

ΓΙΑ ΤΑ ΓΕΦΥΡΙΑ

Ερευνητική εργασία Γ' τάξης

2^ο Γυμνάσιο Λιβαδειάς 2006-2007

Τα γεφύρια Τουρκοκρατίας στον Ελλαδικό χώρο. Η περίπτωση της ευρύτερης περιοχής της Λιβαδειάς.

Παραδόσεις έχουν δημιουργηθεί και δημιουργούνται σε κάθε εποχή, δεδομένου ότι η μυθοπλαστική φαντασία του ανθρώπου, θεμελιώδης λειτουργία της ψυχής του, είναι πάντοτε ενεργή

Παρά το γεγονός ότι γεφύρια χτίζονταν γιατί έπρεπε, αφού αποτελούσαν μέσο επικοινωνίας και συνάμα προϋπόθεση πολιτισμού, ο άνθρωπος για να δικαιολογηθεί έπρεπε και αυτός, ακόμη κι αν τούτο σήμαινε παρέκκλιση από τα καθιερωμένα, από τα ...φυσιολογικά, να γεννήσει ένα σωρό παραδόσεις, θρύλους και δοξασίες. Προλήψεις, που δεν είναι τίποτα άλλο παρά απλοϊκές, σε μορφή παραμυθιού, προσεγγίσεις του ανεξήγητου. Τέτοιο φάνταζε ό,τι ξέφευγε από το κοινό μέτρο.

Οι άγνωστες αιτίες καταστροφής, ο φόβος και η αγωνία εμπρός στις δυσκολίες και τα απρόοπτα γεγονότα στη θεμελίωση και στο χτίσιμο ιδίως μεγάλων έργων, η πίστη για την ύπαρξη δαιμονικού στοιχείου και εχθρικού δράκοντα του κτίσματος που ζήταγε ικανοποίηση, έκαναν τους μαστόρους και τον κόσμο μυθοπλάστες. Κύριο μέσο πρόληψης και προφύλαξης ήταν το στοιχείωμα του έργου με θυσίες εξιλέωσης εκείνης της άγνωστης δύναμης καταστροφής. Γέννημα της σχέσης δημιουργού-κατακτητή και του έργου του, σχέσεις φόβου και περηφάνειας, δέους και ευγνωμοσύνης, είναι και ο γνωστός θρύλος «του γιοφυριού της Άρτας». Αυτός που επιμένει υποφέρει περισσότερο, πίστευε ανέκαθεν ο λαός. Του πρέπει λοιπόν πόνος μεγάλος του πρωτομάστορα — στην ουσία, κάθε καινοτόμου δημιουργού —, αφού είναι αυτός που τόλμησε να αφηγήσει νόμους αιώνιους, να εξουσιάσει ανίκητες φυσικές δυνάμεις, όπως η ορμή του ποταμού. Άλλωστε η εξαγγελία της θυσίας γίνεται από ένα πουλί, καθαντό εκφραστικό στοιχείο της φύσης. Η θυσιασμένη ανθρώπινη ψυχή — πίστευαν τότε όλοι τους — σα στοιχείο πλέον του γεφυριού, θα μπορούσε να κρατάει μακριά κάθε εχθρό του, θα εξιλέωνε τις «δαιμονικές δυνάμεις», τους θεούς των ποταμών, οι οποίες θα επέτρεπαν παρέμβαση στο χώρο εξουσίας τους.

Επιπρόσθετα, το απαύγασμα πολλών μύθων για τα γεφύρια — όπως αυτού για το Διαβολογέφυρο — είναι απόηχος της σύγκρουσης ανάμεσα στην επιθυμία και την ενοχή. Από τη μια μεριά, η φιλόδοξη τάση του ανθρώπου να εξουσιάσει τη φύση, από την άλλη η τύψη για τούτη την παρέμβαση, ο φόβος της εκδίκησης που με σιγουριά κάποτε θα 'ρθει.

Αξίζει δε να σημειώσουμε ότι στη συνείδηση του ανθρώπου — σύμφωνα πάντοτε με τους υπάρχοντες θρύλους — το γεφύρι έπαιζε καθοριστικό ρόλο στη σκηνή ενός ιδιότυπου, λαϊκού δικαστηρίου. Αποτελούσε το καταλληλότερο μέσο για την τιμωρία των ζωοκλεφτών. Αν κατάφεραν να περάσουν το γεφύρι με πλημμυρισμένο το ποτάμι, τούτο σηματοδοτούσε την αθωότητά τους. Όσοι όμως πνίγονταν, ήταν ένοχοι, γι' αυτό τιμωρούνταν.

Ένα άλλο έθιμο, το οποίο είναι απόλυτα συνυφασμένο με τις λαϊκές αντιλήψεις για τα γεφύρια και το οποίο εξακολουθεί να επιβιώνει μέχρι και σήμερα, εστιάζει σε μια γαμήλια πομπή. Όταν αυτή έφτανε μπροστά σ' ένα γεφύρι, οι οργανοπαίχτες σταματούσαν το τραγούδι, η νύφη και ο γαμπρός ξεπέξευαν απ' τα άλογα, το ίδιο και οι άλλοι, κι έτσι, σιωπηλοί και κατηφείς, περνούσαν σιγά-σιγά στην άλλη όχθη. Πίστευαν πως αν δεν το τηρούσαν τούτο το έθιμο, η στοιχειωμένη ψυχή, συνειδητοποιώντας τη διαφορά του πάνω από τον κάτω κόσμο, θα παράταγε το κράτημα, θα 'ρχιζε τα βογγητά, μπορεί και το χορό, κι έτσι το γεφύρι θα 'τριζε, θα κουνιόταν, μπορεί και να σωριαζόταν μέσα στο νερό. Δεν ήθελαν, λοιπόν, να προκαλέσουν.

