

ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΧΕΡΣΑΙΟ ΧΩΡΟ ΕΓΓΥΣ ΤΗΣ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΙΤΩΛΙΚΟΥ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 29/03/2013

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ : ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΥ ΠΟΛΥΞΕΝΗ



Περίληψη

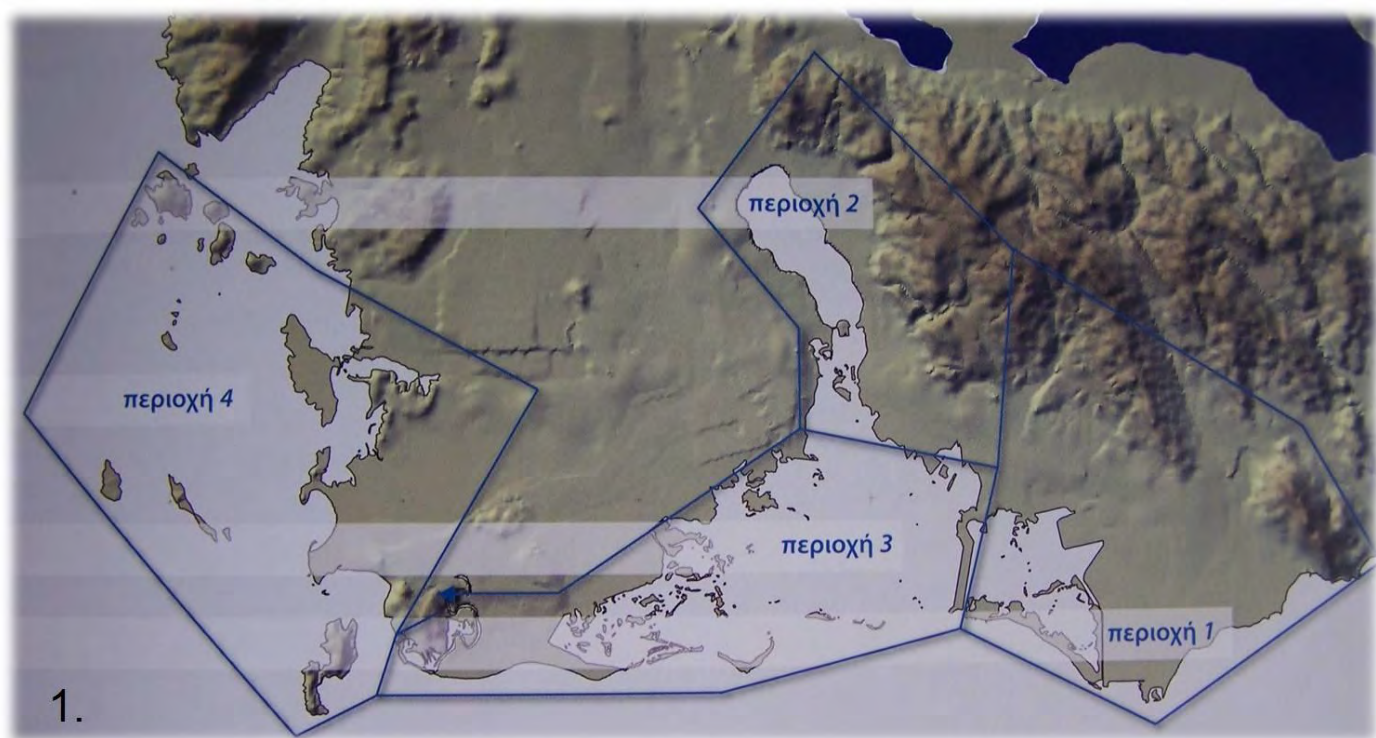
Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να καταδειχθεί ότι στο χερσαίο χώρο εγγύς της λιμνοθάλασσας Αιτωλικού η ανθρώπινη δραστηριότητα που ανιχνεύεται από τη νεολιθική εποχή, προκάλεσε άλλοτε μικρής και άλλοτε μεγάλης έκτασης παρεμβάσεις με επιπτώσεις και στο υδάτινο περιβάλλον. Η άντληση φυσικών πόρων για την κάλυψη ανθρωπίνων αναγκών έπαιρνε συχνά μεγάλη έκταση ήδη από τις πρώιμες χρονικές περιόδους. Άλλοτε εκτεταμένες εκχερσώσεις, άλλοτε πολεμικές συγκρούσεις και δημόσια έργα απαραίτητα για την βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων, άλλαξαν ριζικά το τοπίο και ανέτρεψαν την οικολογική ισορροπία.

Επί χιλιετίες οι δύο μεγάλοι ποταμοί της Δυτικής Στερεάς Ελλάδας, οι δύο υδάτινοι γίγαντες, ο αργυροδίνης Αχελώος, που οι πρόγονοί μας λάτρεψαν σα θεό και ο Εύηνος ή Φείδαρης, μετέφεραν στη θάλασσα του Ιονίου και στις ακτές των Αιτωλών μεγάλους όγκους ιζημάτων και δημιούργησαν λουρονησίδες και πεδινές χερσονήσους, αλλά και μια τεράστια υγροτοπική απλωσιά από λίμνες, λιμνοθάλασσες ,και βαλτοτόπια. Έτσι «έκτισαν» μεταξύ των εκβολών τους και εκατέρωθεν μια «νέα γη», ένα συνεχές υγροτοπικό σύμπλεγμα και μια μεγάλη ενδιάμεση λιμνοθάλασσα, αυτή που όλοι γνωρίζουμε ως λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου –Αιτωλικού. Ολόκληρη αυτή η προσχωσιγενής έκταση απλώνεται σε περίπου 450.000 στρέμματα, από τα οποία τα μισά περίπου συνιστούν υγροτοπικές διαμορφώσεις, δηλ.

