

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«Σχεδιασμός και Ανάπτυξη Τουρισμού και Πολιτισμού»

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

Ο Εβαρίστο ντε Κίρικο στη Μαγνησία, το τρένο του Πηλίου



Μαρία Ζούζουλα

Επιβλέπων Καθηγητής : Σαπουνάκης Αριστείδης

ΒΟΛΟΣ 2017

Περίληψη

Η παρούσα εργασία εξετάζει τους ορισμούς και τις έννοιες των όρων «πολιτιστική κληρονομιά» και «πολιτιστικό αγαθό» έτσι όπως παρουσιάζονται μέσα από τις διεθνείς συμβάσεις του οργανισμού της Unesco. Επιπροσθέτως πραγματοποιείται μια ανάλυση της έννοιας «πολιτιστική κληρονομιά» ως συνταγματικά κατοχυρωμένο ατομικό δικαίωμα. Στις πρώτες δύο ενότητες γίνεται μια επισκόπηση των διατάξεων που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις και εξετάζεται ο βαθμός προστασίας που παρέχεται στα πολιτιστικά αγαθά.

Η εργασία στο εμπειρικό μέρος της αναλύει την περίπτωση σιδηροδρομικών δικτύων ως μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς. Στην τέταρτη ενότητα αναλύονται δύο παραδείγματα προερχόμενα από τη διεθνή εμπειρία ο σιδηρόδρομος Semmering και ο σιδηρόδρομος στον ορεινό όγκο της Ινδίας. Πρόκειται για δύο μνημεία εγγεγραμμένα στον Κατάλογο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Στην πέμπτη ενότητα αναλύονται δύο παραδείγματα, που παρουσιάζουν αρκετές ομοιότητες μεταξύ τους, ο Οδοντωτός της Πελοποννήσου, και το τρένο του Πηλίου.

Λέξεις κλειδιά

Πολιτιστική κληρονομιά, πολιτιστικό αγαθό, διεθνείς συμβάσεις, Unesco

Summary

This paper examines the definitions of the terms "cultural heritage" and "cultural good" as presented in the international conventions of the Unesco organization. Additionally, an analysis of the term of "cultural heritage" as a constitutionally guaranteed individual right is carried out. The first two sections provide an overview of the provisions of international conventions and examine the degree of protection afforded to cultural goods.

This paper, in its empirical part, analyzes the case of railway as cultural heritage monuments. The fourth section analyzes two examples from the international

experience, that is the Semmering railway and the railroad in the Indian mountain range. These are two monuments registered in the World Heritage List. In the fifth section are analyzed two examples, which show several similarities between them, the othodotos of Peloponnese, and the train of Pelion.

Key words

Cultural Heritage, Cultural Goods, International Conventions, Unesco

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	1
Λέξεις κλειδιά.....	1
Summary.....	1
Key words.....	2
Εισαγωγή.....	6
Ενότητα 1	
Εννοιολογικό περιεχόμενο του όρου <i>πολιτιστική κληρονομιά</i> . Ο διαχωρισμός σε <i>υλική</i> και <i>άυλη</i> , τι περιλαμβάνει η κάθε περίπτωση. Η πολιτιστική κληρονομιά ως Συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα, το άρθρο 24 του Συντάγματος.	7
1.1 Η έννοια της <i>πολιτιστικής κληρονομιάς</i> όπως παρουσιάζεται μέσα από διεθνείς συμβάσεις.....	7
1.2 Το μνημείο ως ζωντανή μαρτυρία του χτες στο σήμερα.....	7
1.3. Ο Κατάλογος της Παγκόσμιας Κληρονομιάς. Τα είδη και ο διαχωρισμός των πολιτιστικών αγαθών που περιλαμβάνει.....	9
1.4 Η άυλη πολιτιστική κληρονομιά, ορισμός και παραδείγματα.....	13
1.5 Το πολιτιστικό αγαθό ως Συνταγματικά κατοχυρωμένο ατομικό δικαίωμα. Παρουσίαση του άρθρου 24 του Συντάγματος.....	15
Ενότητα 2	
Η προστασία των πολιτιστικών αγαθών, ο ρόλος του οργανισμού της Unesco.....	17
2.1 Ιστορική αναδρομή, πως προέκυψε η ανάγκη προστασίας των πολιτιστικών αγαθών.....	17
2.2 Η ιστορία και η διάρθρωση του οργανισμού της Unesco.....	18
2.3 Οι Πολιτιστικές Συμβάσεις της Unesco.....	19
2.3.1. Η Προστασία των Πολιτιστικών Αγαθών σε Περίπτωση ένοπλης σύρραξης.....	19

2.3.2. Μέτρα Απαγόρευσης και Παρεμπόδισης της Παράνομης εισαγωγής εξαγωγής και μεταβίβασης της κυριότητας των πολιτιστικών αγαθών.....	22
2.3.3. Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς.....	24
2.3.4. Οι Συμβάσεις για την Προστασία της Ενάλιας και της Άυλης Κληρονομιάς.....	27
Ενότητα 3	
Η μεθοδολογία της παρούσας εργασίας.....	28
Ενότητα 4	
Το τραίνο ως στοιχείο πολιτισμού. Η διεθνής και η Ελληνική εμπειρία.....	29
4.1. Η διεθνής εμπειρία.....	29
4.1.1 Η σιδηροδρομική γραμμή Semmering.....	29
4.1.2 Οι σιδηροδρομικές γραμμές Mountain Railways of India.....	32
4.2 Η Ελληνική εμπειρία.....	35
4.2.1. Η περίπτωση του οδοντωτού σιδηρόδρομου της Πελοποννήσου.....	36
Ενότητα 5	
Το έργο του Εβαρίστο ντε Κίρικο στο νομό Μαγνησίας. Το τραινάκι του Πηλίου.....	37
5.1 Ο μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο.....	37
5.2 Η ιστορική εξέλιξη του έργου.....	39
5.3 Επεμβάσεις αποκατάστασης του έργου.....	41
5.4. Φωτογραφική τεκμηρίωση.....	45
6. Συμπεράσματα.....	53
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	55

Περιεχόμενα εικόνων

Εικ. 1: Η καμάρα του 'Κουκλάκη'.....	45
Εικ 2: Η καμάρα του 'Χατζάκου'	46
Εικ. 3: Η γέφυρα του Ταξιάρχη	47
Εικ. 4: Η γέφυρα του Ταξιάρχη	48
Εικ. 5: Ο σταθμός του Βόλου	49
Εικ. 6: Ο σταθμός της Αγριάς.....	50
Εικ. 7: Απόψεις των γεφυρών.....	51
Εικ. 8: Απόψεις των καμαρών.....	51
Εικ. 9: Απόψεις των σταθμών του δικτύου Βόλου-Μηλεών.....	52
Εικ.10: Εργασίες αποκατάστασης των βάθρων της γέφυρας του Ταξιάρχη.....	52

Εισαγωγή

Η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς στη σύγχρονη εποχή αποτέλεσε ένα ακανθώδες θέμα κυρίως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο. Η λεηλασία, η καταστροφή, η ιδιωποίηση πολιτιστικών αγαθών σε περιόδους πολέμων αποτέλεσαν κοινές πρακτικές της επικρατούσας πλευράς για αιώνες. Ωστόσο μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο πραγματοποιήθηκε μια συντονισμένη προσπάθεια πολλών κρατών για τη σύναψη μιας Διεθνούς Σύμβασης, γνωστή ως η Σύμβαση της Χάγης το 1954, που διασφάλιζε σε μεγάλο βαθμό την προστασία των πολιτιστικών αγαθών. Στη συνέχεια ακολούθησαν μια σειρά από συμβάσεις που διασφαλίζουν τα πολιτιστικά αγαθά σε καιρό ειρήνης, καθώς επίσης διασφαλίζεται, μέσω αντίστοιχων συμβάσεων, η άυλη πολιτιστική κληρονομιά.

Ενότητα 1

Εννοιολογικό περιεχόμενο του όρου *πολιτιστική κληρονομιά*. Ο διαχωρισμός σε *ολική και άυλη*, τι περιλαμβάνει η κάθε περίπτωση. Η πολιτιστική κληρονομιά ως Συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα, το άρθρο 24 του Συντάγματος.

1.1 Η έννοια της *πολιτιστικής κληρονομιάς* όπως παρουσιάζεται μέσα από διεθνείς συμβάσεις

Η έννοια της *πολιτιστικής κληρονομιάς*, η οποία ταυτίζεται με τον όρο *πολιτιστικά αγαθά*, (Κόνσολα 1995 : 26 - 27) αφορά στο σύνολο των αγαθών που έχουν μεγάλη σημασία για τον πολιτισμό ενός λαού. Ο ορισμός αυτός αναφέρεται στην πρώτη διεθνή σύμβαση της Unesco, τη σύμβαση της Χάγης, η οποία υπεγράφη το 1954 και θέτει ως στρατηγικό της στόχο την προστασία των πολιτιστικών αγαθών σε περίπτωση ένοπλης σύρραξης. Στον παραπάνω ορισμό περιλαμβάνονται κινητά και ακίνητα αγαθά όπως σημαντικά μνημεία αρχιτεκτονικά, εκκλησιαστικά, ιστορικά, αρχαιολογικοί χώροι , έργα τέχνης κ.τ.λ. Στη δεύτερη σύμβαση της Unesco που υπεγράφη το 1972 η έννοια τη *πολιτιστικής κληρονομιάς* παρουσιάζεται διευρυμένη σε ότι αφορά τα ακίνητα αγαθά, ενώ ειδική μνεία για τα κινητά αγαθά (έργα τέχνης, βιβλία κ.τ.λ.) γίνεται στη σύμβαση του 1970 για την Απαγόρευση και Παρεμπόδιση της Παράνομης Εισαγωγής, Εξαγωγής και Μεταβίβασης της Κυριότητας των Πολιτιστικών Αγαθών. Εν κατακλείδι η Unesco, μέσω των συμβάσεων που υπεγράφησαν από το 1954 έως το 1978, έχει διατυπώσει έναν ορισμό που διασαφηνίζει το εννοιολογικό περιεχόμενο του όρου *πολιτιστική κληρονομιά* και διαχωρίζει τα πολιτιστικά αγαθά σε δυο βασικές κατηγορίες, στα κινητά και στα ακίνητα. Στα κινητά αγαθά περιλαμβάνονται τα αντικείμενα όπως έργα τέχνης, ενώ στα ακίνητα οι χώροι που παρουσιάζουν έντονο πολιτιστικό ενδιαφέρον (αρχαιολογικό, ιστορικό κ.τ.λ.)

1.2 Το μνημείο ως ζωντανή μαρτυρία του χτες στο σήμερα.

Δεσπόζουσα σημασία στην προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς κατέχει η προστασία των μνημείων. Τα μνημεία εντάσσονται στην κατηγορία των υλικών πολιτιστικών αγαθών καθώς αποτελούν υλικές μαρτυρίες του παρελθόντος από τα οποία αντλούμε πληροφορίες για την οικονομική, κοινωνική, θρησκευτική και πολιτική ζωή των περασμένων περιόδων (Καρύμπαλη : 21 – 23). Ωστόσο με την ευρεία έννοια του όρου, ως μνημείο δύναται να αναγνωρισθεί και έργο άυλο – πνευματικό (Παυλογεωργάτος : 28) λόγω της πολιτισμικής αξίας που απέκτησε μέσω της ιστορικής διαδρομής του στο χρόνο και των μηνυμάτων που πλέον αυτό φέρει. Επιπλέον ένα μνημείο δεν αξιολογείται μόνο από τα υλικά στοιχεία που το διακρίνουν αλλά και από τα άυλα πολιτιστικά στοιχεία τα οποία σχετίζονται με την ιστορικότητα και το συμβολισμό του (Vecco: 324). Η εξέλιξη των μνημείων στο πέρασμα των αιώνων παρουσιάζεται ιδιαιτέρως εντυπωσιακή. Στην πρώτη τους, απλοϊκή μορφή, μπορούμε να παρατηρήσουμε μικρές ανθρωπογενείς παρεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον. Η τοποθέτηση μιας πέτρας σε συγκεκριμένο σημείο ώστε να σηματοδοτεί κάτι, είναι ένα τέτοιο παράδειγμα. Στην εξέλιξή τους, ωστόσο, τα μνημεία παρουσιάζονται πιο σύνθετα καθώς μπορεί να αφορούν μεγάλης κλίμακας κατασκευές ή και οργανωμένες παρεμβάσεις στο δομικό περιβάλλον (Λάβδας : 90 – 91).

Το μνημείο χαρακτηρίζεται από τέσσερις βασικές ιδιότητες τη *πρωτοτυπία*, την *ιστορικότητα*, τη *ποιότητα* και τον *συμβολισμό* (Λάβδας : 97 - 99). Αν κάποιο έργο συγκεντρώνει κάποιες από αυτές τις ιδιότητες, και όχι όλες, τότε δεν μπορεί να αποκτήσει το συγκεκριμένο χαρακτηρισμό (Παυλογεωργάτος : 28).

Η *πρωτοτυπία* σχετίζεται με μια σειρά ποικίλων παραγόντων όπως με το σκοπό που υπηρετεί το μνημείο, τι επιδιώκεται να αναδειχθεί μέσω αυτού, με την οικονομική δυνατότητα του φορέα που χρηματοδοτεί την ανέγερσή του και πως αυτή επηρεάζει το ύφος του, με την καλλιτεχνική δεξιοτεχνία και τις τεχνικές που εφαρμόζονται, καθώς και με την ποιότητα του σχεδίου και την εκτέλεση αυτού (Λάβδας : 98 - 99). Όλοι οι παραπάνω παράγοντες καθορίζουν τη μοναδικότητα του εκάστοτε μνημείου. Ο σκοπός που καλείται να υπηρετήσει σε συνδυασμό με την υπάρχουσα οικονομική δυνατότητα, τα διαθέσιμα υλικά καθώς και με την καλλιτεχνική επιδεξιότητα που εφαρμόζεται συνιστούν μια συνθήκη μοναδική. Το γεγονός αυτό καθιστά εξαιρετικά δύσκολη την αντιγραφή ενός μνημείου διασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο την αυθεντικότητά του. Η *ιστορικότητα* ενός

μνημείου σχετίζεται με την εξέλιξή του από τη χρονική στιγμή της δημιουργίας του μέχρι και σήμερα. Αξιολογούνται οι επεμβάσεις που δέχθηκε σε αρχιτεκτονικό επίπεδο (ανακαινίσεις προσθήκες κ.τ.λ.) ως προς το ύψος τους, την ποιότητά τους και ως προς το βαθμό που αυτές αναβαθμίζουν την τελική εικόνα του μνημείου ή αποδεικνύονται κατώτερες αυτού. Η τρίτη ιδιότητα αφορά την *ποιότητα* του έργου. Ωστόσο, η ποιότητα ενός καλλιτεχνικού έργου καθίσταται δύσκολο να καθοριστεί καθώς η αξιολόγησή της επαφίεται σε υποκειμενικά κριτήρια. Ο *συμβολισμός* αναφέρεται ως η τέταρτη ιδιότητα του μνημείου και αφορά στον συσχετισμό του με μια ιδέα. Το μνημείο λειτουργεί ως σύμβολο, δηλαδή ως φορέας συγκεκριμένων ιδεών ή τάσεων με πολιτικό, κοινωνικό, θρησκευτικό, ή καλλιτεχνικό προσανατολισμό. Ο συνδυασμός και των τεσσάρων ιδιοτήτων που αναφέρθηκαν προηγουμένως καθιστούν ένα μνημείο ως ιστορικό ντοκουμέντο όπου πλέον αναγνωρίζεται η αυθεντικότητά του.

1.3. Ο Κατάλογος της Παγκόσμιας Κληρονομιάς. Τα είδη και ο διαχωρισμός των πολιτιστικών αγαθών που περιλαμβάνει.

Στον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς εντάσσονται πολιτιστικά αγαθά μεγάλης σπουδαιότητας για το σύνολο της ανθρωπότητας, τα οποία προστατεύονται από την Unesco. Σε αυτό το πλαίσιο έντονο ενδιαφέρον παρουσιάζει η προστασία της πόλης. Η πόλη, από την αρχαιότητα έως τις μέρες μας, συγκεντρώνει ένα πολύ μεγάλο μέρος της ανθρώπινης δραστηριότητας πολιτικού, οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος (Λαφέβρ: 13 - 42). Ενώ η αρχαία πόλη διακρίθηκε για τον έντονο πολιτικό της χαρακτήρα (πόλη - κράτος), στη μεταγενέστερη μορφή της οι δραστηριότητές της επεκτάθηκαν γεγονός που επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργία της. Η νέα δομή της πόλης, καθώς και το εύρος των λειτουργιών της, αποτυπώνονται στο αστικό περιβάλλον. Η πόλη μετατρέπεται σε κέντρο μιας ευρύτερης περιοχής και συγκεντρώνει πλούτο, έργα, μνημεία. Στη σημερινή εποχή, με τη διαμόρφωση των κρατών, παρατηρείται η επιβολή μιας πόλης έναντι των υπολοίπων (πρωτεύουσα) γεγονός που έχει σημαντικό αντίκτυπο τόσο στον αστικό σχεδιασμό όσο και στην γενικότερη οικονομική, πολιτική και κοινωνική ζωή τους. Ο βασικός διαχωρισμός που πραγματοποιείται βάσει του Καταλόγου της Παγκόσμιας Κληρονομιάς είναι οι νεκρές πόλεις, δηλαδή οι πόλεις που δεν κατοικούνται και πλέον έχουν μετατραπεί σε αρχαιολογικούς χώρους, και οι ιστορικές πόλεις, δηλαδή αυτές που έχουν διαγράψει μια μακρά ιστορία ανά τους

αιώνες και υπάρχουν ως τις μέρες μας (Κόνσολα 1995 : 102 – 105). Παραδείγματα νεκρών πόλεων στη χώρα μας, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στον Κατάλογο, αποτελούν η Δήλος από την περίοδο της αρχαιότητας και ο Μυστράς από τους Βυζαντινούς χρόνους. Οι ιστορικές πόλεις καταλαμβάνουν σημαντικό μέρος του Καταλόγου. Το κυρίαρχο στοιχείο που τις διακρίνει είναι το γεγονός ότι τα μνημεία τους, χρισμένα κατά κύριο λόγο κατά την περίοδο της ακμής τους, εντάσσονται στον πολεοδομικό ιστό καθώς η χρήση τους έχει επαναπροσδιοριστεί ανάλογα με τις δυνατότητες του εκάστοτε έργου και τις ανάγκες της εποχής. Στη σημερινή εποχή, πόλεις που παρουσιάζουν έντονο ιστορικό ενδιαφέρον γνωρίζουν αξιοσημείωτη ανάπτυξη κυρίως λόγω του τουρισμού. Στον Ευρωπαϊκό χώρο άλλωστε, η πολιτιστική κληρονομιά αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την τουριστική αξιοποίηση μιας περιοχής. Η υπέρμετρη τουριστική εκμετάλλευση, ωστόσο, εγείρει θέματα αλλοίωσης του περιβάλλοντος των ιστορικών χώρων γεγονός που χρήζει την παροχή ειδικής προστασίας των ιστορικών μνημείων καθώς και την εποικοδομητική συνεργασία ιδιωτικών και δημόσιων φορέων (Trillo. Petti : 696). Παραδείγματα ιστορικών πόλεων είναι η παλιά πόλη της Ρόδου στον Ελλαδικό χώρο, ενώ στην υπόλοιπη Ευρώπη μπορούμε να δούμε τη Ρώμη, τη Φλωρεντία, την Κωνσταντινούπολη, τη Πράγα, την Κρακοβία, το Στρασβούργο, το Ντουμπρόβνικ και άλλες.

Ιδιαίτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι ιεροί χώροι και τα θρησκευτικά μνημεία. Σε αυτή τη περίπτωση μπορούμε να διαχωρίσουμε τους χώρους σε αυτούς που αναφέρονται στις νεκρές θρησκείες και σε αυτούς που αφορούν στις ζωντανές (Κόνσολα 1995: 105 – 107). Στη πρώτη περίπτωση περιλαμβάνονται κυρίως ναοί νεκρών θρησκειών που πλέον λειτουργούν ως αρχαιολογικοί χώροι, σχετικά παραδείγματα στην Ελλάδα έχουμε την Ακρόπολη, τους Δελφούς, την αρχαία Ολυμπία την Επίδαυρο κ.α. Από την άλλη μεριά τα μνημεία που αφορούν στις ζωντανές θρησκείες ενδέχεται να λειτουργούν ως μουσεία ή να εξακολουθούν ως χώροι θρησκευτικής λατρείας. Τέτοια παραδείγματα στη χώρα μας αποτελούν ο Άθως, τα Μετέωρα, η Μονή Δαφνίου, η Νέα Μονή Χίου κ.α.

Άλλες κατηγορίες που περιλαμβάνονται στον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς είναι τα ταφικά μνημεία, τα σπήλαια, τα φρούρια, τα ανάκτορα, τα κτήρια βιομηχανικής κληρονομιάς, οι παραδοσιακοί οικισμοί, οι τόποι ιστορικής μνήμης και τα πολιτιστικά τοπία (Κόνσολα 1995 :107 – 111).

Ως προς τα ταφικά μνημεία υπάρχουν εκείνα που περιλαμβάνονται στις νεκρές πόλεις ως νεκροταφεία, ενώ παράλληλα ο Κατάλογος εμπεριέχει μια σειρά μνημείων μεγάλης αξίας που έχουν αναδειχθεί αυτούσια και έχουν κερδίσει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του κοινού. Τέτοιο παράδειγμα αποτελούν οι πυραμίδες της Αιγύπτου. Τα σπήλαια παρουσιάζουν έντονο ενδιαφέρον καθώς στα τοιχώματά τους παρουσιάζονται τοιχογραφίες που αναπαριστούν εικόνες από την παλαιολιθική εποχή ή από μεταγενέστερες περιόδους του προϊστορικού ανθρώπου. Σημαντικά σπήλαια στην Ευρώπη είναι τα σπήλαια Αλταμίρα στην Ισπανία και Λασκώ στη Γαλλία. Σε ότι αφορά τα φρούρια και τις οχυρώσεις που έχουν ενταχθεί στον Κατάλογο, υπάρχουν αυτά που τα βρίσκουμε στις ιστορικές πόλεις, υπάρχουν ωστόσο και κάποια μεμονωμένα που εντάσσονται ως ξεχωριστά μνημεία. Χαρακτηριστικά δείγματα του Ευρωπαϊκού χώρου αποτελούν το Φρούριο της Βούδας στην Βουδαπέστη, το Αλκαζάρ της Σεβίλλης στην Ισπανία, ο Πύργος του Λονδίνου στην Αγγλία κ.α. Στην κατηγορία ανάκτορα και πύργοι αναφέρονται μνημεία που βρίσκονται κυρίως στη δυτική Ευρώπη όπως οι Βερσαλλίες στη Γαλλία, τα ανάκτορα Βερολίνου στη Γερμανία κ.α.

Στον τομέα της βιομηχανικής πολιτιστικής κληρονομιάς εντάσσονται χώροι και κτήρια τα οποία παρήκμασαν κατά την περίοδο της αποβιομηχάνισης και στις περισσότερες των περιπτώσεων γνώρισαν την εγκατάλειψη και την ερήμωση. Πρόκειται συνήθως για μεγάλης έκτασης περιοχές που περιλαμβάνουν ποικίλες εργοστασιακές εγκαταστάσεις παρωχημένης τεχνολογίας, καθώς επίσης και τις οικιστικές περιοχές στις οποίες διέμενε το εργατικό δυναμικό που απασχολούνταν σε αυτές. Η βιομηχανική κληρονομιά έχει ένα σχετικά πρόσφατο παρελθόν. Οι συλλογές της συνήθως περιλαμβάνουν ένα σύνολο βιομηχανικών και τεχνικών αντικειμένων τα οποία αντλούν την αξία τους χάρη στο τεχνολογικό τους ενδιαφέρον (Judith : 87 – 89). Τα εν λόγω ευρήματα αποτελούν μαρτυρίες ενός βιομηχανικού πολιτισμού που έχει να παρουσιάσει σημαντικά τεχνολογικά επιτεύγματα, πρωτοποριακά, για την εποχή τους, καθώς επίσης αναδεικνύει την ιστορική συνέχεια της τεχνολογικής προόδου που φτάνει ως τις μέρες μας. Το βιομηχανικό μνημείο αποτελεί φορέας πληροφοριών για την οικονομία, τον τρόπο ζωής, την ιστορία, την επιστήμη, τη τέχνη, τη θρησκεία, τις κοινωνικές συνθήκες της εκάστοτε εποχής (Rainer : 15-16). Αξιοσημείωτο αποτελεί το γεγονός ότι πολλές από τις εν λόγω περιοχές αξιοποιήθηκαν μέσω προγραμμάτων αστικής αναβίωσης, όπου πραγματοποιήθηκαν

αλλαγές χρήσης γης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα αρκετά βιομηχανικά κτήρια να επαναλειτουργήσουν και ολόκληρες περιοχές να γνωρίσουν σημαντική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη επιτυγχάνοντας έτσι τη συνολική αναβάθμισή τους (Πασχαλίδης : 232 – 235). Η σπουδαιότητα, άλλωστε της πολιτιστικής κληρονομιάς για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης είναι αναγνωρισμένη ήδη από το 2005 όπου το Συμβούλιο της Ευρώπης συνέταξε μια συνθήκη με την οποία αναδεικνύεται η αξία της πολιτιστικής κληρονομιάς για την κοινωνία (Tweed. Sutherland : 62). Το δομικό περιβάλλον, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί με τις παρεμβατικές ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί στο πέρασμα του χρόνου, κατέχει σημαίνοντα ρόλο στην καθημερινότητα και στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων μιας περιοχής. Σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία αυτών των προγραμμάτων αποτελεί το γεγονός ότι οι περιοχές αξιοποιήθηκαν τουριστικά και σε πολλές περιπτώσεις με επίκεντρο τον πολιτισμό. Περιπτώσεις όπως οι βασιλικές αλυκές στο Αρκ - ε – Σενάν της Γαλλίας ή το μεταλλουργικό κέντρο στο Μπάνσκα Στιάβνιτσα της Σλοβακίας αποτελούν αντικείμενο μελέτης στον τομέα της βιομηχανικής αρχαιολογίας.

Μια άλλη κατηγορία του Καταλόγου αποτελούν οι μικροί παραδοσιακοί οικισμοί όπου μπορούμε να απαντήσουμε αξιόλογα παραδείγματα έργων λαϊκής τέχνης, με πρωταρχικό υλικό κυρίως το ξύλο. Σχετικό παράδειγμα της Ευρώπης είναι ο οικισμός της Ράουμα στην Φιλανδία. Στην κατηγορία τόποι ιστορικής μνήμης περιλαμβάνονται τοποθεσίες και εγκαταστάσεις στις οποίες διαδραματίστηκαν σημαντικά ιστορικά γεγονότα για την ανθρωπότητα είτε με θετική είτε με αρνητική χροιά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρεται το στρατόπεδο συγκέντρωσης στο Άουσβιτς στην Πολωνία όπου χιλιάδες Εβραίοι βρήκαν τραγικό θάνατο από τους Ναζί κατά τον Β Παγκόσμιο πόλεμο.

Η νέα πολιτιστική θέση που προστατεύεται από τον Κατάλογο όπως αυτός διαμορφώθηκε μετά τη σύνοδο της Σάντα Φε αναφέρεται στα *πολιτιστικά τοπία* (Ζερβάκη : 149 – 154). Πρόκειται για τοπία (landscape) που μαρτυρούν τη συνεχή διάδραση που προκύπτει μεταξύ της ανθρώπινης δραστηριότητας και του φυσικού περιβάλλοντος. Βάσει του Καταλόγου παρουσιάζονται τρεις κατηγορίες πολιτιστικών τοπίων.

α) τα τοπία που δημιουργήθηκαν βάσει σχεδιασμού κατόπιν ανθρώπινης πρωτοβουλίας, σύλληψης σχεδίου και εφαρμογής αυτού. Σε αυτή τη κατηγορία

περιλαμβάνονται τα πάρκα και οι κήποι, όπως ο Βασιλικός Βοτανικός κήπος του Kew στη Μεγάλη Βρετανία.

β) τα τοπία που διαμορφώθηκαν κάτω από συγκεκριμένες οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και θρησκευτικές συνθήκες και δύνανται να καλύψουν τις ανάγκες της εκάστοτε εποχής. Η εν λόγω κατηγορία περιλαμβάνει τόσο νεκρά τοπία, όπου η διάδραση μεταξύ ανθρώπου και φύσης έχει σταματήσει να υφίσταται, όσο και τοπία με δυναμική παρουσία και εξέλιξη ως τις μέρες μας. Παράδειγμα νεκρού τοπίου αποτελεί το τοπίο του Gobustan στο Αζερμπαϊτζάν, το οποίο διαθέτει αξιοσημείωτες εγχάρακτες βραχογραφίες, ενώ ένα τοπίο με εξέλιξη ως τις μέρες μας είναι η Ιταλική ακτή του Αμάλη.

γ) τα συνειρμικά τοπία, στα οποία υπάρχει ισχυρή σύνδεση του φυσικού περιβάλλοντος με θρησκευτικές, πολιτιστικές ή καλλιτεχνικές πεποιθήσεις. Πρόκειται για περιπτώσεις όπου στο παρελθόν καταβλήθηκαν έντονες προσπάθειες αλλοίωσης του εν λόγω περιβάλλοντος, κυρίως από κράτη ή κοινωνικές ομάδες που επεδίωξαν να επιβληθούν, ωστόσο ένας σημαντικός αριθμός των τοπίων αυτών υφίσταται μέχρι σήμερα. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι ο ιερός χώρος Tongarino στη Νέα Ζηλανδία.

1.4 Η άυλη πολιτιστική κληρονομιά, ορισμός και παραδείγματα.

Η άυλη πολιτιστική κληρονομιά, γνωστή και ως *ζωντανή κληρονομιά* (www.unesco-hellas.gr), διαφοροποιείται ως προς το εννοιολογικό της περιεχόμενο καθώς δεν περιλαμβάνει υλικά πολιτιστικά αγαθά που έχουν διατηρηθεί στο πέρασμα του χρόνου, αλλά ζωντανές παραδόσεις που μεταδίδονται από γενιά σε γενιά. Οι παραδόσεις αυτές, στις περισσότερες των περιπτώσεων, αποτελούν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα διαφόρων κοινωνικών ομάδων οι οποίες αναδεικνύουν την ιδιαιτερότητα της κάθε ομάδας και σηματοδοτούν το ιδίotypo του χαρακτήρα τους. Τα είδη των εν λόγω παραδόσεων ποικίλουν αισθητά καθώς καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα της ανθρώπινης δραστηριότητας από τελετές θρησκευτικής λατρείας, μουσικές παραδόσεις, χοροί, γλωσσικοί ιδιοματισμοί, έως και πρακτικές που εφαρμόζονται για την υλοποίηση ιδιαίτερων τεχνικών κατασκευών (Kurin : 67). Η τέχνη, σε κάθε της μορφή, παίζει σημαντικό ρόλο στη δημιουργία ταυτότητας ενός έθνους ή μιας κοινωνικής ομάδας. Ένας από τους πιο σημαντικούς Ρώσους ιστορικούς, βραβευμένος με το Νόμπελ λογοτεχνίας το 1970 ο Aleksandr Solzhenitsyn επισήμανε πως η λογοτεχνία αποτελεί τη ζωντανή μνήμη ενός λαού

(Berk : 69). Ο άνθρωπος ως κοινωνικό ον, βάσει της Αριστοτελικής θεωρίας, ζει και δραστηριοποιείται σε ένα κοινωνικό πλαίσιο γεμάτο συμβολισμούς. Η γλώσσα, η τέχνη, η επιστήμη, η θρησκεία αξιοποιούν μια σειρά συμβόλων μέσω των οποίων ο άνθρωπος εκφράζεται και επικοινωνεί. Όλα τα παραπάνω λειτουργούν ως επικοινωνιακοί κώδικες και κατέχουν μεγάλη αξία για τον παγκόσμιο πολιτισμό (Berk : 73). Το γεγονός ότι η Unesco το 2001 αναγνώρισε 19 έργα τέχνης ως πολιτιστικά αγαθά μεγάλης αξίας, τα οποία σχετίζονται με την άυλη κληρονομιά, αποτελεί ένδειξη της σημαντικότητας του άυλου πολιτισμού μας (Vecco : 324).

Ως άυλη πολιτιστική κληρονομιά μπορούν να χαρακτηρισθούν δράσεις που συγκεντρώνουν ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία. *Παραδοσιακό σύγχρονο και ζωντανό* (<http://www.unesco.org.cy/Programmes-Ayli Politistiki Klironomia,GR>) : Άυλη πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να αποτελέσει μια δράση που εξελίσσεται στο πλαίσιο μιας χρονικής συνέχειας από το παρελθόν μέχρι και σήμερα. Η δράση αυτή έχει τις ρίζες της στο παρελθόν, παραμένει ωστόσο ζωντανή έως τις μέρες μας. Ένα άλλο στοιχείο της εν λόγω κληρονομιάς είναι το *συμπεριληπτικό* (<http://www.unesco.org.cy/Programmes-Ayli Politistiki Klironomia,GR>) : Ένα σύνολο παρόμοιων παραδόσεων ενδέχεται να είναι κοινό μεταξύ διαφορετικών κοινωνικών ομάδων. Αυτό μπορεί να συμβαίνει μεταξύ κατοίκων κοντινών χωριών ή πόλεων, αλλά και μεταξύ ανθρώπων που βρίσκονται σε εντελώς διαφορετικά σημεία στον πλανήτη. Οι παραδόσεις αυτές συνιστούν την άυλη πολιτιστική κληρονομιά καθώς συνδέουν το παρόν με το παρελθόν και το μέλλον, ενισχύουν την πολιτιστική ταυτότητα ενός συνόλου, και συμβάλλουν στο να αισθάνεται ο άνθρωπος μέρος αυτού. Άλλο στοιχείο είναι το *αντιπροσωπευτικό* (<http://www.unesco.org.cy/Programmes-Ayli Politistiki Klironomia,GR>) : Τα αγαθά της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν μια συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα, να την εκφράζουν, να λειτουργούν σαν στοιχεία της ταυτότητάς της. Ως εκ τούτου τα εν λόγω αγαθά δεν μπορούμε να τα συμπεριλάβουμε στην άυλη πολιτιστική κληρονομιά βασιζόμενοι σε συγκριτικά κριτήρια που εξετάζουν μόνο τη μοναδικότητα και στην αξία τους, αλλά θα πρέπει να αναγνωρίζονται ως τέτοια από μια ομάδα ανθρώπων, από ένα κοινωνικό σύνολο που είναι πρόθυμο να τα διατηρήσει και να τα μεταφέρει στην επόμενη γενιά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αγαθού που περιλαμβάνεται στην άυλη πολιτιστική κληρονομιά, ως προς τις τεχνικές οινοποιίας που εφαρμόζονται, αποτελεί

η περιοχή του Alto Douro στην οποία παράγεται κρασί από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα ανελλιπώς μέχρι και σήμερα. Πρόκειται για μια περιοχή που βρίσκεται βορειοανατολικά της Πορτογαλίας και από το 1756 είναι από τις πρώτες οριοθετημένες περιοχές παραγωγής κρασιού στην Ευρώπη (Lourenço-Gomes, Pinto, Rebelo : 78). Η εν λόγω περιοχή περιλαμβάνεται στη λίστα παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς της Unesco ως ένα ζωντανό πολιτιστικό τοπίο κυρίως βάσει τριών κριτηρίων. Πρόκειται για τα κριτήρια iii και iv βάσει των οποίων στην εν λόγω περιοχή πραγματοποιείται η παραγωγή κρασιού για περισσότερο από δύο αιώνες, ως εκ τούτου λαμβάνουν χώρα μια σειρά γεωργικών, εμπορικών και λοιπών ενεργειών που σχετίζονται με τη παραπάνω δραστηριότητα. Καθώς επίσης και για το κριτήριο v, βάσει του οποίου η περιοχή του Alto Douro αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό, ζωντανό, παράδειγμα όπου αναπτύχθηκε η οινοποιητική δραστηριότητα από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα μέχρι σήμερα. Το διακύβευμα ως προς την προστασία του εν λόγω αγαθού αναφέρεται στη διάσωση και διατήρηση τόσο του πολιτιστικού τοπίου που αποτέλεσε το πλαίσιο στο οποίο έλαβαν χώρα οι παραπάνω δράσεις όσο και ως προς τις εφαρμοζόμενες τεχνικές οινοποιίας που διατηρήθηκαν ως τις μέρες μας.

Σημαντικό χαρακτηριστικό της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί το γεγονός ότι όλα όσα περιλαμβάνει, σύμβολα, αξίες, έθιμα, παραδόσεις αποτελούν την βασικότερη πολιτισμική ταυτότητα ενός έθνους (Petronela : 733 – 736). Στις μέρες μας, με την τουριστική αξιοποίηση του πολιτισμού, η κοινωνία αποκτά μεγάλα οικονομικά οφέλη τόσο σε υποδομές, με την εκπόνηση έργων μικρής ή μεγάλης κλίμακας όσο και στον τομέα της απασχόλησης με την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ωστόσο, η άυλη πολιτιστική κληρονομιά χρήζει ιδιαίτερης προστασίας καθώς, λόγω της ανάπτυξης που προαναφέραμε, οι ζωντανές παραδόσεις μιας κοινωνικής ομάδας αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο της αλλοίωσης και της σταδιακής εξαφάνισής τους. Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα όπου, ενώ καταβλήθηκε μεγάλη προσπάθεια διατήρησης μνημείων ή διαφόρων αξιόλογων αρχιτεκτονικών συνόλων, η κοινωνική και οικονομική ζωή διαφοροποιήθηκε σε τέτοιο βαθμό που παραδόσεις, έθιμα και λοιπά στοιχεία της άυλης κληρονομιάς άρχισαν να φθίνουν (Prompayuk. Chairattananon : 240 – 242).