Υπάρχουν επίσης, και θρύλοι για γεφύρια οι οποίοι εμπερικλείουν όλη τη μεταθανάτια αγωνία του ανθρώπου. Ο άνθρωπος ελπίζοντας στη λύτρωση, στέριωσε με το νου του ένα φανταστικό γεφύρι, Τρίχινο, το οποίο αν κατόρθωνε να το διαβεί στο στερνό του ταξίδι, θα επιτύγχανε παράλληλα και την ουσιαστική λύτρωση της ψυχής του. Έτσι, λοιπόν, την ημέρα της Πεντηκοστής, την ώρα ακριβώς που εμείς οι ζωντανοί συγγενείς θα γονατίσουμε στις εκκλησίες (γι' αυτό και Κυριακή της Γονατιστής) και θα προσευχόμαστε για τις ψυχές των πεθαμένων, περίλυπες οι ψυχές και παίρνοντας το δρόμο της επιστροφής στον κάτω κόσμο, θα πρέπει να περάσουν απ' αυτό το γεφύρι. Αυτό με τη σειρά του θα πρέπει να στεριώσει, να πάψει να τρέμει και να μην πανικοβάλλει τις ψυχές. Αλλιώς, όσες είναι κολασμένες δε θα μπορέσουν να το

περάσουν, θα συνειδητοποιήσουν τις αμαρτίες τους και θα πέσουν στο ποτάμι, στην άβυσσο της κόλασης.

Συνακόλουθα, και γνωρίζοντας την ιστορία του τόπου μας, συνειδητοποιούμε ότι πολλά γεφύρια είναι δημιουργήματα της εποχής της Τουρκοκρατίας. Τούτο σημαίνει ότι υπάρχουν και θρύλοι χρονολογικά αντίστοιχοι με εκείνη την περίοδο. Έτσι λοιπόν υπάρχουν γεφύρια τα οποία οφείλουν την ύπαρξή τους είτε σε κάποιο τάμα που έκανε ένας κλέφτης, που αναγκάστηκε να πηδήξει από τη μία όχθη στην άλλη για να γλιτώσει από τους Τούρκους, είτε στο αίσθημα ευγνωμοσύνης που αισθάνθηκε ένας ληστής προς τους κατοίκους ενός χωριού, που τον έσωσαν από τους Τούρκους κρύβοντάς τον στο χωριό.

Τα γεφύρια αποτελούν βαριά μνημεία πέτρας με παράξενα ονόματα, και θρύλους παλιούς κρεμασμένους στα παραπέτα, σαν ημιτελείς τροχιές μνήμης, καμάρες ανάμεσα στο τότε και στο τώρα. Σαν παραμύθι. Ένα παραμύθι δημιουργημένο από τον ίδιο τον άνθρωπο, στηριζόμενο στις ανησυχίες, τους φόβους και τις προλήψεις του.

Η ιστορία και η παράδοση όμως μας θυμίζουν την ύπαρξή τους όχι μόνο με τα τραγούδια, τους μύθους, τα ιστορικά γεγονότα, αλλά και με κατάλοιπα της ίδιας της ζωής, εποχών που έχουν περάσει... απομεινάρια που προδίδουν την καθημερινότητα ανθρώπων αλλοτινών καιρών και τώρα πια «μνημεία αναμνήσεων». Τέτοια είναι και τα γεφύρια αυτά καθ'αυτά που στολίζουν την Ελλάδα.

Κατά τη διάρκεια της ερευνάς μας σχετικά με τα γεφύρια στον Ελλαδικό χώρο η Ήπειρος ήταν αυτή που κατέκτησε το αμέριστο ενδιαφέρον μας και μας παρέπεμψε στη συστηματικότερη μελέτη της. Η προσεκτικά μελετημένη τεχνική και η τεράστια επικοινωνιακή αξία των γεφυριών, που κατασκευάστηκαν κατά την Τουρκοκρατία, η οποία υπήρξε ιδιαίτερα μακρόχρονη στη συγκεκριμένη περιοχή, ήταν τα στοιχεία που μας προσέλκυσαν περισσότερο. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι μάστορες εκείνης της εποχής, σε μια περιοχή μάλιστα με παράδοση στις ομαδικές μετακινήσεις τις οποίες επιχειρούσαν οργανωμένοι σε επαγγελματικές συντεχνίες, και με εξαιρετικά περιορισμένα τεχνολογικά μέσα, κατάφερναν να σμιλεύουν την πέτρα με τέτοιο τρόπο ώστε να μην είναι απαραίτητη η χρήση συνδετικών υλικών και κονιαμάτων για την κατασκευή περίτεχνων γεφυριών μονότοξων αλλά και πολύτοξων, τα μεγαλύτερα από τα οποία έφταναν σε διαστάσεις τα 140 μέτρα μήκος και τα 20 μέτρα ύψος! Επίσης αξιοθαύμαστο είναι το ενδιαφέρον τόσο των Τούρκων όσο και των Ελλήνων κατοίκων αλλά και μοναχών για την τύχη των γεφυριών, το οποίο εκδήλωναν είτε με χρηματικές εισφορές, είτε με προσωπική εργασία για το χτίσιμο και την επισκευή τους. Όπως σήμερα οι μεγάλες υπερσύγχρονες γέφυρες, έτσι και τότε τα μικρά πέτρινα γεφύρια ήταν μικροί κρίκοι που συνέδεαν ανθρώπους, ιδέες, αντιλήψεις και όλα μαζί αποτελούσαν τον κύριο σύνδεσμο ανάμεσα στους λαούς.

