικισμού Κοσμηρά. Πρόκειται για την διάσχιση του λεκανοπεδίου Ιωαννίνων σε ημερήσια απόσταση των ~14 χιλιομέτρων (Α.Υ.Δ. +350 & -240 μ.)

Ως 7^ο κονάκι αναφέρεται το χάνι του Σίμου στην περιοχή του οικισμού Κωστανιανη. Η ημερήσια απόσταση υπολογίζεται σε 5,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +520 & -530 μ.)

Τα επόμενα κονάκια έχουν ως εξής:

8^ο. Τύρια: 9,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +350, -660 μ.)

9^ο. Κουμαριά Σενίκου: 5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +500, -470 μ.)

10^ο. Λιβαδάκια: 6,2 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +360, -280 μ.)

11^ο. Ελευθεροχώρι: 4,8 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +610, -260 μ.)

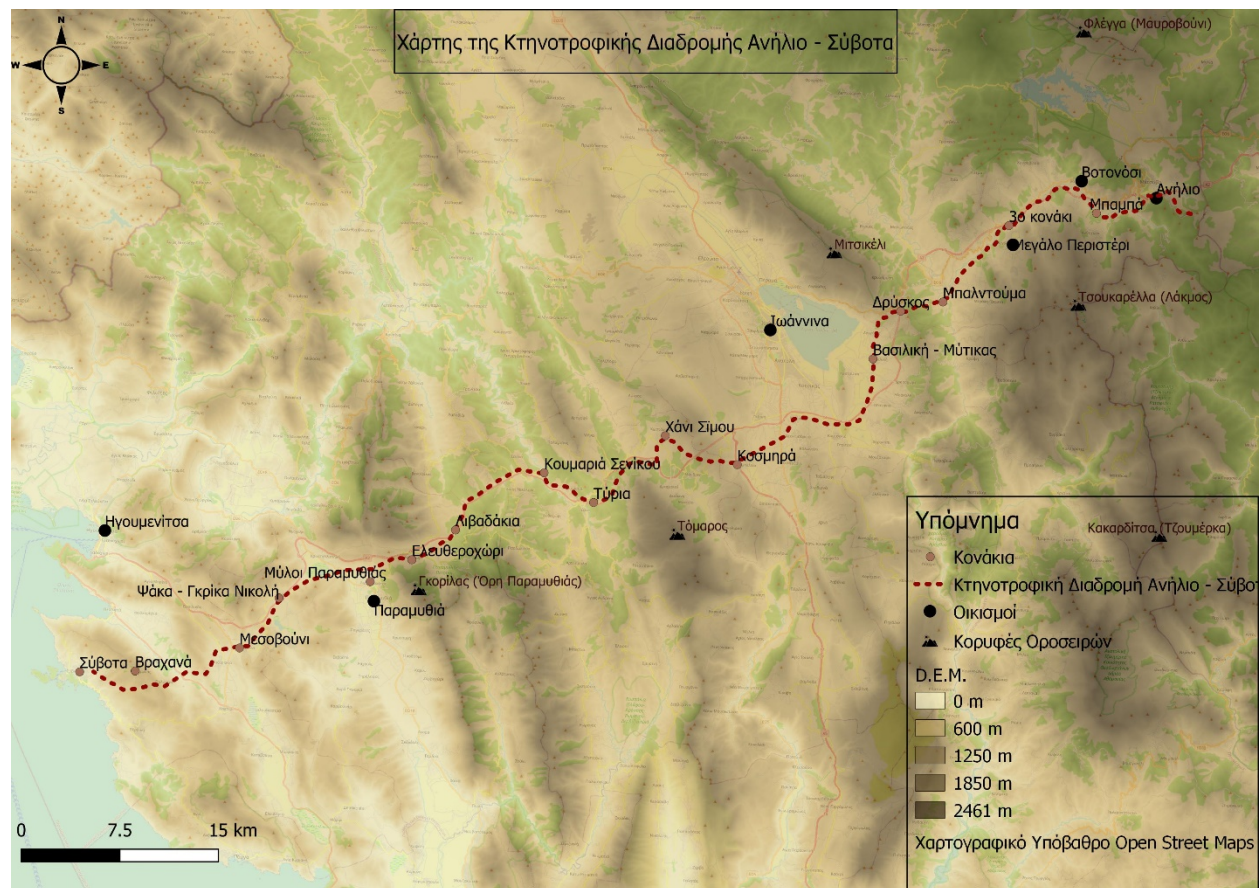
12°. Μύλοι Παραμυθιάς: 5,5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +150, -780 μ.) Αναφέρεται και σε αυτή τη θέση συνάντηση με πλήθος κοπαδιών που επιστρέφουν στα χειμαδιά τους. Η παρουσία των μύλων σε αυτή τη θέση πιθανότατα δηλώνει θέση λήψης χειμερινών προμηθειών για πλήθος κτηνοτροφικών οικογενειών.

13°. Ψάκα – Γκρίκα Νικολή: 7 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +300, -210 μ.)

14°. Μεσοβούνι: 5 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +260, -340 μ.)

Μετά και από το Μεσοβούνι οι κτηνοτροφικές ομάδες προσέγγιζαν τα χειμαδιά τους στην περιοχή των Συβότων. Η απόσταση της τελευταίας αυτής μέρας υπολογίζεται σε 11,4 χιλιόμετρα (Α.Υ.Δ. +1180, -1100 μ.)

Συνολικά η διαδρομή που καλύπτεται σε αυτές τις 15 ημέρες αντιστοιχεί σε απόσταση 110 χιλιομέτρων με αθροιστικές υψομετρικές διαφορές + 6.080 και -7.420 μέτρων.



Χάρτης 8: Η Κτηνοτροφική Διαδρομή Ανήλιο – Σύβοτα απεικονίζεται σε χάρτη με τη χρήση του λογισμικού QGIS

3.5. Παρατηρήσεις – Συμπεράσματα

Αναλύοντας τις λεπτομέρειες των κτηνοτροφικών διαδρομών και των στοιχείων που τις πλαισιώνουν, προκύπτουν κάποια ενδιαφέροντα στοιχεία τα οποία παρατίθενται στις επόμενες παραγράφους.

Αρχικά οι επιμέρους διάρκειες του τελετουργικού αυτού ταξιδιού διαφέρουν σημαντικά από τις αντίστοιχες των εμπορικών διαβάσεων που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα. Το τμήμα Ανήλιο Ιωάννινα με τους κτηνοτροφικούς ρυθμούς και δια μέσου των κτηνοτροφικών περασμάτων χρειάζεται πέντε διανυκτερεύσεις, ενώ τα εμπορικά караβάνια διαμέσου του αντίστοιχου μονοπατιού χρειάζονται μία διανυκτέρευση ή λιγότερο. Αντίστοιχες διαφορές παρατηρούνται και στα άλλα τμήματα των διαδρομών αυτών. Κατανοεί κανείς ότι πρόκειται για εντελώς διαφορετική προσέγγιση στο θέμα του χρόνου μετακίνησης, όπως επίσης και στον σκοπό της μετακίνησης.

Η βασική διαφορά των κτηνοτροφικών περασμάτων από τα αντίστοιχα εμπορικά έγκειται στις ανάγκες που θέλει να καλύψει ο διακινούμενος επί της μίας ή της άλλης οδού. Οι οδοιπόροι αναζητούν τον πιο βατό και γρήγορο δρόμο που ενώνει με ασφάλεια τις δύο (ή περισσότερες) θέσεις ενδιαφέροντος. Για αυτό οι διαδρομές των караβανιών βαδίζουν σε στρωμένο δρόμο – όπου υφίσταται – ή σε καλά πατημένο μονοπάτι. Τα χάνια είναι επίσης απαραίτητα κατά μήκος της εμπορικής διαδρομής καθώς οι διακινούμενοι δεν έχουν την δυνατότητα να αφήνουν τα ζώα τους να βόσκουν στον δρόμο και έτσι να θυσιάζουν τον χρόνο της διαδρομής. Αντί αυτού θέλουν την σιγουριά ότι εκεί που θα σταματήσουν για το δικό τους διάλειμμα θα βρουν τα υλικά που ενδεχομένως χρειάζονται για να συμπληρώσουν το γεύμα τους και θα αναπληρώσουν και τα ζώα τις δυνάμεις τους, εν ανάγκη με αγορασμένο χόρτο ή καρπό.

Αντίθετα οι κτηνοτρόφοι θα προτιμήσουν τις χορταριασμένες πλαγιές ή ρεματιές για να βοσκήσουν τα ζώα τους και θα μείνουν μακριά από τα πατημένα μονοπάτια για να αποφύγουν συναντήσεις με διακινούμενα караβάνια που ενδεχομένως να τρομάξουν τα ζώα τους. Η μόνη περίπτωση που οι κτηνοτρόφοι θα διαλέξουν το πατημένο μονοπάτι είναι αυτή της κακοκαιρίας που θα επιβάλει στο κοπάδι την άμεση κίνηση προς χαμηλότερα υψόμετρα ούτως ώστε να διασφαλιστεί η επιβίωση και η ευζωία του κοπαδιού⁴⁵⁶. Για την στάση των κτηνοτρόφων αρκεί ένα μικρό χορταριασμένο ίσιωμα όπου θα στηθεί το γρέκι (υποτυπώδης περίφραξη) και θα γίνει η *στρούγκα* (στενό πέρασμα όπου θα περνούν ένα - ένα τα πρόβατα για αρμεγή) στην εαρινή διαδρομή. Στην φθινοπωρινή αρκούν λίγα ξερόκλαδα αγκαθωτών θάμνων για να περιβάλλουν τον χώρο που θα βρίσκονται τα ζωντανά στη διάρκεια της νύχτας. Τα εφόδια για το ταξίδι είναι ούτως ή άλλως φορτωμένα στα μουλάρια και τα άλογα της ομάδας, οπότε η ανάγκη για εξωτερική υποστήριξη είναι μειωμένη.

Ακόμη και στα επόμενα χρόνια όπου τα κοπάδια συνοδεύονται από αυτοκίνητο – όπως στην εποχή που περιγράφει ο Tim Salmon, αρκούν μεμονωμένες θέσεις συνάντησης του αυτοκινήτου με το κοπάδι, εκεί όπου θα γίνει το κονάκι της διανυκτέρευσης. Άρα προσδιορίζεται η διαδρομή με βάση τα σημεία πρόσβασης του οδικού δικτύου στην διάβα των ζώων, με μικρές αλλαγές πάνω στην από αιώνες καθορισμένη διάβαση.

Ακόμη καθώς οι θέσεις διανυκτέρευσης που αναφέρονται είναι ενδεικτικές και δεν ήταν βέβαιο αν η ομάδα θα έκανε όλες τις στάσεις (ή αν θα έκανε και περισσότερες) λόγω καιρού ή άλλων συνθηκών, οι ημερήσιες αποστάσεις που αποδίδονται στα προηγούμενα κεφάλαια είναι ενδεικτικές και δεν ακολουθούσαν κατά κανόνα. Επίσης οι αποστάσεις αυτές είναι ενδεικτικές της μέσης κατεύθυνσης της ομάδας. Είναι πιθανό μέσα σε μία μέρα ο τσομπάνος να πραγματοποιήσει την διπλάσια ή και την τριπλάσια διαδρομή συμμαζεύοντας τα ζώα στη σωστή κατεύθυνση. Επίσης καθώς η διάβαση

⁴⁵⁶ προφορική μαρτυρία Β.Κ. & Γ.Τ.

πραγματοποιείται κυρίως εκτός μονοπατιών η δυσκολία της κίνησης είναι σημαντικά μεγαλύτερη και δικαιολογεί την μικρότερη απόσταση που διανύεται ημερησίως.

Καθώς τα κοπάδια προσεγγίζουν τις πεδιάδες και τα καλλιεργημένα χωράφια προκύπτει ένα σημαντικό θέμα. Η διάβαση των ζώων και η βόσκηση επιτρέπεται σε συγκεκριμένες μόνο θέσεις τις οποίες καθορίζει η εκάστοτε κοινότητα, και η καταπάτηση γης μπορεί να προκαλέσει σοβαρές διενέξεις ανάμεσα στους κτηνοτρόφους και τους ιδιοκτήτες της γης, οι οποίες συχνά οδηγούν στο δικαστήριο και σε έκδοση προστίμων. Έτσι υπάρχουν δύο επιλογές για την διάβαση των κοπαδιών. Η πρώτη και η πιο ασφαλής είναι η διάσχιση του κάμπου και των πεδινών περασμάτων πάνω από λοφοσειρές ούτως ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε επαφή με τις ιδιοκτησίες. Η άλλη επιλογή είναι η δωροδοκία, είτε προς τους χωροφύλακες είτε προς τους ιδιοκτήτες της γης, ούτως ώστε να προκύψει αμοιβαίο όφελος για τις συγκρουόμενες πλευρές.

Τα πράγματα χειρότερεψαν ιδιαίτερα για τους Βλάχους κτηνοτρόφους μετά τον αναδασμό (1923) που ακολούθησε την προσφυγική κρίση του 1922. Σε εκείνη τη χρονική περίοδο μεγάλες εκτάσεις που αποτελούσαν δημόσια γη και διατίθενταν στους Βλάχους ποιμένες σαν πέρασμα για τις κτηνοτροφικές ομάδες τους, αποδόθηκε σε πληθυσμούς ακτημόνων, με αποτέλεσμα οι κτηνοτροφικές ομάδες να συναντούν καλλιεργημένες γαίες και πλήθος απαγορεύσεων στη διάβα τους. Όπως περιγράφει και ο Tim Salmon στο ντοκιμαντέρ του⁴⁵⁷, τα εμπόδια αυτά υπήρξαν σημαντικός λόγος για να αποθαρρυνθούν οι βλάχοι κτηνοτρόφοι από το να κάνουν τη διάβα με τα πόδια. Έτσι σιγά σιγά ενέδωσαν στα φορτηγά.

Οι κτηνοτροφικές ομάδες έχουν σαν σημαντική παράμετρο την οικονομικότερη μετάβαση στα χειμαδιά. Έτσι αν κατά την διάρκεια της μετακίνησης ο καιρός και άλλες συνθήκες επιτρέψουν την διαμονή σε κάποιο κονάκι για επιπλέον ημέρες, αυτή θα είναι η επιλογή που θα ακολουθηθεί. Μέσω τέτοιων επιλογών η κτηνοτροφική ομάδα θα επιβαρυνθεί με λιγότερα έξοδα σε αγορασμένη ζωοτροφή κατά το ξεχειμώνιασμα και θα αργήσει λίγο παραπάνω να φτάσει στο χειμάδι, το οποίο ούτως ή άλλως δεν αποτελεί αγαπημένο τόπο για τους βλάχους κτηνοτρόφους της Πίνδου. Επιπρόσθετα την φθινοπωρινή περίοδο οι προβατίνες εγκυμονούν και αδυνατούν να μετακινηθούν με γοργούς ρυθμούς και για μεγάλο διάστημα μέσα στην ημέρα. Έτσι ζώα και άνθρωποι παίρνουν την φθινοπωρινή διάβα χωρίς βιασύνες για να φτάσουν στα χειμαδιά που θα τους φιλοξενήσουν για τον επερχόμενο χειμώνα. Φτάνοντας στις μέρες μας η φθινοπωρινή διάβα ξαναζωντάνεψε στο Μέτσοβο, λόγω της σημαντικής εξοικονόμησης σε ζωοτροφή και έξοδα φορτηγών που συνεπάγεται αυτή.

Κατά την διάρκεια της ανάβασης προς τα θερινά βοσκοτόπια οι συνθήκες είναι αντίστροφες. Τότε τόσο οι άνθρωποι όσο και τα ζώα ανυπομονούν να φτάσουν στα πάτρια εδάφη, τόσο επειδή νοστούν τους τόπους αυτούς, όσο και επειδή στα μέρη τους θα βρουν πάλι την τακτοποιημένη καθημερινότητά τους. Τα ζώα κινούνται πιο γρήγορα, καθώς την άνοιξη δεν υπάρχουν οι εγκυμοσύνες οι οποίες ανάγκαζαν το κοπάδι σε αργή κίνηση το φθινόπωρο. Στην διάρκεια της ανοιξιάτικης ανάβασης οι προβατίνες χρειάζονται άρμεγμα δύο φορές την ημέρα και η τυροκόμηση έπεται του εκάστοτε αρμέγματος στον χώρο της αυτοσχέδιας κατασκήνωσης. Προκύπτει εύλογα λοιπόν ότι δεν υπάρχουν λόγοι καθυστέρησης στην ανοιξιάτικη ανάβαση, αλλά μάλλον το αντίθετο ισχύει.

Όσον αφορά την επιλογή του χειμαδιού ένας γενικός κανόνας - όπως περιγράφουν οι προφορικές μαρτυρίες - είναι ότι με κατεύθυνση προς τον Θεσσαλικό κάμπο οι κτηνοτρόφοι αναζητούσαν χειμαδιά, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο Μέτσοβο. Οι πλουσιότεροι δέσμευαν τις καλύτερες γαίες οι οποίες είχαν την μεγαλύτερη δυνατή εγγύτητα στο Μέτσοβο, και οι υπόλοιποι ανάλογα με την οικονομική τους

⁴⁵⁷ Ηλ. Πηγές: Salmon, 36:40 – 37:50

κατάσταση δέσμευαν γαίες σε αναλόγως αυξανόμενες αποστάσεις. Η ιδιαιτερότητα των Μετσοβιτών είναι ότι έρχονται σε αντίθεση με τον γενικό κανόνα που θέτουν οι Ψυχογιός και Παπαπέτρου ότι τα χειμαδιά συνήθως βρίσκονται κατάντι των ποταμών που πηγάζουν από τα βουνά των θερινών βοσκοτόπων⁴⁵⁸. Με βάση αυτό τον κανόνα θα περίμενε κανείς οι Μετσοβίτες να διαχειμάζουν στην Θεσπρωτία και την Άρτα. Ωστόσο, τόσο οι Μετσοβίτες, όσο και οι Καλαρρυτινοί προτιμούν τον Θεσσαλικό κάμπο για τα χειμαδιά τους, καθώς το κλίμα εκεί είναι σημαντικά καλύτερο για την κτηνοτροφία.