λιμνοθάλασσες, αλμυρόβαλτους, καλαμιώνες, λασποτόπια και αμμοσύρσεις (Περγαντής, 2009: 14).

Το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής θα μπορούσε να διακριθεί σε χερσαίο (ορεινή και λοφώδης ζώνη του Αρακύνθου και της Βαράσοβας, οι Εχινάδες νήσοι, η πεδινή ζώνη των καλλιεργειών) και σε υδάτινο (λιμνοθάλασσες, αλμυρόβαλτοι, καλαμιώνες, παράκτια θαλάσσια ζώνη).

Σήμερα με μια τέτοια προσέγγιση ο συνολικός χώρος θα μπορούσε να χωριστεί σε 4 ενότητες (εικ. 1).



Η δεύτερη, που μας αφορά, καταλαμβάνει το κεντρικό-βόρειο τμήμα της λιμνοθάλασσας και περιλαμβάνει τη μεγάλη αλυκή της Άσπρης, το βάλτο της Φοινικιάς, τους αλμυρόβαλτους του Ντολμά, Πόρου και Αγίου Νικολάου και τέλος το Αιτωλικό με τη λιμνοθάλασσά του (υγροτοπικό). Προς τη χέρσο και από Β.Α. τις ασβεστολιθικές κλιτύς του Αρακύνθου με τα φαράγγια της

Κρεμαστής και της Κλεισούρας, απο Βόρεια το ύψωμα υψηλή Παναγιά, ενώ από τα Δυτικά το λόφο Κατσά Κούντουρο (χερσαίο, (ό.π. σελ.21)

Αμέσως μετά την πόλη - νησίδα του Αιτωλικού, απλώνεται σε μια έκταση 17.000 περίπου στρεμμάτων η λιμνοθάλασσα του Αιτωλικού ή Κανάλι, όπως το αποκαλούν οι ντόπιοι (εικ. 2). Αυτή η λιμνοθάλασσα, αντίθετα από τις άλλες της περιοχής, λόγω ιδιαίτερων γεωμορφολογικών συνθηκών σχηματισμού της, παρουσιάζει αρκετό βάθος που το βορειότερο τμήμα της φτάνει μέχρι και τα 30 μέτρα.



2. Χάρτης Λιμνοθάλασσας Αιτωλικού, Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού, 1933. Συλλογή Ν.Ε. Τόλη

Ο Στράβων, μόνος εκ των αρχαίων γεωγράφων και ιστορικών αναφέρει τα εξής: «είτα Μελίτη λίμνη(....)και η άλλη Κυνία διπλασία ταύτης και μήκος και πλάτος, τρίτη δε Ουρία, πολλώ τούτων μικροτέρα».

Όλοι οι νεώτεροι μελετητές συμφωνούν ότι η λίμνη Μελίτη είναι το σημερινό Λεσίνι, διαφωνούν όμως ως προς την Κυνία και την Ουρία. Γραμματική ερμηνεία φέρει την εκδοχή ότι Κυνία είναι ολόκληρη η λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου, εξ ου και έκταση προς το ανατολικό μέρος της λέγεται Κάϊνα και μια νησίδα προς τη Β.Α. πλευρά Σκύλα - παραφθορά ή μετάφραση του αρχαίου ονόματος Κυνία - Ουρία δε η του Αιτωλικού, εξ ου και το όνομα του χωριού Γουριά, κοντά στο Αιτωλικό, παραφθορά του άλλου ονόματος Ουρία (Κώνστα, 1990: 120).

Η λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου - Αιτωλικού υπήρξε η κυριότερη πλουτοπαραγωγική πηγή της Ν.Αιτωλίας, γι' αυτό και η συνδεδεμένη με αυτήν ανθρώπινη δραστηριότητα ανιχνεύεται ήδη από τα νεολιθικά χρόνια στην Κόκκινη Σπηλιά (εικ. 3), σε ένα βραχοσκεπές - ρηχή σπηλιά - στη νότια πλευρά του λόφου του Αγ. Ηλία, στις δυτικές απολήξεις της οροσειράς του Αρακύνθου, συνεχίζεται κατά την προϊστορική εποχή, τους γεωμετρικούς και κλασικούς χρόνους, τους ελληνιστικούς και ρωμαϊκούς (εικ. 4), το Μεσαίωνα, τους νεότερους χρόνους και μέχρι σήμερα. Η διαρκής αυτή ανθρώπινη δραστηριότητα γύρω από τη λιμνοθάλασσα του Αιτωλικού προκάλεσε άλλοτε μικρής και άλλοτε μεγάλης έκτασης παρεμβάσεις στο χερσαίο χώρο της που άμεσα επέδρασαν και στο υδάτινο περιβάλλον. Κάποιες από αυτές μελετήσαμε και καταθέτουμε στα πλαίσια της παρούσας εργασίας.