Το γεφύρι του Βοϊδομάτη ή της Κλειδονιάβιστας:

Είναι χτισμένο στο χωριό Κλειδωνιά εκεί όπου τελειώνει η χαράδρα του Βίκου και αρχίζει ο κάμπος, ενώνοντας την Κόνιτσα με το δυτικό Ζαγόρι. Πρόκειται για μονότοξο πέτρινο γεφύρι, το τόξο του οποίου έχει άνοιγμα 20μ. και ύψος 9,15μ. Διαθέτει χαμηλό προστατευτικό στηθαίο από ασύμμετρες πέτρες, ενώ το κατάστρωμα είναι κατασκευασμένο από καλντερίμι. Είχε χτιστεί κατά τους Βυζαντινούς χρόνους, αλλά κατέρρευσε. Ξαναχτίστηκε το 1844 αλλά είχε την ίδια τύχη. Τέλος, το 1853 πήρε τη σημερινή του μορφή με έξοδα της Μπαλκίζ Χανούμ και κόστισε 37000 γρόσια. Σύμφωνα με την παράδοση, πάνω στην καμάρα του πραγματοποιήθηκε μια αιματηρή συμπλοκή μεταξύ δύο οικογενειών για λόγους τιμής.

Το γεφύρι της Άρτας:

Βρίσκεται σε απόσταση ενός περίπου χιλιομέτρου νότια της Άρτας και γεφυρώνει τον Άραχθο ποταμό, εξυπηρετώντας βασικές οδικές ανάγκες της περιοχής. Κατά την περίοδο 1881-1912, αποτέλεσε το σύνορο ανάμεσα στην Ελλάδα και το Οθωμανικό κράτος. Έχει ολικό μήκος 142μ. και πλάτος 3,75μ. Είναι λιθόκτιστο και αποτελείται από τέσσερα άνισα τόξα και πολλές μικρές ψευτοκαμάρες. Υπολογίζεται ότι χτίστηκε στην περίοδο 1602-1606 κατά την τουρκοκρατία,

στα συντρίμια παλαιότερης γέφυρας. Χρηματοδοτήθηκε από τον Αρτινό παντοπώλη Γιάννη Θιακογιάννη – Γατοφάγο. Χρωστάει τη φήμη του στο ομώνυμο δημοτικό τραγούδι.

Το γεφύρι του Παπαστάθης:

Βρίσκεται στον Αραχθο ποταμό, ανατολικά των Ιωαννίνων ανάμεσα στα χωριά Δρίσκος και Κράψη. Χτίστηκε το 1746, με χρήματα που κατάφερε να συγκεντρώσει ο ηγούμενος της μονής Βίλιζας, Αγάπιος, σε συνεργασία με τους κατοίκους των γύρω χωριών. Συνολικά στοίχισε 350 βενετικά φλουριά και κατασκευάστηκε προκειμένου να ενώσει το οδικό δίκτυο τοπικής εμβέλειας Ιωαννίνων, Συρράκου και Καλαρρύτων. Αποτελείται από τέσσερα άνισα και καλοχτισμένα τόξα, το συνολικό μήκος των οποίων φτάνει τα 85μ. Ανάμεσά τους υπάρχουν τρία μακρόστενα ανακουφιστικά ανοίγματα. Το κατάστρωμα ακολουθεί τη γραμμή των τόξων, είναι στρωμένο από καλντερίμι και διαθέτει χαμηλό στηθαίο από κάθετες πέτρες.

Το γεφύρι του Νούτσου ή Κοκκορού:

Πρόκειται για πέτρινο μονότοξο γεφύρι, το οποίο διασχίζει το Βίκο, μεταξύ των χωριών Κουκούλι – Δίλοφο και Κήποι, στην περιοχή του Κεντρικού Ζαγορίου. Εδώ παρατηρείται ένας έξυπνος κατασκευαστικός ελιγμός: ο μάστορας προκειμένου να εκμεταλλευτεί το στένεμα του ποταμού, παρακάμπτει την ευθεία του δρόμου, χτίζοντας τα καλντερίμια που οδηγούν στο γεφύρι παράλληλα προς την κοίτη. Αρχικά κατασκευάστηκε το 1750 με έξοδα του Νούτσου Κοντοδήμου και ανακατασκευάστηκε το 1768 από τον Καπεσοβίτη Νούτσο Καραμεσίνη. Το 1910 έπαθε σοβαρές ζημιές και τα γύρω χωριά μαζί με το τουρκικό δημόσιο ανέλαβαν την επισκευή του. Η δεύτερη ονομασία του (Κοκκόρου) οφείλεται στον ιδιοκτήτη του γειτονικού μύλου, ο οποίος κατά καιρούς έκανε μικροδιορθώσεις στο γεφύρι. Η σημασία του για την επικοινωνία είναι μεγάλη, καθώς βρίσκεται επάνω στον κεντρικό δρόμο για το Ζαγόρι.