Είναι εύλογο ότι η συνύπαρξη συντοπιτών στα χειμαδιά έφερε μία σειρά σημαντικών πλεονεκτημάτων για αυτούς και αποτέλεσε φυσική εξέλιξη. Ο συνεταιρισμός στα χειμαδιά συντοπιτών κτηνοτρόφων – επίσημος ή άτυπος – είναι δυνατόν να οδηγήσει σε καλύτερες τιμές, για τα προϊόντα τους (γάλα, μαλλί, κρέας), καθώς επίσης και σε καλύτερες τιμές όσον αφορά την αγορά ή ενοικίαση γης για το ξεχειμώνιασμα της ομάδας. Ο συνεταιρισμός αυτός αποτελεί μία εκ των υστέρων απόπειρα να προσεγγίσουν οι μεμονωμένοι πλέον Μετσοβίτες κτηνοτρόφοι τα οφέλη που το τσελιγκάτο - με την οικονομία κλίμακας που υποστήριζε - εξασφάλιζε.

Επιπλέον με την συνύπαρξη είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν καλύτερα δουλειές που απαιτούν πολλά χέρια (όπως η κουρά των προβάτων, η σφαγή, κλπ). Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η οικογένεια Μπούμπα στο Παπαδοπούλι⁴⁵⁹ η οποία αποτέλεσε πόλο συνοικισμού πολλών Μετσοβιτών κτηνοτρόφων (κυρίως των συγγενών της οικογένειας) και δημιούργησε ένα καθετοποιημένο σύστημα παραγωγής το οποίο συμπεριλάμβανε παραγωγή ζωοτροφών, τυροκομείο κλπ.

Τέλος σημαντικός είναι και ο κοινωνικός παράγοντας, καθώς πρόκειται στην ουσία για ανθρώπους ξενιτεμένους από την ορεινή πατρίδα τους, οι οποίοι αναπαύονται με την συνύπαρξη με συντοπίτες τους, με τους οποίους έχουν αδιαμφισβήτητα πολλά περισσότερα κοινά από ότι με τους υπόλοιπους κατοίκους του κάμπου.

⁴⁵⁸ Ψυχογιός & Παπαπέτρου, 1984, σελ.17

⁴⁵⁹ Μπούμπα, 2018, σελ.100-106



Εικόνα 79: Η φωτογραφία είναι του Κώστα Μπαλάφα και τιτλοφορείται: Στο δρόμο για τα χειμαδιά στην Πίνδο (1959).
Λήφθηκε από τον ιστότοπο <https://pestokaietsi.blogspot.com>

4. Επίλογος - Ευχαριστίες

4.1. Επίλογος

Μετά από αυτή τη μελέτη, φτάνοντας στην σύγχρονη εποχή και κοιτώντας προς τα πίσω προκύπτουν οι ακόλουθες σκέψεις:

Η κτηνοτροφική παραγωγή στον ελληνικό χώρο και συνεπώς και στα ορεινά βλαχοχώρια της Πίνδου βαίνει σε φθίνουσα πορεία, με απαρχή την διάσπαση των τσελιγκάτων. Η απελευθέρωση των κτηνοτρόφων από την υποχρεωτική εργασία στο τσελιγκάτο και η επακόλουθη απελευθέρωση των ανθρώπων από τον κτηνοτροφικό τρόπο ζωής για την κάλυψη των αναγκών επιβίωσης οδήγησαν στην μείωση αυτή. Ο κατακερματισμός της κτηνοτροφικής παραγωγής που προκάλεσε το πρώτο συμβάν σε συνδυασμό με την αφαίρεση πολλών τμημάτων της παραγωγής στην οποία οδήγησε το δεύτερο προκάλεσε σημαντικές αλλαγές για την οικονομική κατάσταση των εναπομεινάντων κτηνοτρόφων. Πρόκειται για αλλαγές στον τρόπο σκέψης και ζωής σε στοιχεία που είχαν για αιώνες εδραιωθεί και πιθανότατα δεν έχουν οδηγήσει ακόμη σε μια νέα κατάσταση ισορροπίας.

Η έλλειψη μαζικότητας αντίστοιχης του τσελιγκάτου ή σωστά οργανωμένων συνεταιρισμών οδήγησε στην αδυναμία των κτηνοτρόφων να ορίσουν τις τιμές του προϊόντος τους. Η εισαγωγή κτηνοτροφικών προϊόντων στον ελληνικό χώρο σε εξαιρετικά χαμηλές τιμές και συχνά με την επίπλαστη σφραγίδα του ελληνικού προϊόντος έφερε πλήθος κτηνοτρόφων σε απόγνωση. Επιπλέον η έλλειψη ζήτησης για σημαντικό μέρος της κτηνοτροφικής παραγωγής όπως το μαλλί και τα παραπροϊόντα του γάλακτος δυσχεραίνει περαιτέρω την θέση των κτηνοτρόφων της σημερινής εποχής. Έτσι ενώ υπάρχουν ακόμη ελπίδες και δυνατότητες για την κτηνοτροφική ομάδα του Μετσόβου και των άλλων ορεινών βλαχοχωρίων όπως η αξιοποίηση του συνολικού προϊόντος τους και η καθετοποίηση της παραγωγής, ο συνασπισμός σε δυναμικούς συνεταιρισμούς και η οργανωμένη αποκάλυψη του αθέμιτου ανταγωνισμού και ακόμη η κατοχύρωση προστατευόμενης ονομασίας προέλευσης για τα προϊόντα των ορεινών κτηνοτρόφων του τόπου μας, για την ώρα παρακολουθούμε την μείωση της κτηνοτροφίας και αναμένουμε την ανάκαμψή της.

Τα κτηνοτροφικά περάσματα έχοντας περάσει ήδη από την πλήρη εγκατάλειψη, έχουν τώρα μία μικρή περιστασιακή χρήση (όχι απαραίτητα σε ετήσια βάση), περιορισμένη στην φθινοπωρινή περίοδο και σε ελάχιστους κτηνοτρόφους που συντηρούν μια παράδοση αιώνων, όντας οι τελευταίοι θεματοφύλακες της.

Οι άλλοτε πολυσύχναστες εμπορικές διαδρομές οι οποίες από αρχαιοτάτων χρόνων και μέχρι πρόσφατα αποτελούσαν τον μοναδικό τρόπο επικοινωνίας και μεταφοράς, αφέθηκαν στην τύχη τους με την εμφάνιση των αυτοκινητοδρόμων. Τα μικρά και μεγάλα ανθρώπινα δημιουργήματα επί αυτών των οδών, όπως καλντερίμια, σκάλες, γέφυρες και λοιπές οδικές διαμορφώσεις μαζί με τα χάνια, τις διαμορφωμένες θέσεις για στάση και τις βρύσες που εξυπηρετούσαν τους διακινούμενους κρύβονται σταδιακά κάτω από τη βλάστηση των βουνών που διέσχιζαν. Η φύση διεκδικεί ανενόχλητη και πάλι τον χώρο της, που για τόσους αιώνες ο άνθρωπος πάλευε να της αποσπάσει για τις ανάγκες του.

Είναι πολλές οι μαρτυρίες για την καθημερινή προσπάθεια των πεζοπόρων προηγούμενων γενιών να βελτιώσουν έστω και στο ελάχιστο τη βατότητα των μονοπατιών της περιοχής τους, άλλες φορές άμα τη διαβάσει και άλλες φορές σε ειδικές αποστολές, σε ετήσια βάση, για τις ανάγκες του εκάστοτε οικισμού και των караβανιών που θα έφερναν εκεί τα απαραίτητα. Και είναι συγκινητικό - αν και αποτελεί φυσική

συνέχεια - να βλέπει κανείς κατοίκους όπως αυτοί του Μετσόβου να συνεχίζουν την από αιώνων παράδοση της συντήρησης των μονοπατιών με κάθε ευκαιρία, στις πεζοπορίες, στις προπονήσεις τους και σε ειδικές αποστολές καθαρίσματος των μονοπατιών. Αφορμή πλέον αποτελούν οι αγώνες ορεινού τρεξίματος που μαζί με την ορεινή πεζοπορία απέμειναν οι τελευταίες σχεδόν δραστηριότητες μέσω των οποίων οι άνθρωποι διαβαίνουν τα μονοπάτια που άλλοτε αποτελούσαν το αντίστοιχο των σημερινών οδών κάθε κατηγορίας, από τις εθνικές, ως τις επαρχιακές και τους δασικούς δρόμους.

Δυστυχώς όμως τα εμπορικά μονοπάτια δεν δημιουργήθηκαν για χρήσεις αναψυχής, αλλά για τις ασφαλέστερες και ταχύτερες δυνατές συνδέσεις μεταξύ των εκάστοτε οικισμών ενδιαφέροντος. Για αυτό δεν ικανοποιούν τα σημερινά κριτήρια που θέτουν οι πεζοπόροι και οι ορειβάτες για τις διαδρομές που θα επιλέξουν για τον ελεύθερο τους χρόνο. Οι ορειβατικές εξορμήσεις, όπως είναι αναμενόμενο, προσανατολίζονται σε κορυφές βουνών, σε καταρράκτες και άλλα εντυπωσιακά δημιουργήματα της φύσης, τα οποία ωστόσο δεν προσέλκυαν καθόλου τις εμπορικές διαδρομές, αλλά μάλλον τις απωθούσαν λόγω των κινδύνων που μπορεί να επεφύλασσε η προσπέλασή τους αλλά και των αχρείαστων υψομετρικών διακυμάνσεων που θα συνεπαγόταν αυτή.

Τα μονοπάτια που σήμερα χαίρουν της ιδιαίτερης εκτίμησης των ορειβατών και φυσιολατρών άλλοτε αποτελούσαν ευκαιριακές προσβάσεις μικρής κυκλοφορίας, ενός λαού ο οποίος ήταν συνηθισμένος να κινείται σε δύσβατα και πολλές φορές «κλειστά» από τη βλάστηση περάσματα. Συνεπώς δεν πραγματοποιούνταν παρά υποτυπώδεις επεμβάσεις καθαρισμού αυτών των προσβάσεων, στα πλαίσια ενός μικρού μέρους του ελεύθερου χρόνου μέρους των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Αυτές είναι οι προσβάσεις που αποτελούν σήμερα το σύνολο σχεδόν των ορειβατικών μονοπατιών και δέχονται πλέον τακτικές παρεμβάσεις καθαρισμού και σηματοδότησης.

Αντίθετα οι προσβάσεις που στο παρελθόν δέχονταν τακτικές και οργανωμένες επεμβάσεις συντήρησης ήταν αυτές των εμπορικών δρόμων, οι οποίες αναζητούσαν το πιο κατάλληλο ανάγλυφο για την ασφάλη και κατ' ελάχιστον επίπονη υπερκέραση των ορεινών φραγμών, αφήνοντας σε δεύτερη μοίρα τις θέσεις θέας και τις αξιοθέατες γεωμορφολογικές ιδιαιτερότητες του τόπου που περιδιάβαιναν. Είναι λοιπόν επόμενο οι διαδρομές αυτές να μην έχουν κάποιο ιδιαίτερο ορειβατικό ενδιαφέρον και να φτάσουν να ξεχαστούν στην πλειονότητά τους από τους σημερινούς ορειβατικούς συλλόγους, έναντι των προαναφερθεισών διαδρομών που οδηγούν στις βουνοκορφές και στα λαγκάδια. Τα στοιχεία που μπορούν να προσελκύσουν τον σημερινό ορειβάτη σε αυτές τις διαδρομές είναι οι διαμορφώσεις – ανθρώπινα δημιουργήματα των προηγούμενων εποχών – που τις περιβάλλουν και το ήπιο των κλίσεων τους που οδηγεί ευχάριστα στον προορισμό.

Οι διαδρομές που καταγράφηκαν, μαζί με τόσες άλλες για τις οποίες πληροφορήθηκε ο γράφων αλλά δεν μπόρεσε να αποτυπώσει, συμπλήρωναν ένα ανεξάντλητο δίκτυο επικοινωνίας, ικανό να ανταπεξέλθει σε κάθε ανάγκη, με διαφορετικό, βέλτιστα προσαρμοσμένο τρόπο. Από τις εμπορικές διαδρομές που αποτελούσαν το αντίστοιχο των σημερινών εθνικών οδών, μέχρι τις τοπικές συνδέσεις που αποτελούσαν το αντίστοιχο των επαρχιακών οδών ή των δασικών δρόμων, ο μετακινούμενος είχε τη δυνατότητα να διαλέξει την βέλτιστη διαδρομή για να καλύψει την εκάστοτε ανάγκη του, με βάση πλήθος κριτηρίων. Ακόμη υπήρχε πλήθος διαδρομών - οι λεγόμενες αφανείς διαδρομές - οι οποίες ήταν γνωστές στους ντόπιους αλλά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους τις έκαναν δυσπρόσιτες στους άμαθους επισκέπτες. Σε αυτή την κατηγορία θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν και οι κτηνοτροφικές διαδρομές, οι οποίες υπό ειδικές συνθήκες μπορεί και να αποτελούσαν τις διαδρομές που θα ακολουθούσαν οι αγγελιαφόροι ή άλλοι κάτοικοι που ήθελαν να μετακινηθούν χωρίς να γίνουν αντιληπτοί. Αντίστοιχες

διαδρομές περιγράφονται και από τους ανθρώπους που συνομίλησε ο γράφων για μεταφορά ξυλείας κ.α. χωρίς να χρειαστεί η συναίνεση της όποιας διοίκησης.

Και ανάλογα με την εποχή του χρόνου, τις καιρικές συνθήκες, την συνοδεία ή όχι φορτηγών ζώων, την επιθυμητή ασφάλεια κατά μήκος της διαδρομής, την ανάγκη για χάνια κατά μήκος της κλπ. επιλεγόταν η κατάλληλη διαδρομή για να συνδεθούν 2 θέσεις ενδιαφέροντος. Πρόκειται λοιπόν για ένα σύνθετο δίκτυο συνδέσεων το οποίο έδινε πλήθος εναλλακτικών λύσεων κάθε φορά με πολυπλοκότητα σημαντικά μεγαλύτερη από αυτή του σημερινού οδικού δικτύου.

Οι δύο τύποι διαδρομών που μελετώνται σε αυτή την εργασία εμπεριέχουν αξίες που σήμερα είναι αναγνωρισμένες τόσο από την Ελληνική Πολιτεία όσο και από την παγκόσμια κοινωνία - μέσω της UNESCO - η οποία έχει διακηρύξει τόσο τις ξερολιθιές⁴⁶⁰ που διαμορφώνουν τις περισσότερες από τις εμπορικές διαδρομές, όσο και την ημινομαδική κτηνοτροφία⁴⁶¹, άυλη πολιτιστική κληρονομιά. Δεν υπάρχουν δυστυχώς προς το παρόν οι συνθήκες για να σωθούν οι διαδρομές αυτές, ούτε οι λόγοι και οι τρόποι για να επανέλθουν στο «πρότερον κάλλος», είναι όμως σίγουρα μια παρηγοριά η πολιτεία να εκφράζει την εκτίμησή της για αυτές. Κάτι ανάλογο ενός συγκινητικού επικήδειου λόγου.

Ας κλείσει αυτή η εργασία με την ευχή οι άνθρωποι που μπορούν και ενδιαφέρονται να συντηρήσουν τις διαδρομές αυτές, και τους τρόπους ζωής που τις συντηρούσαν να τύχουν της ευμέλειας του πολιτικού συστήματος.

Είθε οι άνθρωποι που ενδιαφέρονται για τις ιστορικές εμπορικές διαδρομές να βρουν χρηματοδοτήσεις κατάλληλες για οργανωμένες επεμβάσεις συντήρησης και ανάδειξης των διαδρομών με προγράμματα μεγάλου χρονικού ορίζοντα και ανάλογων προοπτικών αξιοποίησης. Μακάρι οι επεμβάσεις να έχουν στόχο την ενσωμάτωση των έργων στις τοπικές κοινωνίες, αντί των συνηθισμένων επεμβάσεων που διασώζουν τις διαδρομές για τους επόμενους έξι μήνες.

Είθε επίσης οι λιγιστοί κτηνοτρόφοι που έχουν απομείνει πλέον στα ορεινά χωριά του τόπου μας - να τύχουν πολιτικών που να προστατεύουν την παραγωγή τους και τα προϊόντα τους. Μακάρι να αναγνωριστούν οι κόποι όσων πραγματικά κοπιάζουν και η πραγματική αξία υλική και άυλη της παραγωγής, της ύπαρξής και της κληρονομιάς τους.

⁴⁶⁰ βλ. έγγραφο με Α.Π.: ΥΠΟΠΑΙΘ/ΓΔΑΠΚ/ΔΝΠΑΑΠΚ/ΤΑΠΚΔΘ/200259/118329/1000/224

⁴⁶¹ βλ. έγγραφο με Α.Π.: ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ ΔΝΠΑΑΠΚ/ ΤΑΠΚΔΘ/289613/187811/1037/254

4.2. Ευχαριστίες

Η εργασία αυτή δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς την βοήθεια και την υπομονή της οικογένειας που με περιβάλλει, πρωτίστως της φυσικής, η οποία με φιλοξενούσε και ανεχόταν τους τρόπους μου στη διάρκεια των ερευνών αρχικά και της συγγραφής μιας εργασίας που δεν έδειχνε να τελειώνει σύντομα και τέλος μου παρείχε και την επιμέλεια των κειμένων.

Ακολουθεί η πνευματική οικογένεια, με πρώτο τον καθηγητή μου, τον αείμνηστο Γιώργο Φώτη που αγκάλιασε από την πρώτη στιγμή τις αναζητήσεις μου και στην πορεία τις όσες αλλαγές προέκυψαν, διαθέσιμος πάντα για συμβουλές και κριτικές σκέψεις πάνω στην πορεία της εργασίας με αστείρευτη υπομονή, μέχρι τον Απρίλιο του 2021 που ξαφνικά μας άφησε. Ο κ. Δημήτρης Καλιαμπάκος έκτοτε με έθεσε υπό την επίβλεψή του με την πρόθεση να παραμείνει άθικτη η αρχική κατεύθυνση εργασίας και συνεχίζοντας στο σκεπτικό της υπομονής μέσα από την δύσκολη περίοδο του κορωνοϊού που μας δοκίμασε όλους, και τον ευγνωμονώ για αυτό. Το Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας σαν ευρύτερη οικογένεια μας δέχθηκε στις υποδομές του, μας αγκάλιασε με τους Καθηγητές και το Προσωπικό του και μας έδωσε μια αξέχαστη γεύση των ορεινών περιοχών και της Ηπείρου και της Παιδείας που χρειάζεται για να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες και τα προβλήματά τους μέσα στο χρόνο που μας φιλοξενούσε στο Μέτσοβο, δημιουργώντας έτσι τη βάση πάνω στην οποία εδράστηκε αυτή η εργασία.