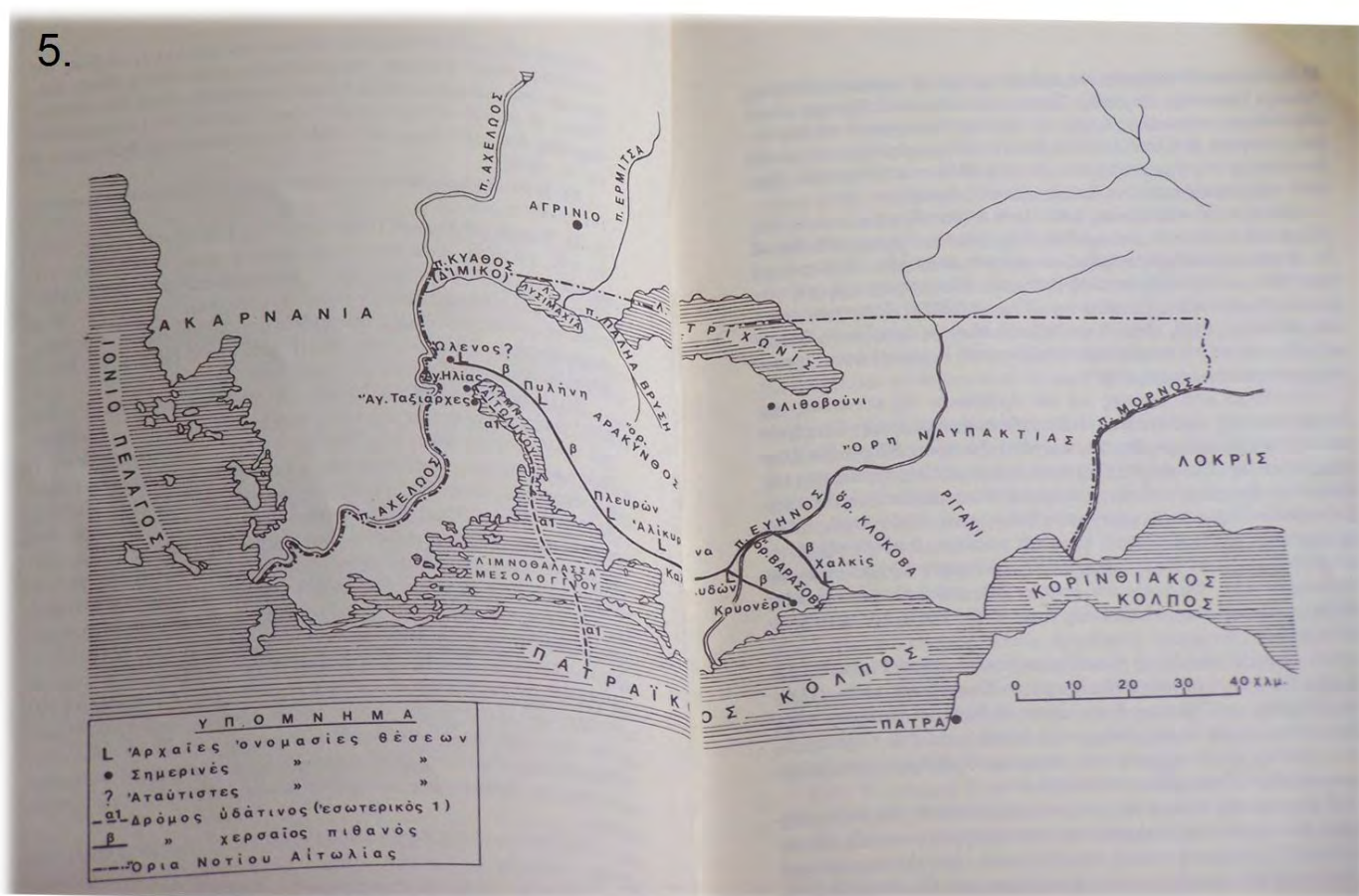
3. Κόκκινη σπηλιά



4. Ρωμαϊκό υδραγωγείο στο μυχό της λιμνοθάλασσας

Στους προϊστορικούς χρόνους και σε μικρή απόσταση από τη λιμνοθάλασσα, ήκμασαν σημαντικές πόλεις της μυκηναϊκής Αιτωλίας, όπως η Ώλενος που, μαζί με την Πυλήνη, την Πλευρώνα, την Καλυδώνα και την Χαλκίδα, έλαβαν μέρος στην εκστρατεία της Τροίας με 40 πλοία υπό τον βασιλιά Θόα (Ομήρου Ιλιάδα, Β στ.638-640, *εικ. 5*). Μυκηναϊκό λιμάνι, των Ταξιαρχών, επισημάνθηκε στο μυχό της λιμνοθάλασσας του Αιτωλικού που πιστεύεται ότι πρόκειται για το λιμάνι της μυκηναϊκής Ωλένου (Αλεξανδροπούλου, 2000:45), η οποία πρέπει να βρίσκεται κάτω από την Ιθωρία , πόλη του 3^{ου} αι. π.Χ., στο λόφο του Αγίου Ηλία, σύμφωνα με τον Woodhouse. Στην περιοχή αυτή είχαν ανασκαφεί το 1953 πέντε μυκηναϊκοί

τάφοι που χρονολογούνται από το 1450 – 1330 π.Χ., εκ των οποίων οι τέσσερις είναι θολωτοί και σώζονται μέχρι σήμερα μερικώς (Σιώρη, 2002:51-52).



Για τη θόλο (εικ. 6) και το δρόμο (εικ. 7) τους χρησιμοποιήθηκε άσπρος ασβεστόλιθος, που ο ανασκαφέας τους Ευθ. Μαστροκώστας ονομάζει «της Κλεισούρας» και διατηρεί ακόμα ωραία εμφάνιση παρ' όλη τη διάβρωση που έχει υποστεί. Αν λάβουμε υπόψη μας ότι η διάμετρος των τάφων κυμαίνονταν από 3 - 5,27 μ., το ύψος τους μέχρι 6 μ. περίπου και το ότι και το μήκος του δρόμου που οδηγούσε στους τάφους ήταν επενδεδυμένο με ασβεστολιθικές πλάκες από την περιοχή της Κλεισούρας, εύκολα κατανοούμε ότι η άντληση φυσικών πόρων για την κάλυψη των ανθρωπίνων αναγκών έπαιρνε συχνά μεγάλη έκταση ήδη από πρώιμες χρονικές περιόδους.



6.



7.