Το γεφύρι του Πλακίδα ή Καλογερίκό:

Βρίσκεται στους Κήπους του Ζαγορίου και αποτελείται από τρία τόξα. Η επιφάνεια διάβασής του ακολουθεί μία ρυθμική κίνηση, στην οποία οφείλει τον χαρακτηρισμό του “κάμπια εν κινήσει”. Στην ιδιότητα αυτή συμβάλλουν τα οδοντωτά περβάζια που διαθέτει. Αρχικά ήταν ξύλινο αλλά το 1814 μετατράπηκε σε πέτρινο από τον ηγούμενο του μοναστηρίου των Κήπων, Σεραφείμ, από τον οποίο πήρε την ονομασία Καλογερίκό. Το κόστος ανήλθε στα 20000 γρόσια. Η ονομασία Πλακίδα άρχισε να χρησιμοποιείται το 1865, ύστερα από χρόνια επισκευής από τον Αλέξη Πλακίδα και τον αδελφό του, Ανδρέα. Εξυπηρετούσε τους κατοίκους των γύρω χωριών για τη μεταφορά ξυλείας και για τη χρήση του μύλου.

Το γεφύρι της Πλάκας:

Βρίσκεται στον ποταμό Άραχθο, στο χωριό Πλάκα, στα σύνορα των νομών Άρτας και Ιωαννίνων. Διευκόλυνε την επικοινωνία ανάμεσα στα Τζουμέρκα και την Άρτα αλλά κατά την περίοδο 1881-1913 έπαψε να χρησιμοποιείται. Παρ’ όλ’ αυτά, η στρατηγική του θέση το καθιστούσε πάντα εξαιρετικά σημαντικό. Έχει πλάτος 3,20μ. και μήκος 40μ. ενώ το ύψος του στο υψηλότερο σημείο του τόξου φτάνει τα 20μ Εξ’ αιτίας της θέσης του είναι το δυσκολότερο μονότοξο γεφύρι στην κατασκευή. Ολοκληρώθηκε μέσα σε τρεις μήνες, αλλά η πρόωγη αφαίρεση των σκαλωσιών, την οποία επέβαλε η βροχή, προκάλεσε ελαφριά απόκλιση στο γεφύρι. Χτίστηκε το 1866 από τον Κώστα Μπέκα και κόστισε 187000 γρόσια, τεράστιο ποσό για τα δεδομένα της εποχής.

Το γεφύρι της Κόνιτσας:

Πρόκειται για πέτρινο μονότοξο γεφύρι, το οποίο βρίσκεται στην έξοδο της χαράδρας του Αώου ποταμού. Χτίστηκε το 1870 από τον πρωτομάστορα Κώστα Φρόντζο στη θέση παλαιότερης ξύλινης γέφυρας. Το κόστος της κατασκευής ανήλθε στα 12000 γρόσια. Είναι πιθανότατα το μεγαλύτερο σε ύψος και μήκος μονότοξο γεφύρι στην Ήπειρο και στην Ελλάδα, αφού το ύψος του φτάνει τα 20μ. και το μήκος του τα 40μ. Λόγω του μεγάλου του όγκου θεωρούταν επικίνδυνα

ασταθές σε περίπτωση δυνατών ανέμων. Χρησιμοποιήθηκε για πολλά χρόνια ως μοναδικό πέρασμα των κατοίκων της Κόνιτσας και χαρακτηριστικό του είναι η μεγάλη ανθεκτικότητα.

Οι γέφυρες έχουν μεγάλο παρελθόν στην καμπούρα τους. Στην ευρύτερη περιοχή της Λιβαδειάς υπάρχουν γεφύρια ιστορικού ενδιαφέροντος, που ανάλογα με την εποχή κατασκευής τους διακρίνονται σε: α) ενετοκρατίας, β) τουρκοκρατίας και γ) νεώτερα, κυρίως τρικουπικής περιόδου. Εμείς θα επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας στα γεφύρια της τουρκοκρατίας.

Τρίγυνο γεφύρι (εικόνα 1 και 2):



Το γεφύρι ονομάστηκε Τρίχινο διότι ένα από τα κατασκευαστικά υλικά που χρησιμοποιούνταν ήταν τρίχες κασίκας που έκαναν το συνδετικό κονίαμα της πέτρας πιο ανθεκτικό και σταθερό. Άλλη μαρτυρία αναφέρει ότι το περνούσαν χρησιμοποιώντας τριχιές και από εκεί προήλθε και η ονομασία του. Τρίχινα όμως ονομάζονταν και γεφύρια, όπως αναφέρεται παραπάνω, που σχετίζονταν με τον Κάτω Κόσμο και έτρεμαν σαν μία τρίχα.

Κάποια παράδοση τέτοια για το γεφύρι της Λιβαδειάς πάντως δεν σώζεται. Πρόκειται για μια τοξωτή πέτρινη γέφυρα που έχει άμεση σχέση με το ενετικό κάστρο μιας και αποτελούσε μονοπάτι-δρόμο για πρόσβαση σε αυτό. Μάλιστα, το γεφύρι αυτό αποτελούσε σημαντικό πέρασμα σε όλες τις φάσεις της ιστορίας του. Μέχρι και την περίοδο της Τουρκοκρατίας, αποτελούσε μυστικό πέρασμα για τους Έλληνες ώστε να τροφοδοτούν το κάστρο. Το γεφύρι βρίσκεται πάνω στο χείμαρρο Ξηριά, δίπλα στο φρούριο. Στο μονοπάτι προς το γεφύρι που σώζεται ακόμη και