Εκκινώντας από τις δομές αυτές η ευρύτερη οικογένεια του Μετσόβου και ιδιαίτερα αυτή του ορεινού τρεξίματος, με πρώτο τον αγαπητό Νίκο Καλοφύρη, με αγκάλιασε και μου έδωσε τις πρώτες εικόνες του παρελθόντος αυτού του τόπου που φανεωνόταν σε ψήγματα, κάθε φορά που ανακάλυπτα μαζί τους ένα ακόμη μονοπάτι. Η ίδια οικογένεια ήταν αυτή που με έφερε σε επαφή με τους γηραιότερους του οικισμού, αυτούς που θα μπορούσαν να με βοηθήσουν να καταλάβω την ιστορία του τόπου και των επαγγελμάτων που περιδιάβαιναν τα μονοπάτια του πριν από τους σημερινούς εξερευνητές των άλλοτε πολυσύχναστων διαβάσεων. Μαζί και η οικογένεια του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. με τους Μετσοβίτες φοιτητές της με έφερε σε επαφή με ανθρώπους – θεματοφύλακες του κτηνοτροφικού κόσμου του Μετσόβου.

Οι προφορικές συνεντεύξεις με τους Χρήστο και Αποστόλη Κασκόρα και τον Βασίλη Φάφαλη – παλιούς κυρατζήδες του Μετσόβου, τους Νίκο Τσομπίκο και Γιώργο Τόλια – τωρινούς κτηνοτρόφους του Μετσόβου, τον κ. Γιάννη Τόδη - πρώην κτηνοτρόφο του Μετσόβου, τους γεροντότερους κτηνοτρόφους Βασίλη Κιούρα, Γιώργο Σταχούλη και Αλέκο Μέτσα, τον Κώστα Μπούμπα – κτηνοτρόφο και αγαπητό κρεοπώλη με μόνιμη εγκατάσταση στο Μέτσοβο, τους Κώστα Καλοφύρη και Κώστα Δάλλα – κτηνοτρόφους του Ανηλίου, τον Ντάφο Δάλλα – ξυλουργό του Μετσόβου και τον Τάσο Τσίνο παλιό ταχυδρόμο του Μετσόβου μου έδωσαν πλήθος πολύτιμων πληροφοριών και μία ενδελεχέστερη ανάγνωση στην ιστορία αυτού του τόπου και στα μονοπάτια του και τους είμαι ευγνώμων για αυτό.

Ακολούθως η αναζήτηση περαιτέρω πληροφοριών με έφερε σε ορισμένα άτομα των οποίων οι γνώσεις για τον τόπο αυτό με καθοδήγησαν στο σύνολο της συγγραφής αυτής της εργασίας. Ο Φάνης Δασούλας από το Μέτσοβο, ο κ. Στέργιος Μίχος από το Βοτονόσι, ο κ. Κώστας Καλοφύρης από το Ανήλιο υπήρξαν πολύτιμοι πληροφοριοδότες για τις επιμέρους απορίες που προέκυψαν στην πορεία της συγγραφής. Ξεχωριστές ευχαριστίες οφείλω στον καθηγητή Γιάννη Πίκουλα για την άμεση ανταπόκρισή του και τον μεγάλο όγκο πολύτιμων πληροφοριών που μου παρείχε πάνω σε θέματα της περιοχής μελέτης με την οποία είχε ασχοληθεί τα προηγούμενα χρόνια στις έρευνές του.

Οι χαρτογραφικές αναζητήσεις μου με έφεραν μπροστά σε κάποιες ιδιαίτερα προσεγμένες συλλογές, όπως αυτή του Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου (Ε.Λ.Ι.Α.) και την ψηφιακή συλλογή της πόλης του Βόλου (DIKIredia) στις οποίες βρήκα πρόσβαση σε πολύτιμους χάρτες από εξυπηρετικότατους αφιλοκερδείς εργαζόμενους.

Στις βιβλιογραφικές μου αναζητήσεις ανάμεσα σε παλαιοβιβλιοπωλεία και βιβλιοθήκες βρήκα πλήθος πολύτιμων καταγραφών σχετικών με τις αναζητήσεις μου, των οποίων η ανάγνωση μονίμως άλλαζε τα μέχρι τότε γραμμένα κείμενα για να βρουν τελικά την μορφή που έχουν τώρα. Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στην βιβλιοθήκη του ΤΕΕ Θεσσαλονίκης και την Δημόσια Κεντρική Βιβλιοθήκη Λάρισας «Κωνσταντίνος Κούμας» οι οποίες με εξυπηρέτησαν στα όρια των δυνατοτήτων τους την δύσκολη περίοδο της καραντίνας λόγω του Κορωνοϊού.

Καθώς η εργασία εξελισσόταν, δύο φίλοι, ο Μάριος και ο Νίκος ήταν εκεί να ακούσουν τις σκέψεις μου και να με βοηθήσουν με τις δικές τους οπτικές πάνω στα επιμέρους θέματα της εργασίας και τους είμαι βαθιά ευγνώμων για αυτό.

Κάπως έτσι με αυτή τη μακριά λίστα ευχαριστιών που μάλλον στερείται μεγάλου αριθμού ονομάτων ακόμη που μου διαφεύγουν αυτή τη στιγμή, η εργασία αυτή έφτασε να βρει την τελική της μορφή μέσα στον Οκτώβρη του 2021.



Εικόνα 80: Η φωτογραφία αυτή λήφθηκε από την περιοχή των αλπικών λιμνών με το όνομα Φλέγγες στο Μαυροβούνι. Στο βάθος φαίνεται το όρος Αυγό που στέκει πάνω από τον οικισμό της Βωβούσας. Η αίσθηση που δίνουν οι ορεινές κορυφές και το υγρό στοιχείο θα έχει πάντοτε μία ιδιαίτερη θέση στο ανθρώπινο ψυχισμό και θα καλεί τους ανθρώπους που τη γνώρισαν συνεχώς σε νέες περιπέτειες. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης

5. Παράρτημα

5.1. Πίνακες Στοιχείων Συνεντεύξεων

\	Κώστας Δάλλας - Βάτραχος	κ.Κώστας Καλοφύρης	Γιάννης Τόδης
Καταγωγή	Ανήλιο	Ανήλιο	Μέτσοβο
Επάγγελμα	πρώην κτηντρόφος/ νυν εστιατορας	πρώην κτηνοτρόφος	πρώην κτηνοτρόφος/ νυν ξενοδόχος
Θέση θερινής βοσκής	στα βοσκοτόπια του Ανηλίου Μαντρί πάνω στο Δοκίμι	Μπρίστουι (στο χιονοδρομικό του Ανηλίου)	στη Βλάχα
Θέση χειμερινής βοσκής	Σύβωτα	Αγ. Δημήτριος Καλαμπάκας) μέχρι το 68, έπειτα Βραχανά Ηγουμενίτσας	Αγριελιά Λαμίας - Νταϊτσά
Χρονιές πεζής μετακίνησης	μέχρι 1996	μέχρι το 1972	μέχρι τα 45 του
Κονάκια κατά την κατάβαση	15 (καθαρά)	15 (χωρίς καθυστερήσεις)	14-15 ημέρες το ελάχιστο (?)
Κονάκι 1ο	Λεύκες - λα μπαμπαλου	Λα Μπαμπ'λου	στον Κάμπο του Δεσπότη
Κονάκι 2ο	μετά τις 40 ράχες	στο 29	κάτω από την Παναγιά - στο πέτρινο γεφύρι
Κονάκι 3ο	περίπου στο 35	στο Δρύσκο	άκρη από το ποτάμι προς Καλαμπάκα
Κονάκι 4ο	στην Μπαλντούμα	Στο Μύτικα (Βασιλική)	Καλαμπάκα
Κονάκι 5ο	στον Δρύσκο	Κοσμηρά	δίπλα από τις γραμμές από Καλαμπάκα προς Φάρσαλα
Κονάκι 6ο	Μύτικας (Βασιλική)	Κουμαριά - χάνι του Σίμου	δίπλα από τις γραμμές από Καλαμπάκα προς Φάρσαλα
Κονάκι 7ο	στην Κοσμηρά	Τύρια	Νέο Μοναστήρι (Τζόμπα)
Κονάκι 8ο	στο χάνι του Σίμου (Κωστανιανη)	Λιβαδάκια	Δομοκός
Κονάκι 9ο	Τύρια Δωδώνης	ράχη - Ελευθεροχώρι	Προς Αγριελιά
Κονάκι 10ο	Κουμαριά Σινίκου	Κρυσταλλοπηγή	Αγριελιά Λαμίας - Νταϊτσά
Κονάκι 11ο	Λιβαδάκια	Μαζαράκια	-
Κονάκι 12ο	Ελευθεροχώρι - πάνω	Βραχανά - Σύβωτα	-
Κονάκι 13ο	Παραμυθιά στους Μύλους	-	-
Κονάκι 14ο	Ψάκα - Γκρίκα Νικολή	-	-
Κονάκι 15ο	Μεσοβούνι	-	-
16η ημέρα	Σύβωτα	-	-

Πίνακας 1: Πρώτο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις

\	Νίκος Τσομπίκος	Βασίλης Κιούρας
Καταγωγή	Μέτσοβο	Μέτσοβο
Επάγγελμα	κτηνοτρόφος	πρώην κτηνοτρόφος
Θέση θερινής βοσκής	Μουτσάρα	Τσούμα Τσιμπίδι (δίπλα από Βάλε α Μέγκκουλι)
Θέση χειμερινής βοσκής	Σκοτίνα - Αγριελιά Τρικάλων	Αγριελιά Τρικάλων (Κατσαούνι) κάτω από τις οξυές
χρονιές πεζής μετακίνησης		1940 - 2000 (μάλλον πριν το 2000 σταμάτησε)
κονάκια κατά την κατάβαση	6 (το ελάχιστο)	7 (χωρίς τις καθυστερήσεις)
κονάκι 1ο	Κατάρα	Πάντε Κιράουλι
κονάκι 2ο	Κάμπος του Δεσπότη (κάμπου λου δεσπότη)	Πάλτινο
κονάκι 3ο	Τζουνιάπινε (κάτω από Τρυγώνα και Κορυδαλλό+)	Κακοπλεύρι
κονάκι 4ο	Μουργκάνι (Κερασιά)	Μυρίτσα (Οξύνεια)
κονάκι 5ο	Βλαχάβα (πάνω στα Μετέωρα - στο Τζέρτζη)	Φλαμπουράρι
κονάκι 6ο	Όλμα κάλι (όλμος των αλόγων?) - κοντά στους Σπαθάδες	Κονοσκός
κονάκι 7ο	Σκοτίνα (μαντρί)	Κατσαούνι

Πίνακας 2: Δεύτερο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις

\	Γιώργος Σταχούλης	Αλέκος Μέτσας	Γιώργος Τόλιας
Καταγωγή	Μέτσοβο	Μέτσοβο	Μέτσοβο
Επάγγελμα	πρώην κτηνοτρόφος	πρώην κτηνοτρόφος	κτηνοτρόφος
Θέση θερινής βοσκής	Περιτόρα (Πολιτσές)	Μουτσάρα (στον Τσομπίκο)	Βάλε α Μένγκουλι - πιο παλιά είχαν ζώα στην Κατάρα
Θέση χειμερινής βοσκής	Γερακάρι (Κατσαούνη)	Κατσαούνη	Ταξιάρχες
Χρονιές πεζής μετακίνησης		~1953-1963	πρόσφατα, πριν 3 χρόνια τελευταία φορά
Κονάκια κατά την κατάβαση	6 (χωρίς καθυστερήσεις)	7 (χωρίς τις καθυστερήσεις)	6 (χωρίς καθυστερήσεις)
Κονάκι 1ο	στον Κάμπο του Δεσπότη	Τζ'να	Κάμπος Δεσπότη
Κονάκι 2ο	στην Τρυγόνα (κάτω στο ποτάμι)	πάνω από Παλιά Κουτσούφλιανη	Κέδρο
Κονάκι 3ο	στο Μουργκάνι	Μυρίτσα	Χάνι
Κονάκι 4ο	στη Βλαχάβα (πάνω απτα Μετέωρα)	γέφυρα του Ψύρα	Μουργκάνι
Κονάκι 5ο	στο Κούρσοβο (σημερινό Ελληνόκαστρο)	Φλαμπουράρι	Βιολογικός Καλαμπάκας - Κοντά στην Περιστερά
Κονάκι 6ο	Μαντρί	Κονοσκός	Κρηνίτσα
Κονάκι 7ο		Κατσαούνη	Ταξιάρχες

Πίνακας 3: Τρίτο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις

\	Κώστας Μπούμπας	Βασίλης Φάφαλης	Ντάφος Δάλλας	Κασκόρας Χρήστος & Αποστόλης	Τάσος Μ.
Καταγωγή	Μέτσοβο	Μέτσοβο	Μέτσοβο	Μέτσοβο	Μέτσοβο
Επάγγελμα	κτηνοτρόφος/κρεοπώλης – Μόνιμος κάτοικος Μετσόβου	πρώην κυρατζής	Ξυλουργός	πρώην κυρατζήδες	Ταχυδρόμος
Θέση θερινής βοσκής	Ρουντζέλου	κυρατζής μέχρι τα 29 του, συρτάς ο πατέρας			-
Θέση χειμερινής βοσκής	πρώτα Κατσαούνη, μετά Φάρσαλα, μετά Κάστρο - Αλίσφακα (νότια του Κουτσόχερου)				-

Πίνακας 4: Τέταρτο και τελευταίο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις

5.2. Παράρτημα Διαδρομών

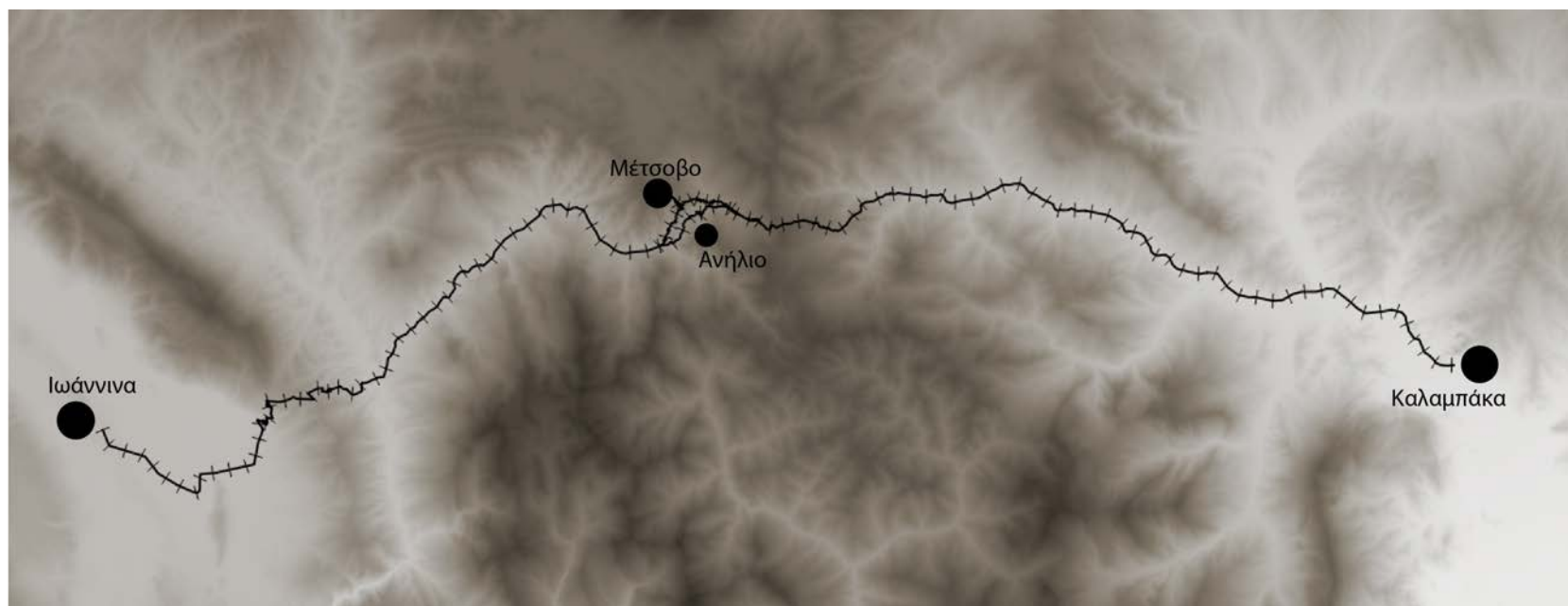
Για να είναι κατανοητά τα περιεχόμενα του πίνακα παρατίθεται ο ενδεικτικός πίνακας της ιστοσελίδας <https://www.ibpindex.com> για την σημασία του δείκτη IBP:

	Very low	Low	Fitness levels		Very high	Difficulty of the route
			Medium	High		
ibp	0 - 6	0 - 13	0 - 25	0 - 50	0 - 100	Very easy
ibp	7 - 13	14 - 25	26 - 50	51 - 100	101 - 200	Easy
ibp	14 - 19	26 - 38	51 - 75	101 - 150	201 - 300	Medium
ibp	20 - 25	39 - 50	76 - 100	151 - 200	301 - 400	Hard
ibp	> 25	> 50	> 100	> 200	> 400	Very hard

Πίνακας 5: πίνακας της ιστοσελίδας <https://www.ibpindex.com> για την ερμηνεία του δείκτη