1.5 Το πολιτιστικό αγαθό ως Συνταγματικά κατοχυρωμένο ατομικό δικαίωμα. Παρουσίαση του άρθρου 24 του Συντάγματος.

Το πολιτιστικό αγαθό σε πολλές περιπτώσεις φέρει την ιδιότητα του δημόσιου αγαθού (Ready. Navrud. : 3) καθώς, μιλώντας με οικονομικούς όρους, είναι μη αποκλειστικό. Τα ιστορικά κέντρα πόλεων, παραδείγματος χάριν, είναι ανοιχτά για όλους τους πολίτες και ο κάθε επισκέπτης μπορεί να τα περιηγηθεί χωρίς να καταβάλει κάποιο χρηματικό κόστος. Επιπλέον χαρακτηρίζεται ως δημόσιο αγαθό καθώς η κατανάλωσή του από έναν πολίτη δεν αποκλείει την κατανάλωσή του από κάποιον άλλον στον ίδιο χρόνο. Τα πολιτιστικά αγαθά, άλλωστε, καταναλώνονται χωρίς να φθείρονται (Eco : 18-19) δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στο κοινό να τα απολαμβάνει ξανά και ξανά. Το γεγονός ότι το πολιτιστικό αγαθό φέρει τις παραπάνω ιδιότητες καθιστά εξαιρετικά σημαντική την νομική προστασία του από το κράτος, ειδικά όταν αυτό εντάσσεται στην πολιτιστική κληρονομιά. Η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί ένα συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα ήδη από το 1975. Με το άρθρο 24 του Συντάγματος, όπως διατυπώνεται στο σώμα του Καταστατικού Χάρτη της «Ε Αναθεωρητικής Βουλής», γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στην προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος (Παπαδημητρίου : 457 – 460), γεγονός πρωτοποριακό στα χρονικά καθώς δεν είχε υπάρξει ποτέ άλλοτε σχετική πρόβλεψη σε συνταγματικό κείμενο. Το εν λόγω άρθρο αποτέλεσε το εφαλτήριο για τη στοιχειοθέτηση νομολογίας σχετικής ως προς την προστασία του περιβάλλοντος, στο πλαίσιο της οποίας καθιερώθηκε η αρχή της πρόληψης. Η προστασία του περιβάλλοντος καθίσταται ως υποχρέωση του κράτους και ως εκ τούτου υφίσταται η αντίστοιχη υποχρέωση στα κρατικά όργανα να επεμβαίνουν λαμβάνοντας προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα με σκοπό τη διαφύλαξή του (Σιούτη : 51 – 52). Με τη συνθήκη του Μάαστριχτ καθιερώνεται η αρχή της προφύλαξης η οποία διαφοροποιείται ως προς της αρχή της πρόληψης καθώς βάσει της πρώτης τα κρατικά όργανα υποχρεούνται να επεμβαίνουν ακόμη και στην περίπτωση που υπάρχουν απλώς ενδείξεις για τις βλαπτικές συνέπειες μιας ενέργειας, ενώ στην περίπτωση της πρόληψης είναι απαραίτητο να υπάρχει η επιστημονικά τεκμηριωμένη βεβαιότητα ως προς το ότι μια δραστηριότητα θα είναι όντως βλαπτική (Βιδάλης : 57 – 60).

Με την αναθεώρηση του Συντάγματος το 2001 η προστασία του περιβάλλοντος εκτός από κρατική υποχρέωση αναγνωρίζεται και ως ατομικό δικαίωμα του κάθε πολίτη. Στο άρθρο 24.1 κατοχυρώνεται η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος όχι μόνο ως αγαθό, αλλά και ως δικαίωμα. Στην παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου ορίζεται σαφέστατα ότι τα μνημεία, οι παραδοσιακές

περιοχές και τα παραδοσιακά στοιχεία προστατεύονται από το Κράτος (Σύνταγμα αρθ. 24.6). Το συνταγματικό κείμενο προβλέπει τη σύνταξη σχετικού νόμου που θα προστατεύει το πολιτιστικό περιβάλλον ορίζοντας περιοριστικά μέτρα της ιδιοκτησίας καθώς και καταβολή αποζημίωσης των ιδιοκτητών (Σκουλάς : 39). Στη προκειμένη περίπτωση καλό θα ήταν να διευκρινιστεί το πλαίσιο στο οποίο ο νομοθέτης επιδιώκει την προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος καθώς και τα μέσα που αξιοποιεί. Σύμφωνα με την αρχή της πολιτιστικής κληρονομιάς (Δεκλερής : 100 – 102) αναγνωρίζεται η αλληλεξάρτηση του ανθρωπογενούς με το φυσικό περιβάλλον και κρίνεται ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση της πολιτιστικής ταυτότητας η μέριμνα για τη διατήρηση μνημείων και αρχιτεκτονικών συνόλων ιδιαίτερης πολιτισμικής αξίας. Η εν λόγω προστασία θα πρέπει να πραγματοποιείται στα πλαίσια του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, να διενεργούνται οι απαιτούμενοι έλεγχοι ώστε να αποφεύγεται τυχών αλλοίωση, παραμέληση ή καταστροφή των μνημείων, να πραγματοποιείται απογραφή αυτών. Επιπλέον κρίνεται σκόπιμη η λήψη μέτρων για την προστασία των πολιτιστικών αγαθών από τη μόλυνση του περιβάλλοντος καθώς και σχετικές ρυθμίσεις για την αναστήλωση και αποκατάσταση μνημείων που έχουν υποστεί φθορές. Εξαιρετικά σημαντική επίσης είναι η διατήρηση της ποιότητας περιβάλλοντος στο χώρο των προαναφερθέντων μνημείων.

Ενότητα 2

Η προστασία των πολιτιστικών αγαθών, ο ρόλος του οργανισμού της Unesco

2.1 Ιστορική αναδρομή, πως προέκυψε η ανάγκη προστασίας των πολιτιστικών αγαθών

Η προστασία των πολιτιστικών αγαθών αποτελεί ζητούμενο της σύγχρονης εποχής καθώς μόλις τη δεκαετία του 1930 ξεκίνησε η προσπάθεια διατύπωσης των βασικών αρχών τόσο για την διενέργεια αρχαιολογικών ανασκαφών όσο και για τη διασφάλιση πολιτιστικών αγαθών σε καιρό πολέμου (Ζερβάκη : 39), προσπάθεια η οποία δεν ολοκληρώθηκε παρά μόνο μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο. Αντιθέτως η λεηλάτηση, η αρπαγή και ενίοτε η καταστροφή μνημείων και λοιπών αντικειμένων μεγάλης πολιτισμικής αξίας κατά τη διάρκεια ένοπλων συρράξεων υπήρξε πάγια τακτική της επικρατούσας πλευράς (Κόνσολα 1995 : 39). Οι νικητές προκειμένου να

επιτύχουν την ολοκληρωτική επικράτηση έναντι του αντιπάλου κατέστρεφαν μνημεία και έργα τέχνης κυρίως όταν αυτά έφεραν έναν εθνικό, πολιτισμικό, ή θρησκευτικό συμβολισμό. Επιπλέον δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις όπου έργα τέχνης, συνήθως αγάλματα, μεταφέρονταν έξω από τη χώρα όπου πραγματοποιούνταν οι πολεμικές συμπλοκές και κατέληγαν σε μουσεία ή δημόσιους χώρους άλλων χωρών, ακόμη και σε ιδιωτικές συλλογές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα μουσείου που εμπλούτισε τις συλλογές του με τέτοιες διαδικασίες υπήρξε το μουσείο του Λούβρου την περίοδο των Ναπολεόντειων Πολέμων (1792 – 1815).

2.2 Η ιστορία και η διάρθρωση του οργανισμού της Unesco

Ο οργανισμός που πρωτοστάτησε στην προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς δεν είναι άλλος από την Unesco (<http://en.unesco.org> τελευταία επίσκεψη 23/7/17). Ιδρύθηκε το 1946 ως εξειδικευμένος οργανισμός του Ο.Η.Ε. στα θέματα της παγκόσμιας κληρονομιάς που άπτονται της επιστήμης και του πολιτισμού (Ζερβάκη : 39). Πρόκειται για οργανισμό με παγκόσμιο εύρος συμμετοχής όπου απευθύνεται σε όλες τις χώρες ανά την υφήλιο (Κουλουμπής : 356). Η Unesco διαρθρώνεται ως εξής : Το ανώτατο σώμα της είναι η Γενική Συνέλευση, στην οποία μετέχουν τα κράτη – μέλη, και εκεί λαμβάνονται αποφάσεις ως προς την πολιτική του οργανισμού καθώς επίσης ψηφίζεται το Διετές πρόγραμμά του. Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται κάθε δυο χρόνια. Οι χρηματοδοτικοί πόροι προέρχονται κυρίως από τις συνεισφορές των κρατών μελών, το ύψος των οποίων διαφοροποιείται για κάθε χώρα ανάλογα με τον προϋπολογισμό της, και από κονδύλια διαφόρων παγκόσμιων οργανισμών (Κόνσολα 2006 : 124). Το Εκτελεστικό Συμβούλιο, το οποίο αριθμεί 58 μέλη, είναι επιφορτισμένο με την υλοποίηση του Διετές προγράμματος. Η Γραμματεία της Unesco ελέγχει την ομαλή λειτουργία και εκτέλεση όλων των αποφάσεων, ο επικεφαλής της είναι ο Γενικός Διευθυντής με θητεία 6 ετών, και η έδρα της βρίσκεται στο Παρίσι (<http://en.unesco.org> τελευταία επίσκεψη 23/7/17).

Ο οργανισμός της Unesco, προκειμένου να επιτύχει τους στόχους του ως προς την ανάδειξη και επίλυση ζητημάτων που αφορούν τον πολιτισμό καθώς επίσης και ως προς την εποικοδομητική συνεργασία των κρατών πάνω στα θέματα αυτά, σύναψε έξι Πολιτιστικές Συμβάσεις στις οποίες διακηρύχθηκαν οι βασικές δεοντολογικές

αρχές. Οι κανόνες που προβλέπονται από τις Συμβάσεις έχουν δεσμευτική ισχύ για τα κράτη που τις επικυρώνουν (Κόνσολα 2006 : 129).

2.3 Οι Πολιτιστικές Συμβάσεις της Unesco

2.3.1. Η Προστασία των Πολιτιστικών Αγαθών σε Περίπτωση ένοπλης σύρραξης

Η πρώτη Σύμβαση που υπεγράφη ήταν το 1954, η επονομαζόμενη Σύμβαση για την Προστασία των Πολιτιστικών Αγαθών σε Περίπτωση ένοπλης σύρραξης, γνωστή ως η Σύμβαση της Χάγης. Μετά τις καταστροφικές επιπτώσεις του ΄Β Παγκοσμίου πολέμου σε μεγάλο αριθμό μνημείων, ιστορικών κέντρων πόλεων και λοιπών πολιτιστικών αγαθών αναγνωρίστηκε ως επιτακτική ανάγκη η συνέργεια, ο συντονισμός και η τελική σύναψη μιας συμφωνίας μεταξύ των κρατών με στόχο την επαρκή διαφύλαξη και προστασία πολιτιστικών αγαθών αυξημένης σπουδαιότητας για τον παγκόσμιο πολιτισμό (Κόνσολα 1995 : 47). Χαρακτηριστικά παραδείγματα καταστροφών που προήλθαν από τις συγκρούσεις κατά τον ΄Β Παγκόσμιο πόλεμο, και έπληξαν σημαντικά πολιτιστικά μνημεία, ήταν ο βομβαρδισμός της Δρέσδης, μιας πόλης με έντονα μπαρόκ στοιχεία, η καταστροφή του μεσαιωνικού μοναστηριού του Monte Cassino στην Ιταλία καθώς και η κλοπή ή ιδιοποίηση πολλών έργων τέχνης (Silverman. Ruggles : 8). Στα χρόνια που ακολούθησαν παρατηρήθηκε η στοχοποίηση αγαθών με ιδιαίτερο εθνικό ή πολιτιστικό συμβολισμό, όπως για παράδειγμα στον πόλεμο της Γιουγκοσλαβίας, γεγονός που καθιστά ακόμη πιο επιτακτική την ανάγκη για την προστασία τους. Η Σύμβαση περιλαμβάνει σαράντα άρθρα, έναν Εκτελεστικό Κανονισμό και ένα Πρωτόκολλο.

Στο πρώτο της άρθρο (Νόμος 1114/81) διασαφηνίζεται το περιεχόμενο του όρου πολιτιστικά αγαθά και διακρίνονται τρεις βασικές κατηγορίες α) τα κινητά ή ακίνητα δηλαδή τα έργα τέχνης, αρχαιολογικοί χώροι κ.τ.λ. β) Τα οικοδομήματα, χώροι που στεγάζουν τα κινητά έργα όπως π.χ. τα μουσεία γ) Τα κέντρα που περιέχουν σημαντικό αριθμό αγαθών όπως τα ιστορικά κέντρα των πόλεων π.χ. η Φλωρεντία (Κόνσολα 1995 : 48).

Η Σύμβαση διασφαλίζει την προστασία των πολιτιστικών αγαθών με τα άρθρα 2, 3, 4,5, 8 και 9. Στο άρθρο 2 διευκρινίζεται ότι η προστασία πραγματοποιείται μέσω της διαφύλαξης και του σεβασμού. Με τη διαφύλαξη τα κράτη που προτίθενται να επικυρώσουν τη Σύμβαση υποχρεούνται σε καιρό ειρήνης να λάβουν μια σειρά μέτρων κατάλληλων για την αποτελεσματική προστασία των πολιτιστικών αγαθών σε περίπτωση πολέμου (άρθρο 3). Με το άρθρο 4 καθιερώνεται ο σεβασμός προς τα εν λόγω αγαθά καθώς απαγορεύεται η χρησιμοποίησή τους σε καιρό πολέμου με τρόπο που θα τα εξέθετε σε κίνδυνο για φθορά ή και πιθανή καταστροφή τους. Επίσης απαγορεύεται η καταστροφή των αγαθών για λόγους αντιποίνων καθώς και η κλοπή ή λεηλάτησή τους. Αξιοσημείωτο είναι ότι τα αγαθά προστατεύονται από τα συμβαλλόμενα μέρη είτε βρίσκονται στο έδαφός τους είτε σε έδαφος κατοχής τους (άρθρο 5). Στο άρθρο 8 προβλέπεται η παροχή ειδικής προστασίας, ένα είδος αυξημένης προστασίας σε περιπτώσεις όπου κρίνεται σκόπιμο. Αυτή αφορά καταφύγια στα οποία βρίσκονται έργα τέχνης, ιστορικά κέντρα πόλεων, αρχαιολογικοί χώροι κ.τ.λ. υπό την προϋπόθεση ότι αυτά δε βρίσκονται κοντά σε βιομηχανικές περιοχές, στρατιωτικές εγκαταστάσεις και λοιπές περιοχές που θα μπορούσαν να αποτελέσουν στρατιωτικούς στόχους. Με το άρθρο 9 εξασφαλίζεται στα αγαθά που χαίρουν ειδικής προστασίας η παροχή ασυλίας όπου προστατεύονται κατά τη διάρκεια πολεμικών συρράξεων.

Η Σύμβαση βρίσκει ένα ευρύ πεδίο εφαρμογής καθώς δύναται να εφαρμοστεί σε περιπτώσεις πολέμων που αφορούν δύο ή και περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη, σε εμφυλίους ή εθνικοαπελευθερωτικούς αγώνες καθώς και σε περιπτώσεις ολικής ή μερικής κατοχής εδάφους (άρθρα 18, 19) (Κόνσολα 1995 : 49 - 50). Προκειμένου να εφαρμοστεί η εν λόγω Σύμβαση προβλέπονται μέτρα τόσο διεθνούς όσο και εθνικού χαρακτήρα, όπου η κάθε χώρα έχει την υποχρέωση να διαδίδει τους όρους της Σύμβασης στην επικράτειά της, καθώς επίσης να την καθιστά γνωστή στις ένοπλες δυνάμεις της. Τα αγαθά που προστατεύονται από τη Σύμβαση φέρουν ένα ειδικό έμβλημα ώστε να διευκολύνεται η αναγνώρισή τους (άρθρα 6,7,25). Η εκπλήρωση των όρων της Σύμβασης γίνεται υπό την σκέπη του οργανισμού της Unesco, των Προστάτιδων Δυνάμεων και του Γενικού Επιτρόπου. Οι αρμοδιότητες της Unesco έχουν κυρίως τεχνοκρατικό ή διαμεσολαβητικό χαρακτήρα καθώς καλείται να παρέχει τεχνική βοήθεια ως προς την προστασία των πολιτιστικών αγαθών, όπου αυτό χρειάζεται, τηρεί το Μητρώο στα αγαθά που χαίρουν ειδικής προστασίας, ενώ

εκτελεί χρέη μεσολαβητή μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Οι Προστάτιδες χώρες, δηλαδή χώρες που τηρούν ουδέτερη στάση, έχουν ρόλο διαμεσολαβητή σε καιρό πολέμου εκπροσωπώντας τις χώρες που εμπλέκονται στο πόλεμο. Ο Γενικός Εκπρόσωπος καλείται να λειτουργήσει ως εγγυητής για τη σωστή εφαρμογή και τήρηση της Συνθήκης. Πρόκειται για πρόσωπο που επιλέγεται από μια λίστα προσωπικοτήτων, συνταγμένη από την Unesco, στην οποία έχουν καταλήξει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Το Πρωτόκολλο που συντάχθηκε χωριστά από τη Σύμβαση έχει ως αντικείμενο τη προστασία των πολιτιστικών αγαθών στη περίπτωση της παράνομης εξαγωγής τους από κατεχόμενο έδαφος. Στις διατάξεις του Πρωτοκόλλου προβλέπεται η επιστροφή έργων τέχνης μετά το τέλος των εχθροπραξιών ειδικότερα, τα αγαθά δεν δύναται να κατασχεθούν στο πλαίσιο των πολεμικών αποζημιώσεων, ενώ για τυχόν φθορά τους καταβάλλεται χρηματική αποζημίωση προς τους κατόχους (Πρωτ. εδάφιο 1). Τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εμποδίσουν την εξαγωγή πολιτιστικών αγαθών καθώς επίσης και να κατασχέσουν αυτά που εισέρχονται στην επικράτειά τους από εμπόλεμη ζώνη.