σήμερα, υπάρχει άφθονο κονίαμα (υδραυλικό υλικό για την μόνωση και ένωση πήλινων σωλήνων) γεγονός που μαρτυρά πως στην περιοχή του γεφυριού υπήρχε καλντερίμι αλλά και υδραγωγείο. Στο γεφύρι επίσης στηρίζονταν πήλινοι σωλήνες που μετέφεραν νερό στη δεξαμενή του φρουρίου από την περιοχή του Οσίου Σεραφείμ Λιβαδειάς. Έτσι το γεφύρι εξυπηρετούσε και ως μονοπάτι και ως υδραγωγείο. Η εποχή κατασκευής του τοποθετείται στα ενετικά χρόνια, όπως μπορούμε να δούμε και από το τμήμα του που έχει το χαρακτηριστικό οξυκόρυφο ανακουφιστικό τόξο αλλά και από τα στιβαρά θεμέλιά του που μοιάζουν με το τόξο ως προς το προεξέχον γείσο (εικόνα 4).



Παρ'όλα αυτά, η μορφή του έχει και στοιχεία διαφορετικά, κατασκευής Τουρκοκρατίας, όπως π.χ. το δεύτερο ανακουφιστικό άνοιγμα με το ημικυκλικό τόξο και η καμάρα που μοιάζουν πάρα πολύ με ένα γεφύρι τουρκοκρατίας της περιοχής της Βορείου Ηπείρου, το λεγόμενο του Αλή Πασά στο Αργυρόκαστρο της σημερινής Αλβανίας (εικόνα 5),



γεγονός που μαρτυρά νεότερες επισκευές εκείνης της περιόδου. Ίσως μάλιστα ο μάστορας της επισκευής να ήταν Ηπειρώτης.

Γεφύρια Έρκυνας (στην πόλη της Λιβαδειάς):

Είναι δύσκολο να καθοριστεί η εποχή κατασκευής των γεφυριών της Έρκυνας, ποταμού που πηγάζει στην Κρύα, κάτω από το κάστρο της Λιβαδειάς, μιας που σχετίζονται και με τις τρεις ιστορικές φάσεις: α) με την ενετοκρατία γιατί έχουν άμεση σχέση με το ενετικό κάστρο εξυπηρετώντας το, β) με την τουρκοκρατία και την τότε ανάπτυξη της πόλης και γ) με την τρικουπική περίοδο αφού τότε η Κρύα αναπτύσσεται βιοτεχνικά και αξιοποιούνται οι γέφυρες ακόμα και σε μύλους. Πάντως κάποια γεφύρια στην Κρύα



μοιάζουν ιδιαίτερα με το γεφύρι του Αργύρη και της Πλαλίστρας (που σύμφωνα με μαρτυρίες αλλά και την μορφή τους, είναι της τουρκοκρατίας - βλ. παρακάτω.),



κάτι που ίσως προδίδει τη χρονολόγηση και της δικής τους κατασκευής. Μάλιστα σε κάποιες περιπτώσεις τα παλαιότερα αυτά γεφύρια ενσωματώνονται στα νεώτερα που είναι πιο στιβαρά και έτσι οι διαφορές τους αποκαλύπτουν πιο έντονα την παλαιότητά τους (εικόνα 8 και 9).





Γενικά, για να χρονολογήσουμε ένα γεφύρι στην περίοδο της Τουρκοκρατίας, βασιστήκαμε στις προφορικές μαρτυρίες, στην ύπαρξη γκαλντεριμιού όταν αυτό σωζόταν, δείγμα χαρακτηριστικό τουρκοκρατίας, αλλά και στο αν το μονοπάτι πάνω στο γεφύρι ακολουθεί την καμάρα, κάτι που είναι κοινό χαρακτηριστικό των γεφυριών της τουρκοκρατίας (π.χ. στην Ήπειρο), και που δεν υπάρχει στα νεότερα γεφύρια που έχουν το οδόστρωμα πάνω στο γεφύρι ισοπεδωμένο.

Γεφύρι του Αργύρη (εικόνα 10):



Βρίσκεται στην περιοχή Ισώματα Λιβαδειάς, στον Μαυρισαίο ποταμό, και είναι ένα μικρό, μονότοξο γεφύρι. Κατά την παράδοση, μετά τον εθνικοαπελευθερωτικό αγώνα, κάποιος με το όνομα Αργύρης ξημεροβραδιαζόταν στο γεφύρι και ρύθμιζε την κυκλοφορία. Κάποιοι για να τον πειράξουν, τον απειλούσαν πως θα αγοράσουν το γεφύρι και θα του κάνουν έξωση. Έτσι με τα χρόνια, έμεινε η ονομασία «στου χαζο-Αργύρη το γεφύρι».

Γεφύρι Πλαλίστρας (εικόνα 11 και 12):



Πρόκειται για ένα μονότοξο, καμαρωτό γεφύρι. Σώζεται και τμήμα του καλντεριμιού στο μονοπάτι πάνω του (εικόνα 13).