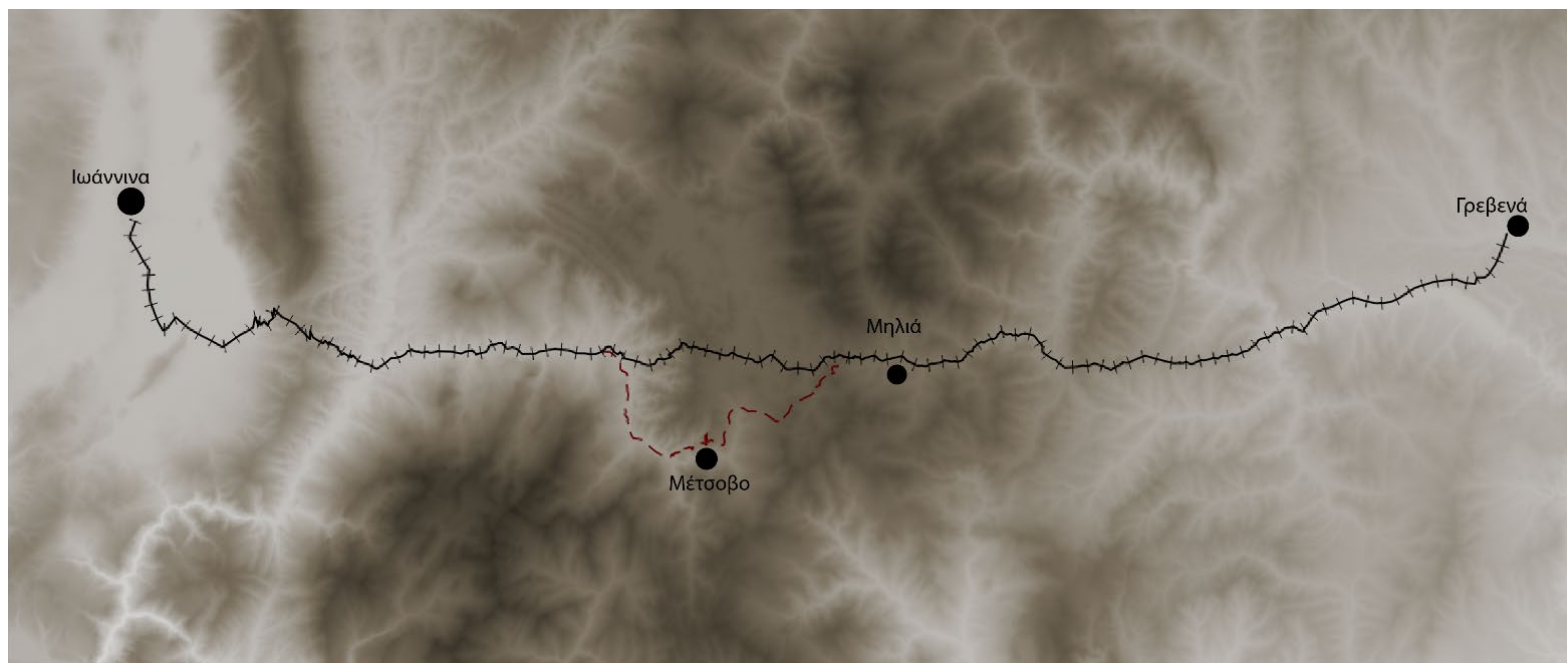
Διαδρομή	Υψόμετρο Έναρξης (m)	Υψόμετρο Τερματισμού (m)	Απόσταση (km)	Συνολική Θετική Υψομετρική Διαφορά (m)	Συνολική Αρνητική Υψομετρική Διαφορά (m)	Μέση Κλίση Ανηφορικών Τμημάτων	Μέση Κλίση Κατηφορικών Τμημάτων	δεικτης IBP
Ιωάννινα - Καλαμπάκα	470	210	94.53	3646	3954	5.40%	5.50%	261
1η ημέρα - Ιωάννινα - Μέτσοβο	470	1150	47.95	2242	1632	5.70%	5.90%	138
2η ημέρα - Μέτσοβο - Καλαμπάκα	1150	210	46.58	1404	2322	6.70%	6.40%	139
Ιωάννινα - Καλαμπάκα (μέσω Ανηλίου)	470	210	91.83	3408	3713	5%	5%	246
1η ημέρα - Ιωάννινα - Ανήλιο	470	1150	46.08	2026	1555	5.20%	5.50%	129
2η ημέρα - Ανήλιο - Καλαμπάκα	1000	210	45.75	1382	2158	6.60%	6%	132

Πίνακας 6: Στοιχεία για τα ημερήσια τμήματα και το σύνολο της διαδρομής Ιωάννινα – Καλαμπάκα



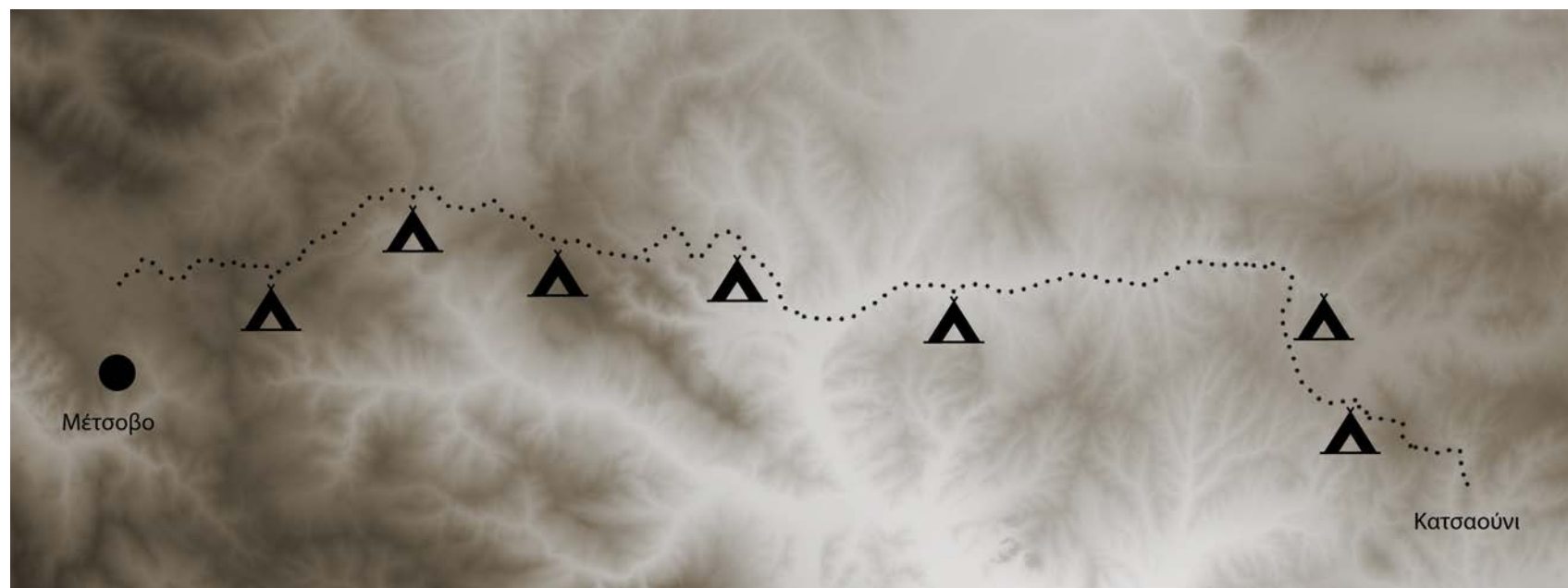
Διαδρομή	Υψόμετρο Έναρξης (m)	Υψόμετρο Τερματισμού (m)	Απόσταση (km)	Συνολική Θετική Υψομετρική Διαφορά (m)	Συνολική Αρνητική Υψομετρική Διαφορά (m)	Μέση Κλίση Ανηφορικών Τμημάτων	Μέση Κλίση Κατηφορικών Τμημάτων	δεικτης IBP
Ιωάννινα - Γρεβενά	470	525	89.11	3479	3485	5.50%	5.60%	272
1η ημέρα - Ιωάννινα - Μηλιά	470	1170	53.44	2665	2026	6.90%	6.60%	176
2η ημέρα - Μηλιά - Γρεβενά	1170	525	35.67	814	1459	5.00%	5.80%	107
Ιωάννινα - Γρεβενά (μέσω Μετσόβου)	470	525	96.64	3874	3885	5.40%	5.80%	299
1η ημέρα - Ιωάννινα - Μέτσοβο	470	1150	47.48	2242	1632	5.70%	5.90%	138
2η ημέρα - Μέτσοβο - Γρεβενά	1150	525	49.15	1632	2253	7.10%	6.60%	177

Πίνακας 7: Στοιχεία για τα ημερήσια τμήματα και το σύνολο της διαδρομής Ιωάννινα - Γρεβενά



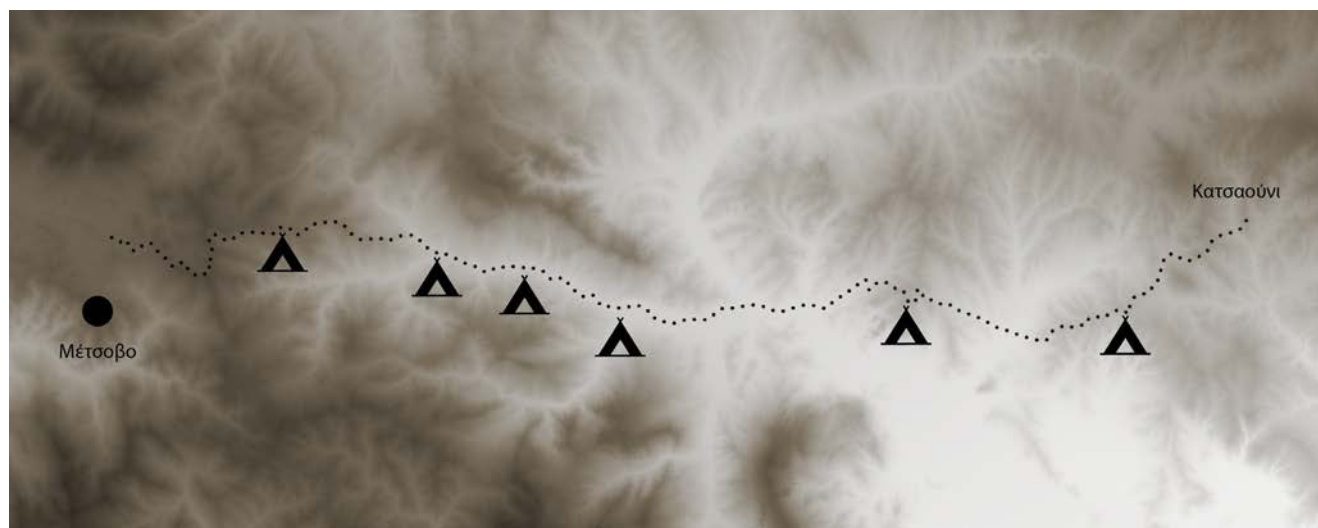
Διαδρομή	θέση έναρξης	θέση τερματισμού	Υψόμετρο Έναρξης (m)	Υψόμετρο Τερματισμού (m)	Απόσταση (km)	Συνολική Θετική Υψομετρική Διαφορά (m)	Συνολική Αρνητική Υψομετρική Διαφορά (m)	Μέση Κλίση Ανηφορικών Τμημάτων	Μέση Κλίση Κατηφορικών Τμημάτων	δεικτης IBP
Άνω Διαδρομή για Κατσαούνη	Βλάχα	Κατσαούνη	1385	875	77.88	3621	4111	6.20%	7.20%	256
1η ημέρα	Βλάχα	Τζ'να	1385	1530	8.94	514	369	10.10%	8.90%	51
2η ημέρα	Τζ'να	Παρλιάντζα	1530	1140	6.87	303	687	12.80%	14.60%	48
3η ημέρα	Παρλιάντζα	Κακοπλεύρι	1140	1100	12.3	590	639	10.70%	8.80%	53
4η ημέρα	Κακοπλεύρι	Μυρίτσα	1100	470	8.32	181	808	8.50%	12.50%	39
5η ημέρα	Μυρίτσα	γεφυρα Ψύρα	470	350	11.3	188	294	3.20%	3.70%	7
6η ημέρα	γέφυρα Ψύρα	Φλαμπουρέσι	350	830	17	1115	645	8.60%	7.20%	45
7η ημέρα	Φλαμπουρέσι	Κονοσκός	830	820	4.95	129	122	3.90%	5.80%	21
8η ημέρα	Κονοσκός	Κατσαούνη	820	875	8.2	601	547	12.10%	13.10%	41

Πίνακας 8: Στοιχεία για τα ημερήσια τμήματα και το σύνολο της Απάνω Κτηνοτροφικής Διαδρομής Μέτσοβο – Κατσαούνη



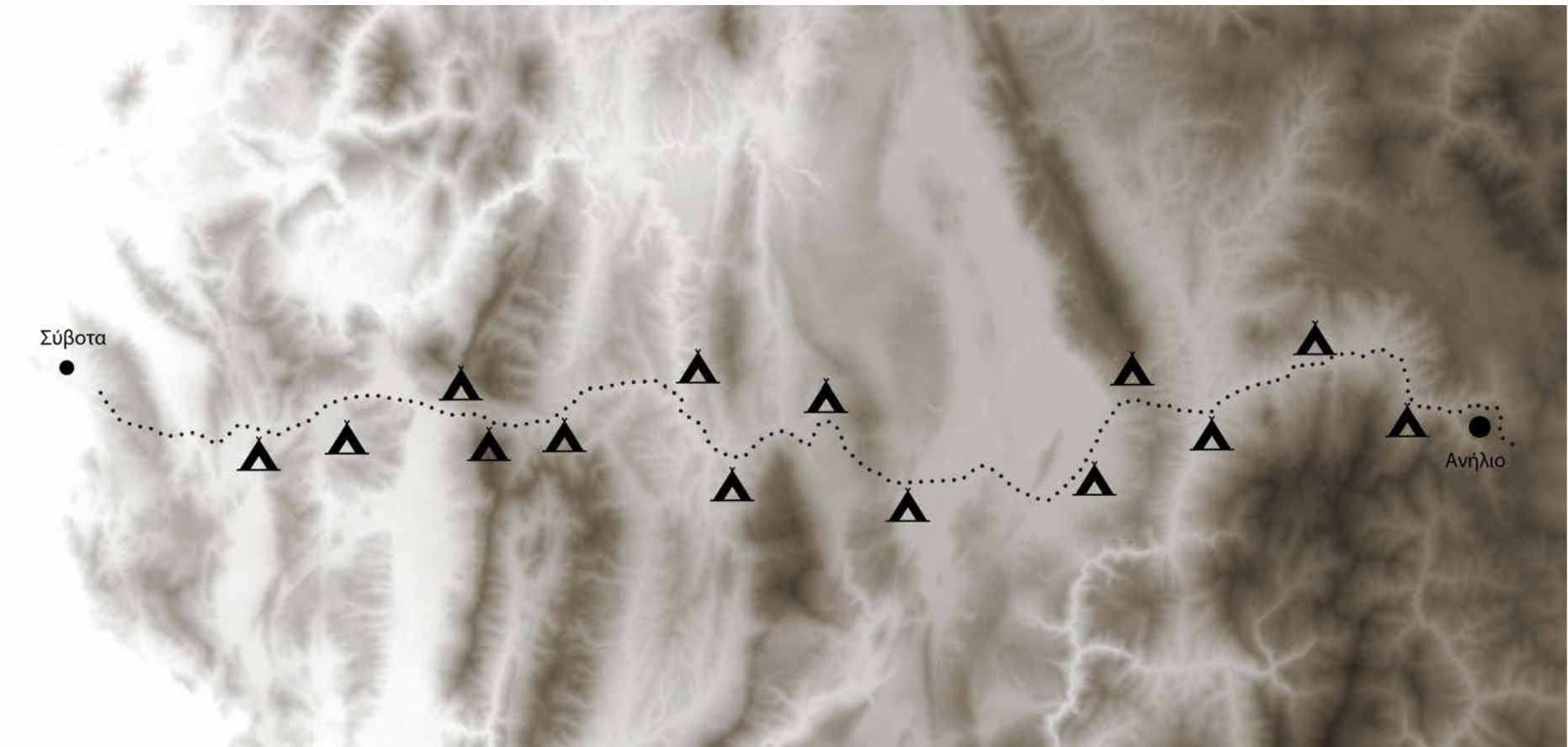
Διαδρομή	Θέση έναρξης	Θέση τερματισμού	Υψόμετρο Έναρξης (m)	Υψόμετρο Τερματισμού (m)	Απόσταση (km)	Συνολική Θετική Υψομετρική Διαφορά (m)	Συνολική Αρνητική Υψομετρική Διαφορά (m)	Μέση Κλίση Ανηφορικών Τμημάτων	Μέση Κλίση Κατηφορικών Τμημάτων	Δεικτης IBP
Κάτω Διαδρομή για Κατσαούνι	Βλάχα	Κατσαούνι	1385	875	72.11	3164	3660	6.40%	5.40%	234
1η ημέρα	Βλάχα	Κάμπος Δεσπότη	1385	1323	12.90	651	713	9.00%	10.50%	60
2η ημέρα	Κάμπος Δεσπότη	Γεφύρι Μοκόση	1323	483	9.61	130	963	5.90%	12.30%	43
3η ημέρα	Γεφύρι Μοκόση	Τζουνιάπιε	483	402	5.12	64	148	3.50%	4.20%	17
4η ημέρα	Τζουνιάπιε	Χάνια	402	330	7.33	93	163	3.10%	3.20%	20
5η ημέρα	Χάνια	Μουργκάνι	330	257	5.50	89	159	3.60%	4.30%	8
6η ημέρα	Μουργκάνι	Τζέρτζη	257	581	10	578	253	8.00%	6.10%	46
7η ημέρα	Τζέρτζη	Όλμα Κάλι	581	590	14.8	877	866	11.00%	9.00%	32
8η ημέρα	Όλμα Κάλι	Κατσαούνι	590	875	6.85	682	395	15.90%	12.30%	37

Πίνακας 9: Στοιχεία για τα ημερήσια τμήματα και το σύνολο της Κάτω Κτηνοτροφικής Διαδρομής Μέτσοβο – Κατσαούνι