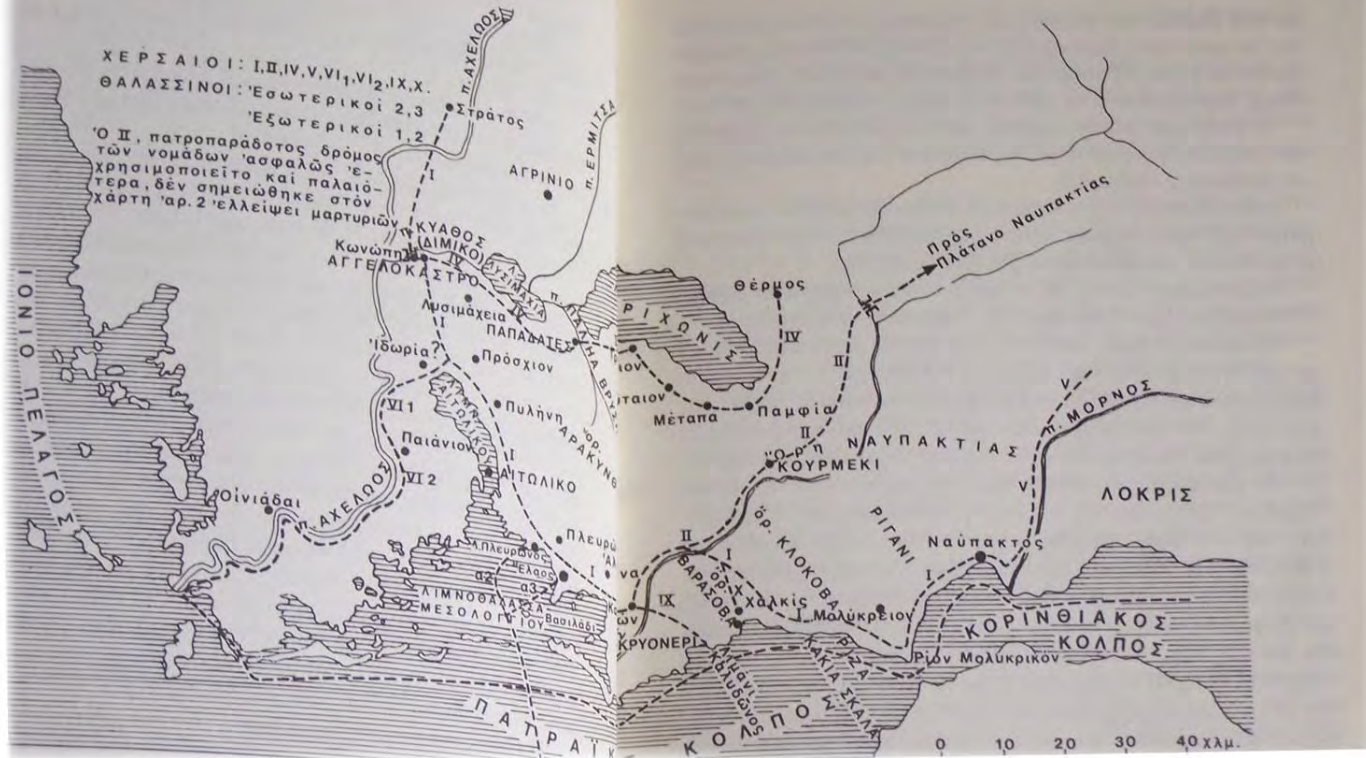
Παρόμοιες παρεμβάσεις εξακολουθούν και σήμερα να γίνονται στη Β. Δ. πλευρά της λιμνοθάλασσας με την εξόρυξη λίθων για κατασκευή τεχνικών έργων και με την παραγωγή γύψου από το λατομείο της Αγίας Παρασκευής (εικ. 8). Μάλιστα στις αρχές του 20^{ου} αι. αιτωλικιώτικα πλοία μετέφεραν γύψο στον Πειραιά (Βελτσίστα, 2012: 89).



Μεγάλη καταστροφή υπέστη επίσης η περιοχή γύρω από τη λιμνοθάλασσα όταν ο αρχηγός των Βησιγόθων Αλάριχος και ο στρατός του, αφού νικήθηκε από το ρωμαίο στρατηγό Στηλίχωνα στην Πελοπόννησο, αναγκάστηκε να περάσει μέσω Αιτωλίας και Ακαρνανίας στην Ήπειρο, για να στραφεί έπειτα εναντίον της Δύσης (402 μ.Χ.), λεηλατώντας τις ενδιάμεσες περιοχές παρά την καταδίωξή του από το Στηλίχωνα (397 μ.Χ.). Ο Αλάριχος ακολούθησε την οδική αρτηρία Ναυπάκτου - Αχελώου, που διέσχιζε όλη τη νότια Αιτωλία, ήταν η μεγαλύτερη και σπουδαιότερη και χρησιμοποιούνταν από την αρχαιότητα (Αλεξανδροπούλου, 1993:90, *εικ. 9*). Λόγω αδυναμίας, η ρωμαϊκή αυτοκρατορία ήρθε σε συμβιβασμό με τους Βησιγόθους ορίζοντας

τον Αλάριχο διοικητή της Δ. Ελλάδας (398 μ.Χ.), ο οποίος κατέβαινε από την Ήπειρο και «επέτρεχε την Αιτωλίαν» καταστρέφοντάς την. (Σεργιόπουλος, 1939:164). Οι κάτοικοι άφηναν τις εστίες τους από το φόβο των βαρβάρων και κατέφευγαν στα γειτονικά δάση του Αρακύνθου με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

9.