Σήμερα απειλείται από την ύπαρξη εργοταξίου για την κατασκευή του κολυμβητηρίου Λιβαδειάς. Λόγω των έντονων βροχοπτώσεων στην περιοχή, και κυρίως στη θέση της Πλαλίστρας (όπου ήταν και το σημείο ένωσης δύο ποταμών, της Έρκυνας και του Μαυρισαίου), οι κάτοικοι αποφάσισαν να φτιάξουν ένα δεύτερο γεφύρι, εκτός από αυτό του Αργύρη που βρίσκεται λίγο πιο δυτικά. Έτσι, έχουμε το γεφύρι της Πλαλίστρας που πήρε το όνομά του από το όνομα της περιοχής. Εικάζεται πάντως πως η περιοχή μπορεί να πήρε το όνομά της από το γεφύρι, μιας και ετυμολογικά το «πλαλίστρα» μπορεί να συνδεθεί με το ρήμα «πιλαλάω». Η σημασία αυτού του ρήματος είναι «περνάω απέναντι» και επηρεάζει αποφασιστικά στην ονοματοθεσία του γεφυριού, όπως συμβαίνει γενικά με ονόματα τόπων όπου η σχέση τους με τον απλό λαό είναι τόσο στενή.

Πολύτοξο γεφύρι Χαιρώνειας:

Βρίσκεται βόρεια της Χαιρώνειας αλλά σήμερα είναι θαμμένο από την πυκνή βλάστηση αλλά και από το σύγχρονο γεφύρι που χτίστηκε πάνω του (εικόνα 14 και 15).



Παρ'όλα αυτά, διακρίνονται ακόμα δύο τόξα, παρόμοια με το τόξο των γεφυριών της Πλαλίστρας και του Αργύρη, καθώς επίσης και κομμάτι του καλντεριμιού (εικόνα 16).



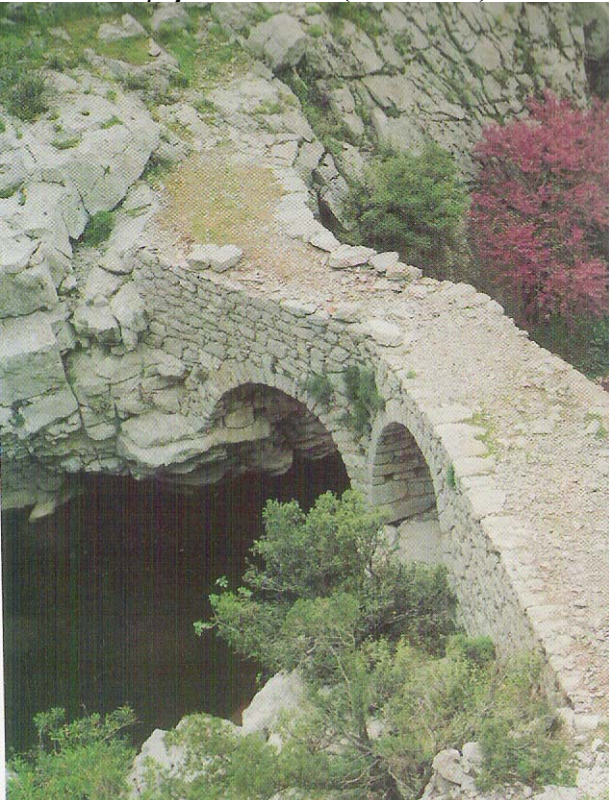
Γεφύρι Βασιλικών (εικόνα 17 και 18):





Πρόκειται για ένα μονότοξο γεφύρι στην περιοχή του χωριού Βασιλικά. Το μονοπάτι που ακολουθεί την καμπούρα του τόξου καθώς και η μορφή του, μαρτυρούν ότι το γεφύρι είναι χτισμένο επί Τουρκοκρατίας. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τον Άγγλο περιηγητή Leake, ο οποίος περιγράφει το γεφύρι στα τέλη του 18^{ου} αι.. Σύμφωνα με μαρτυρίες, παλαιότερα η περιοχή ονομαζόταν Κραβασαράς ή Κρεβασαράς, πιθανότατα από την τουρκική λέξη «καραβάν σεράϊ», που σημαίνει «τόπος των караβανιών». Για αυτόν το λόγο και το γεφύρι ονομαζόταν κραβασαραϊκό, αποτελώντας σημαντικό πέρασμα για τις εμπορικές μετακινήσεις.

Γεφύρι Λεοντίου (εικόνα 19):



Πρόκειται για δίτοξο γεφύρι στην περιοχή της Μονής του Οσίου Λουκά, ανάμεσα στα χωριά Στείρι και Κυριάκι. Το γεφύρι είναι χτισμένο στην ύστερη περίοδο της Τουρκοκρατίας, όπως συμπεραίνουμε από τη μορφή του αλλά και από το ότι ο κτήτοράς του ήταν ένας μοναχός από το Κυριάκι με το όνομα Λεόντιος, που η παράδοση λέει ότι εισήλθε στη μονή το 1813 και έφτιαξε το γεφύρι για να εξυπηρετήσει τα βοσκοτόπια και τη μετακίνηση των ζώων αλλά και την επικοινωνία με το μοναστήρι. Αυτό το γεφύρι βοήθησε να φυγαδευτεί και ο πληθυσμός της περιοχής εν όψει της επέλασης του Δράμαλη.

Καμπουριάρικο γεφύρι:

Βρισκόταν στη θέση Ισώματα, στον Μαυρισαίο ποταμό, ανάμεσα στο γεφύρι του Αργύρη και αυτό της Πλαλίστρας, κοντά στη Λιβαδειά (βλ. παραπάνω). Όπως υποδηλώνει το όνομά του, μάλλον ήταν κατασκευασμένο επί Τουρκοκρατίας, αφού φαίνεται πώς έκανε καμπούρα, δηλαδή το μονοπάτι ακολουθούσε την καμπύλη του τόξου της γέφυρας. Ανατινάχτηκε στον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο και ξαναχτίστηκε με σύγχρονη μορφή.