Διαδρομή	Θέση έναρξης	Θέση τερματισμού	Υψόμετρο Έναρξης (m)	Υψόμετρο Τερματισμού (m)	Απόσταση (km)	Συνολική Θετική Υψομετρική Διαφορά (m)	Συνολική Αρνητική Υψομετρική Διαφορά (m)	Μέση Κλίση Ανηφορικών Τμημάτων	Μέση Κλίση Κατηφορικών Τμημάτων	δεικτης IBP
Κάτω Διαδρομή για Κατσαούνι	Κρούτσε (Βοσκοτόπια Ανηλίου)	Βραχανά - Σύβοτα	1590	251	108.44	6072.00	7421.00	6.70%	7.10%	238
1η ημέρα	Κρούτσε (Βοσκοτόπια Ανηλίου)	Μπαμπά - Χάνι	1590	768	9.17	177	996	7.40%	13.50%	41
2η ημέρα	Μπαμπά - Χάνι	Κάτω από 40 Ράχες	768	626	7.24	127	273	4.40%	5.70%	19
3η ημέρα	Κάτω από 40 Ράχες	Μπαλντούμα	626	534	9.30	302	399	7.00%	6.90%	30
4η ημέρα	Μπαλντούμα	Δρύσκος	534	917	4.35	678	258	21.40%	14.90%	37
5η ημέρα	Δρύσκος	Βασιλική - Μύτικας	917	521	4.54	214	619	18.40%	17.20%	32
6η ημέρα	Βασιλική - Μύτικας	Κοσμηρά	521	623	14.2	347	242	3.40%	3.00%	15
7η ημέρα	Κοσμηρά	Χάνι Σίμου - Κωστανιανη	623	619	5.3	515	529	18.60%	19.00%	45
8η ημέρα	Χάνι Σίμου - Κωστανιανη	Τύρια	619	312	9.53	349	659	7.50%	10.00%	21
9η ημέρα	Τύρια	Κουμαριά Σενίκου	312	336	4.87	495	469	17.90%	18.30%	7
10η ημέρα	Κουμαριά Σενίκου	Λιβαδάκια	336	419	6.16	358	275	9.00%	9.60%	11
11η ημέρα	Λιβαδάκια	Ελευθεροχώρι	419	766	4.79	612	258	17.40%	15.70%	36
12η ημέρα	Ελευθεροχώρι	Μύλοι Παραμυθιάς	766	170	5.37	153	782	10.40%	18.10%	7
13η ημέρα	Μύλοι Παραμυθιάς	Ψάκα - Γκρίκα Νικολή	170	254	7.11	301	215	7.10%	5.80%	17
14η ημέρα	Ψάκα - Γκρίκα Νικολή	Μεσοβούνι	254	171	5.11	261	344	9.40%	12.40%	11
15η ημέρα	Μεσοβούνι	Βραχανά - Σύβοτα	171	251	11.4	1183	1103	18.70%	17.40%	51

Πίνακας 10: Στοιχεία για τα ημερήσια τμήματα και το σύνολο της Κτηνοτροφικής Διαδρομής Ανήλιο – Σύβοτα



Λίγα λόγια για τον δείκτη IBP

Μελετώντας τους παραπάνω πίνακες προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Όσον αφορά τις εμπορικές διαδρομές, τα ημερήσια τμήματά τους ξεπερνούν σε δυσκολία την αντοχή του μέσου σημερινού πεζοπόρου, ανήκουν δηλαδή στην βαθμίδα *very hard* (πολύ δύσκολο). Εντάσσονται στο επίπεδο *hard* (δύσκολο) για τους πεζοπόρους με *υψηλή φυσική κατάσταση*. Προκύπτει λοιπόν ότι οι άνθρωποι των μονοπατιών των προηγούμενων εποχών είχαν φυσική κατάσταση *υψηλή* ή *πολύ υψηλή* με βάση τα σημερινά δεδομένα, για να μπορούν να ανταπεξέλθουν σε συνεχόμενες ημέρες τέτοιων πεζοποριών.

Οι δε συνολικές διαδρομές ανήκουν στη βαθμίδα *very hard* (πολύ δύσκολο) για τους πεζοπόρους με *υψηλή φυσική κατάσταση* και στη βαθμίδα *hard* (δύσκολο) για τους πεζοπόρους με *πολύ υψηλή φυσική κατάσταση*. Είναι κατανοητό λοιπόν ότι η δουλειά του ημεροδρόμου σε αυτές τις διαδρομές είναι αντικείμενο ατόμων με εξαιρετική φυσική κατάσταση με βάση τα σημερινά μέτρα

Όσον αφορά τις κτηνοτροφικές διαδρομές, ενώ τα επιμέρους τμήματά τους δεν ξεπερνούν το επίπεδο *μέτριας δυσκολίας* για τον μέσο πεζοπόρο, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι αφενός πρόκειται για μία διαδοχή 7-15 ημερών σε αυτή τη βάση, αφετέρου ότι οι διαδρομές αυτές πραγματοποιούνταν σχεδόν εξ ολοκλήρου εκτός μονοπατιών, ανάμεσα σε βλάστηση και σε επικλινή εδάφη, όπου τα ζώα θα έβρισκαν τη βοσκή τους. Ακόμη οι κτηνοτρόφοι τις περισσότερες φορές πραγματοποιούσαν σημαντικά μεγαλύτερες διαδρομές γύρω από τον βασικό άξονα της διαδρομής με σκοπό να φέρουν το σύνολο των ζώων τους από την αρχική θέση της ημέρας στην τελική.

Συνολικά η φυσική κατάσταση των προηγούμενων γενιών, με βάση τους δείκτες που χρησιμοποιούνται σήμερα για την αξιολόγηση των πεζοπορικών – αθλητικών δραστηριοτήτων φαίνεται να υπήρξε εξαιρετικά υψηλή, επιβεβαιώνοντας το ρητό «νους υγιής εν σώματι υγεί». Τόσο υψηλή μάλιστα που το σημερινό μέσο απέχει 1-2 κλάσεις του δείκτη IBP από το μέσο των προηγούμενων εποχών.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αβραμέα, Α. (1974). *Η Βυζαντινή Θεσσαλία μέχρι του 1204: Συμβολή εις την Ιστορικήν Γεωγραφίαν*. Διδακτορική διατριβή. Αθήνα: Εθνικόν και Καποδιστριακόν Πανεπιστήμιον Αθηνών, Φιλοσοφική Σχολή.

Αναριοθέτηση του κηρυγμένου Αρχαιολογικού Χώρου του Θεσσαλικού Ολύμπου: ΥΠ.ΠΟ.Α/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/ΤΑΧ/Φ43/99795/59972/6175/2396/16-4-2014

Ανωγιάτης-Πελέ, Δ. (1993). *Δρόμοι και Διακίνηση στον Ελλαδικό Χώρο κατά τον 18ο Αιώνα*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Ασδράχας, Σ. (1975). Οικονομία: Μηχανισμοί της Οικονομίας των Ελληνικών Περιοχών. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΑ' Τόμος: Ο Ελληνισμός υπό Ξένη Κυριαρχία (περίοδος 1669-1821) Τουρκοκρατία - Λατινοκρατία*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Βακαλόπουλος, Α. (1974). Εποικισμοί και Μεταναστεύσεις: Εγκαταστάσεις τούρκικων Πληθυσμών στις ελληνικές Χώρες, πριν και μετά την Άλωση & Το Τιμαριωτικό Σύστημα & Οικονομικά & Εμπορικά Κέντρα: Θεσσαλία, Ήπειρος, Μακεδονία Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Ι' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Βακαλόπουλος, Α. (2002). *Νέα Ελληνική Ιστορία: 1204–1985*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Βάνιας.

Βασιλειάδης, Σ., Τζωρτζάτου, Α., Χριστοδούλου, Ε. & Φάτσιος, Σ. (2010). Η Θεσπρωτία από τους αρχαϊκούς χρόνους ως τη ρωμαϊκή κατάκτηση. *Ιόνιος Λόγος*. Β:147-159.

Βουτυρόπουλος, Γ. & Μπελογιάννης, Χ. (2010). *Η Τέχνη του Βουνού, Τόμος Ι*. Αθήνα: Ανεβαίνοντας.

Γαλαβάρης, Γ. (1978). Πρωτοβυζαντινή Τέχνη. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Ζ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Γαράφας, Α. (2011). Τα Ξεχασμένα Μονοπάτια της Ευρύτερης Περιοχής του Μετσόβου. Σε *η Συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στην Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη του Δήμου Μετσόβου*. Επιμέλεια από Επιστημονική Επιτροπή ΜΕ.Κ.Δ.Ε., Μέτσοβο: Μετσόβιο Κέντρο Διεπιστημονικής Έρευνας.

Γκαρά, Ε. & Τζεδόπουλος, Γ. (2015). *Χριστιανοί και μουσουλμάνοι στην Οθωμανική Αυτοκρατορία: Θεσμικό πλαίσιο και κοινωνικές δυναμικές*. [χ.τ.]: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Γραβάνη, Κ. (2007). Η αρχαιολογική έρευνα στο λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων. *Δωδώνη Επιστημονική Επετηρίδα Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων*. 36:179-234.

Δάκαρης, Σ. (1957). Συμβολή εις τήν τοπογραφίαν τής αρχαίας Ηπείρου. *ΑΕ*. 1957:88-113.

Δάκαρης, Σ. (1976). *Η Κτηνοτροφία στην Αρχαία Ήπειρο (Σκέψεις για την ανάπτυξη του Ηπειρωτικού Πανεπιστημίου)*. Πρακτικά από Πρυτανικός Λόγος που διεξήχθη σε Ιωάννινα. Φορέας διεξαγωγής Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων. Ιωάννινα: Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων.

Δάκαρης, Σ. (1986). *Ιλιάδα και Οδύσσεια: Μύθος και Ιστορία*. Ιθάκη: Κέντρο Οδυσσειακών Σπουδών.

Δάκαρης, Σ. (1987). Η Ρωμαϊκή πολιτική στην Ήπειρο, *Πρακτικά Α Διεθνούς Συμποσίου για τη Νικόπολη (23-29 Σεπτεμβρίου 1984)*, Πρέβεζα, 1-21

Δασούλας, Θ. (2009). *Αγροτικές Κοινωνίες του Ορεινού Χώρου κατά την Οθωμανική Περίοδο: Ο Γεωργικός Κόσμος της "Χώρας Μετζόβου" (18ος αι- 19ος αι.)*. Διδακτορική διατριβή. Ιωάννινα: [χ.ε.].

Δασούλας, Θ. (2017). Μεταφορές και Εμπόριο των Μετσοβιτών στα Χρόνια της Οθωμανικής Κυριαρχίας: Το "ρουφέτι τον αγογιάτον". *Δωδώνη: Ιστορία και Αρχαιολογία*. ΜΓ'-ΜΔ'(Α'):255-279.

Δεσποτόπουλος, Α. (1975). Έναρξη και Τοπική Επικράτηση της Επανάστασεως (1821). Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΒ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Δεσποτόπουλος, Α. (1975). Τελική Ρύθμιση του Ελληνικού Ζητήματος. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΒ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Δούτσος, Θ. (2014). *Γεωλογία: Αρχές και Εφαρμογές*. Αθήνα: Liberal Books.

Δρακούλης, Δ. (2009). Το Δίκτυο των Οικισμών της Επαρχίας Παλαιάς Ηπείρου στην Πρώιμη Βυζαντινή Περίοδο. *Βυζαντινά: Επιστημονικό Όργανο Κέντρου Βυζαντινών Ερευνών Αριστοτελείου Πανεπιστημίου*. 29:199-229.

Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού, Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς, Διεύθυνση Νεώτερου Πολιτιστικού Αποθέματος & Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς, Τμήμα: Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς και Διαπολιτισμικών Θεμάτων. (2017). Εγγραφή της *Μετακινούμενης Κτηνοτροφίας* στο Εθνικό Ευρετήριο Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. *Αριθμός Πρωτοκόλλου: ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΝΠΑΑΠΚ/ΤΑΠΚΔΘ/289613/187811/1037/254*. Αθήνα: [χ.ε.].

Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Πολιτισμού, Παιδείας & Θρησκευμάτων, Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς, Διεύθυνση Νεώτερου Πολιτιστικού Αποθέματος & Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς, Τμήμα Α': Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς & Διαπολιτισμικών Θεμάτων. (2015). Εγγραφή της Τέχνης της Ξερολιθιάς στο Εθνικό Ευρετήριο Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. *Αριθμός Πρωτοκόλλου: ΥΠΟΠΑΙΘ/ΓΔΑΠΚ/ΔΝΠΑΑΠΚ/ΤΑΠΚΔΘ/200259/118329/1000/224*. Αθήνα: [χ.ε.].

Ευαγγελίδης, Δ. (1956). Ψήφισμα του Βασιλέως Νεοπτώλεμου εκ Δωδώνης. *ΑΕ*. 1956:1-13

Ευστρατίου, Ν. & Biagi, P (2011). *Academia.edu*. Διαθέσιμο σε: https://www.academia.edu/16275778/N._Efstratiou_and_P._Biagi_2011_-_The_Archaeology_of_Samarina_and_its_region_-_The_research_in_2009 (Ανακτήθηκε 4 Αυγούστου, 2021).

Εφορεία Αρχαιοτήτων Ιωαννίνων. (2020). *Οι Περιπέτειες του Μολοσσίδα*. (Φυλλάδιο). Ιωάννινα: Εφορεία Αρχαιοτήτων Ιωαννίνων.

Ζορμπά, Μ. (2010). *Το Άστυ Και Η Χώρα Της Λάρισας Και Των Φερών Από Την Πρωτογεωμετρική Έως Την Υστερορωμαϊκή Περίοδο*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία στο Π.Μ.Σ. Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Στις Ιστορικές, Αρχαιολογικές Και Ανθρωπολογικές Σπουδές του Τμήματος Ιστορίας- Αρχαιολογίας Και Κοινωνικής Ανθρωπολογίας, Σχολή Επιστημών Του Ανθρώπου Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος: [χ.ε.].

Ζούκας, Α., Σδρόλια, Σ. & Τουφεξής, Γ. (1994). *Ενθύμιον χώρας Τυρνάβου*. Τύρναβος: Εκδόσεις Έλλα.

- Θεοδώρου, Α. (2017). *Ωκεανογραφία: Εισαγωγή στο Θαλάσσιο Περιβάλλον*. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε..
- Θεοχάρης, Δ. (1970). Στη Θεσσαλία πριν 100.000 χρόνια. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Τόμος Α' - Προϊστορία και Πρωτοϊστορία (Μέχρι το 1100 π.Χ.)*. Επιμέλεια από Θεοδωρακόπουλος Ι., Τσάτσος Κ., Ξυγγόπουλος Α., Μυλωνάς Γ., Βακαλόπουλος Α., Μπάστιας Κ. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Ι.Ε.Ε. (1975). Καταστολή της επανάστασης στα Άγραφα, Επανάσταση στις Καλαρρύτες και στο Συρράκο και Καταστολή της, Επανάσταση στον Ασπροπόταμο και Καταστολή της, Ο Αγώνας στη Χαλκιδική. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΒ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- ΙΜΑΒΔ (Ιερά Μονή Αγίου Βησσαρίωνος Δουσίου). (2014). *Άγιος Βησσαρίων: Αρχιεπίσκοπος Λαρίσης και Τρίκκης και Κτίτωρ της Ιεράς Μονής Δουσίου- Βίος, Ακολουθία*. [χ.τ.]: Ιερά Μονή Αγίου Βησσαρίωνος Δουσίου.
- Ισάρη, Φ. & Πουρκός, Μ. (2015). *Ποιοτική Μεθοδολογία Έρευνας: Εφαρμογές στην Ψυχολογία και στην Εκπαίδευση*. Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Ισπικούδης, Ι. & Τσακανίκα, Β. (2006). *Η ημινομαδική κτηνοτροφία ως κύρια οικονομική δραστηριότητα των Βλάχων της Β. Πίνδου*. Πρακτικά συνεδρίου από 4ο Πανελλήνιο Λιβαδοπονικό Συνέδριο "Λιβάδια των Πεδινών και Ημιορεινών Περιοχών: Μοχλός Ανάπτυξης της Υπαίθρου" που διεξήχθη σε Βόλος. Φορέας διεξαγωγής Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Σχολή Γεωπονίας, Δασολογίας και Φυσικού Περιβάλλοντος, Τμήμα Δασολογίας και Φυσικού Περιβάλλοντος. Αθήνα.
- Καλιαμπάκος, Δ. (2019). *Η συμβολή του Μετσόβιου Κέντρου Διεπιστημονικής Έρευνας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στην αναγέννηση των ορεινών και απομονωμένων περιοχών*. Πρακτικά συνεδρίου από 9ο Διεπιστημονικό Συνέδριο: Όραμα Σχεδιασμός και Πολιτικές για την Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη των Ορεινών και των Απομονωμένων Περιοχών που διεξήχθη σε Μέτσοβο. Φορέας διεξαγωγής ΜΕ.Κ.Δ.Ε. Ε.Μ.Π.. [χ.τ.]: Ε.Μ.Π..
- Καλλίνη, Χ. (2002). Τυμφαία Χώρα. *Εγνατία*. 6:33-39.
- Καντά - Κίτσου Α. σε Υπουργείο Πολιτισμού, ΛΒ' Εφορεία Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων. (2008). *Γίτανα Θεσπρωτίας - Αρχαιολογικός Οδηγός*. (Φυλλάδιο). Αθήνα: Υπουργείο Πολιτισμού, ΛΒ' Εφορεία Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων.
- Καραμήτρου - Μεντεσίδη, Γ. (2008). *Η Αιανή και η Συμβολή της στη Διαμόρφωση της Νέας Ιστορικής Φυσιογνωμίας της Μακεδονίας*. Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών.
- Κατσούλης, Α. (2011). *Τουριστική Αξιοποίηση Τεχνητών Λιμνών: Το Παράδειγμα Της Λίμνης Πηγών Αώου*. Διπλωματική Εργασία στο Δ.Π.Μ.Σ. Περιβάλλον και Ανάπτυξη Ορεινών Περιοχών
- Κόλιας, Γ. (1938). Τόρνα-επιχώριος γλώσσα. *Επετηρίς Εταιρείας Βυζαντινών Σπουδών*. ΙΔ:295-299.
- Κουμαντάκης, Ι. ([χ.χ.]). Τα Κατολισθητικά Φαινόμενα του Μετσόβου: Προτάσεις Βελτίωσης Συνθηκών. Σε *Σεμινάριο: Οι κατολισθήσεις του Μετσόβου*. Μέτσοβο. [χ.ε.].
- Κρυστάλλης, Κ. (1960). Το Πανηγύρι της Καστρίτσας. Σε *Άπαντα*. Επιμέλεια από Πορφυρή, Κ. [χ.τ.]: Αυλός.