Παρόλο που τόσο το Πρωτόκολλο όσο και η Σύμβαση εξασφαλίζουν αυξημένη προστασία, η εφαρμογή τους καθίσταται εξαιρετικά προβληματική καθώς χώρες όπως η Η.Π.Α. και η Μ. Βρετανία αρνήθηκαν να τα επικυρώσουν. Σε ότι αφορά την εφαρμογή της Συνθήκης παρατηρείται μια σειρά παρατυπιών ως προς τις προπαρασκευαστικές ενέργειες που υποχρεούνται τα συμβαλλόμενα μέρη να φέρουν εις πέρας σε καιρό ειρήνης. Έτσι, μεταξύ άλλων, το περιεχόμενο της Συνθήκης ελάχιστα έχει γίνει γνωστό στους λαούς των κρατών καθώς και στις ένοπλες δυνάμεις. Το έμβλημα δεν έχει τοποθετηθεί σε μνημεία που είναι απαραίτητα, καθώς επίσης οι χώρες δεν έχουν προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες για την εγγραφή σημαντικών πολιτιστικών αγαθών στο Διεθνές Μητρώο. Σε καιρό πολέμου η εφαρμογή της Συνθήκης αποδεικνύεται ένα ακόμη πιο δύσκολο εγχείρημα. Αξίζει ωστόσο να αναφερθεί η προσπάθεια που καταβλήθηκε στην περίπτωση της ισραηλινής εισβολής στον Λίβανο το 1982 όπου μετά από παρέμβαση της Unesco επιτεύχθηκε η προστασία του αρχαιολογικού χώρου της Τύρου κατά τη διάρκεια της πολεμικής εμπλοκής (Κόνσολα 1995 : 52 – 58).

Το 1999 συντάχθηκε το δεύτερο πρωτόκολλο της Συνθήκης όπου διατυπώθηκε ο όρος της *ενισχυμένης προστασίας* (Γιαρένης : 10). Βάση αυτού τα πολιτιστικά αγαθά που ενέχουν μεγάλη σπουδαιότητα για την παγκόσμια πολιτιστική

κληρονομιά, θα πρέπει να προστατεύονται από το εσωτερικό δίκαιο της κάθε χώρας και σε καμία περίπτωση δε θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για στρατιωτικούς σκοπούς. Το άρθρο 10 του πρωτοκόλλου θέτει τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων ένα αγαθό δύναται να τεθεί στην κατάσταση της ενισχυμένης προστασίας. Η πρώτη προϋπόθεση αναφέρεται στην αξία και τη σημαντικότητα του έργου ως πολιτιστικό προϊόν. Η δεύτερη προβλέπει ότι το αγαθό θα πρέπει να προστατεύεται επαρκώς τόσο από το εσωτερικό δίκαιο της χώρας όσο και με διοικητικά μέτρα, ενώ η τρίτη αποτρέπει τη χρήση του αγαθού για στρατιωτικές σκοπιμότητες ή για την προστασία στρατιωτικού στόχου.

Σύμφωνα με το εν λόγω Πρωτόκολλο στη περίπτωση της εμπόλεμης σύρραξης η κάθε πλευρά υποχρεούται να ελέγχει το ενδεχόμενο της καταστροφής πολιτιστικών αγαθών κατά την εξέλιξη μιας στρατιωτικής επιχείρησης και να αξιολογεί τη σπουδαιότητα του στρατιωτικού πλεονεκτήματος έναντι των φθορών που πρόκειται να υποστούν τα εν λόγω αγαθά. Εάν οι φθορές αναμένονται υπέρμετρες σε σχέση με το στρατιωτικό όφελος η επιχείρηση θα πρέπει να αναβάλλεται. Επιπλέον, μια σημαντική διάταξη που εισάγει το δεύτερο Πρωτόκολλο και βελτιώνει κατά πολύ την παρεχόμενη προστασία είναι η ποινική δίωξη για πράξεις που αφορούν σε φθορά, κλοπή, παράνομη διακίνηση πολιτιστικών αγαθών, η οποία στρέφεται ατομικά κατά όποιου προβαίνει σε ανάλογες πράξεις. Αναλυτικότερα προβλέπεται η άσκηση ποινικής δίωξης για τις εξής πέντε σοβαρές παραβιάσεις α) Η μετατροπή σε στρατιωτικό στόχο πολιτιστικού αγαθού που βρίσκεται σε καθεστώς ενισχυμένης προστασίας β) Η χρησιμοποίηση είτε πολιτιστικού αγαθού είτε του περιβάλλοντα χώρο αυτού για τη διενέργεια στρατιωτικής επιχείρησης γ) Η καταστροφή ή εκτεταμένη φθορά πολιτιστικού έργου δ) Η μετατροπή σε αντικείμενο επίθεσης πολιτιστικού αγαθού που προστατεύεται είτε από τη Συνθήκη του 1954 είτε από το Πρωτόκολλο του 1999 ε) Η κλοπή, η λεηλασία, η ιδιοποίηση ή ο βανδαλισμός αγαθού που προστατεύεται από τη Σύμβαση.

2.3.2. Μέτρα Απαγόρευσης και Παρεμπόδισης της Παράνομης εισαγωγής εξαγωγής και μεταβίβασης της κυριότητας των πολιτιστικών αγαθών.

Το 1970 συνετάχθη από την Unesco η Σύμβαση για τα μέτρα απαγόρευσης και παρεμπόδισης της παράνομης εισαγωγής, εξαγωγής και μεταβίβασης της

κυριότητας των πολιτιστικών αγαθών (Βουδούρη : 127). Η εν λόγω Σύμβαση υπεγράφη στις 14 Νοεμβρίου 1970 μετά από μια μακρά περίοδο διαβουλεύσεων έχοντας ως κύριο στόχο την προστασία των πολιτιστικών έργων σε καιρό ειρήνης. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης Σύμβασης είναι ότι παρέχει ειδική προστασία σε αγαθά που έχουν μεγάλη πολιτιστική σπουδαιότητα για το κάθε κράτος. Παρόλο που οι προθέσεις των συντακτών της είναι απολύτως ξεκάθαρες και κατανοητές, (Blake : 64) η διασαφήνιση και συγκεκριμενοποίηση των αγαθών που προστατεύονται από αυτήν είναι μια διαδικασία δύσκολη και σε πολλές περιπτώσεις προβληματική. Το είδος των προστατευόμενων αγαθών ποικίλει ανάλογα με την ιστορία και τον πολιτισμό της κάθε περιοχής, ενώ σε γενικότερο πλαίσιο η Σύμβαση καλύπτει ένα ευρύ φάσμα πολιτιστικών αγαθών. Ως εκ τούτου τα αγαθά μπορεί να είναι θρησκευτικά ή κοσμικά και να εντάσσονται σε έναν από τους παρακάτω τομείς : την αρχαιολογία, την προϊστορία, την ιστορία, τη φιλολογία, την τέχνη, την επιστήμη. Μέσω του παραπάνω ορισμού προστατεύεται ένας μεγάλος αριθμός αγαθών που μπορεί να εντάσσεται και ποικίλες και εντελώς διαφορετικές κατηγορίες από την ορυκτολογία, τη ζωολογία και τη βοτανική ως την αρχαιολογία. Προστατεύονται έργα τέχνης, στοιχεία που παρουσιάζουν ιστορικό, εθνολογικό ή λαογραφικό ενδιαφέρον (όπως νομίσματα, χειρόγραφα, βιβλία, εργαλεία, έπιπλα, είδη οικιακής χρήσης παρελθόντων εποχών), καθώς επίσης και αντικείμενα που φέρουν ιδιαίτερη συμβολική αξία, όπως προσωπικά αντικείμενα ηγετών.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 καθίστανται ως παράνομες όλες οι πράξεις που αφορούν σε εισαγωγή εξαγωγή και μεταβίβαση της κυριότητας πολιτιστικών αγαθών που έγιναν με διαδικασίες διαφορετικές από αυτές που προβλέπει η Σύμβαση. Σύμφωνα με αυτή είναι παράνομη η εξαγωγή αγαθού χωρίς το προβλεπόμενο πιστοποιητικό καθώς επίσης και η εισαγωγή κλαπέντων έργων από μουσεία. Ωστόσο η Σύμβαση με τα άρθρα 11 και 12 προβλέπει ότι οι αντίστοιχες πράξεις είναι εξίσου παράνομες και σε καιρό πολέμου, δηλαδή στη περίπτωση της κατοχής μιας χώρας από μια άλλη. Η Σύμβαση δεν φέρει αναδρομική ισχύ, παρόλο που η αναδρομικότητά της υπήρξε ζητούμενο για πολλά κράτη. Η εφαρμογή των όρων της εναπόκειται στο εθνικό δίκαιο των κρατών.

2.3.3. Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς

Το 1972 υπεγράφη η Σύμβαση για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς. Πρόκειται για μια από τις πλέον σημαντικότερες συμβάσεις της Unesco καθώς εισάγει δύο καινοτόμα σημεία, την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος ως μέρος της Παγκόσμιας Κληρονομιάς και την προστασία πολιτιστικών αγαθών που ενέχουν το στοιχείο της οικουμενικότητας, δηλαδή πρόκειται για αγαθά αυξημένης σπουδαιότητας όχι μόνο για ένα συγκεκριμένο κράτος αλλά για το σύνολο του παγκόσμιου πολιτισμού.

Οι προεργασίες για την υπογραφή της Σύμβασης ξεκίνησαν τη δεκαετία του 60, πιο συγκεκριμένα το 1966 πραγματοποιήθηκε μια προσπάθεια σύνταξης ενός νομικού κειμένου που θα εξασφάλιζε προστασία σε πολιτιστικά αγαθά ανά τον κόσμο μεγάλης αξίας για το σύνολο του ανθρώπινου πολιτισμού. Έτσι προτάθηκαν από τις επιτροπές εμπειρογνομόνων του οργανισμού δύο κείμενα που στοιχειοθετούσαν μια Σύσταση για την προστασία των εν λόγω έργων σε εθνικό επίπεδο, και μια Σύμβαση που εξασφάλιζε προστασία σε διεθνές (Κόνσολα 1995 : 73 - 74). Την ίδια περίοδο στις Η.Π.Α. η Διεθνής Ένωση για τη Διατήρηση της Φύσης και των Φυσικών Πόρων αναλαμβάνει μια αντίστοιχη πρωτοβουλία προκειμένου να διασφαλίσει τόσο το φυσικό περιβάλλον όσο και περιοχές με ιδιαίτερο ιστορικό ενδιαφέρον. Οι δυο συμβάσεις παρουσιάζουν αρκετά κοινά σημεία με αποτέλεσμα, μετά από τις απαραίτητες συνεννοήσεις, να υπογραφεί μια Σύμβαση στις 16 Νοεμβρίου 1972 που περιλαμβάνει και τις δύο.

Στο προοίμιό της η Σύμβαση καθιστά σαφές ότι μεγάλοι κίνδυνοι για τα πολιτιστικά αγαθά δεν προέρχονται μόνο από παράνομες ενέργειες ή από πολεμικές συγκρούσεις, περιπτώσεις που πραγματεύονται οι δύο προηγούμενες Συμβάσεις, αλλά και από τις επιπτώσεις του σύγχρονου τρόπου ζωής μέσω της οικονομικής και κοινωνικής εξέλιξης. Τα πολιτιστικά αγαθά καθώς επίσης και το φυσικό περιβάλλον έρχονται αντιμέτωπα με μια σειρά πολλαπλών κινδύνων κυρίως όταν η οικονομική και κοινωνική εξέλιξη δεν πραγματοποιείται στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης (Ζερβάκη : 66 – 67). Η Σύμβαση αναγνωρίζει την οικουμενικότητα που φέρουν πολλά πολιτιστικά έργα, γεγονός που τα καθιστά αναντικατάστατα για τον παγκόσμιο πολιτισμό. Πρόκειται για έργα μεγάλης σημαντικότητας που η φθορά ή η ενδεχόμενη καταστροφή τους θα αποτελέσει ουσιώδεις απώλειες για τον ανθρώπινο πολιτισμό

(Κόνσολα 1995 : 74). Επιπλέον η Σύμβαση αναγνωρίζει την ανάγκη ύπαρξης διεθνούς βοήθειας, ωστόσο αυτή θα λειτουργεί υποστηρικτικά προς το εκάστοτε εθνικό σύστημα προστασίας των πολιτιστικών αγαθών.

Σημαίνοντα ρόλο στην συγκρότηση της προαναφερθείσας διεθνούς βοήθειας κατέχει η σύσταση της επονομαζόμενης Διακυβερνητικής Επιτροπής για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς. Η εν λόγω Επιτροπή είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή και την υλοποίηση των όρων της Σύμβασης τόσο σε θέματα διαδικαστικά όπως π.χ. σύνταξη προϋπολογισμού όσο και σε θέματα που αφορούν την ερμηνεία της Σύμβασης όπως καθορισμός των κριτηρίων ή διευκρινιστικές οδηγίες (Ζερβακη : 71 – 74). Η Επιτροπή απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες προερχόμενοι από 21 χώρες. Εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των κρατών – μελών της Σύμβασης όπου η θητεία τους είναι συγκεκριμένη. Οι εμπειρογνώμονες προέρχονται από διάφορες γεωγραφικές περιοχές, ενώ η επιλογή τους είναι τέτοια ώστε να εκπροσωπείται το σύνολο του πληθυσμού ακριβοδίκαια. Την αρμοδιότητα για τη συγκεκριμένη επιλογή έχει το Κέντρο Παγκόσμιας Κληρονομιάς. (Ζερβακη : 81-82). Μια από τις πιο σημαντικές αρμοδιότητες της Επιτροπής είναι η σύσταση δύο καταλόγων. Πρόκειται για τον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς και τον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς σε κίνδυνο. Ο πρώτος Κατάλογος περιλαμβάνει αγαθά τόσο του φυσικού όσο και του πολιτιστικού περιβάλλοντος που προστατεύονται βάσει της Συνθήκης. Το κάθε κράτος προτείνει τα αγαθά που επιθυμεί να συμπεριληφθούν στον Κατάλογο, ωστόσο η τελική επιλογή καθορίζεται από την Επιτροπή βασιζόμενη σε κριτήρια που προσδιορίζονται από την ίδια. Ο δεύτερος Κατάλογος αφορά αγαθά που είναι ήδη εγγεγραμμένα στον πρώτο αντιμετωπίζουν όμως μεγάλες απειλές είτε από ανθρωπογενείς (ένοπλες συρράξεις), είτε από φυσικούς παράγοντες (φυσικές καταστροφές) (Κόνσολα 1995 : 76 – 77).

Οι οικονομικοί πόροι που χρηματοδοτούν τις ενέργειες και δράσεις του οργανισμού, προέρχονται από το Ταμείο για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς. Το Ταμείο λαμβάνει εισφορές από τα κράτη – μέλη καθώς επίσης και διάφορες επιχορηγήσεις από κρατικούς ή διεθνείς φορείς.

Τα κριτήρια βάσει των οποίων εξετάζεται ένα αίτημα προκειμένου να συμπεριληφθεί μια θέση στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς είναι τα εξής δέκα (Ζερβάκη : 88 – 89, Κόνσολα : 91 – 96).

I) το αγαθό οφείλει να αντιπροσωπεύει ένα αριστούργημα του ανθρώπινου πνεύματος

II) οφείλει να αποτελεί ουσιώδεις μαρτυρία για ένα ορόσημο στην εξέλιξη των ανθρώπινων αξιών που αφορά μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο ή μια πολιτιστική περιοχή και άπτεται των αντικειμένων της αρχιτεκτονικής, των μνημειακών τεχνών, της τεχνολογίας της πολεοδομίας ή του σχεδιασμού τοπίων.

III) να αποτελεί ζωντανή μαρτυρία ενός πολιτισμού

IV) να είναι ένα εξαιρετο δείγμα ενός τύπου κτιρίου ή αρχιτεκτονικού συνόλου ή τοπίου με ιδιαίτερο ιστορικό ενδιαφέρον.

V) να πρόκειται για εξαιρετο δείγμα παραδοσιακού οικισμού ή χρήσης γης που αποτελεί ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ενός πολιτισμού, ειδικά στην περίπτωση που αυτός βρίσκεται σε κίνδυνο.

VI) το αγαθό οφείλει να συνδέεται άμεσα με γεγονότα ή πεποιθήσεις, με καλλιτεχνικά ή λογοτεχνικά έργα εξαιρετικής οικουμενικής αξίας.

VII) να περιλαμβάνει φυσικά φαινόμενα ή περιοχές που παρουσιάζουν ιδιαίτερο φυσικό κάλος

VIII) να αποτελεί εξαιρετο δείγμα γεωλογικών εξελίξεων οι οποίες να αποτυπώνουν τόσο την ιστορία της εξέλιξης της γης όσο και της εξέλιξης της ζωής.

IX) να συνιστά εξαιρετο δείγμα συνεχιζόμενων γεωλογικών και βιολογικών διαδικασιών που σχετίζονται με την εξέλιξη στον χερσαίο, υδάτινο, παράκτιο και θαλάσσιο κόσμο.

X) να περιλαμβάνει φυσικά ενδιαίτηματα για τη διατήρηση της βιολογικής ποικιλότητας, ειδικά όταν πρόκειται για απειλούμενα είδη εξαιρετικής οικουμενικής αξίας για την επιστήμη και την ανθρωπότητα.

Οι θέσεις που περιλαμβάνονται στον Κατάλογο αφορούν αγαθά είτε πολιτιστικού ενδιαφέροντος, είτε φυσικού είτε πρόκειται για αγαθά που συνδυάζουν και τα δύο. Δηλαδή πρόκειται για πολιτιστικές θέσεις, φυσικές ή μικτές.

Το κάθε αγαθό θα πρέπει να πληροί τουλάχιστον ένα από τα παραπάνω κριτήρια, ενώ σύμφωνα με τις οδηγίες που εκδόθηκαν από την Επιτροπή, κατά τις μετέπειτα εργασίες της, τα αγαθά θα πρέπει να πληρούν και άλλα τρία κριτήρια, το κριτήριο της οικουμενικότητας, της αυθεντικότητας, και της ακεραιότητας.