Μεγάλη αλλαγή υφίσταται το τοπίο της περιοχής κατά τη διάρκεια της βενετικής κυριαρχίας στην Αιτωλοακαρνανία (1684 - 1699), η οποία δημιούργησε μια ανώμαλη κατάσταση με τρομακτικά επακόλουθα τόσο οικονομικά όσο και κοινωνικά με περιβαλλοντικές ωστόσο επιπτώσεις. Τούρκοι και Βενετοί ανταγωνίζονταν με τον πιο αδυσώπητο τρόπο καταστρέφοντας τα σημαντικότερα γεωργοπαραγωγικά κέντρα παραδίδοντας «εις το πυρ και τον σίδηρον» το Αιτωλικό και την περιοχή του. Όσοι από τους κατοίκους έχουν τη δυνατότητα, καταφεύγουν σε ασφαλή μέρη, ενώ οι αγροτικές καλλιέργειες συρρικνώνονται διαρκώς από την έλλειψη εργατικών χεριών. Αρκετές

οικογένειες από την πεδινή Αιτωλία ζητούν άσυλο στα ορεινά των Κραβάρων και της Ευρυτανίας, ενώ πολλές μεταναστεύουν στην Πελοπόννησο.

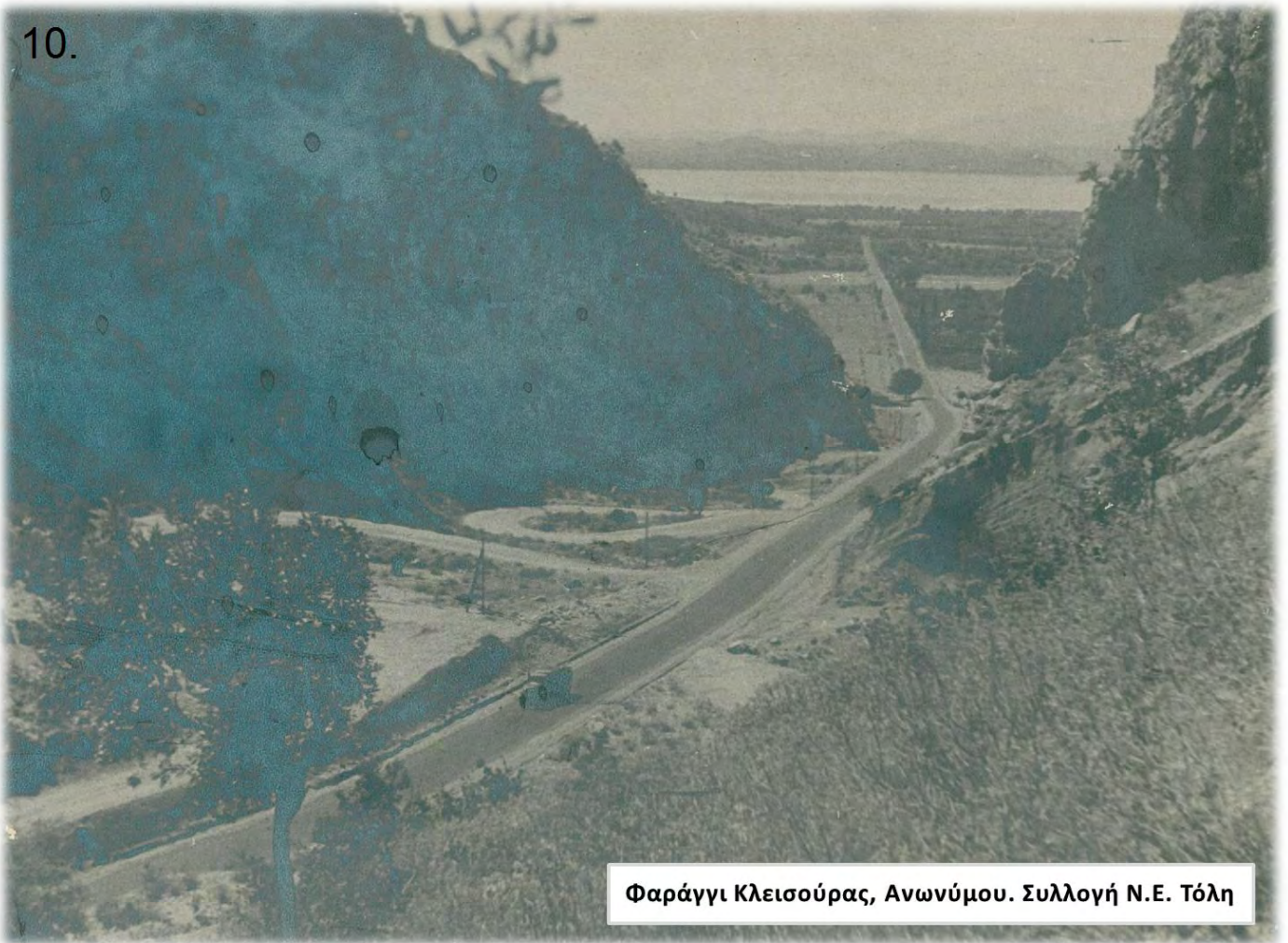
Όταν λήγει η βενετοκρατία στην περιοχή με την συνθήκη του Karlowitz το 1699 μ.Χ., η αραιοκατοίκηση των οικισμών και ο περιορισμός των καλλιεργειών είναι δύο τραγικά δεδομένα. Ο Αθανάσιος Γόρδιος, σχολάρχης τότε στο Αιτωλικό, γράφει το 1713 προς τον αδελφό του στα Βραγγιανά: «... τα πλείστα των χωρίων τα του Ζυγού καλούμενα ερήμωσαν τελείως, των εν τούτοις οικούντων εγχωρίων ανδρών τήδε κακείσε διασκορπισάντων...».