Κωφός, Ε. (1975). Η Ζωή και η Δράση των Υπόδουλων Ελλήνων 1833-1881. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΓ' Τόμος: Νεώτερος Ελληνισμός, από 1833 ως 1881*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Λαμπρίδης, Ι. (1993 - επανέκδοση από 1888). Τεύχος Πέμπτον: Μαλακασιακά Μέρος Δεύτερον - Μέτσοβον και Σεράκου. Σε *Ηπειρώτικα Μελετήματα: Ιωάννινα - Αλή Πασάς - Κούρεντα και Τσαρκοβίσα - Κατσανοχώρια - Μαλακάσι - Ιερά Σκηνώματα - Πωγώνι - Ζαγόρι - Σούλι*. Επιμέλεια από Λαμπρίδης, Ι. Ιωάννινα: Εταιρεία Ηπειρώτικων Μελετών.

Λυρατζάκη, Ε. (2018). *Τα Αστικά Χαρακτηριστικά Της Οικιστικής Αρχιτεκτονικής Στην Ευρύτερη Περιοχή Του Μετσόβου Κατά Τον 18ο-19ο Αιώνα*. Διάλεξη 9^{ου} Εξαμήνου σε Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Τομέας 1 Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού Περιοχή Ιστορίας Της Αρχιτεκτονικής. [χ.τ.]: [χ.ε.].

Μακρής, Γ. & Παπαγεωργίου, Σ. (1990). *Το Χερσαίο Δίκτυο Επικοινωνίας στο Κράτος του Αλή Πασά Τεπελενλή: Ενίσχυση της κεντρικής εξουσίας και απόπειρα δημιουργίας ενιαίας αγοράς*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Μερκούρη Χ., Ζώη Δ., Παπαθανασίου Α. & Κοντογιάννη Θ. σε Εφορεία Αρχαιοτήτων Πρεβέζης. (2015). *Ο Αρχαιολογικός χώρος της Κασσώπης*. (Φυλλάδιο). Πρέβεζα: Εφορεία Αρχαιοτήτων Πρεβέζης.

Μολοσσός, Ζ. (1878). *Δρομολόγιον Της Ελληνικής Χερσονήσου, Αρχαιολογικόν, Ιστορικόν, Γεωγραφικόν, Στρατιωτικόν, Στατιστικόν και Εμπορικόν υπό του Δ. Ζώτου Μολοσσού Ιππότη, Περιηγητού κλπ. Εκ Δρόβιανης της Εν Ηπείρω Μολοσσίδος*. Εν Αθήναις: Εθνικό Τυπογραφείο.

Μουντράκης, Δ. (2010). *Γεωλογία και Γεωτεκτονική Εξέλιξη της Ελλάδας*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press.

Μουστάκας, Κ. (1998). *Το Οδικό Δίκτυο της Δυτικής Μακεδονία Κατά το Μεσαίωνα (11ος - 15ος Αιώνας)*. Πρακτικά συνεδρίου από 1ο Ιστορική Γεωγραφία: Δρόμοι και Κόμβοι της Βαλκανικής, Από την Αρχαιότητα στην Ενιαία Ευρώπη που διεξήχθη σε Θεσσαλονίκη. Φορέας διεξαγωγής Τομέας Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Α.Π.Θ.. Θεσσαλονίκη: Τμήμα Αρχιτεκτόνων Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.

Μπούγια, Π. (1998). *Έργα Τέχνης Οδοποιητικής: Ζητήματα τοπογραφίας, κατασκευής και συντήρησης αρχαίων γεφυρών στην Ελλάδα*. Πρακτικά συνεδρίου από 1ο Ιστορική Γεωγραφία: Δρόμοι και Κόμβοι της Βαλκανικής, Από την Αρχαιότητα στην Ενιαία Ευρώπη που διεξήχθη σε Θεσσαλονίκη. Φορέας διεξαγωγής Τομέας Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Α.Π.Θ.. Θεσσαλονίκη: Τμήμα Αρχιτεκτόνων Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.

Μπούμπα, Σ. (2018). *Το Ξεχειμώνασμα των Βλάχων του Μετσόβου: Αφηγήσεις και Βιοϊστορίες*. Διδακτορική διατριβή. Αθήνα: Πεμπτουσία.

Νικολαΐδης, Β. (2017). *Το Δρομολόγιο Τρίκαλα - Μετέωρα - Μέτσοβο το έτος 1850*. Ανατυπωμένο σε: *Θεσσαλικό Ημερολόγιο*. 72:298-304.

Νιτσιάκος, Β. (1985). *A Vlach Pastoral Community in Greece: The Effects of its Incorporation into the National Economy and Society*. Διδακτορική διατριβή. Cambridge: University of Cambridge.

Νιτσιάκος, Β. (1997). *Λαογραφικά Ετερόκλητα*. [χ.τ.]: Εκδόσεις Οδυσσέας.

Νιτσιάκος, Β. (2004). *Τα ποτάμια της Ηπείρου, Τόποι και δρόμοι των νερών, των ανθρώπων και των πολιτισμών Τα ποτάμια της Ηπείρου, Τόποι και δρόμοι των νερών, των ανθρώπων και των πολιτισμών*. [χ.τ.]: ΟΔΥΣΣΕΑΣ.

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ιωαννίνων. (2006). *Εθνικό Πάρκο Βόρειας Πίνδου*. (Φυλλάδιο). Ιωάννινα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ιωαννίνων.

Ντούζουγλη, Α. (1996). *Η κοιλάδα του Αώου: Αρχαιολογικές μαρτυρίες για την ανθρώπινη δραστηριότητα από την προϊστορική εποχή ως την ύστερη αρχαιότητα*. Πρακτικά συνεδρίου από 1ο Η επαρχία Κόνιτσας στο χώρο και το χρόνο; εισηγήσεις στο Α' επιστημονικό συμπόσιο (Κόνιτσα, 12, 13, 14 Μαΐου 1995) που διεξήχθη σε Κόνιτσα. Φορέας διεξαγωγής Δήμος Κόνιτσας - Πνευματικό Κέντρο. Κόνιτσα: Δήμος Κόνιτσας - Πνευματικό Κέντρο.

Οικονόμου, Ν. (1977). Ο Αγώνας για την Κατάληψη των Ιωαννίνων. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΔ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών

Ομήρου Ιλιάς Μτφ.: Καζαντζάκη & Κακριδή σε: Μαμαλούγκος, Ν. ([χ.χ.]). *www.nektarios.gr*. Διαθέσιμο σε: <http://users.uoa.gr/~nektar/arts/tributes/omhros/il.htm> (Ανακτήθηκε 14 Σεπτεμβρίου, 2021).

Παναγιωτόπουλος, Β. (2003). Ο οικονομικός χώρος των Ελλήνων στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας. Σε *τετράδια εργασίας 18: Πληθυσμοί Και Οικισμοί Του Ελληνικού Χώρου Ιστορικά Μελετήματα*. Αθήνα: Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών.

Παπαδόπουλος, Θ. (1987). Το Πρόβλημα των Εξωτερικών Σχέσεων της Προϊστορικής Ηπείρου στη 2η Χιλιετία π.Χ.. *Δωδώνη Επιστημονική Επετηρίδα Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων*. 16:159-163.

Παπαδόπουλος, Σ. (1975). Η Ελληνική Επανάσταση του 1770 και ο Αντίκτυπός της στις Ελληνικές Πόλεις. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΑ' Τόμος: Ο Ελληνισμός υπό Ξένη Κυριαρχία (περίοδος 1669-1821) Τουρκοκρατία - Λατινοκρατία*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, α. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Παπαδόπουλος, Σ. (1982). *Οι Συντεχνίες Στα Γιάννενα Κατά τον 19ο και τις Αρχές Του 20ου Αιώνα*. Διδακτορική διατριβή. Αθήνα: Εκδοτικό Γραφείο Στεφ. Δ. Βασιλόπουλος.

Παπαδοπούλου, Β. (2013). *Παλαιοχριστιανική Ήπειρος (4ος - 7ος)*. Η Μαρτυρία της Γλυπτικής. Διδακτορική διατριβή. Ιωάννινα: [χ.ε.]

Παπαζήσης, Δ. (1980). *Το Μέτσοβο: Ιστορικά - Λαογραφικά Θέματα*. Αθήνα: [χ.ε.]

Πατρώνης, Β. (2015). *Ελληνική Οικονομική Ιστορία Οικονομία, Κοινωνία και Κράτος στην Ελλάδα (18ος-20ος αιώνας)*. [χ.τ.]: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Πελεκίδης, Χ. (1971). Από το Μαραθώνα στις Θερμοπύλες, στη Σαλαμίνα και στις Πλαταιές. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Τόμος Β' – Αρχαϊκός Ελληνισμός*. Επιμέλεια από Θεοδωρακόπουλος Ι., Τσάτσος Κ., Ξυγγόπουλος Α., Μυλωνάς Γ., Βακαλόπουλος Α., Μπάστιας Κ. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Πελεκίδης, Χ. (1972). Η Επέκταση του Πολέμου στη Δυτική Ελλάδα και Πρώτη Αθηναϊκή Εκστρατεία στη Σικελία. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Τόμος Γ1' – Κλασσικός Ελληνισμός*. Επιμέλεια από Θεοδωρακόπουλος Ι., Τσάτσος Κ., Ξυγγόπουλος Α., Μυλωνάς Γ., Βακαλόπουλος Α., Μπάστιας Κ. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Πετράκης, Μ. (2011). *Έρευνα Marketing: Η Ερευνητική Μεθοδολογία*. [χ.τ.]: Σταμούλης.

Πίκουλας, Γ. (2003). Ταξιδεύοντας στην αρχαία Ελλάδα. Σε *Το Ταξίδι: Από τους Αρχαίους ως τους Νεότερους Χρόνους*. Επιμέλεια από Βιγγοπούλου, Ι. Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών.

Πίκουλας, Γ. (2004). *Διασχίζοντας την Πίνδο. Α' Περίοδος (2002 - 2003): Ν. Γρεβενών*. Πρακτικά συνεδρίου από 16ο ΑΕΜΘ που διεξήχθη σε Θεσσαλονίκη. Φορέας διεξαγωγής Υπουργείο Πολιτισμού, Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Πολιτισμού, Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Πίκουλας, Γ. (2004). *Διασχίζοντας την (βόρεια) Πίνδο. Διαβάσεις και Άμυνα: σχεδίασμα*. Πρακτικά συνεδρίου από 1ο Γρεβενά, Ιστορία - Τέχνη - Πολιτισμός που διεξήχθη σε Γρεβενά. Φορέας διεξαγωγής Δήμος Γρεβενών. Γρεβενά: Δήμος Γρεβενών.

Πίκουλας, Γ. (2005). *Διασχίζοντας την Πίνδο. Β' Περίοδος (2003): Ν. Γρεβενών*. Πρακτικά συνεδρίου από 17ο ΑΕΜΘ που διεξήχθη σε Θεσσαλονίκη. Φορέας διεξαγωγής Υπουργείο Πολιτισμού, Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Πολιτισμού, Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Πίκουλας, Γ. (2006). *Διασχίζοντας την Πίνδο. Γ' Περίοδος (2004): Μεθόριος Ν. Γρεβενών*. Πρακτικά συνεδρίου από 18ο ΑΕΜΘ που διεξήχθη σε Θεσσαλονίκη. Φορέας διεξαγωγής Υπουργείο Πολιτισμού, Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Πολιτισμού, Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων και Απαλλοτριώσεων, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Πίκουλας, Γ. (2006). *Το Πρόγραμμα του ΠΘ - ΙΑΚΑ "Οι Διαβάσεις της Πίνδου: Οδικό Δίκτυο και Άμυνα". Θεσσαλικά Πεπραγμένα (2005)*. Πρακτικά συνεδρίου από 2ο Αρχαιολογικό Έργο Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας που διεξήχθη σε Βόλος (Τόμος Ι - Θεσσαλία). Φορέας διεξαγωγής Υπουργείο Πολιτισμού - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος: Υπουργείο Πολιτισμού - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Πίκουλας, Γ. (2009). *Βυζαντινά Λιθόστρωτα*. Πρακτικά συνεδρίου από 1ο Επιστημονικό Συμπόσιο στη Μνήμη Νικολάου Β. Δρανδάκη για τη Βυζαντινή Μάνη που διεξήχθη σε Καραβοστάσι Οιτύλου. Φορέας διεξαγωγής Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού, 5η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Δήμος Οιτύλου. Σπάρτη: Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού, 5η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Δήμος Οιτύλου.

Πίκουλας, Γ. (2013). Διερευνώντας το Ολιγάριθμο των Αρχαίων Γεφυριών. *Θεσσαλικό Ημερολόγιο*. 63:43-48.

Πλιάκου, Γ. (2007). *Το Λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων και η Ευρύτερη Περιοχή της Μολοσσίας στην Κεντρική Ήπειρο: Αρχαιολογικά Κατάλοιπα, Οικιστική Οργάνωση και Οικονομία*. Διδακτορική διατριβή. Θεσσαλονίκη: [χ.ε.].

Πουλάκη-Παντερμαλή, Ε. (2013). *Μακεδονικός Όλυμπος: Μύθος – Ιστορία – Αρχαιολογία*. Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, ΚΖ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων

Ρόκου, Β. (2007). *Ορεινές Κοινωνίες κατά την περίοδο της Οθωμανικής Κυριαρχίας στα Βαλκάνια: Το Μέτσοβο από τον 17ο έως τον 20ό αιώνα*. Θεσσαλονίκη: Ερωδιός.

- Σακελλαρίου, Μ. (1971). Μετακινήσεις Ελληνικών Φύλων (1125 – 800 π.Χ.). Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Τόμος Β' – Αρχαϊκός Ελληνισμός*. Επιμέλεια από Θεοδωρακόπουλος Ι., Τσάτσος Κ., Ξυγγόπουλος Α., Μυλωνάς Γ., Βακαλόπουλος Α., Μπάστιας Κ. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Σαμσάρης, Δ. (1989). *Ιστορική Γεωγραφία της Ρωμαϊκής Επαρχίας Μακεδονίας: Το Τμήμα της Σημερινής Δυτικής Μακεδονίας*. Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών.
- Σαράντης, Θ. (1987). Τα Γρεβενά (Συμβολή στην ιστορία τους). *Μακεδονικά*. 26:242-307.
- Σβολόπουλος, Κ. (1977). Η Συνθήκη του Βουκουρεστίου. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΔ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών
- Σβορώνος, Ν. (1979). Μεταβολές στους Διοικητικούς Θεσμούς. Κεντρική Διοίκηση Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Θ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Σιρόκας, Γ. (1980). *Το Γαλλικό Προξενείο της Άρτας (1702 - 1789)*. Διδακτορική διατριβή. Ιωάννινα: [χ.ε.].
- Σκαφίδας, Β. (Νοέμβριος 1952). Τα Προνόμια του Μετσόβου. *Ηπειρώτικη Εστία*. Α'(7):657-660.
- Σφυρόερας, Β. (1975). Σώματα Αντιστάσεως του Ελληνισμού: οι Αρματολοί. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Ι' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Σφυρόερας, Β. (1975). Σταθεροποίηση της Επανάστασεως 1822–1823. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΒ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, α. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Σφυρόερας, Β. (1975). Έναρξη και Καταστολή της Επανάστασης στη Νάουσα. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΒ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, α. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Σχινάς, Ν. (1886). *Οδοιπορικοί Σημειώσεις Μακεδονίας, Ηπείρου, Νέας Οριοθετικής Γραμμής και Θεσσαλίας Συνταχθείσαι τη Εντολή του επί των Στρατιωτικών Υπουργού*. Εν Αθήναις: Messenger D' Athenes.
- Τερεζάκης, Γ. (2020). The late Byzantine and early Ottoman Trikala of Thessaly. *Βυζαντινά Σύμμεικτα*. 30:199-230.
- Τσόγκας, Κ. (2016). *Καταγραφή και Μελέτη των Παραδοσιακών Γεφυριών του Νομού Άρτας και ειδικότερα του Ιστορικού Γεφυριού της Άρτας*. Διπλωματική Εργασία. Αθήνα: [χ.ε.].
- Τσοποτός, Δ. (1912). *Γη και Γεωργοί της Θεσσαλίας κατά την Τουρκοκρατίαν*. Βόλος: Τυπογραφείο της Εφημερίδος η Θεσσαλία.
- Τσότσος, Γ. (1998). *Ορεινοί Δρόμοι στη Βόρεια Πίνδο κατά τον 18^ο και 19^ο αιώνα*. Πρακτικά συνεδρίου από 1ο Ιστορική Γεωγραφία: Δρόμοι και Κόμβοι της Βαλκανικής, Από την Αρχαιότητα στην Ενιαία Ευρώπη που διεξήχθη σε Θεσσαλονίκη. Φορέας διεξαγωγής Τομέας Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Α.Π.Θ.. Θεσσαλονίκη: Τμήμα Αρχιτεκτόνων Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.
- Χήτας, Φ. (2017). *Στη σκιά του ήλιου: Το Ανήλιο της Πίνδου. Η Ιστορική Αναδρομή, οι ρίζες και η βλάχικη κοινωνία του, Μορφές, οι δράσεις και η προσφορά τους, Η Κληρονομιά και οι παραδόσεις*. Αθήνα: Επτάλοφος.

Χουρμούζη, Ε. (1977). Ο Διεθνής Οικονομικός Έλεγχος. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΙΔ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.

Χρυσόχοος, Μ. (1909). *Βλάχοι και Κουτσόβλαχοι Μετά δύο Γεωγραφικών Πινάκων*. εν Αθήναις: Τυπογραφείο Σπ. Κουσουλίνου.

Ψυχογιός, Δ. & Παπαπέτρου, Γ. (1984). Οι Μετακινήσεις των Νομάδων Κτηνοτρόφων. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*. 53:3-23.