Σύμφωνα με το κριτήριο της οικουμενικότητας, η πολιτισμική αξία του αγαθού θα πρέπει να υπερβαίνει τα εθνικά σύνορα εντός των οποίων βρίσκεται και να αναβαθμίζει το σύνολο του ανθρώπινου πολιτισμού. Σε αυτό το πλαίσιο το αγαθό θα πρέπει να αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό, και μεγάλης αξίας, δείγμα του πολιτισμού στον οποίο ανήκει. Σύμφωνα με το κριτήριο της αυθεντικότητας, τα αγαθά αξιολογούνται βάσει των υλικών, της τεχνοτροπίας, του σχεδιασμού τους και λοιπών συναφών παραγόντων. Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις αναστηλώσεων και αναπαλαιώσεων, παρόλο που το τελικό αποτέλεσμα είτε δεν ήταν αντάξιο του αυθεντικού είτε οι προσθήκες που συμπεριλήφθηκαν αλλοίωσαν κατά πολύ την αρχική εικόνα του μνημείου, δεν χάθηκε η αυθεντικότητά του λόγω της ιστορίας που φέρει. Το κριτήριο της ακεραιότητας σχετίζεται με την αίσθηση της πληρότητας και του ανέπαφου χαρακτήρα που παρουσιάζει το μνημείο (Ζερβάκη : 89 – 96). Σύμφωνα με αυτό αξιολογείται η οικουμενικότητα του αγαθού, η ποιότητα του περιβάλλοντος χώρου του μνημείου, καθώς και ο χωροταξικός και ο αρχιτεκτονικός του σχεδιασμός, και κατά πόσο αυτά τα στοιχεία προσδίδουν έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα στο μνημείο, όπως επίσης και κατά πόσο το αγαθό βρίσκεται σε κίνδυνο λόγω εγκατάλειψης ή λόγω των δυσμενών συνεπειών της εξέλιξης.

2.3.4. Οι Συμβάσεις για την Προστασία της Ενάλιας και της Άυλης Κληρονομιάς.

Το 2001 υπεγράφη από την Unesco η Σύμβαση για την Προστασία της Ενάλιας (υποβρύχιας) Πολιτιστικής Κληρονομιάς (Κόνσολα 2006 : 132). Σύμφωνα με τον ορισμό που παραθέτεται στην Σύμβαση ως Ενάλια Κληρονομιά λογίζεται κάθε ανθρώπινη δημιουργία που βρίσκεται υποθαλάσσια για περισσότερο από εκατό χρόνια και παρουσιάζει αρχαιολογικό, ιστορικό, πολιτιστικό ενδιαφέρον (Ζερβάκη : 124 – 127). Πρόκειται για μια προσπάθεια προστασίας ναυαγίων και λοιπών αντίστοιχων ευρημάτων καθώς, βάσει του άρθρου 4, για την υποβρύχια Κληρονομιά δεν υφίσταται το δικαίωμα της ναυαγιαρεσίας ή της εύρεσης θησαυρού. Με αυτό τον τρόπο τα εν λόγω αγαθά προστατεύονται από παράνομες εμπορικές δραστηριότητες.

Το 2003 υπεγράφη η Σύμβαση για τη Διατήρηση της Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Ως άυλη κληρονομιά αναγνωρίζονται παραδόσεις, τεχνικές, εργαλεία, έθιμα, καθώς επίσης και πολιτιστικοί χώροι που συνδέονται με τις παραπάνω ενέργειες και αποτελούν ζωτικής σημασίας στοιχεία της πολιτιστικής ταυτότητας μιας ομάδας ή ενός κοινωνικού συνόλου. Παρόλο που οι θρησκείες και οι γλώσσες δεν εντάσσονται στην Σύμβαση ωστόσο, τελετουργικά θρησκευτικής λατρείας καθώς και συναφείς πρακτικές και παραδόσεις προστατεύονται από αυτήν (Ζερβάκη : 127 – 131). Με σκοπό την προστασία και διάσωση της άυλης κληρονομιάς συντάχθηκαν από την Επιτροπή δύο κατάλογοι, ο Αντιπροσωπευτικός Κατάλογος της Άυλης Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας και ο Κατάλογος Άυλης Κληρονομιάς που απαιτεί επείγουσα προστασία. Το θεσμικό πλαίσιο που ορίζεται βάσει της Σύμβασης ακολουθεί τα πρότυπα της Σύμβασης του 1972, δηλαδή υπάρχει μια Επιτροπή, μια Γενική Συνέλευση και ένα Ταμείο, ωστόσο η φιλοσοφία που την διέπει είναι διαφορετική καθώς δίνεται έμφαση στην ζωντανή κληρονομιά που έλκει τις ρίζες της στο παρελθόν και σε πολλές περιπτώσεις φτάνει ως τις μέρες μας.

Η άυλη κληρονομιά προστατεύεται και από τη Σύμβαση του 2005 για την Προστασία και Προώθηση της Πολυμορφίας στις Πολιτιστικές Εκφράσεις. Σύμφωνα με αυτήν αναγνωρίζεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της κάθε πολιτιστικής δράσης, αγαθού ή ενέργειας, καθώς επίσης και το γεγονός ότι τέτοιου είδους πολιτιστικά στοιχεία εννίοτε έχουν καθοριστικό ρόλο στην πολιτισμική ταυτότητα ενός κοινωνικού συνόλου. Επιπλέον αναγνωρίζεται το δικαίωμα σε κάθε κράτος να λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα για την προστασία της πολιτιστικής πολυμορφίας των κοινωνικών ομάδων που εντάσσονται στην επικράτειά του (Κόνσολα 2006 : 132).

Ενότητα 3

Η μεθοδολογία της παρούσας εργασίας

Για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε ενδελεχής έρευνα τόσο βιβλιογραφικών πηγών, όσο και γνήσιων εγγράφων το περιεχόμενο των οποίων σχετίζονται με αυτήν. Επιπλέον πραγματοποιήθηκε συστηματική έρευνα διαδικτυακών πηγών με στόχο την ανάκτηση εγγράφων, μελετών, καθώς και φωτογραφικού υλικού.

Η εν λόγω εργασία βασίζεται κυρίως στη συλλογή *δευτερογενών στοιχείων* (Καστόρας : 134). Πρόκειται για στοιχεία που συλλέχθηκαν από άλλους ερευνητές για να υποστηρίξουν μελέτες που έχουν διεξαχθεί κατά το παρελθόν, ωστόσο μέρος των στοιχείων αυτών μπορούν να αξιοποιηθούν και σε μεταγενέστερες επιστημονικές εργασίες. Οι βασικότερες πηγές *δευτερογενών στοιχείων* διακρίνονται σε δύο κατηγορίες στις εσωτερικές και στις εξωτερικές. Οι εσωτερικές πηγές αφορούν στοιχεία και έγγραφα που βρίσκονται μέσα στον ίδιο οργανισμό ή στην ίδια εταιρία που διεξάγεται η έρευνα. Οι εξωτερικές βρίσκονται σε άλλους χώρους όπως βιβλιοθήκες, οργανισμούς, πανεπιστήμια, επιχειρήσεις, ερευνητικά κέντρα, διαδίκτυο κ.α.

Η έρευνα και η συλλογή γραπτών τεκμηρίων είναι εξαιρετικά σημαντική, καθώς ο πολιτισμός μας εκφράζεται μέσα από ποικίλα έγγραφα ιδιωτικά ή δημόσια, έγγραφα που περιέχουν γραπτό κείμενο ή στατιστικά στοιχεία (Φύλιας : 180 – 182). Στα ιδιωτικά έγγραφα εντάσσονται τα αρχεία διαφόρων οργανισμών και οργανώσεων καθώς και προσωπικά κείμενα, ενώ στα δημόσια έγγραφα περιλαμβάνονται οι νόμοι, τα πρακτικά της Βουλής, κείμενα με δημόσιο χαρακτήρα.

Ενότητα 4

Το τραίνο ως στοιχείο πολιτισμού. Η διεθνής και η Ελληνική εμπειρία.

Το τραίνο υπήρξε για χρόνια ένα από τα κύρια μέσα μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων ανά την υφήλιο που συνέδεε την ενδοχώρα με μεγάλα λιμάνια παράκτιων περιοχών. Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα σηματοδοτούσε τη σύγχρονη εποχή, την εξέλιξη, την τεχνολογική πρόοδο. Σήμερα παρόλο που έχει χάσει τον κυρίαρχο ρόλο του στον κόσμο των μεταφορών, παρουσιάζει ιδιαίτερο πολιτισμικό ενδιαφέρον τόσο στον τομέα της βιομηχανικής κληρονομιάς, σε ότι αφορά τα τεχνικά και τεχνολογικά χαρακτηριστικά που παρουσιάζει, όσο και σε σχέση με διάφορες διαδρομές που κεντρίζουν το ενδιαφέρον του επισκέπτη λόγω του ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.

4.1. Η διεθνής εμπειρία

4.1.1 Η σιδηροδρομική γραμμή Semmering

Η σιδηροδρομική γραμμή Semmering βρίσκεται στην Αυστρία και διασχίζει μια απόσταση μεγαλύτερη των 41 χιλιομέτρων εν μέσω του Αλπικού τοπίου.

(<http://whc.unesco.org/en/list/785> τελευταία επίσκεψη 8/9/2017). Κατασκευάστηκε στα μέσα του 19^{ου} αιώνα μεταξύ του 1848 και 1854. Τα δομικά έργα που πραγματοποιήθηκαν, σήραγγες, γέφυρες κ.τ.λ. παρουσιάζουν τέτοια κατασκευαστική αρτιότητα που υποστηρίζουν τη λειτουργία της γραμμής ως τις μέρες μας. Ως εκ τούτου το εν λόγω έργο στο σύνολό του αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα σιδηροδρομικής κατασκευής της εποχής του.

Η γραμμή έχει την αφετηρία της στον σταθμό Gloggnitz, ο οποίος βρίσκεται σε υψόμετρο 436 μέτρων, στη συνέχεια μετά από πορεία 29 χιλιομέτρων η διαδρομή φτάνει στο ψηλότερο σημείο της πάνω από τα 895 μέτρα. Μετά από 12 χιλιόμετρα καταλήγει στο σταθμό Murzzuschlag, ο οποίος υψομετρικά βρίσκεται στα 677 μέτρα πάνω από το επίπεδο της θάλασσας. Πρόκειται για μια διαδρομή μέσα στους κατάφυτους ορεινούς όγκους των Άλπεων, οι οποίοι διακρίνονται για το ιδιαίτερο φυσικό κάλλος τους. Η γραμμή χωρίζεται σε τέσσερα τμήματα. Το πρώτο ξεκινάει από το Gloggnitz και διασχίζοντας την αριστερή πλευρά της κοιλάδας Schwarza φτάνει στο σταθμό Payerbach. Το δεύτερο διαπερνά την κοιλάδα διασχίζοντας τη γέφυρα Schwarza και καταλήγει στο σταθμό Eichberg. Το τρίτο διασχίζει τη κοιλάδα Auerbach και καταλήγει στο σταθμό Klamm-Schottwien. Στη συνέχεια αφού περάσει τη σήραγγα Klamm φτάνει στο Adlitzgraben και μετά από μια σειρά γεφυρών και σιράγγων το τρένο διασχίζει τις περιοχές Weinzettelwand Krauselklause και Polleroswand. Στο τέταρτο τμήμα το τρένο διαπερνά τη διώροφη οδογέφυρα πάνω από το Kalte Rinne και στη συνέχεια αφού περάσει το Wolfsberg και το Kartnerkogels φτάνει στη σήραγγα Semmering, η οποία βρίσκεται στα 1431 μέτρα και αμέσως μετά καταλήγει στο σταθμό Semmering. Στη συνέχεια κινείται καθοδικά στην κοιλάδα Roschnitz και καταλήγει στο Murzzuschlag μέσω των περιοχών Stienhaus και Spital am Semmering.

Η εν λόγω σιδηροδρομική γραμμή έχει δεκατέσσερις σήραγγες που καλύπτουν 1.477 μέτρα, δηλαδή περίπου το 1/10 της συνολικής διαδρομής. Οι δεκαέξι βασικές οδογέφυρες καλύπτουν επίσης 1,477 μέτρα, ενώ υπάρχουν ακόμη 118 μικρότερες τοξωτές πέτρινες γέφυρες και έντεκα σιδερένιες. Οι περισσότερες είσοδοι των σιράγγων έχουν έναν απλό αλλά ιδιαίτερο σχεδιασμό ενώ η διακόσμησή τους ποικίλει. Η στήριξη των γεφυρών είναι ως επί το πλείστον πέτρινες, ωστόσο χρησιμοποιήθηκαν τούβλα για την κατασκευή των καμάρων και των τοιχωμάτων.

Τη διετία 1957 – 1959 ολόκληρη η γραμμή του σιδηροδρόμου μετατράπηκε σε ηλεκτρική με αποτέλεσμα να μεταβληθεί αισθητά η αρχική του εικόνα. Η περιοχή Semmering έγινε γνωστή και για την αρχιτεκτονική των κατοικιών και των ξενοδοχείων της, καθώς εξελίχθηκε σε ένα από τα πιο γνωστά θέρετρα των Άλπεων στις δεκαετίες που ακολούθησαν.

Ο σιδηρόδρομος Semmering έχει αναγνωριστεί από την Unesco ως μνημείο παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς με οικουμενική αξία για την ανθρωπότητα. Πρόκειται για μια πολιτιστική θέση που έχει καταχωρηθεί στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς το 1998 και πληροί τα κριτήρια ii και iv. Σύμφωνα με το κριτήριο ii ο εν λόγω σιδηρόδρομος αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό παράδειγμα σιδηροδρομικής κατασκευής για την εποχή που ολοκληρώθηκε, η οποία έδωσε λύση στο θέμα των μετακινήσεων επιβατών και φορτίων σε μια εξαιρετικά δύσβατη περιοχή. Σύμφωνα με το κριτήριο iv ο σιδηρόδρομος Semmering παρείχε πρόσβαση σε μια δύσβατη και απομονωμένη περιοχή, που όμως χαρακτηρίζονταν από ιδιαίτερο φυσικό κάλλος. Έτσι δόθηκε η δυνατότητα δομικής, κοινωνικής, οικονομικής, και τουριστικής ανάπτυξης σε μια περιοχή, όπου χωρίς το συγκεκριμένο έργο δε θα ήταν δυνατή.

Η σιδηροδρομική γραμμή καλύπτει μια έκταση 156 εκταρίων ενώ η συνολική περιοχή που προστατεύεται από την Unesco φτάνει στα 8.581 εκτάρια. Κατασκευαστής του έργου υπήρξε ο μηχανικός Carl von Ghega. Το γεγονός ότι η λειτουργία της γραμμής δεν διεκόπη ποτέ μέχρι σήμερα αποδεικνύει τη κατασκευαστική ιδιοφυΐα του δημιουργού της. Το μνημείο διατηρεί την ακεραιότητά του καθώς η γραμμή βρίσκεται σε λειτουργία για περισσότερο από 150 χρόνια, ενώ τα αρχιτεκτονικά οικοδομήματα (κατοικίες και ξενοδοχεία) που κτίστηκαν στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα μαρτυρούν την επίδραση που είχε ο σιδηρόδρομος στην ανάπτυξη της περιοχής. Τέλος, από αισθητικής άποψης, τα αρχιτεκτονικά σύνολα του περασμένου αιώνα βρίσκονται σε πλήρη αρμονία με το άγριο Αλπικό τοπίο, γεγονός που συμβάλει στη διατήρηση της ακεραιότητας του μνημείου.

Το μνημείο πληροί το κριτήριο της αυθεντικότητας καθώς αφενός μεν, η αξία του έργου είναι αδιαμφισβήτητη από κατασκευαστικής άποψης, αφετέρου, η επίδρασή του στο υπάρχον τοπίο υπήρξε θετική. Παρόλο που στο έργο

πραγματοποιήθηκαν μια σειρά από προσθήκες, αντικαταστάσεις φθαρμένων υλικών, και διάφορες αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης που εκσυγχρόνισαν τη σιδηροδρομική γραμμή, τόσο η εικόνα του έργου όσο και η ταυτότητά του παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό αναλλοίωτες. Ως εκ τούτου το μνημείο διατήρησε την αυθεντικότητά του στο πέρασμα του χρόνου.

4.1.2 Οι σιδηροδρομικές γραμμές Mountain Railways of India

Πρόκειται για τρεις σιδηροδρομικές γραμμές που βρίσκονται στον ορεινό όγκο της Ινδίας (<http://whc.unesco.org/en/list/944> τελευταία επίσκεψη 21/9/17). Η πρώτη αφορά τον σιδηροδρομικό σταθμό Darjeeling των Ιμαλαίων ο οποίος αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα σιδηροδρομικής κατασκευής για την εποχή που αποπερατώθηκε. Τέθηκε σε λειτουργία το 1881 και συνέδεσε ορεινές περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Η δεύτερη περίπτωση αφορά το σταθμό Nilgiri. Χαρακτηριστικό κατασκευαστικό του γνώρισμα είναι η μονή σιδηροτροχιά μήκους 46 χιλιομέτρων. Η πρώτη νύξη για την κατασκευή του έργου έγινε το 1854 αλλά λόγω τεχνικών δυσκολιών που προέκυπταν από τη μορφολογία του εδάφους, μεγάλοι ορεινοί όγκοι, το έργο ξεκίνησε το 1891 και ολοκληρώθηκε το 1908. Η εν λόγω γραμμή βρίσκεται σε υψόμετρο 326 μέτρων και φτάνει μέχρι τα 2.203 μέτρα. Η τρίτη σιδηροδρομική γραμμή αφορά το σιδηρόδρομο Kalka Shimla, ο οποίος συνδέει τη πόλη Shimla με τις υπόλοιπες περιοχές. Πρόκειται για μια γραμμή 96 χιλιομέτρων που κατασκευάστηκε στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, και αποτελεί μια αξιοσημείωτη προσπάθεια για την επίλυση του προβλήματος των μετακινήσεων που αντιμετώπιζαν οι ορεινές περιοχές της Ινδίας. Οι τρεις γραμμές βρίσκονται σε συνεχή λειτουργία ως τις μέρες μας.

Οι περιοχές που καλύπτουν οι παραπάνω γραμμές αφορούν τη Δυτική Βεγγάλη, τους λόφους Nilgiri, και την περιοχή Himachal Pradesh. Αναλυτικότερα, ο σιδηροδρομικός σταθμός Darjeeling βρίσκεται στους πρόποδες των Ιμαλαίων, στη βορειοανατολική Ινδία, και καλύπτει μια περιοχή 5,34 εκταρίων της Δυτικής Βεγγάλης. Ο σταθμός Nilgiri βρίσκεται στους λόφους Nilgiri και καλύπτει μια έκταση 4,59 εκταρίων, ενώ η σιδηροδρομική γραμμή Kalka Shimla βρίσκεται στους πρόποδες των Ιμαλαίων στη βορειοδυτική Ινδία στην περιοχή Himachal Pradesh και καλύπτει μια έκταση 79,06 εκταρίων. Οι τρεις σιδηροδρομικές γραμμές αποτέλεσαν μια ικανοποιητική λύση στο μεταφορικό πρόβλημα της περιοχής από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, περίοδος όπου κατασκευάστηκαν, έως τις μέρες μας καθώς

εξακολουθούν να βρίσκονται σε λειτουργία. Οι τεχνικές που εφαρμόστηκαν υπήρξαν πρωτοπόρες για την εποχή τους, και το γεγονός ότι οι γραμμές λειτουργούν μέχρι σήμερα αποτελεί ένα ζωντανό παράδειγμα βιομηχανικής κληρονομιάς.