Ο περιορισμός των καλλιεργειών δημιουργεί πρόσθετους βοσκοτόπους προς όφελος της εκτατικής κτηνοτροφίας. Ο Rouqueville επισημαίνει τις επιπτώσεις : «Ύστερα από την πτωτική πορεία της γεωργίας, αυξάνεται η έρημη γη και οι βοσκές αντικαθιστούν τις καλλιέργειες και καλούν τους κατοίκους σε νομαδική ζωή». Οι γαίες της περιοχής παραμένουν ακαλλιέργητες και η γεωργία είναι διαρκώς ελλειπτική σε εργατικά χέρια. Το γεγονός αυτό έχει σα συνέπεια ο μουτασελλίμης του Βραχωριού να ζητάει από τα Επτάνησα εργάτες για τις γεωργικές καλλιέργειες στο Αιτωλικό και σε άλλα καμποχώρια, παρέχοντας μάλιστα και έγγραφη διαβεβαίωση για την ασφάλειά τους: «θέλει είναι παντάπασιν ανενόχλητοι και απείραχτοι» (Γκιόλια, 1997:72-75). Οι ακαλλιέργητες επομένως εκτάσεις λόγω των πολεμικών συγκρούσεων ευνοούν την αγρανάπαυση, πράγμα που συμβάλλει στην αποκατάσταση της τοπικής χλωρίδας, η εκτεταμένη όμως υπερβόσκηση φέρνει τα αντίθετα αποτελέσματα.

Πολλή μεγάλη καταστροφή και υποβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου της λιμνοθάλασσας συνέβη κατά τη διάρκεια του 18^{ου} αι. μ.Χ από την υπερβολική υλοτομία και εκμετάλλευση της ξυλείας του Αρακύνθου.

Οι περιηγητές του 19^{ου} αι. μ.Χ., που επισκέφτηκαν την Αιτωλοακαρνανία, συχνά αναφέρονται στο επιβλητικό φαράγγι της Κλεισούρας (εικ. 10 & 11) και τις πυκνές δασικές ζώνες του Ζυγού (Πριόβολου, 2004:35,135,184,210,234 και Κατσαρού, 1990:1611-1512). Στην περιοχή μάλιστα του Μεσολογγίου αριθμούνται 29 μικρά και μεγάλα δάση με αξιολογότερα αυτά της βελανιδιάς (Γιαννακοπούλου, 1987:9). Συγκεκριμένα, η περιοχή από το Κεφαλόβρυσο Αιτωλικού μέχρι την είσοδο του φαραγγιού της Κλεισούρας καλύπτονταν από ένα πυκνό βελανιδόδασος που σήμερα πλέον δεν υπάρχει (εικ. 12). Η διατήρηση όμως στην περιοχή του τοπωνυμίου «Παλιοκοπράκι» μέχρι σήμερα, δηλώνει την ύπαρξη δένδρων, που η σήψη των φύλλων τους ήταν χρήσιμη για τις τοπικές καλλιέργειες. Αυτό το δάσος ήταν που μαζί με τα άλλα της περιοχής έδινε μεγάλες ποσότητες βελανιδιών που εξάγονταν στο εξωτερικό, κυρίως στην Αγγλία και την Τεργέστη (Αλεξανδροπούλου, 1993:130). Το ίδιο συνάγεται και από τις αναμνήσεις των κατοίκων περί συλλογής βελανιδιών προς πώληση από γυναίκες στις Μαγούλες Αιτωλικού μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αι. μ.Χ.

10.



Φαράγγι Κλεισούρας, Ανωρύμου. Συλλογή Ν.Ε. Τόλη

11.

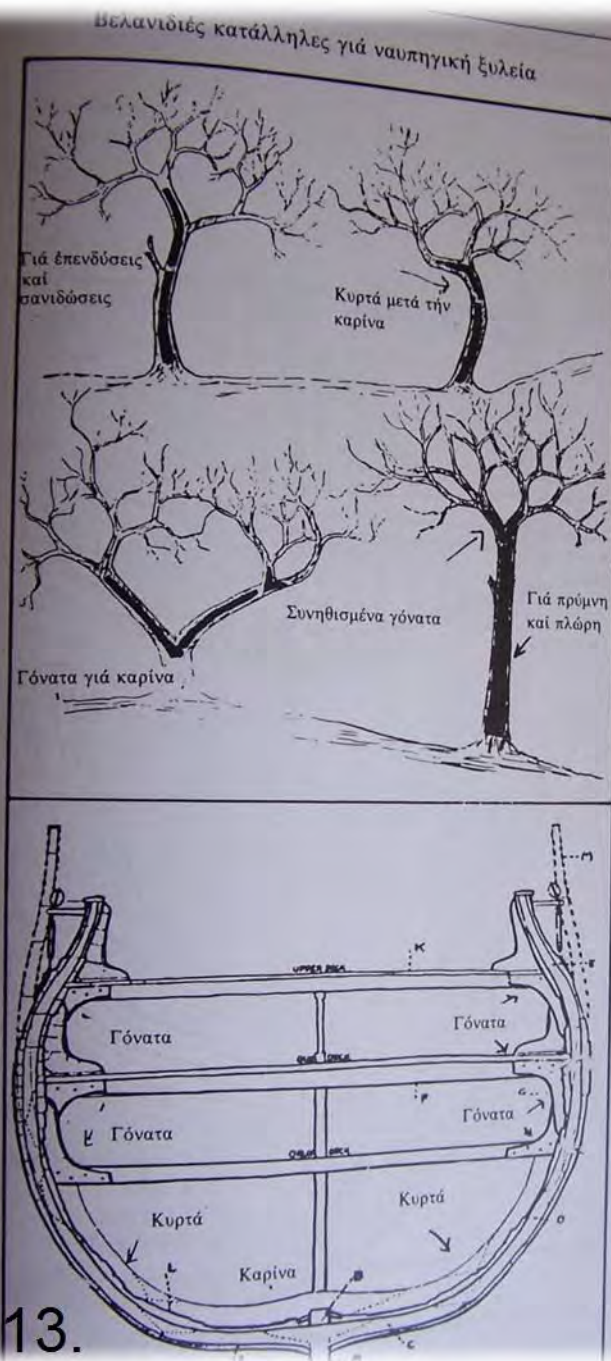


12.