Ξενόγλωσση

- Bailey, G. (Νοέμβριος 1992). The Paleolithic of Klithi in its wider context. *The Annual of the British School at Athens*. 87:1-28.
- Braudel, F. ([χ.χ.]). *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, Volume One*. Μετάφραση από τα Γαλλικά από Reynolds, S. [χ.τ.]: [χ.ε.]. (το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε 1949).
- Chang, C. (1993). Research Report: Pastoral Transhumance in the Southern Balkans as a Social Ideology: Ethnoarcheological Research in Northern Greece. *American Anthropologist*. 95(3):687-703.
- Eckstein, A. (1976). T. Quinctius Flamininus and the Campaign against Philip in 198 B. C. *Phoenix*. 30(2):119-142.
- Gregory, T. (1991). Stagoi. Σε *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Επιμέλεια από Kazhdan, A. New York - Oxford: Oxford University Press.
- Halstead, P. (1996). *Μεσογειακή ορεινή οικονομία στην Πίνδο: μετακινήσεις ανάμεσα στο παρόν και το παρελθόν*. Πρακτικά συνεδρίου από 1ο Η επαρχία Κόνιτσας στο χώρο και το χρόνο; εισηγήσεις στο Α' επιστημονικό συμπόσιο (Κόνιτσα, 12, 13, 14 Μαΐου 1995) που διεξήχθη σε Κόνιτσα. Φορέας διεξαγωγής Δήμος Κόνιτσας - Πνευματικό Κέντρο. Κόνιτσα: Δήμος Κόνιτσας - Πνευματικό Κέντρο.
- Hammond, N. (Νοέμβριος 1932). Prehistoric Epirus and the Dorian Invasion. *The Annual of the British School at Athens*. 32:131-179.
- Hammond, N. (1966). The Opening Campaigns and the Battle of the Aoi Stena in the Second Macedonian War. *The Journal of Roman Studies*. 56(1 & 2):39-54.
- Hammond, N. (1971). *Ήπειρος: Η Γεωγραφία, τ' αρχαία ερείπια, η ιστορία, και η τοπογραφία της Ηπείρου και των παρακείμενων χωρών*. Μετάφραση από τα Αγγλικά από Γιαγκας, Α. Αθήναι: Εκδόσεις "Ηπειρωτικής Βιβλιοθήκης". (το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε 1967).
- Higgs, E. & Vita-Finzi, C. (1966). The Climate, Environment and Industries of Stone Age Greece: Part II. *The Prehistoric Society*. 32:1-29.
- Holland, H. (1815). *Travels in the Ionian Isles, Albania, Thessaly, Macedonia, &c. During the Years 1812 and 1813*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown, Paternoster-Row.
- Kazhdan, A. (1991). Vlachia. Σε *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Επιμέλεια από Kazhdan, A. New York - Oxford: Oxford University Press.
- Kazhdan, A. (1991). Vlachs. Σε *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Επιμέλεια από Kazhdan, A. New York - Oxford: Oxford University Press.
- Kurz, M. (1923). *Le Mont Olympe (Thessalie) Monographie*. Paris, Neuchatel: Éditions Victor Attinger.
- Leake, W. (1835). *Travels in Northern Greece in four volumes*: London: J. Rodwell, New Bond Street.
- Moor, R. (2017). *On Trails: An Exploration*. [χ.τ.]: Simon & Schuster.
- McDougall, C. (2011). *Born to Run: A Hidden Tribe, Superathletes, and the Greatest Race the World Has Never Seen*. New York: Vintage Books.

- Nicol, D. (1979). Η Λατινική Κατάκτηση και η Αντίσταση των Ελλήνων. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Θ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών
- Norwich, J.J. (1999). *Σύντομη ιστορία του Βυζαντίου*. Μετάφραση από τα Αγγλικά από Κωστελένος, Δ.: Εκδόσεις Γκοβόστη. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε 1988).
- Philippson, A. (1897). *Thessalien und Epirus: Reisen und Forschungen im Nordlichen Griechenland*. Berlin: W.H. Kuhl.
- Pouqueville, F. (1820). *Voyage Dans La Grece*. Paris: Chez Firmin Didot, Pere et Fils.
- Runnels, C. & van Andel, T. (1993). The Lower and Middle Paleolithic of Thessaly, Greece. *Journal of Field Archaeology*. 20(3):299-317.
- Salmon, T. (1995). *The Unwritten Places*. Αθήνα: Lycabettus Press.
- Stahlin, F. (1924). *Das Hellenische Thessalien: Landeskundliche und Geschichtliche Beschreibung Thessaliens in der Hellenischen Und Romischen Zeit*. Stuttgart: Engelhorn's Nachfolger.
- Stoianovic, T. (Ιούνιος 1960). The Conquering Balkan Orthodox Merchant. *The Journal of Economic History*. 20(2):234-313.
- Stuart, R. (1868). The Vlakhs of Mount Pindus. *Transactions of the Ethnological Society of London*. 6:311-327.
- Talbot, A. & Cutler, A. (1991). Meteora. Σε *The Oxford Dictionary of Byzantium*. Επιμέλεια από Kazhdan, A. New York - Oxford: Oxford University Press.
- Urquhart, D. (1838). *The Spirit of the East illustrated in a Journal of Travels through Roumeli during an Eventful Period*. London: Henry Colburn.
- Wace, A. & Thompson, M. (Νοέμβριος 1911). A Latin Inscription from Perrhaebia. *Annual of the British School at Athens*. 17:193-204.
- Wace, A. & Thompson, M. (1912). *Prehistoric Thessaly: Being some Account of Recent Excavations and Explorations in North-Eastern Greece from lake Kopais to the Borders of Macedonia*. Cambridge: University Press.
- Wace, A. & Thompson, M. (1914). *The Nomads of the Balkans: An Account of Life and Customs Among the Vlachs of Northern Pindus*. London: Methuen & Co. Ltd.
- Werner, E. (1976). *Επέκταση και Αποκρυστάλλωση του Ρωμαϊκού Κράτους*. Σε *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους ΣΤ' Τόμος*. Επιμέλεια από Συγγραφική Επιτροπή Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, α. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών
- Wilcken, U. (2010). *Αρχαία Ελληνική Ιστορία*. Μετάφραση από τα Γερμανικά από Τουλουμάκος, Ι.: Παπαζήσης. (το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε 1924).

Ηλεκτρονικές Πηγές

ASTER Global Digital Elevation Map. Διαθέσιμο σε: <https://asterweb.jpl.nasa.gov/gdem.asp> (Ανακτήθηκε 20 Ιανουαρίου, 2021).

Αχέρων - Βικιπαίδεια. Διαθέσιμο σε: <https://el.wikipedia.org/wiki/Αχέρων> (Ανακτήθηκε 18 Μαΐου, 2021).

Βιβλιοθήκη της Αλεξάνδρειας - Βικιπαίδεια. Διαθέσιμο σε: https://el.wikipedia.org/wiki/Βιβλιοθήκη_της_Αλεξάνδρειας (Ανακτήθηκε 27 Σεπτεμβρίου, 2021).

Γερμανική εισβολή στην Ελλάδα - Βικιπαίδεια. Διαθέσιμο σε: https://el.wikipedia.org/wiki/Γερμανική_εισβολή_στην_Ελλάδα (Ανακτήθηκε 24 Ιανουαρίου, 2021).

Γεφύρι Μπαλκάν ή Γεφύρι Της Βίγλας - Πέτρινα Γεφύρια της Ελλάδας. Διαθέσιμο σε: <http://www.petrinagefiria.com/?q=content/γεφύρι-μπαλκάν-ή-γεφύρι-της-βίγλας> (Ανακτήθηκε 16 Μαρτίου, 2021).

Γεφύρια στα Ζαγόρια - Ζαγοροχώρια. Διαθέσιμο σε: <http://www.zagorochoria.com/gr/monument/γεφύρια-στα-ζαγόρια-10/> (Ανακτήθηκε 19 Ιουλίου, 2021).

Ελλάδα – Νεωτέρα και Σύγχρονη Ιστορία – Βικιπαίδεια Διαθέσιμο σε: https://el.wikipedia.org/wiki/Ελλάδα#Νεωτέρα_και_σύγχρονη_ιστορία (Ανακτήθηκε 27 Σεπτεμβρίου, 2021).

Επίθεση κατά Μετσόβου 18 Οκτ 1947, ΓΕΣ/Α1/21 Οκτ 1947 - Θέματα Στρατιωτικής Ιστορίας. Διαθέσιμο σε: <https://stratistoria.wordpress.com/1947/10/21/19471018-epithesi-metsovo/> (Ανακτήθηκε 20 Ιανουαρίου, 2021).

Η Μάχη στο Ανθοχώρι Μετσόβου (22/4/1943) - Εθνική Αντίσταση - ΔΣΕ. Διαθέσιμο σε: <https://ethniki-antistasi-dse.gr/Maxi-sto-Anthohori-Metsovou.html> (Ανακτήθηκε 20 Ιανουαρίου, 2021).

Θεοφύλακτος Σιμοκάττης (580 μ.Χ. - περίπου 690 μ.Χ.) στο Έλξευσις: Παγκόσμιο Ινστιτούτο Ελληνικού Πολιτισμού. Διαθέσιμο σε: http://elxefs.com/index.php/el/πεζογράφοι-μεσαιωνική-περίοδος/430-theofilaktos_simokatis (Ανακτήθηκε 22 Σεπτεμβρίου, 2021).

Κραβαρίτου, Σ. ([χ.χ.]). *Αρχαιολογικός Άτλας Θεσσαλίας*. Διαθέσιμο σε: <http://atlasthessalias.culture.gr/-.....html> (Ανακτήθηκε 6 Ιουνίου, 2021).

Λαογραφικό Μουσείο Μετσόβου. Διαθέσιμο σε: <http://metsovomuseum.gr/timeline/> (Ανακτήθηκε 19 Ιουλίου, 2021).

Little Ice Age - Wikipedia. Διαθέσιμο σε: https://en.wikipedia.org/wiki/Little_Ice_Age (Ανακτήθηκε 23 Μαρτίου, 2021).

Μαντάς, Σ. (2008). *Αρχείο Γεφυριών Ηπειρώτικων: Ένα πανόραμα των γεφυριών της Πίνδου, των μουσικών και της τέχνης τους....* Διαθέσιμο σε: <http://arhiogefirionipirotikon.blogspot.com/> (Ανακτήθηκε 18 Μαΐου, 2021).

Μπαρμπαγιαννίδης, Χ. (2018). *Αρχαίων Τόπος*. Διαθέσιμο σε: <https://theancientwebgreece.wordpress.com/2018/01/31/φίλιππος-β'-ο-μακεδών-ο-θεμελιωτής-μια/> (Ανακτήθηκε 4 Μαΐου, 2021).

Μπέλιος, Δ. ([χ.χ.]). *Οι Ασβεστάδες της Σίφνου και τα Καμίνια τους*. Βίντεο - *Kairoutheos.gr*. Διαθέσιμο σε: <https://www.kairoutheos.gr/2020/04/oi-ασβεσταδεσ-τησ-σιφνου-και-τα-καμινι.html> (Ανακτήθηκε 1 Νοεμβρίου, 2021).

Μπουσμπούκης, Α. (2013). *Πολιτισμός Βλάχοι-Αρμάνοι κिरατζίδες αγωγιάτες - Βλάχοι.net*. Διαθέσιμο σε: <http://vlahoi.net/politismos/vlahoi-kiratzides> (Ανακτήθηκε 21 Σεπτεμβρίου, 2021).

Ντούμας, Χ. (Δεκέμβριος 2008). Η κάθοδος ή η «επιστροφή» των Δωριέων; *Καθημερινή*. Διαθέσιμο σε: <https://www.kathimerini.gr/culture/344201/h-kathodos-i-i-epistrofi-ton-dorieon/> (Ανακτήθηκε 18 Αυγούστου, 2021).

Οι πρώτες συγκοινωνίες στα Τρίκαλα - Δήμος Τρικκαίων. Διαθέσιμο σε: <https://trikalacity.gr/oi-protosyngkoinonies-sta-trikala/> (Ανακτήθηκε 24 Ιανουαρίου, 2021).

Παυλίδης, Σ. ([χ.χ.]). *Εισαγωγή στη Γεωλογία*. Διαθέσιμο σε: http://www.geo.auth.gr/courses/ggg/ggg105y/l_Uienudio_osa_unea_oio_aaueiaaeiy_nuiio.pdf (Ανακτήθηκε 12 Ιουλίου, 2021).

Περσικοί Πόλεμοι - Βικιπαίδεια. Διαθέσιμο σε: https://el.wikipedia.org/wiki/Περσικοί_Πόλεμοι (Ανακτήθηκε 12 Σεπτεμβρίου, 2021).

Salmon, T. (2015). *DHIAVA - THE AUTUMN JOURNEY ---GREEK Sheep Drive- Original 50mins video*. Διαθέσιμο σε: https://www.youtube.com/watch?v=RJfom155v_o (Ανακτήθηκε 26 Σεπτεμβρίου, 2021).

Στούκας, Μ. (Απρίλιος 2020). Οι Βησιγότθοι στην Ελλάδα και οι καταστροφές που προκάλεσαν στην Πελοπόννησο (396-397). *Πρώτο Θέμα*. Διαθέσιμο σε: <https://www.protothema.gr/stories/article/999925/oi-visigotthoi-stin-ellada-kai-oi-katastrofes-pou-prokalesan-stin-peloponniso-396-397/> (Ανακτήθηκε 20 Ιουνίου, 2021).

Στούκας, Μ. (2021). *Οι Ιλλυριοί και η σχέση τους με τους Αλβανούς*. Διαθέσιμο σε: <https://www.protothema.gr/stories/article/1158188/oi-illurioi-kai-i-shesi-tous-me-tous-alvanous/> (Ανακτήθηκε 2 Νοεμβρίου, 2021).

Το Αρχοντικό Σβαρτς στα Αμπελάκια - Αρχαιολογία Online. Διαθέσιμο σε: <https://www.archaiologia.gr/blog/2020/10/05/το-αρχοντικό-σβαρτς-στα-αμπελάκια/> (Ανακτήθηκε 19 Ιουλίου, 2021).

Το Γεφύρι του Δεβελέγκα - Πέτρινα Γεφύρια της Ελλάδος. Διαθέσιμο σε: <http://www.petrinagefiria.com/?q=content/γεφύρι-του-δεβελέγκα> (Ανακτήθηκε 28 Απριλίου, 2021).

Τεκές - Βικιπαίδεια. Διαθέσιμο σε: <https://el.wikipedia.org/wiki/Τεκές> (Ανακτήθηκε 16 Μαρτίου, 2021).

Φραγκόπουλος, Σ. (2007). *sfrang*. Διαθέσιμο σε: <https://sfrang.blogspot.com/2007/06/ii.html> (Ανακτήθηκε 14 Ιουνίου, 2021).

Χάρτες

Directorate of Military Survey, War Office, 1:100.000, E4, Konitsa (1944), London

Directorate of Military Survey, War Office, 1:100.000, E5, Grevena (1944), London

Directorate of Military Survey, War Office, 1:100.000, Z4, Ioannina (1944), London

Directorate of Military Survey, War Office, 1:100.000, Z5, Kalampaka (1944), London

Directorate of Military Survey, War Office, 1:100.000, Z6, Trikala (1944), London

Χ.Υ.Σ., 1:200.000, Φύλλο: Ιωάννινα (1925), Αθήνα

Χρυσοχόος Μ., 1:150.000, Χάρτης του Οροπεδίου Πολιτισιές (1909), Αθήνα

Χ.Υ.Σ. – Γ.Υ.Σ., 1:100.000, Επιτελικός Χάρτης της Ελλάδος, Φύλλο: Ιωάννινα, (1934), Αθήνα

Χ.Υ., 1:75.000, Χάρτης Ελληνικού Βασιλείου: Φύλλο Καλαμπάκα (προσωρινόν), (1912), Βιέννη

Ανάβαση, 1:50.000, Βάλια Κάλντα – Πεζοπορικός Χάρτης, 2011, Αθήνα

Βιβλιογραφία Εικόνων

Εικόνα 5: Καταρράκτες στο Ποτάμι - Samosin. Διαθέσιμο σε:

<https://www.samosin.gr/el/item/καταρράκτες-στο-ποτάμι/> (Ανακτήθηκε 22 Αυγούστου, 2021).

Εικόνα 8: Μυκηναϊκές γέφυρες και δρόμοι της Αργολίδας. Διαθέσιμο σε:

<https://ellinondiktyo.blogspot.com/> (Ανακτήθηκε 22 Αυγούστου, 2021).

Εικόνα 9: Αρχαιολογικός χώρος Βραυρώνας - Greek Travel Pages. Διαθέσιμο σε:

<https://www.gtp.gr/TDirectoryDetails.asp?ID=14605&lng=1> (Ανακτήθηκε 22 Αυγούστου, 2021).

Εικόνα 10: Segovia aqueduct - Britannica. Διαθέσιμο σε: <https://www.britannica.com/topic/Segovia-aqueduct> (Ανακτήθηκε 22 Αυγούστου, 2021).

Εικόνα 11: «Γεφύρι του Κόκκορη»: Ένα εντυπωσιακό μονότοξο γεφύρι που πρωτοχτίστηκε το 1750 - Pronews. Διαθέσιμο σε: https://www.pronews.gr/perivallon/topia/485927_gefyri-toy-kokkori-ena-entyposiako-monotoxo-gefyri-poy-prototistike-1750 (Ανακτήθηκε 22 Αυγούστου, 2021).

Εικόνα 12: Edward Lear – Ο Lear στο Ζαγόρι, Μέτσοβο, Δωδώνη, Κόνιτσα - Ζωσιμαία Σχολή. Διαθέσιμο σε: <https://zsgiannina.gr/edward-lear-o-lear-στο-ζαγόρι-μέτσοβο-δωδώνη-κόνιτ/> (Ανακτήθηκε 19 Αυγούστου, 2021).

Εικόνα 22: Οι Περιπέτειες του Μολοσσίδα. Διαθέσιμο σε:

<https://blogs.sch.gr/iodimitria/files/2020/04/Οι-περιπετειες-του-Μολοσσίδα.pdf> (Ανακτήθηκε 19 Αυγούστου, 2021).

Εικόνα 27: Φαρκαδόνα - Ιστότοπος Δήμου. Διαθέσιμο σε: <https://farkadona.gr/i-periohi-mas/pelinnaioi?showall=1> (Ανακτήθηκε 19 Μαρτίου, 2021).

Εικόνα 29: Αρχαία Θέατρα στη Θεσσαλία - Αρχαίων Τόπος. Διαθέσιμο σε: <https://theancientwebgreece.wordpress.com/2017/08/29/αρχαια-θεατρα-στη-θεσσαλια/> (Ανακτήθηκε 19 Μαρτίου, 2021).