Η γραμμή Darjeeling συνδέει το New Jalpaiguri με το Darjeeling διερχόμενη από το Ghoom όπου βρίσκεται σε υψόμετρο 2.258 μέτρων. Πρόκειται για μια γραμμή 88,48 χιλιομέτρων όπου η κατασκευαστική της καινοτομία αφορά έξι αντισταθμίσεις σε σχηματισμό ζιγκ ζαγκ και τρεις βρόχους. Η γραμμή Nilgiri καλύπτει μια περιοχή όπου υψομετρικά βρίσκεται στα 326 μέτρα και φτάνει έως και τα 2.203. Η εν λόγω υψομετρική διαφορά αποτέλεσε ένα σημαντικό γεωμορφολογικό πρόβλημα που επιβάρυνε την αποπεράτωση της γραμμής. Τελικά το πρόβλημα αντιμετωπίστηκε καθώς χρησιμοποιήθηκε μια μοναδική διάταξη έλξης ράβδου και οδοντωτός τροχός προκειμένου να αντιμετωπισθεί η μεγάλη κλίση του εδάφους. Οι παραπάνω τεχνικές που εφαρμόστηκαν αποτελούσαν ότι πιο σύγχρονο είχε να επιδείξει η τεχνολογία της εποχής. Επίσης, στη περίπτωση της γραμμής Kalka Shimla υπάρχουν δύο εξαιρετικής σημαντικότητας έργα που μαρτυρούν τόσο τη προσπάθεια που καταβλήθηκε για να συνδεθούν οι ορεινές και απομονωμένες περιοχές με την υπόλοιπη επικράτεια, όσο και το υψηλό τεχνικό και τεχνολογικό επίπεδο των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν προκειμένου να γίνει αυτό εφικτό. Πρόκειται για τη γέφυρα πολλαπλών τόξων, που είναι η μεγαλύτερη γέφυρα αυτού του είδους στον κόσμο, καθώς επίσης και για τη σήραγγα του εν λόγω σιδηρόδρομου, η οποία είναι η μακρύτερη παγκοσμίως. Τα παραπάνω έργα κατασκευάστηκαν σε έδαφος που παρουσίαζε αρκετές δυσκολίες, ενώ η επίδρασή τους στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες λειτούργησαν υπήρξε εξαιρετικά θετική.

Οι σιδηροδρομικές γραμμές στα ορεινά της Ινδίας είναι ένα αναγνωρισμένο μνημείο παγκόσμιας κληρονομιάς, εγγεγραμμένο στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς ήδη από το 1999. Το εν λόγω μνημείο πληροί τα κριτήρια ii και iv καθώς επίσης και τα κριτήρια της ακεραιότητας και της αυθεντικότητας.

Βάσει του κριτηρίου ii οι εν λόγω σιδηροδρομικές γραμμές αποτελούν ένα εξαιρετικό παράδειγμα σιδηροδρομικής κατασκευής που αποτυπώνει στο έπακρο το επίπεδο της τεχνολογίας εκείνης της εποχής, καθώς επίσης και των τεχνικών επιτευγμάτων που συνέβαλλαν στην αντιμετώπιση των δυσκολιών που προέκυψαν εξαιτίας της μορφολογίας του εδάφους. Πρόκειται για ένα καινοτόμο έργο στο τομέα του που προκάλεσε μεγάλο αντίκτυπο στην οικονομική και κοινωνική ζωή περιοχών που παρουσίαζαν αυξημένο βαθμό πολυπολιτισμικότητας. Το γεγονός αυτό καθιστά

το εν λόγω έργο ένα εξαιρετικά καλό παράδειγμα που θα μπορούσε να λειτουργήσει ως μοντέλο καλής πρακτικής και για άλλες περιοχές που παρουσιάζουν αντίστοιχα χαρακτηριστικά. Οι σιδηρόδρομοι της Ινδίας, κατασκευασμένοι την περίοδο της αποικιοκρατίας, αναβάθμισαν το επίπεδο ζωής των περιοχών που συνέδεσαν και έδωσαν την δυνατότητα της περεταίρω οικιστικής ανάπτυξης πολλών ορεινών και απομακρυσμένων περιοχών.

Σύμφωνα με το κριτήριο iv το εν λόγω μνημείο αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα σιδηροδρομικού έργου που συνέβαλλε σημαντικά στην επίτευξη ολιστικής ανάπτυξης μιας ολόκληρης περιοχής. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα αρχές 20^{ου} η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, που αποτελούσαν την πλέον σύγχρονη εξέλιξη στον τομέα των μεταφορών, επέφερε σε πολλές περιοχές ανά τον κόσμο κοινωνική και οικονομική εξέλιξη και ανάπτυξη, η Ινδία είναι μια από αυτές τις περιοχές. Από τεχνολογικής και κατασκευαστικής άποψης οι ορεινές σιδηροδρομικές γραμμές της Ινδίας αποτελούν ένα μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς εξαιρετικά μεγάλης σπουδαιότητας καθώς είναι σημείο αναφοράς για την τεχνολογική πρόοδο εκείνης της εποχής. Επίσης αποτελούν ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα της ανθρώπινης προσπάθειας προκειμένου να συνδεθούν ορεινοί και απομονωμένοι όγκοι με πεδινές περιοχές, δίνοντας λύση στο μεταφορικό πρόβλημα εφαρμόζοντας σύγχρονες μεθόδους και πρακτικές. Οι σιδηρόδρομοι είναι καλά διατηρημένοι και, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, βρίσκονται σε λειτουργία ως τις μέρες μας. Οι σκοποί που εξυπηρετεί το εν λόγω έργο είναι οι ίδιοι με την εποχή που αποπερατώθηκε.

Σύμφωνα με το κριτήριο της ακεραιότητας, η σημερινή εικόνα του μνημείου, από δομικής άποψης, βρίσκεται πολύ κοντά στην αρχική του μορφή. Οι υποδομές που περιλαμβάνουν οι τρεις σιδηρόδρομοι, γραμμές, γέφυρες, σήραγγες συμπεριλαμβανομένων και των κτιρίων των σταθμών βρίσκονται σε εξαιρετικά καλή κατάσταση, ενώ οι συντηρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα έχουν γίνει με σεβασμό ως προς το ύφος και τη ταυτότητα του έργου. Σε λειτουργικό επίπεδο, οι γραμμές είχαν μεγαλύτερη ανάγκη τακτικής συντήρησης καθώς και αντικατάστασης φθαρμένου υλικού, ωστόσο αυτό δεν επηρέασε σημαντικά την αρχική εικόνα του έργου. Οι σιδηρόδρομοι της Ινδίας κατασκευάστηκαν για να επιλύσουν το μεταφορικό πρόβλημα τριών μεγάλων σε έκταση περιοχών όπου, εκατό και πλέον χρόνια εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό με την ίδια συνέπεια. Το δεδομένο αυτό ικανοποιεί στο έπακρο το κριτήριο της ακεραιότητας. Οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι

που αντιμετωπίζει το εν λόγω έργο προέρχονται από έντονα κλιματολογικά και γεωλογικά φαινόμενα (σεισμοί), ωστόσο αυτού του είδους οι απειλές υπήρχαν ανέκαθεν.

Το μνημείο πληροί το κριτήριο της αυθεντικότητας παρόλο που κατά καιρούς παρουσιάστηκαν μεγάλες δυσκολίες στη συντήρηση τόσο του μηχανολογικού εξοπλισμού όσο και των δομικών και αρχιτεκτονικών έργων που περιλαμβάνει (γραμμές, γέφυρες, κτίρια). Οι φθορές που επήλθαν από τη μακρόχρονη λειτουργία του έργου είχαν ως αποτέλεσμα οι πίστες να επανατοποθετηθούν και οι τοίχοι στήριξης να ανοικοδομηθούν σε πολλά σημεία. Επιπλέον, ο σιδηρόδρομος επιβαρύνεται σε μεγάλο βαθμό από τις δύσκολες κλιματικές συνθήκες. Η βροχή των μουσώνων και οι κατολισθήσεις αποτελούν έναν δυσμενή παράγοντα για τη διατήρηση του έργου. Παρόλο που έχει εισαχθεί νέο τροχαίο υλικό και κινητήρες, το μεγαλύτερο μέρος των σιδηροδρομικών κατασκευών που υπέστη φθορά έχει αποκατασταθεί και διατηρεί την αρχική του μορφή. Στο πλαίσιο της προσπάθειας για τη διατήρηση της αυθεντικότητας του μνημείου έχουν διατηρηθεί οι ατμομηχανές κατηγορίας Β του σιδηροδρόμου Darjeeling, ενώ τα τροχοφόρα βαγόνια και τα φορεία τύπου bogie χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα.

4.2 Η Ελληνική εμπειρία.

Στον Ελλαδικό χώρο ο σχεδιασμός για τη κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου υφίσταται από τα μέσα του 19ου αιώνα και αποτελεί ένα καίριο ζήτημα που σχετίζεται άμεσα με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας (http://www.ime.gr/chronos/12/gr/1833_1897/economy/choros/05.html τελευταία επίσκεψη 24/9/2017). Ήδη από το 1855 ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος επισημαίνει την αναγκαιότητα τόσο ενός διευρυμένου σιδηροδρομικού δικτύου όσο και της ανάπτυξης της ατμοπλοΐας προκειμένου να επιτευχθεί ο εκσυγχρονισμός της Ελληνικής οικονομίας. Ωστόσο ο ουσιαστικός σχεδιασμός και η δημιουργία του νομικού πλαισίου για την επίτευξη αυτού του σκοπού πραγματοποιήθηκε τη δεκαετία του 1870 υπό την πρωθυπουργία του Αλέξανδρου Κουμουνδούρου. Το κατασκευαστικό έργο συνεχίστηκε υπό την πρωθυπουργία του Χαρίλαου Τρικούπη όπου συνάφθηκαν νέες συμβάσεις. Παρόλο που η πολιτική των δύο πρωθυπουργών διέφερε σημαντικά, ο Κουμουνδούρος επεδίωκε την ένταξη του Ελληνικού δικτύου στον δυτικοευρωπαϊκό δρόμο των Ινδίων με στόχο την ενσωμάτωση της χώρας στο

διεθνές δίκτυο μεταφορών, ο Τρικούπης, αντιθέτως, αντιμετώπιζε το έργο ως μέσο εσωτερικής ανάπτυξης την οποία έθετε ως προϋπόθεση για το συσχετισμό της χώρας με το εν λόγω διεθνές δίκτυο, ωστόσο και οι δύο πλευρές αντιμετώπιζαν την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου ως μοχλό ανάπτυξης για τη χώρα.

Σε αυτό το πλαίσιο υπεγράφησαν το 1882 τρεις συμβάσεις για την ανάπτυξη του δικτύου, συνολικού μήκους 700 χιλιομέτρων (Παπαγιαννάκη : 73). Η σύμβαση για τους Θεσσαλικούς σιδηρόδρομους, η σύμβαση για το σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου, και η αντίστοιχη σύμβαση για την Αττική.

4.2.1. Η περίπτωση του οδοντωτού σιδηρόδρομου της Πελοποννήσου

Μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου είναι ο οδοντωτός. Πρόκειται για μια γραμμή που συνδέει το Διακοφτό με τα Καλάβρυτα και πλέον έχει μετατραπεί σε ένα τουριστικό αξιοθέατο της περιοχής (<http://www.trainose.gr/> τελευταία επίσκεψη 24/9/2017). Η διαδρομή καλύπτει είκοσι δύο χιλιόμετρα και διέρχεται από περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλους. Ο συρμός περνάει από το φαράγγι το οποίο βρίσκεται δίπλα από τον Βουραϊκό ποταμό και πραγματοποιεί ενδιάμεση στάση στο Μεγάλο Σπήλαιο.

Την κατασκευή του οδοντωτού εμπνεύστηκε ο πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης το Μάρτιο του 1889 (<http://odontotos.diakofto.gr> τελευταία επίσκεψη 24/9/2017). Θεωρώντας ότι το μικρό τρένο θα έχει μεγαλύτερη ευελιξία και θα συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη απομονωμένων περιοχών, καθώς επίσης θα ενισχύσει την οικονομία της τοπικής κοινωνίας, αποφασίστηκε η κατασκευή μικρών τρένων που επρόκειτο να συνδέουν ορεινές κυρίως περιοχές. Στο πλαίσιο αυτού του σχεδιασμού κατασκευάστηκε το συγκεκριμένο έργο τη περίοδο από το 1889 έως το 1896 όπου ο συρμός τέθηκε σε λειτουργία. Το εν λόγω έργο χαρακτηρίστηκε ως πειραματικό, όπου στη περίπτωση που το εγχείρημα οδηγούσε σε επιτυχία θα υπήρχε η δυνατότητα όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο να αντικατασταθεί με πολύ στενότερους σιδηροδρόμους (75 εκ), οι οποίοι απεδείχθησαν οικονομικότεροι (Παπαγιαννάκη : 109 – 110). Οι καθυστερήσεις ωστόσο στην ολοκλήρωση των εργασιών υπήρξαν μεγάλες, κυρίως λόγω της μορφολογίας του εδάφους, γεγονός που σχεδόν τριπλασίασε το αρχικώς προβλεπόμενο κόστος κατασκευής και το εν λόγω πείραμα κρίθηκε αποτυχές.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου που αξίζει να επισημανθούν είναι το πλάτος της γραμμής που δεν ξεπερνά τα 75 εκατοστά, πρόκειται για μια από τις πιο μικρές σε πλάτος γραμμές παγκοσμίως ενώ μια αντίστοιχη γραμμή είναι του δικτύου στο Πήλιο με πλάτος στα 60 εκατοστά, καθώς επίσης και ο σχεδιασμός του δικτύου (οδοντωτός) που εξυπηρετεί στην αντιμετώπιση της μεγάλης κλίσης του εδάφους.

Το δίκτυο έχει αναβαθμιστεί τρεις φορές, το 1959 όπου ενισχύθηκε με τρεις νέες αμαξοστοιχίες, το 1967 όπου το δίκτυο απέκτησε τρεις νέους συρμούς και έγινε η μεταστροφή από τη χρήση ατμομηχανών σε πετρελαιομηχανές, τη περίοδο 2003 έως 2009 όπου πραγματοποιήθηκε γενική αναβάθμιση του δικτύου σε όλο το εύρος του, στα πλαίσια της οποίας ανακατασκευάστηκαν οι γραμμές, οι γέφυρες, τα τούνελ ενώ ο σιδηρόδρομος ενισχύθηκε με σύγχρονες αυτοκινητάμαξες (<http://odontotos.diakofto.gr/el/historyodontotos.html> τελευταία επίσκεψη 25/9/2017).

Ενότητα 5

Το έργο του Εβαρίστο ντε Κίρικο στο νομό Μαγνησίας. Το τραινάκι του Πηλίου

Ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομών που αναβάθμισαν την οικονομική και κοινωνική ζωή της Μαγνησίας υπήρξε η κατασκευή του σιδηρόδρομου. Στο πλαίσιο του κρατικού σχεδιασμού για την κατασκευή του Θεσσαλικού σιδηρόδρομου ένας από τους στρατηγικούς στόχους ήταν η επίλυση του μεταφορικού προβλήματος επιβατών και εμπορευμάτων από την Θεσσαλική πεδιάδα στο λιμάνι του Βόλου. Ως εκ τούτου η λειτουργία του σιδηρόδρομου έδωσε μεγάλη ώθηση στην εμπορική κίνηση της περιοχής. Στο πλαίσιο επέκτασης του εν λόγω έργου αποφασίστηκε η κατασκευή αντίστοιχης γραμμής στο βουνό του Πηλίου που θα συνέδεε τα ορεινά και απομονωμένα χωριά με το αστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής, το Βόλο. Σημαντικό ρόλο για την υλοποίηση του όλου εγχειρήματος διαδραμάτισε ο μηχανικός ντε Κίρικο.

5.1 Ο μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο

Ο Εβαρίστο ντε Κίρικο υπήρξε ο επικεφαλής μηχανικός της κατασκευής των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων. Ήταν Ιταλός στην καταγωγή και γόνος αριστοκρατικής οικογένειας εγκατεστημένης στην Κωνσταντινούπολη. Έζησε στην Ελλάδα από το 1882 έως το 1905 όπου πέθανε στην Αθήνα. Στην Ελλάδα μετέβηκε κατόπιν πρότασης που δέχθηκε από τον Θεόδωρο Μαυρογορδάτο. Ο Θ. Μαυρογορδάτος

υπήρξε τραπεζίτης από την Κωνσταντινούπολη και κύριος χρηματοδότης της κατασκευής του Θεσσαλικού σιδηρόδρομου (Ανδρουλιδάκης, 1988, : 14), ωστόσο ο ίδιος δεν είχε τεχνικές γνώσεις και απευθύνθηκε στον Εβαρίστο ντε Κίρικο προκειμένου να αναλάβει την κατασκευή.

Το Μάιο του 1882 υπογράφεται η Σύμβαση για την υλοποίηση του έργου επί πρωθυπουργίας Χαριλάου Τρικούπη όπου, από την πλευρά του εργολήπτη υπογράφει ως εκπρόσωπος ο ντε Κίρικο. Προκειμένου να υλοποιηθεί το εν λόγω μεγαλόπνοο έργο ο ντε Κίρικο ίδρυσε σε συνεργασία με άλλους μηχανικούς την τεχνική εταιρία “Enterprise de Chirico et Compagnie” «Εργολαβία Ε. Κίρικο και Σία» (Ανδρουλιδάκης, 2002, : 50). Η εταιρία επανδρώθηκε κατά κύριο λόγο με ξένους μηχανικούς και εργοδηγούς, ωστόσο αξιοποίησε ως ένα βαθμό και το εργατικό δυναμικό της περιοχής. Ο Ιταλός μηχανικός ήταν ο επικεφαλής της εταιρίας εκτελώντας διοικητικά καθήκοντα, ενώ παράλληλα είχε στις αρμοδιότητές του τη τεχνική μέριμνα όλων των συνεργιών.