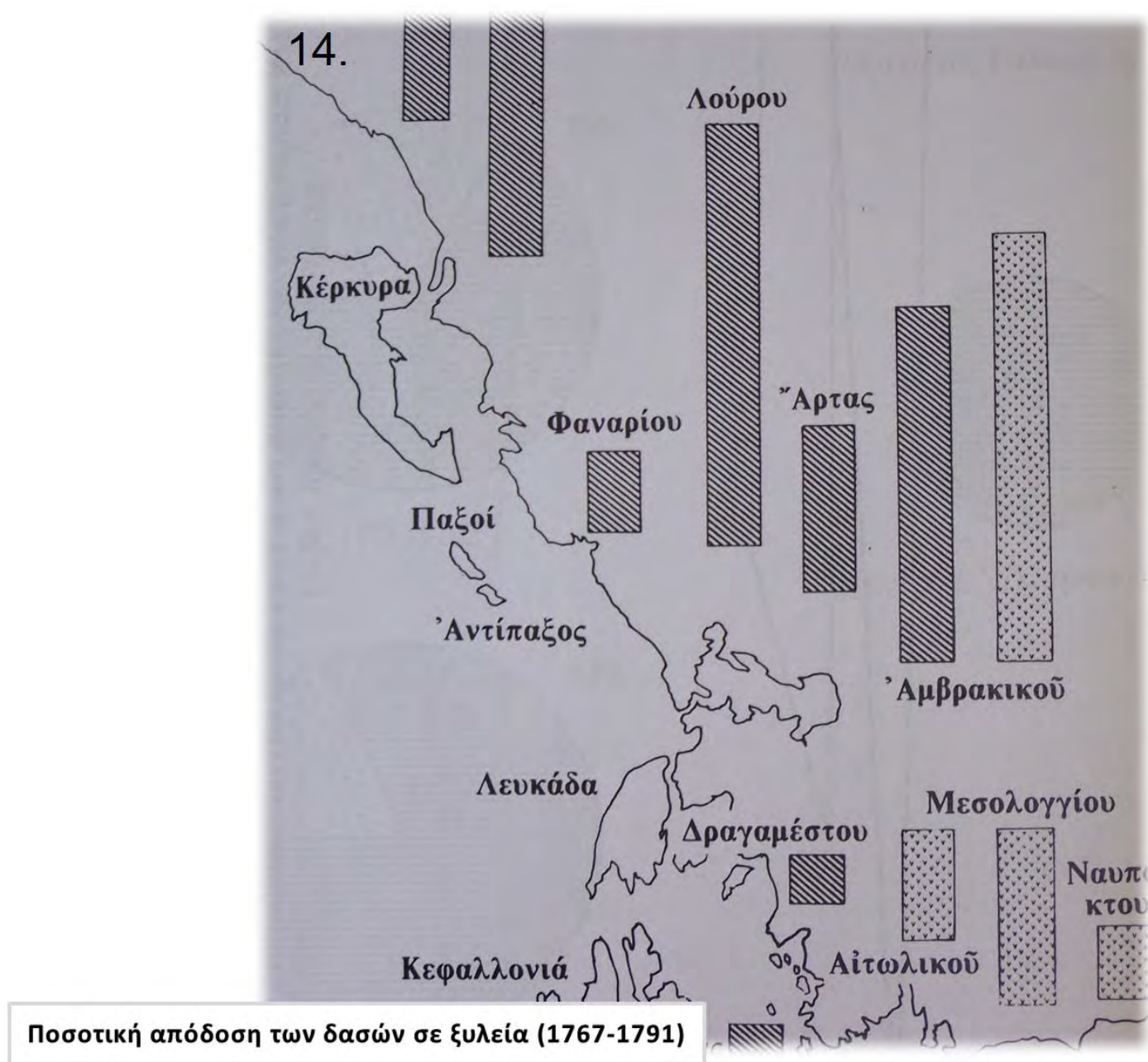
Στα δέντρα που από την αρχαιότητα είχαν επιλεγεί για απόδοση ναυπηγικής ξυλείας συμπεριλαμβάνονται το κυπαρίσσι, το κέδρο, το πεύκο και αργότερα η βελανιδιά και το έλατο. Αντίθετα με τις αντιλήψεις της αρχαιότητας σχετικά με την αποδοτικότητα και την αντοχή της βελανιδιάς, για τις ναυτικές κατασκευές κατά τα νεότερα χρόνια στα προγράμματα των ευρωπαϊκών ναυπηγίων η βελανιδιά και μάλιστα η κυρτή κατέχει την πρώτη θέση και είναι περιζήτητη γιατί από αυτήν κατασκευάζεται η καρίνα του πλοίου και τα ύφαλα (εικ. 13). Φυσικό, λοιπόν, ήταν στις εισαγωγές πρώτης ύλης σε κάθε ναυπηγείο

η βελανιδιά να ξεπερνά ποιοτικά όλα τα είδη. Αν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι τα μεγάλα πολεμικά πλοία κατασκευάζονταν αποκλειστικά με ξύλο βελανιδιάς, μπορεί να γίνει αντιληπτό γιατί σε περιόδους πολέμων και ανταγωνισμών η έλλειψη ή επάρκεια σε ξύλο βελανιδιάς, ως συντελεστής στη διαμόρφωση ή την ανατροπή ναυτικών προγραμμάτων, επηρέαζε την τύχη του ναυτικού μιας χώρας (Γιαννακοπούλου, 1987 : 17-18). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εντολή που δίνεται από την Πύλη πριν τον τουρκοβενετικό πόλεμο του 1684-1699 για ετοιμασία στόλου, όπου, ανάμεσα στα άλλα ναυπηγικά κέντρα της ευρύτερης περιοχής, αναφέρεται και αυτό του Αιτωλικού, ενώ κατά τη διάρκεια του πολέμου η ξυλεία αυτών των περιοχών θεωρείται πολύτιμη από τους βενετούς προβλεπτές του Μοριά (ό.π. σελ.27-28).