Εικόνα 30: Χάρτης με τις επαρχίες της Αρχαίας Μακεδονίας - Τι λες τώρα;. Διαθέσιμο σε: <https://www.tilestwra.com/chartis-tis-eparchies-tis-archeas-makedonias/> (Ανακτήθηκε 19 Μαρτίου, 2021).

Εικόνα 31: Tabula Rogeriana - Wikipedia. Διαθέσιμο σε: https://en.wikipedia.org/wiki/Tabula_Rogeriana (Ανακτήθηκε 19 Μαρτίου, 2021).

Εικόνα 32: Tabula Peutingeriana - Wikipedia. Διαθέσιμο σε: https://en.wikipedia.org/wiki/Tabula_Peutingeriana (Ανακτήθηκε 19 Μαρτίου, 2021).

Εικόνα 33: Το Φετιχιέ Τζαμί χτίστηκε για να “υποδεχτούν” οι Οθωμανοί της Αθήνας τον πορθητή της Κωνσταντινούπολης. Υπήρξε βυζαντινός ναός, σχολείο, φούρνος και φυλακή. Διαθέσιμο σε: <https://www.mixanitouxronou.gr/to-fetichie-tzami-chtistike-gia-na-quot-ypodechtoyn-quot-oi-othomanoi-tis-athinas-ton-porthiti-tis-konstantinoypolis-ypirxe-vyzantinos-naos-scholeio-foyrnos-kai-fylaki/> (Ανακτήθηκε 2 Μαρτίου, 2021).

& William Page - The British Museum - Museum number 1868,0822.4562. Διαθέσιμο σε: https://www.britishmuseum.org/collection/object/P_1868-0822-4562 (Ανακτήθηκε 2 Μαρτίου, 2021).

Εικόνα 35: William Page - The British Museum - Museum number 1868,0822.4535. Διαθέσιμο σε: https://www.britishmuseum.org/collection/object/P_1868-0822-4562 (Ανακτήθηκε 2 Μαρτίου, 2021).

Εικόνα 36: TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS Places – Monuments – People Southeastern Europe – Eastern Mediterranean Greece – Asia Minor – Southern Italy 15th - 20th century - Aikaterini Laskaridis Foundation. Διαθέσιμο σε: <https://eng.travelogues.gr/item.php?view=54233> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 37: TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS Places – Monuments – People Southeastern Europe – Eastern Mediterranean Greece – Asia Minor – Southern Italy 15th - 20th century - Aikaterini Laskaridis Foundation. Διαθέσιμο σε: <https://eng.travelogues.gr/item.php?view=53306> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 38: TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS Places – Monuments – People Southeastern Europe – Eastern Mediterranean Greece – Asia Minor – Southern Italy 15th - 20th century - Aikaterini Laskaridis Foundation. Διαθέσιμο σε: <https://eng.travelogues.gr/item.php?view=40748> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 39: TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS Places – Monuments – People Southeastern Europe – Eastern Mediterranean Greece – Asia Minor – Southern Italy 15th - 20th century - Aikaterini Laskaridis Foundation. Διαθέσιμο σε: <https://eng.travelogues.gr/item.php?view=60312> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 40: TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS Places – Monuments – People Southeastern Europe – Eastern Mediterranean Greece – Asia Minor – Southern Italy 15th - 20th century - Aikaterini Laskaridis Foundation. Διαθέσιμο σε: <https://eng.travelogues.gr/item.php?view=60308> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 42: Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού - Ιστορικές Εκδόσεις. Διαθέσιμο σε: https://www.gys.gr/assets/images/gravoures/istorikos_xartis_ellados_2.jpg (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 43: ergaster. Διαθέσιμο σε: https://pestokaietsi.blogspot.com/2011/10/blog-post_15.html (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 45: TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS Places – Monuments – People Southeastern Europe – Eastern Mediterranean Greece – Asia Minor – Southern Italy 15th - 20th century - Aikaterini Laskaridis Foundation. Διαθέσιμο σε: <http://eng.travelogues.gr/item.php?view=39354> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 46: Mule Caravan in the Punta Union Pass, Below Nevado Taulliraju, Cordillera Blanca, Peru. Διαθέσιμο σε: http://www.heason.net/images/srv/page-default-associated-gallery-enlargement/Gallery_-_Alexandre_Buisse/Mule_caravan_in_the_Punta_Union_pass%2C_below_Nevado_Taulliraju%2C_Cordillera_Blanca%2C_Peru.jpg (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 48: ergaster. Διαθέσιμο σε: <https://pestokaietsi.blogspot.com/2012/02/fred-boissonnas.html> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 49: TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS Places – Monuments – People Southeastern Europe – Eastern Mediterranean Greece – Asia Minor – Southern Italy 15th - 20th century - Aikaterini Laskaridis Foundation. Διαθέσιμο σε: <http://eng.travelogues.gr/item.php?view=54554> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 50: ergaster. Διαθέσιμο σε: https://pestokaietsi.blogspot.com/2011/10/blog-post_15.html (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 52: Google Maps. Διαθέσιμο σε: https://www.google.com/maps/@39.6503235,20.9722225,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipN4p-TRpoDr3uwKhZ74SX0I23orfg_ffG05jmCw!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Flh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipN4p-TRpoDr3uwKhZ74SX0I23orfg_ffG05jmCw%3Dw203-h114-k-no!7i4624!8i2600 (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 54: Πέτρινα Γεφύρια Τουριστικός Οδηγός. Διαθέσιμο σε: <https://www.kordesign.gr/bridgetrade/> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 64: mapio.net. Διαθέσιμο σε: <https://mapio.net/pic/p-18222527/> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 65: ergaster. Διαθέσιμο σε: <https://pestokaietsi.blogspot.com/2018/01/blog-post.html> (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 76: Google maps. Διαθέσιμο σε: https://www.google.com/maps/@39.745672,21.52109,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipMP-GkiDINswZeJL5tjgw_RSx919yle8g8A7ZeQ!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Flh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipMP-GkiDINswZeJL5tjgw_RSx919yle8g8A7ZeQ%3Dw203-h135-k-no!7i1046!8i700 (Ανακτήθηκε 15 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 77: Τα Nea tis Mikrosphilias 24. Διαθέσιμο σε: <https://www.taneatismikrosphilias24.com/alpharhochiioatakappaeta-sigmaepsilonpsilonlambdaiotadeltaalpha/2376187> (Ανακτήθηκε 17 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 78: Θέα προς τη λίμνη -Google Maps. Διαθέσιμο σε: <https://www.google.com/maps/@39.675014,20.925715,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipMaA5tsDDwDV04OijPZvQme2VGpXBNJEOfjfh8C!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipMaA5tsDDwDV04OijPZvQme2VGpXBNJEOfjfh8C%3Dw203-h135-k-no!7i1236!8i824> (Ανακτήθηκε 17 Ιουνίου, 2021).

Εικόνα 79: ergaster. Διαθέσιμο σε: https://pestokaietsi.blogspot.com/2011/10/blog-post_15.html (Ανακτήθηκε 12 Ιουλίου, 2021).

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Ξεχασμένοι δρόμοι στα βουνά του Μετσόβου. Φωτογράφος: Βασίλης Δεληγιάννης.....	6
Εικόνα 2: Το πέρασμα του Ζυγού	9
Εικόνα 3: Κατσικόδρομοι	11
Εικόνα 4: Φορτωμένα μουλάρια ανεβαίνουν στο Οροπέδιο των Μουσών στον Όλυμπο.....	12
Εικόνα 5: Οι δρόμοι του νερού	14
Εικόνα 6: Καλντερίμι πλάι στο γεφύρι της Πλάκας	17
Εικόνα 7: Ρωμαϊκός δρόμος εντός του οικιστικού πλέγματος της Λάρισας	19
Εικόνα 8: Η Γέφυρα της Καζάρμας στο Αρκαδικό Αργολίδος	20
Εικόνα 9: Γέφυρα στον Αρχαιολογικό Χώρο της Βραυρώνας	21
Εικόνα 10: Το Ρωμαϊκό Υδραγωγείο της Segovia στην Ισπανία	22
Εικόνα 11: Το γεφύρι του Κόκκορη, πάνω από το ρέμα Βικάκι	23
Εικόνα 12: Το χάνι της Μπαλντούμας - Έργο του Edward Lear (1849)	25
Εικόνα 13: Τα Σημαντικότερα Ορογενετικά Συστήματα στον Πλανήτη	27
Εικόνα 14: Από το Δοκίμι προς τον Πηνειό	29
Εικόνα 15: Το οροπέδιο Πολιτσών και η τεχνητή λίμνη Πηγών Αώου από το Μαυροβούνι.....	31
Εικόνα 16: Το Χάνι του Σαΐτ Πασά στην Θεσσαλική πλευρά του Ζυγού φωτογραφημένο το 1901	33
Εικόνα 18: Αλπική λίμνη στο Σμόλικα, με διάσπαρτο μεσοπαλαιολιθικό υλικό στις όχθες της	34
Εικόνα 19: Το Φαράγγι του Λούρου στην θέση Ασπροχάλικο	35
Εικόνα 20: Αρχαιολογικές έρευνες στα ορεινά της Πίνδου	37
Εικόνα 21: Αναπαραστάσεις της ιεράς οικίας – του ιερού του Μαντείου της Δωδώνης.....	38
Εικόνα 22: Άποψη του μολοσσικού οικισμού της Βίτσας.	41
Εικόνα 23: Άποψη της πόλης της Κασσώπης από τα Ανατολικά	44
Εικόνα 24: Μικρός δρόμος μεταξύ του Καταγωγίου και της Οικίας 1 στην Κασσώπη	45
Εικόνα 25: Από τον αρχαιολογικό χώρο της Αιανής. Το σπίτι με τις σκάλες	46
Εικόνα 26: Ο οικισμός των Γιτάνων πλάι στις όχθες του Θύαμι – Καλαμά	48
Εικόνα 27: Άποψη του τείχους της αρχαίας Πέλινας	50
Εικόνα 28: Χάρτης της Αρχαίας Ηπείρου με έμφαση στην περιοχή Άρτας – Πρέβεζας – Ιωαννίνων	52
Εικόνα 29: Χάρτης της Θεσσαλίας με τις θέσεις των αρχαίων οικισμών.....	53
Εικόνα 30: Χάρτης της Μακεδονίας κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής Κυριαρχίας.....	54
Εικόνα 31: Ο χάρτης Al Idrisi ή Tabula Rogeriana	61
Εικόνα 32: Τμήμα της Tabula Peutingeriana με την δυτική ακτή της Ηπείρου και τα νησιά του Ιονίου... ..	64
Εικόνα 33: Ένας δρόμος στην Αθήνα. Έργο του William Page, 1833	65
Εικόνα 34: Edward Lear, Μέτσοβο, 1849	70
Εικόνα 35: Σκίτσο του William Page με την ονομασία «Δελφοί», 1833.....	71
Εικόνα 36: Γκραβούρα του Edward Dodwell με θέμα τον Θεσσαλικό κάμπο, 1819	75
Εικόνα 37: Τα Ιωάννινα με την οπτική του Edward Lear, 1851.....	77
Εικόνα 38: Η Διάσχιση της Πίνδου του Louis Dupre, 1825.....	79
Εικόνα 39: Χάνι στην Ήπειρο. Έργο του George de la Poer Beresford	82
Εικόνα 40: . Το παλάτι και ο τύμβος του Αλή Πασά στα Ιωάννινα, George de la Poer Beresford.....	84
Εικόνα 41: Χάρτης της περιοχής Ιωαννίνων - Μετσόβου υπό τον Μιχαήλ Χρυσόχου, 1909	88
Εικόνα 42: Χάρτης της Γ.Υ.Σ. που απεικονίζει την διαχρονική εξέλιξη των ελληνικών συνόρων.	90
Εικόνα 43: Άναμμα καντήλας σε εικονοστάσι, Κώστας Μπαλάφας	94
Εικόνα 44: Ρολόι χειρός με δέκτη GPS.....	96

Εικόνα 45: Ένας έφιππος ταχυδρόμος (Τάρταρος)	98
Εικόνα 46: Καραβάνι με μουλάρια στο ορεινό πέρασμα Punta Union.....	100
Εικόνα 47: Μια αρμαθιά από αχρηστευμένα πέταλα.....	102
Εικόνα 48: Αγωγιάτης με τα ζώα του περνά την γέφυρα Γκούμανης στην Θεσπρωτία	103
Εικόνα 49: Στάση караβανιού σε λαξεμένο τύμβο	104
Εικόνα 50: Η μετάβαση προς τα χειμαδιά από τις ορεινές πατρίδες της Πίνδου	108
Εικόνα 51: Η οροσειρά του Ζυγού και το Μαυροβούνι από το Δοκίμι.....	109
Εικόνα 52: Το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων από το παρεκκλήσιο του Αγίου Νικολάου στο Δρύσκο.....	111
Εικόνα 53: Η κοιλάδα του Μετσοβίτικου όπως φαίνεται από τις πλαγιές της Πλάκας.....	113
Εικόνα 54: Το γεφύρι της Βίγλας, ανάμεσα σε Βοτονόσι και Ανθοχώρι	114
Εικόνα 55: Στιγμιότυπο από την ανάβαση προς το πέρασμα του Ζυγού	117
Εικόνα 56: Καλντερίμι μέσα σε δασικό τοπίο	119
Εικόνα 57: Από την ράχη του Ζυγού, η κοιλάδα του Πηνειού	121
Εικόνα 58: Από την Μονή Βουτσάς η κοίτη του Βάρδα δείχνει τον δρόμο προς τη Βωβούσα	124
Εικόνα 59: Η θέση Στέφανος και η ποταμιά του Μετσοβίτικου	127
Εικόνα 60: Σωροί από οικοδομικές πέτρες όπου άλλοτε έστεκε το Χάνι της Πλάκας.....	128
Εικόνα 61: Χειμωνιάτικη εικόνα του Οροπεδίου Πολιτισιές.....	129
Εικόνα 62: Η τελική ανάβαση προς τον Ζυγό της Μηλιάς πλάι στο ρέμα του Ρουντζέλου	130
Εικόνα 63: Απομεινάρια από καλντερίμι, κατηφορίζοντας από τον Ζυγό της Μηλιάς προς τη Μηλιά ..	131
Εικόνα 64: Η γέφυρα του Σπανού πάνω από το Βενέτικο ποταμό	133
Εικόνα 65: Βλάχικη Κτηνοτροφική Εγκατάσταση στο Νέγρι του Ασπροποτάμου	134
Εικόνα 66: Κοπάδι προβάτων βόσκει στην περιοχή Βάλε α Μένγκουλι.....	136
Εικόνα 67: Κοπάδι εν μέσω Μαγιατικής βροχής στο Οροπέδιο Πολιτισιές.....	138
Εικόνα 68: Φωτογράφος Βασίλης Δεληγιάννης	140
Εικόνα 69: Πρόβατα κάτω από τις ιτιές.....	142
Εικόνα 70: Η κοιλάδα του Πηνειού όπως φαίνεται από την οροσειρά του Ζυγού.....	144
Εικόνα 71: Μια γραμμή από πρόβατα	145
Εικόνα 72: Η ρεματιά Λα Παλάγκα	146
Εικόνα 73: Πάνω στην Keatra cu Uša, στην μέση του οροπεδίου της Džinã.....	147
Εικόνα 74: Η περιοχή Pärleandzã, ένα χειμωνιάτικο πρωινό	148
Εικόνα 75: Η Keatrã a Tsaruí από τον αυχένα της Κατάρας.....	151
Εικόνα 76: Τα Μετέωρα όπως φαίνονται από το δρόμο της Παναγιάς, πιο πάνω από το Μουργκάνι ..	152
Εικόνα 77: η κοιλάδα του Αράχθου στο ύψος της Μπαλντούμας	154
Εικόνα 78: Η Νότια άκρη της Λίμνης των Ιωαννίνων και η Καστρίτσα	155
Εικόνα 79: Στο δρόμο για τα χειμαδιά στην Πίνδο (1959)	160
Εικόνα 80: Αλπικές λίμνες Φλέγγες στο Μαυροβούνι	165

Ευρετήριο Χαρτών

Χάρτης 1: Οι οχυρές θέσεις που περιβάλλουν την περιοχή μελέτης και οι αντίστοιχες οδοί.....	56
Χάρτης 2: Το πρώτο σκέλος της διαδρομής Ιωάννινα – Καλαμπάκα μέχρι το Μέτσοβο - Ανήλιο	110
Χάρτης 3: Το δεύτερο σκέλος της διαδρομής, μέχρι την Καλαμπάκα.	115
Χάρτης 4: Οι βορειότερες διαβάσεις της Πίνδου από την Ήπειρο προς την δυτική Μακεδονία	123
Χάρτης 5: Η βασική εμπορική διαδρομή από τα Ιωάννινα προς τα Γρεβενά + παρακάμψεις.....	125
Χάρτης 6: Η «Απάνω» διάβα των Μετσοβιτών κτηνοτρόφων προς τα βόρεια του νομού Τρικάλων.....	150
Χάρτης 7: Η Κάτω διαδρομή για το Κατσαούνι.....	153
Χάρτης 8: Η Κτηνοτροφική Διαδρομή Ανήλιο – Σύβοτα	156

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Πρώτο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις	166
Πίνακας 2: Δεύτερο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις.....	167
Πίνακας 3: Τρίτο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις	168
Πίνακας 4: Τέταρτο και τελευταίο τμήμα των καταγραφών με βάση τις συνεντεύξεις.....	168
Πίνακας 5: Πίνακας της ιστοσελίδας https://www.ibpindex.com για την ερμηνεία του δείκτη.....	169
Πίνακας 6: Στοιχεία για τη διαδρομή Ιωάννινα – Καλαμπάκα.....	170
Πίνακας 7: Στοιχεία για τη διαδρομή Ιωάννινα - Γρεβενά	171
Πίνακας 8: Στοιχεία για την Απάνω Κτηνοτροφική Διαδρομή Μέτσοβο – Κατσαούνι.....	172
Πίνακας 9: Στοιχεία για την Κάτω Κτηνοτροφική Διαδρομή Μέτσοβο – Κατσαούνι.....	173
Πίνακας 10: Στοιχεία για την Κτηνοτροφική Διαδρομή Ανήλιο – Σύβοτα	174