Ο ντε Κίρικο υπήρξε μια προσωπικότητα που με τη δράση του και το έργο του επηρέασε την τοπική ζωή της περιοχής του Βόλου τόσο σε επίπεδο τεχνικών υποδομών όσο και ως προς την προβολή και ανάδειξη της περιοχής. Σε επίπεδο υποδομών ο μηχανικός δεν περιορίστηκε μόνο στην κατασκευή του σιδηρόδρομου, έργο που αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης και εξέλιξης της τοπικής οικονομικής και κοινωνικής ζωής, αλλά κατά τη διάρκεια της διαμονής του αποπεράτωσε μια σειρά μικρότερων έργων που συνέβαλαν στη συνολική αναβάθμιση των υποδομών της περιοχής. Τέτοιου είδους έργα, που υλοποιήθηκαν τη περίοδο 1886 – 1890, ήταν μια σειρά από κωδωνοστάσια σε χωριά του Πηλίου, υδραυλικά έργα κ.α. (Ανδρουλιδάκης, 1988, : 21). Ως προς την προβολή της περιοχής ο ντε Κίρικο συνέβαλε σημαντικά καθώς ως ενεργό στέλεχος της εταιρίας «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας» συμμετείχε σε δράσεις που αφορούσαν την προβολή του έργου και κατά επέκταση και της περιοχής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η συμμετοχή της εταιρίας στην διεθνή έκθεση του 1889 στο Παρίσι, κατά την οποία οι Γάλλοι παρουσίασαν τον πύργο του Άιφελ. Σε αυτήν ο ντε Κίρικο, εκπροσωπώντας την εταιρία, παρουσίασε στο Ελληνικό περίπτερο ένα λεύκωμα σχεδίων με τίτλο «Ατλας των έργων του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας», μια κατασκευαστική μελέτη υπολογισμών του δικτύου, καθώς και μια σειρά φωτογραφιών των τροχαίου υλικού και των τεχνικών έργων (Ανδρουλιδάκης, 2002, : 123).

Ο Εβαρίστο ντε Κίρικο κατά την εξέλιξη της σταδιοδρομίας του διετέλεσε διευθυντής της εταιρίας των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, μέλος του διοικητικού της συμβουλίου και έφτασε μέχρι το αξίωμα του αναπληρωτή προέδρου (Ανδρουλιδάκης, 2002, : 50). Υπήρξε παντρεμένος με την Τζέμα ντε Κίρικο και πατέρας τριών παιδιών της Αδελαΐδας, που πέθανε το 1891 σε μικρή ηλικία, του Τζιόρτζιο ντε Κίρικο που γεννήθηκε στο Βόλο το 1888 και εξελίχθηκε σε έναν από τους σημαντικότερους ζωγράφους της εποχής μας, και του Αντρέα ντε Κίρικο, που γεννήθηκε στην Αθήνα το 1905, και διέπρεψε ως ζωγράφος, συγγραφέας και μουσικός με το ψευδώνυμο Αλμπέρτο Σαβίνιο (Ανδρουλιδάκης, 1988, : 24).

5.2 Η ιστορική εξέλιξη του έργου

Το 1891 αποφασίζεται από την εταιρία των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων η υλοποίηση ενός νέου έργου, την κατασκευή της γραμμής Βόλου – Λεχωνίων. Οι σχετικές μελέτες εκπονήθηκαν από τον διευθυντή Κουστενόμπλ ενώ η σύμβαση ανάθεσης του έργου υπογράφεται στις 16 Δεκεμβρίου 1892 μεταξύ του Υπουργού Εσωτερικών Θεοτόκη και των εκπροσώπων της εταιρίας Βαλαωρίτη, Κουστενόμπλ, και Δέλτα (Ανδρουλιδάκης, 2002, : 146 - 158). Το σχετικό νομοσχέδιο κυρώθηκε με το νόμο ΒΠκΒ' / 30.4.1893 όπου προέβλεπε κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής μήκους 12 χιλιομέτρων και πλάτους 60 εκατοστών. Οι εργασίες ξεκίνησαν με αρκετές καθυστερήσεις λόγω δυσκολιών στη διαδικασία των απαλλοτριώσεων (Φώτου : 28). Επιπλέον, λόγω έλλειψης προσωπικού η εταιρία χρησιμοποιεί ξένα συνεργεία προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες της. Το 1894 ο διευθυντής Κουστενόμπλ διαγνώστηκε με βαριά ψυχική ασθένεια και απομακρύνθηκε από τα καθήκοντά του, ένα χρόνο αργότερα τη θέση του παίρνει ο ντε Κίρικο ως Εντεταλμένος Σύμβουλος Διευθυντής και αναλαμβάνει μεταξύ των λοιπών αρμοδιοτήτων του την ολοκλήρωση της εν λόγω γραμμής. Το Σεπτέμβριο του ίδιου έτους 1895 η γραμμή είναι έτοιμη και τα εγκαίνια γίνονται στις 12 Οκτωβρίου.

Από το 1895 εξετάζεται το ενδεχόμενο προέκτασης της γραμμής Βόλου – Λεχωνίων μέχρι τις Μηλιές με την προοπτική να συνεχιστεί ως τη Ζαγορά. Η σχετική Σύμβαση υπογράφεται στις 26 Φεβρουαρίου 1900 ως συνέχεια της προηγούμενης διατηρώντας τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά αλλά με διαφοροποιημένα οικονομικά στοιχεία. Υπογράφεται από τον Πρωθυπουργό και Υπουργό Εσωτερικών Θεοτόκη και τον Υπουργό Οικονομικών Σιμόπουλο και από τη πλευρά της εταιρίας

υπογράφουν οι ντε Κίρικο και ο Βαλαωρίτης. Η Σύμβαση επικυρώνεται με το νόμο ΒΨΝΘ΄/ 8.4.1900. Η υλοποίηση της προέκτασης ωστόσο παρουσίασε μεγάλες δυσκολίες κυρίως λόγω της μορφολογίας του εδάφους (Ανδρουλιδάκης, 2002, : 160). Υπήρχαν μεγάλες χαράδρες που απαιτούσαν την κατασκευή πολλών γεφυριών, καθώς επίσης και μια σειρά εμβραχώσεων και τοίχων αντιστηρίξεως προκειμένου να κατασκευαστούν σήραγγες. Η εταιρία, στη προσπάθειά της να αντιμετωπίσει αυτές τις δυσκολίες, ορίζει τον Εβαρέστο ντε Κίρικο Γενικό Διευθυντή μελετών και κατασκευών του έργου, και ενισχύει το υπάρχον εργατικό δυναμικό με την πρόσληψη έκτατου προσωπικού που απασχολείται αποκλειστικά στην κατασκευή της εν λόγω γραμμής. Επιβλέπον μηχανικός είναι ο Ματέα, με εξειδίκευση στη χάραξη σιδηροδρομικών γραμμών, ενώ ο μηχανικός Ματζέλι ανέλαβε την κατασκευή γεφυριών. Και σε αυτή τη περίπτωση οι εργασίες καθυστέρησαν να ξεκινήσουν αφενός μεν λόγω προβλημάτων που παρουσιάστηκαν κατά τη διαδικασία των απαλλοτριώσεων (οι κάτοικοι δεν συμφωνούσαν με τη τιμή των απαλλοτριώσεων), αφετέρου λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών και εξαιτίας δύο απεργιών που έλαβαν χώρα τον Αύγουστο του 1901 και τον Σεπτέμβριο του 1902. Το έργο ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 1903 και δόθηκε στην κυκλοφορία άμεσα.

Το τρένο του Πηλίου λειτούργησε ανελλιπώς από το 1903 έως τον Αύγουστο του 1971 όπου διεκόπη η λειτουργία του (Καραπάνος : 13). Όλες αυτές τις δεκαετίες αποτέλεσε σημαντικός μοχλός ανάπτυξης και εξέλιξης της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. Αποτέλεσε τη λύση στο μεταφορικό πρόβλημα επιβατών και εμπορευμάτων καθώς επίσης συνέδεσε απομονωμένες, ορεινές κυρίως, περιοχές τόσο με την πεδιάδα όσο και με το λιμάνι του Βόλου (Νάθενας Καραθάνου : 127 – 130). Η μετακίνηση των αγροτικών προϊόντων γίνονταν με χαμηλότερο κόστος και σε μικρότερο χρόνο, γεγονός που έδωσε ώθηση στην περεταίρω ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας καθώς και του εμπορίου. Το τρένο αναβάθμισε το βιοτικό επίπεδο της περιοχής και συσχετίστηκε με τα ήθη, τα έθιμα και την κοινωνική ζωή των κατοίκων της.

Το τρένο επαναλειτούργησε το 1996 ως τουριστικό πλέον αξιοθέατο καθώς παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον ως μνημείο της βιομηχανικής μας κληρονομιάς. Η διαδρομή που ακολουθεί, έχοντας ως αφετηρία το σταθμό των Άνω Λεχονίων με προορισμό τις Μηλιές, βρίσκεται σε περιβάλλον εξαιρετικής φυσικής ομορφιάς (Καραπάνος : 13). Με απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού το τρένο Βόλου –

Μηλεών, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού και των κτιριακών εγκαταστάσεων, έχει χαρακτηριστεί με το ΦΕΚ 322/Β/24-5-1985 βάσει του νόμου Ν 1469/1950 ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο που χρειάζεται ειδική κρατική προστασία. Ως μνημείο λογίζονται όλες οι εγκαταστάσεις από τον σιδηροδρομικό σταθμό του Βόλου μέχρι και τον σταθμό των Μηλεών ως σύνολο. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις αποτελούν αντιπροσωπευτικά στο είδος τους δείγματα αρχιτεκτονικής, ενώ το τροχαίο υλικό είναι μοναδικό στην Ελλάδα. Η πολιτιστική αξία του μνημείου επισημαίνεται στην μελέτη για την αναθεώρηση και επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Πολεοδομικού Συγκροτήματος (Π.Σ.) Βόλου βάσει της απόφασης με αρθ. 3018/167095 που εκδόθηκε στην ΕτΚ τεύχος : ΑΑΠ 237/ 04.11.2016. Σύμφωνα με το εν λόγω σχέδιο αναγνωρίζεται η αξία του σιδηροδρομικού σταθμού Βόλου ως ιστορικό σημείο αναφοράς της πόλης, και προτείνεται η αξιοποίηση των κτιριακών εγκαταστάσεων καθώς και του μηχανολογικού εξοπλισμού που πλέον έχει αποσυρθεί (παλαιές ατμομηχανές) για τη σύσταση ενός υπαίθριου μουσείου βιομηχανικής αρχαιολογίας και σιδηροδρόμων. Με αυτή τη πρόταση δίνεται η δυνατότητα για περαιτέρω αναβάθμιση της περιοχής καθώς επίσης και για ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της πόλης. Επιπροσθέτως η λειτουργία του τρένου συσχετίστηκε με την πολιτιστική ζωή της τοπικής κοινωνίας ποικιλοτρόπως. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα πανηγύρια στο σταθμό των Μηλεών με αφορμή την άφιξη των ομογενών της Αιγύπτου.

5.3 Περιγραφή του έργου

Η γραμμή Βόλος – Μηλεών διακρίνεται σε δύο τμήματα (Στάμνας : 1) στο πεδινό (Βόλος – Άνω Λεχώνια) και στο ορεινό (Άνω Λεχώνια – Μηλιές). Στο πεδινό τμήμα η κατασκευή του έργου δεν παρουσίασε ιδιαίτερες τεχνικές δυσκολίες καθώς έπρεπε να γεφυρωθούν μόνο δύο χείμαρροι ο Άναυρος και ο Βρύχωνας και να περατωθούν μια σειρά έργων αντιστήριξης στη περιοχή της Γορίτσας. Στο ορεινό τμήμα, ωστόσο, κρίθηκαν απαραίτητα περισσότερα και πιο απαιτητικά τεχνικά έργα όπως γέφυρες, λίθινες τοξωτές αντηρίδες και σήραγγες που παρουσίαζαν μεγάλο βαθμό δυσκολίας για την εποχή τους. Αναλυτικότερα υλοποιήθηκαν 9 κοιλαδογέφυρες, 2 σήραγγες, 7 λίθινες τοξωτές άνω διαβάσεις καλντεριμιών, 78 υδρορροές (ανοιχτοί οχετοί άνω διάβασης) και πλήθος τοιχίων αντιστήριξης (Στάμνας : 2). Ορισμένα από τα παραπάνω έργα αποτελούν μοναδικά παραδείγματα

στο είδος τους τόσο σε τεχνικό επίπεδο όσο και ως προς τις κατασκευαστικές καινοτομίες που εισήγαγαν όπως η περίπτωση της γέφυρας του Βρύχωνα που κατασκευάστηκε με σκελετό οπλισμένου σκυροδέματος. Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε τις σημαντικότερες γέφυρες της γραμμής μήκους άνω των τεσσάρων μέτρων (Στάμνας : 3).

Όνομασία Γέφυρας	Χιλ. Απόσταση από Βόλο	Είδος κατασκευής	Αριθμός άνοιγμα τόξων &	Συνολικό άνοιγμα τόξων/γέφυρας	Παρατηρήσεις
Αναύρου	2,950	Μεταλλική		25μ.	Επίπεδη, με δυο ενδιάμεσα στηρίγματα και χωρίς παραπέτα
Βρύχωνα	10,300	Οπλισμένο Σκυρόδεμα		15μ.	Αρχικά η γέφυρα ήταν ξύλινη και μεταλλική.
Κουφάλας	12,866	Λίθινη	3(1x15μ.+2x10μ.)	35μ.	
Μουρτάκη	14,017	Λίθινη	3(1x15μ.+2x10μ.)	35μ.	Γεφυρώνει το χείμαρρο Μαλακίου
Καλόρρεμα	15,846	Λίθινη	5(1x15μ.+4x10μ.)	55μ.	
Δυορέμματα	16,746	Λίθινη	2(1x15μ.+1x6μ.)	21μ.	
Μαλτέζου	18,644	Λίθινη	2(1x15μ.+1x6μ.)	21μ.	Φτιαγμένη από ερυθρωπές πέτρες
Ξυνογαλά	21,449	Λίθινη	3(3x10μ.)	30μ	Γεφυρώνει το χείμαρρο Μαυροειδή
Καρκαλά	23,914	Λίθινη	3(3x10μ.)	30μ	
Ταξιάρχη	27,508	Μεταλλική		36μ.	Φέρει μονό δικτυωτό μεταλλικό ζευκτό με γραμμή στην 'άνω διαδρομή' και χωρίς

					ενδιάμεσα στηρίγματα.
Σταθμού Μηλεών	28,104	Λίθινη	1(1x5μ.)	5μ	

Πιν 1 Οι γέφυρες στο δίκτυο Βόλου – Μηλεών

Επιπλέον υπάρχουν δύο σήραγγες που βρίσκονται μεταξύ Άνω Γατζέας–Πινακατών και έχουν μήκος 60,5 και 34 μέτρα. Επίσης υπάρχουν επτά λίθινες τοξωτές άνω διαβάσεις καλντεριμιών, οι οποίες χτίστηκαν την περίοδο 1901 με 1903 και βρίσκονται στις εξής θέσεις (Στάμνας : 3 - 4)

1. Στα Πετράλωνα, στην περιοχή Άνω Λεχωνίων-Μαλακίου. Το ελεύθερο ύψος της καμάρας για τη διέλευση του τραίνου είναι 4μ. και το πλάτος 4,70μ
2. Στο Σταθμό Άνω Γατζέας. Το ελεύθερο ύψος της είναι 5μ. και το πλάτος 6μ.
3. Στην περιοχή Άνω Γατζέας, γνωστή και ως καμάρα του ‘Κουκλάκη’ Το ελεύθερο ύψος της από τη γραμμή είναι 14,5μ. και το πλάτος 13μ.
4. Στα δυτικά του σταθμού και του συνοικισμού Ογλά–Πινακάτες, γνωστή και ως καμάρα του ‘Χατζάκου’ Το ελεύθερο ύψος από τη γραμμή είναι 4,50μ. και το πλάτος 5,20μ.
5. Στο σταθμό Ογλά. Βρίσκεται στην έξοδο του σταθμού προς Μηλιές Το ελεύθερο ύψος της από τη γραμμή είναι 4μ. και το πλάτος 6,80μ.
6. Στο σταθμό Αργυραϊκά. Το ελεύθερο ύψος από τη γραμμή είναι 3,50μ. και το πλάτος 3,60μ.
7. Στα Παπουτσαϊκά. Το ελεύθερο ύψος από τη γραμμή είναι 3,60μ. και το πλάτος 4μ.

Η σιδηροδρομική γραμμή περιλάμβανε πέντε σταθμούς και αρχικώς οχτώ στάσεις. Οι σταθμοί είναι οι Βόλος, Αγριά, Άνω Λεχώνια, Άνω Γατζέα, Μηλιές. Οι στάσεις σε πρώτη φάση είναι οι ακόλουθες Ορμίνιο, Φιλελλήνων, Άγιος Κωνσταντίνος ή Βλαχάβα, Άναυρος, Κάτω Λεχώνια, Αγία Τριάδα, Ογλά, Πινακάτες, Αργυραϊκά. Στη συνέχεια προκειμένου για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού προστέθηκαν οι εξής επιπλέον στάσεις Κωλέττη, Τσιμέντα, Στάση Αγριάς, Πετράλωνα, Δυορέμματα.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του δικτύου απαρτίζονται από τον κεντρικό σταθμό του Βόλου και τους σταθμούς στην Αγριά, Άνω και Κάτω Λεχώνια. Επιπλέον υπάρχουν οχτώ ξύλινοι οικίσκοι σε στάσεις από το Βόλο έως τις Μηλιές (ΦΕΚ

322/B/24-5-1985). Ο σταθμός του Βόλου εξυπηρετεί σήμερα τη γραμμή Βόλο – Λάρισα. Χτίστηκε το 1883 και κατατάσσεται βάσει της ταξινόμησης των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας σε σταθμό πρώτης τάξεως. Πρόκειται για μακρόστενο και συμμετρικό κτίριο με διώροφο το μεσαίο τμήμα και στην οροφή έχει τριγωνική σοφίτα με ρολόι. Η στέγη του κτιρίου διαθέτει τριγωνικές μεταλλικές διακοσμήσεις (Στάμνας : 3 - 5). Τα κτίρια στην Αγριά και στα Άνω Λεχώνια διαθέτουν επίσης πλούσια διακοσμητικά στοιχεία ενώ αντίθετα τα κτίρια της Γαντζέας και των Μηλεών είναι απλά και λειτουργικά. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κτίρια της Αγριάς και των Άνω Λεχωνίων υπέστησαν σοβαρές ζημιές κατά την περίοδο των σεισμών του 1955, ωστόσο το 1996 ανακατασκευάστηκαν βάσει των σχεδίων του Εβαρίστο ντε Κίρικο και επανήλθαν στην αρχική τους εικόνα.