Γεφύρι στη θέση Κέρατα (νότια της Χαιρώνειας προς τη Λιβαδειά):

Σύμφωνα με τον Παναγιώτη Μπαρμπερίου του Νικολάου (γεννημένος το 1928, κάτοικος Χαιρώνειας), το γεφύρι ήταν μονότοξο με καμπούρα και ένωνε τη Λιβαδειά με την Χαιρώνεια. Σήμερα πλέον, έχει χαθεί από τότε που κατασκευάστηκε εκεί αγροτικός δρόμος. Απόδειξη της ύπαρξής του απομένει ένα τμήμα από το καλντερίμι του δρόμου που πέραγε από το γεφύρι (εικόνα 20 και 21).



Γεφύρι Χαιρώνειας:

Το γεφύρι αυτό βρισκόταν κοντά στη θέση του σημερινού σχολείου, και καταχώθηκε. Σύμφωνα με τον Παναγιώτη Μπαρμπερίου, το γεφύρι ήταν καμαρωτό και μονότοξο.

Γεφύρι Ορχομενού:

Βρισκόταν κοντά στην περιοχή της Σκριπούς, στον Μαυροπόταμο. Σύμφωνα με τους κατοίκους του Ορχομενού, το γεφύρι ήταν καμαρωτό και πολύτοξο. Πριν λίγα χρόνια, καταστράφηκε για να χτιστεί ο σύγχρονος δρόμος.

Γεφύρια Αγίου Δημητρίου-Μαυρόγιας:

Στη Μαυρόγια υπήρχαν δύο γεφύρια. Ήταν πέτρινα, τοξωτά (καμπούρικα, με θόλο, όπως αναφέρουν ο Γαλάνης Ιωάννης του Δημητρίου, γεννημένος το 1936 στην Μαυρόγια και ο Μάνης Ηρακλής του Ευσταθίου, γεννημένος το 1942 επίσης στη Μαυρόγια), τουρκοκρατίας αλλά δυστυχώς καταστράφηκαν και τα δύο. Το ένα από αυτά είχε κτιστεί σύμφωνα με την παράδοση από τον Αγά Δεγλέ, ο οποίος το είχε αναθέσει σε Ηπειρώτες μαστόρους. Είχε τρεις μεγάλες καμάρες (καμπούρες με καλντερίμι). Το ποτάμι που περνούσε κάτω από το γεφύρι προς την Κωπαΐδα λεγόταν Τσακάλι.

Από τα πρώιμα γεφύρια, που διακρίνονται μεταξύ άλλων για τα έντονα στοιχεία του εξωπραγματικού και του παραλόγου, του υπερφυσικού και του μαγικού, μέχρι τις πρωτοποριακές κρεμαστές γέφυρες της σύγχρονης πραγματικότητας, χτισμένες πέρα από κάθε μυθοπλαστικό στοιχείο, η ανάγκη για την αμοιβαία επαφή των ανθρώπων είναι αυτή που επεμβαίνει καταλυτικά στη δημιουργία τους. Λόγω της αξίας τους αυτής, τα γεφύρια είναι σήμερα συμβολικά συνδεδεμένα και σχεδόν ταυτισμένα με την έννοια της επικοινωνίας, της ένωσης, του δεσμού.

Πέρα όμως από την επιτακτική αυτή ανάγκη της επικοινωνίας, αυτό που κάνει τα γεφύρια τόσο ξεχωριστά είναι η ιστορία της δημιουργίας τους, οι παραδόσεις που τα ακολουθούν και το γεγονός ότι η αποπεράτωση ενός τέτοιου έργου ήταν αποτέλεσμα αξιοπρεπούς συμβιβασμού με το περιβάλλον και πραγματικής αφοσίωσης της ανθρώπινης ψυχής στη φύση, παρά το φόβο της επέμβασης σε αυτήν. Στη σημερινή πραγματικότητα, χαρακτηριστικό γνώρισμα των ανθρώπων είναι η αδιαφορία απέναντι στα απομεινάρια του πολιτισμικού παρελθόντος και ως εκ τούτου τα γεφύρια πασχίζουν να προφυλαχθούν όχι μόνο από χρυσοθήρες και κάπηλους, που βασιζόμενοι στην πληθώρα των μύθων και των παραδόσεων αναζητούν την τύχη τους, αλλά και από αγνώμονες ή ανεύθυνους που τα καταστρέφουν.

Βιβλιογραφία

- Friedl E., Vasilika, a village in modern Greece, 1962
- Leake W., Travels in Northern Greece, 1805
- Δημητράκης Α., Τα πέτρινα γεφύρια της Ελλάδας, 1999
- Έκθεση φωτογραφίας: Η Λιβαδειά, πόλη των νερών. Λιβαδειά, 9-10/2006
- Εφημερίδα Ελευθεροτυπία, ΓΕΩτρόπιο, εβδομαδιαίο περιοδικό, τεύχος 344
- Εφημερίδα Καθημερινή, Ένθετο Τόμος ΛΔ (13/2/2000)– Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική: Τα πέτρινα γεφύρια.
- Μαντάς Σ., Τα Ηπειρώτικα Γεφύρια. Τεχνικές Εκδόσεις Α.Ε., 1984
- Μαντάς Σ., Το Γεφύρι και ο Ηπειρώτης – 24 Οδοιπορικά Τομές στα Ηπειρώτικα Γεφύρια. Τεχνικές Εκδόσεις Α.Ε., 1997
- Πάνου Δ., Οδοιπορικό της πόλης των Λεβαδεών από τη μυθολογία μέχρι τα νεότερα χρόνια της, 2004
- Παπαχατζής Ν., Πανσανίου Ελλάδος περιήγησις. Βοιωτικά-Φωκικά.
- Περιοδικό Βαρόμετρο, τεύχος 3
- Περιοδικό Στερεά Ελλάς, τεύχος Νοεμβρίου 1970, Φεβρουαρίου 1971, Ιουλίου 1971, Νοεμβρίου 1998
- Ρούσσαρης Α., Η Λιβαδειά και η επαρχία της, 2002
- Συνίκη -Παπακώστα Ν. και Θεοδωρίδης Γ., Πέτρινα Γεφύρια. Ιωάννινα, 2004
- Τσούρας Α., Κυριάκι, 2002
- 6^ο Δημοτικό Σχολείο Ιωαννίνων (6dim-ioann.ioa.sch.gr)

Πηγές διαδικτύου

- www.epirusnews.gr
- www.filmfestival.gr: Ν. Παπαθανασίου, Σαν παραμύθι: Γεφύρια της Ηπείρου. 2004
- www.heironia.gr

Εικόνες

(όλες οι εικόνες είναι φωτογραφίες αυτοψίας, εκτός των εικόνων 5 και 19)

Εικόνα 1: το Τρίχινο γεφύρι από δυτικά

Εικόνα 2: το Τρίχινο γεφύρι από δυτικά.

Εικόνα 3: το μονοπάτι προς το Τρίχινο γεφύρι, παράλληλα με τον χείμαρρο Ξηριά

Εικόνα 4: το Τρίχινο γεφύρι από ανατολικά

Εικόνα 5: το γεφύρι του Αλή Πασά στο Αργυρόκαστρο (πηγή φωτογραφίας: Εφημερίδα Καθημερινή, Ένθετο Τόμος ΛΔ (13/2/2000)– Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική: Τα πέτρινα γεφύρια.)

Εικόνα 6: γεφύρι τουρκοκρατίας στην Κρύα

Εικόνα 7: γεφύρι τουρκοκρατίας στην Κρύα

Εικόνα 8: γεφύρι τουρκοκρατίας δεξιά ενός νεότερου, στην Κρύα

Εικόνα 9: γεφύρι τουρκοκρατίας μπροστά από ένα νεότερο, στην οδό Λάππα στην πόλη της Λιβαδειάς

Εικόνα 10: το γεφύρι του Αργύρη

Εικόνα 11: το γεφύρι της Πλαλίστρας

Εικόνα 12: το γεφύρι της Πλαλίστρας

Εικόνα 13: καλντερίμι στο γεφύρι της Πλαλίστρας

Εικόνα 14: το γεφύρι της Χαιρώνειας, θαμμένο στη βλάστηση

Εικόνα 15: το γεφύρι της Χαιρώνειας, κάτω από τον σύγχρονο δρόμο

Εικόνα 16: καλντερίμι στο γεφύρι της Χαιρώνειας

Εικόνα 17: το γεφύρι των Βασιλικών

Εικόνα 18: το γεφύρι των Βασιλικών

Εικόνα 19: το γεφύρι του Λεοντίου (πηγή φωτογραφίας: Τσούρας Α., Κυριάκι, 2002)

Εικόνα 20: καλντερίμι στη θέση Κέρατα, νότια της Χαιρώνειας

Εικόνα 21: καλντερίμι στη θέση Κέρατα, νότια της Χαιρώνειας

Ερευνητική ομάδα: 2^ο Γυμνάσιο Λιβαδειάς, τάξη Γ', έτος 2006-2007:

Αλλαφογιάννης Γ., Αρέστης Ν., Βλάχος Γ., Ζάμπα Ε., Ζουρλής Ν., Ηλιοπούλου Σ., Καλλιαντάση Π., Καντά Α., Καπλάνης Α., Καπουκίνη Ν., Καραγιάννη Μ., Καραγιάννης Λ., Καραμπέλας Τ., Καρβούνη Γ., Καρβούνη Δ., Καρφάκης Δ., Καφρίτσας Χ., Κιάφας Σ., Κολοκυθάς Τ., Κουμπούρας Γ., Κούτρος Κ., Λαπατσάνη Μ., Λέττης Α., Λίλιος Γ., Λιώνης Χ., Μήτσου Ν., Μίχου Ι., Μπασδέκης Θ., Μπετχαβά Κ., Μπούτσης Γ., Νιάχας Α., Νίκα Μ., Νικολάου Α., Νικολάου Β., Νταντούμης Α., Ντέμου Α., Ντίκας Σ., Ντουρτουρέκα Σ., Παλαιολόγου Ε., Παπαδάς Κ., Παπαδοπούλου Π., Παπακωνσταντίνου Χ., Παπαλάμπρου Α., Πούλου Ε., Ρόγγα Κ., Σαράση Κ., Σπανουδάκη Π., Σουλιώτης Π., Σταματίου Μ., Στουρνάρα Β., Σωτηρόπουλος Μ., Τόγιας Α., Τριανταφυλλόπουλος Β., Τσαρούχα Σ., Φορτάτος Ε., Φωκάς Α., Χαμπηλωμάτη Χ.