Η σιδηροδρομική γραμμή από το Βόλο έως τις Μηλιές καλύπτει μια απόσταση 28 χιλιομέτρων. Το πλάτος των γραμμών είναι 0,60 εκατοστά, από τα μικρότερα στον κόσμο, και το τροχαίο υλικό είναι προσαρμοσμένο στα δεδομένα αυτής της γραμμής. Η άφιξη της πρώτης παρτίδας του τροχαίου υλικού έγινε το 1895, ενώ το 1900 πραγματοποιήθηκε η αγορά μιας μεταχειρισμένης ατμομηχανής από την εταιρία Κοπαΐδας. Οι τέσσερις πρώτες μηχανές ονομάστηκαν ‘Κουστενόμπλ’ ‘Άναυρος’, ‘Αγριά’, και ‘Λεχώνια’. Έως το 1905 αγοράστηκαν άλλες τρεις ατμάμαξες με τις οποίες εξοπλίστηκε επαρκώς το δίκτυο Βόλου - Μηλεών (Νάθενας Καραθάνου : 200 - 201).

5.3 Επεμβάσεις αποκατάστασης του έργου

Τη περίοδο 1986 – 1996 πραγματοποιήθηκε μια σειρά ανακατασκευών και ανακαινίσεων τόσο των κτιριακών εγκαταστάσεων του έργου όσο και της γραμμής του δικτύου, με χρηματοδότηση προερχόμενη από Εθνικά και Κοινοτικά κονδύλια. Παρόλο που πραγματοποιήθηκαν ανακατασκευές στο μεγαλύτερο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου, σε κυκλοφορίσιμη κατάσταση είναι η διαδρομή Άνω Λεχώνια – Μηλιές, μια απόσταση 15 χιλιομέτρων, ενώ σε καλή κατάσταση είναι το τμήμα Βλαχάβα (πάρκο Αγ. Κωνσταντίνου) – Αγριά, άλλα 6 χιλιόμετρα. Επιπλέον πραγματοποιήθηκε ανακατασκευή αρκετών τοίχων αντιστήριξης καθώς και γεφυριών (γέφυρες Βρύχωνα, Ταξιάρχη και Μηλεών). Ανακαινίστηκαν 11 κτίρια, σταθμοί και βοηθητικοί χώροι, βάσει των σχεδίων του ντε Κίρικο. Οι ανακαινίσεις, ως εκ τούτου,

έγιναν με σεβασμό στην ιστορικότητα και στη ταυτότητα του μνημείου (Καραπάνος : 27).

Αναλυτικότερα η κατάσταση του δικτύου έχει ως εξής: Το τμήμα από το σταθμό Βόλου έως το πάρκο Αγ. Κωνσταντίνου που διέρχεται από την οδό Δημητριάδος είναι καλυμμένο με άσφαλτο. Το τμήμα από το πάρκο Αγ. Κωνσταντίνου έως Αγριά βρίσκεται σε σχετικά καλή κατάσταση καθώς είναι καλυμμένο από χώμα και σε ορισμένα σημεία από άσφαλτο. Το τμήμα Αγριάς – Άνω Λεχωνίων είναι το πιο προβληματικό καθώς η γραμμή είναι εγκιβωτισμένη στην άσφαλτο ενώ η αποκατάστασή της θα δημιουργούσε έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Η γέφυρα του Βρύχωνα, ωστόσο, που βρίσκεται σε αυτό το τμήμα είναι σε πολύ καλή κατάσταση. Τέλος το τμήμα Άνω Λεχωνίων – Μηλεών βρίσκεται σε άριστη κατάσταση.

5.4. Φωτογραφική τεκμηρίωση



Εικ. 1: Η καμάρα του 'Κουκλάκη

Πηγή : Σταμνάς



Εικ 2: Η καμάρα του 'Χατζάκου'

Πηγή : Σταμνάς



Εικ. 3: Η γέφυρα του Βρύχωνα, Πηγή : Σταμνάς



Εικ. 4: Η γέφυρα του Ταξιάρχη, Πηγή : Σταμνάς



Εικ. 5: Ο σταθμός του Βόλου, Πηγή : Σταμνάς

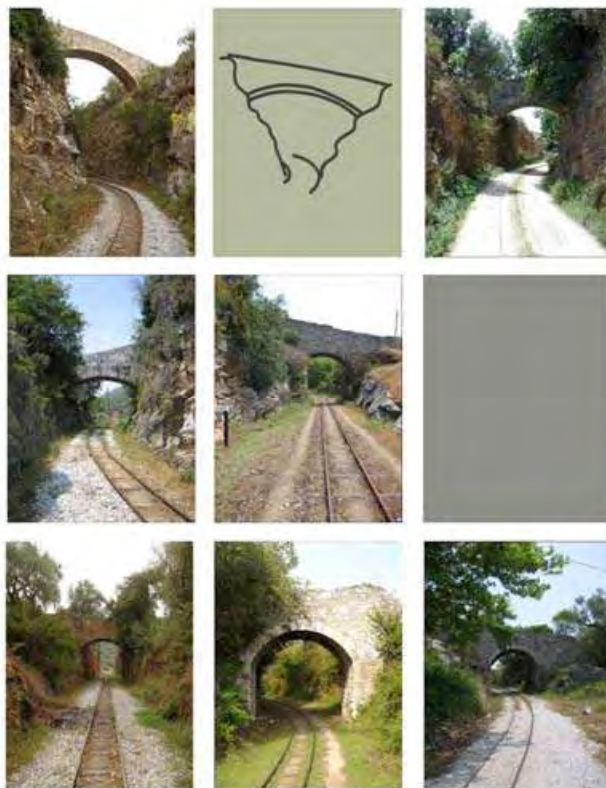


Εικ. 6: Ο σταθμός της Αγριάς

Πηγή : Σταμνάς



Εικ. 7: Απόψεις των γεφυρών, Πηγή : Σταμνάς



Εικ. 8: Απόψεις των καμαρών, Πηγή : Σταμνάς



Εικ. 9: Απόψεις των σταθμών του δικτύου Βόλου-Μηλεών, Πηγή : Σταμνάς



Εικ.10: Εργασίες αποκατάστασης των βάθρων της γέφυρας του Ταξιάρχη

Πηγή : Σταμνάς

6. Συμπεράσματα

Το τρένο του Πηλίου είναι ένα από τα πιο σημαντικά μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς για την πόλη του Βόλου και την ευρύτερη περιοχή. Η λειτουργία του ήταν άρρηκτα συνδεδεμένη με την κοινωνική, οικονομική και εμπορική ζωή της τοπικής κοινωνίας για περισσότερο από 70 χρόνια. Το τρενάκι του Πηλίου, ο μουτζούρης, ή το θεριό όπως αποκαλούνταν κατ' ευφημισμό, από τον ντόπιο πληθυσμό, λόγω του μικρού μεγέθους του αποτέλεσε τη λύση στο μεταφορικό πρόβλημα απομονωμένων ορεινών περιοχών ενισχύοντας έτσι τόσο την επιβατική κίνηση, όσο και την οικονομική, αγροτική, και εμπορική τους ανάπτυξη.

Σε επίπεδο υποδομών, τα αρχιτεκτονικά σύνολα που εντάσσονται στο μνημείο, το τροχαίο υλικό, τα δομικά έργα (γέφυρες, έργα αντιστήριξης κ.α.) καθώς και ο μηχανολογικός εξοπλισμός αποτελούν εξαιρετικά δείγματα βιομηχανικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς κυρίως λόγω της πρωτοτυπίας του σχεδιασμού τους και της καινοτομίας που εισήγαγαν. Τα μέσα που αξιοποιήθηκαν για την περάτωση των εν λόγω κατασκευών καθώς και οι τεχνικές που εφαρμόστηκαν αποτελούν σημαντικά ιστορικά τεκμήρια τεχνολογικής εξέλιξης και προόδου.

Η λειτουργία του τρένου επιπροσθέτως, είναι συνδεδεμένη και με κοινωνικές εκδηλώσεις του ντόπιου πληθυσμού, όπως την οργάνωση εορτών με αφορμή την άφιξη ομογενών εκ της Αιγύπτου κ.α., γεγονός που συσχετίζει το τρένο με τα ήθη, τα έθιμα, και της συνήθειες της τοπικής κοινωνίας. Επομένως η πολιτιστική αξία του μνημείου δεν περιορίζεται μόνο στα πλαίσια της υλικής του υπόστασης αλλά σχετίζεται άμεσα και με την άυλη πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής.

Το δίκτυο παρόλο που προστατεύεται από το Υπουργείο Πολιτισμού, βάσει της σχετικής νομοθεσίας που αναφέρθηκε προηγουμένως, ωστόσο σε μεγάλο βαθμό παραμένει αναξιοποίητο. Με εξαίρεση τη γραμμή Άνω Λεχώνια – Μηλιές που λειτουργεί για τουριστικούς λόγους, ένα μεγάλο μέρος της γραμμής παραμένει καλυμμένο με άσφαλτο ενώ το υπόλοιπο μένει ανενεργό.

Προτάσεις για την περαιτέρω αξιοποίηση του έργου υπάρχουν. Μια από τις πλέον ενδιαφέρουσες είναι η δημιουργία υπαίθριου μουσείου βιομηχανικής κληρονομιάς στο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού Βόλου, όπως αναφέρθηκε στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Βόλου (ΑΑΠ 237/ 04.11.2016), ωστόσο μέχρι στιγμής δεν έχει δρομολογηθεί κάποιο σχετικό σχέδιο ανάπλασης.

Βασιζόμενοι σε καλές πρακτικές ανάπλασης (προγράμματα αστικής αναβίωσης κ.τ.λ.) που εφαρμόστηκαν σε αντίστοιχες περιπτώσεις, καθώς και στη διεθνή εμπειρία μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η περαιτέρω αξιοποίηση του εν λόγω μνημείου θα ενισχύσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής. Καθίσταται σκόπιμη η αξιοποίηση του έργου, καθώς δύναται να λειτουργήσει τόσο ως μοχλός ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας με έναν κατά κύριο λόγο τουριστικό προσανατολισμό, όσο και ως μέσο αναβάθμισης του δομημένου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Berk. F, 2015, “The role of mythology as a cultural identity and a cultural heritage : the case of Phrygian mythology” στο *Conservation of Architectural Heritage, CAH 23 – 27 November, Luxor, Procedia - Social and Behavioral Sciences Vol 225* pp 67 – 73

Kurin. R, 2004, “Safeguarding Intangible Cultural Heritage in the 2003 UNESCO Convention : a critical appraisal” στο *museum international Vol 56 no 221 – 222*

Lourenço-Gomes. L, Pinto. L, Rebelo. J, 2015, “Wine and cultural heritage. The experience of the Alto Douro Wine Region” στο *Wine Economics and Policy Vol 4* pp 78 – 87.

Navrud. S, Ready. R, 2002, *Valuing Cultural Heritage, Applying Environmental Valuation Techniques to Historic Buildings, Monuments and Artifacts*, UK, Edward Elgar

Petronela. T, 2016, “The importance of the intangible cultural heritage in the economy” στο *3rd GLOBAL CONFERENCE on BUSINESS, ECONOMICS, MANAGEMENT and TOURISM*, 26-28 November 2015, Rome, Italy, *Procedia Economics and Finance*, Vol 39, pp 731 – 736.

Prompayuk. S, Chairattananon. P, 2016, “Preservation of Cultural Heritage Community: Cases of Thailand and developed countries” στο *ASEAN-Turkey ASLI (Annual Serial Landmark International) Conferences on Quality of Life 2016 AMER International Conference on Quality of Life, AicQoL2016Medan 25 – 27 February 2016*, Medan, Indonesia, *Procedia - Social and Behavioral Sciences Vol 234* pp 239 – 243

Silverman. H, Ruggles. D, 2007, *Cultural Heritage and Human Rights*, New York, Springer

Trillo. C, Petti. L, 2016, “A novel paradigm to achieve sustainable regeneration in Historical Centres with Cultural Heritage” στο *2nd International Symposium "NEW METROPOLITAN PERSPECTIVES" - Strategic planning, spatial planning, economic programs and decision support tools, through the implementation of Horizon/Europe2020. ISTH2020*, 18-20 May 2016, Reggio Calabria (Italy), *Procedia - Social and Behavioral Sciences* Vol 223 pp 693 – 697

Tweed. C, Sutherland. M, 2007 “Built cultural heritage and sustainable urban development” στο *Landscape and Urban Planning* Vol 83 pp 62 – 69.

Vecco. M, 2010 “A definition of cultural heritage: From the tangible to the intangible” στο *Journal of Cultural Heritage* Vol 11 pp 321 – 324

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Alfrey. J, 1992, *Η βιομηχανική κληρονομιά : διαχείριση πόρων και χρήσεις*, Αθήνα, εκδ : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ

Lefebvre. H, 1977, *Δικαίωμα στην πόλη. Χώρος και πολιτική*, Αθήνα, εκδ : Παπαζήση

Rainer. S, 1982, *Εισαγωγή στη βιομηχανική αρχαιολογία*, Αθήνα, εκδ : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ

Ανδρουλιδάκης. Κ, 1988, *Μικρό αφιέρωμα στον Τζιόρτζιο ντε Κίρικο*, Αθήνα, εκδ : Ανδρουλιδάκης

Ανδρουλιδάκης. Κ, 2002, *οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι (1881 – 1955)*, Θεσσαλονίκη, εκδ : Μουσείο Φωτογραφίας ‘Χρήστος Καλεμκερής’ Δήμος Καλαμαριάς

Βιδάλης. Τ, 2002, *Το ατομικό δικαίωμα στο περιβάλλον κατά το Σύνταγμα του 2001, Πρακτικά Ημερίδας*, Αθήνα, εκδ : Σάκκουλας

Βουδούρη. Δ, 1992, *Η προστασία της Πολιτιστική Κληρονομιάς στην Προοπτική της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς*, Αθήνα, εκδ : Παπαζήση

Γιαρένη. Ε, 2005, 'Η προστασία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος σε περίπτωση ενόπλων συρράξεων' στο *Περιβάλλον & δίκαιο* σελ 212 – 220

Δεκλερής. Μ, 1996, *Ο δωδεκάδελτος του περιβάλλοντος : εγκόλπιο βιωσίμου αναπτύξεως*, Αθήνα – Κομοτηνή, εκδ : Σάκκουλας

Eco. U, 1992, *Πολιτιστικά κοιτάσματα : προτάσεις για τη διατήρηση και τη διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς*. Θεσσαλονίκη, εκδ : Παρατηρητής

Ζερβάκη. Α, 2010, *Η έννοια της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς της ανθρωπότητας : Η συμβολή της Unesco*, Αθήνα, εκδ : Σάκκουλα

Καραπάνος. Σ, 2006, *Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. «Λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Βόλος – Μηλιές»*. Διαθέσιμο στο <http://www.thessaly.gov.gr/>

Καρύμπαλη – Τσίπτσιου. Γ, 2004, *τα μνημεία και η κατοχή τους: κατά το Ν. 3028/2002 «για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς»* Αθήνα, Θεσσαλονίκη εκδ : Σάκκουλας

Καστόρας. Σ, 2002, *Πολιτιστική Επικοινωνία. Αρχές και Μέθοδοι Επικοινωνίας*, Πάτρα, εκδ: ΕΑΠ

Κόνσολα. Ν, 1995, *Η Διεθνής Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς*, Αθήνα, εκδ : Παπαζήση

Κόνσολα. Ν, 2006, *Πολιτιστική Ανάπτυξη και Πολιτική* , Αθήνα, εκδ : Παπαζήση

Κουλουμπής. Θ, 1995, *Διεθνείς Σχέσεις, Εξουσία και Δικαιοσύνη*, Αθήνα, εκδ : Παπαζήση

Λάββας. Γ, 2010, *Ζητήματα Πολιτιστικής Διαχείρισης* Αθήνα, εκδ Μέλισσα

Νάθενας. Γ, Καραθάνου. Μ, 2002, *Το τραινάκι του Πηλίου, από την πόλη των αργοναυτών στο βουνό των κενταύρων*, Αθήνα, εκδ : Μίλιτος

Παπαγιαννάκη. Α 1982 *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι. Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα, εκδ : Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης

Παπαδημητρίου. Γ, 2006, 'Προστασία του περιβάλλοντος και αναθεώρηση του Συντάγματος', *Νόμος και Φύση*, Τ : 1, σελ 457 – 460.

Πασχαλίδης. Γ, 2002, 'Η Συμβολή του Πολιτισμού στην Κοινωνική και Οικονομική ανάπτυξη' στο Πασχαλίδης. Γ, Χαμπούρη – Ιωαννίδου. Α στο *Οι Διαστάσεις των Πολιτιστικών Φαινομένων, Τόμος Α, Εισαγωγή στον Πολιτισμό*, Πάτρα, εκδ : ΕΑΠ

Παυλογεωργάτος. Γ, 2003, *Διατήρηση της Υλικής Πολιτιστικής Κληρονομιάς*, Αθήνα, εκδ : Επίκεντρο

Σιούτη. Τ, 1985, *Η συνταγματική Κατοχύρωση της Προστασίας του Περιβάλλοντος*, Αθήνα, εκδ : Σάκκουλας

Σκουλάς. Γ, Σκουλα. Δ, 2011, 'Το Δικαίωμα του Πολίτη στο Πολιτιστικό Περιβάλλον: Η Συνταγματική και Νομική του Διάσταση στην Παιδεία και στον Πολιτισμό' στο *ΤΟ ΒΗΜΑ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ*, τ 60 σελ 31 – 55.

Στάμνας. Α, Λιανός. Ν, Γεωργούλα. Ο, 2007, 'Η κατασκευή του τραίνου του Πηλίου: εφαρμογή πρωτότυπης κατασκευαστικής τεχνογνωσίας στην Ελλάδα του 19ου αιώνα' στο *Εθνικό Συνέδριο : Η ιστορία των Δομικών Κατασκευών 29 Νοεμβρίου – 1 Δεκεμβρίου 2007*, Ξάνθη, διαθέσιμο στο <https://www.academia.edu/7132904/>

Φίλιας. Β, 2000, *Εισαγωγή στη Μεθοδολογία και τις Τεχνικές των Κοινωνικών Ερευνών*, Αθήνα εκδ: Gutenberg

Φώτου. Χ, 1995, ' Ο Βόλος και οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι 1882 – 1906' στο *Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι και Τζιόρτζιο ντε Κίρικο, Πρακτικά ημερίδας, 4 Απριλίου 1993*, Βόλος, εκδ : Δημοτικό Κέντρο Ιστορικών Ερευνών, Τεκμηρίωσης, Αρχείων και Εκθεμάτων

NOMIKA KEIMENA

Παπαδημητρίου. Γ Σωτηρέλης. Γ, 2001, *Το Σύνταγμα της Ελλάδος*, Αθήνα, εκδ :
Καστανιώτη

Νόμος 1114/81

ΦΕΚ 322/Β/24-5-1985

ΕτΚ Τ ΑΑΠ 237/04.11.2016

ΔΙΑΔΥΚΤΙΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

www.unesco-hellas.gr

<http://www.unesco.org.cy/Programmes-Ayli Politistiki Klironomia,GR>

<http://en.unesco.org>

http://www.ime.gr/chronos/12/gr/1833_1897/economy/choros/05.html

<http://www.trainose.gr/>

<http://odontotos.diakofto.gr>