Τη σπουδαιότητα της ξυλείας στη ναυπηγική ιδίως τέχνη αποδεικνύουν οι αποστολές ειδικών από τα ναυπηγεία της Τουλόν της Γαλλίας (από το 1730) που έρχονται στη Δυτική Ελλάδα και με τη βοήθεια των κατά τόπους προξενικών αρχών εξερευνούν τα δάση και αξιολογούν την κατάλληλη στη ναυπηγική ξυλεία (εικ. 14). Για τις περιοχές ενδιαφέρονται και οι Βενετοί, οι οποίοι επιδίδονται σε ευρεία υλοτομία για την κατασκευή πασσάλων, για

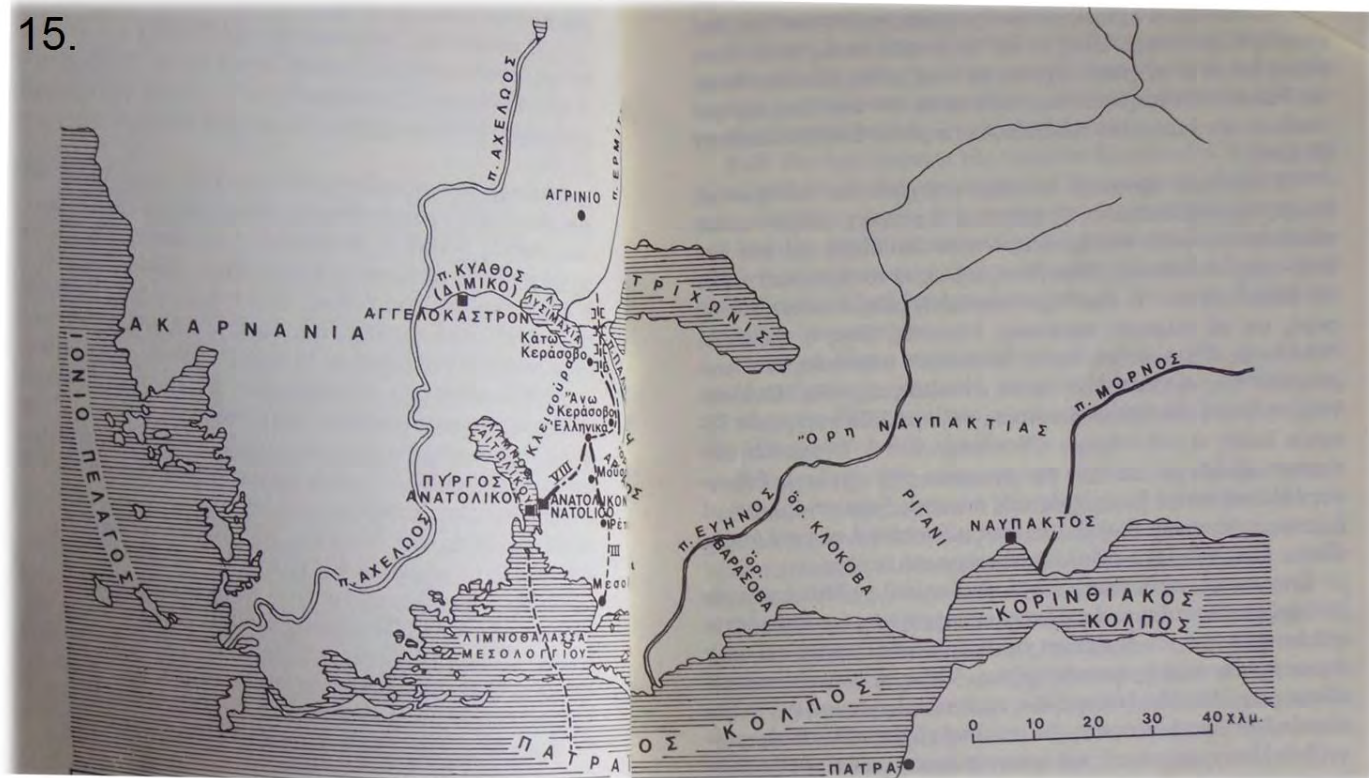
οικοδομική ξυλεία, για τη ναυπηγική και για καυσόξυλα. Έτσι, ο ανταγωνισμός μεταξύ Γάλλων και Βενετών ήταν αναπόφευκτος και καταλήγει μεταξύ των άλλων και στη δολοφονία του υπεύθυνου γαλλικής υλοτομικής εταιρείας στην Πρέβεζα, του Lasalle, που δολοφονήθηκε από κλέφτη που εξυπηρετούσε τη βενετική πολιτική (ό.π.σελ.265-266).



Η εντατική και αλόγιστη εκμετάλλευση των δασών της εποχής εκείνης για την ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών και για κερδοσκοπία ευθύνεται για την αποψίλωση των βουνών και την υποβάθμιση των δασών, συνέπειες που τότε δεν εκτιμήθηκαν σαν περιβαλλοντικές, αλλά σήμερα είναι ορατές (πλημμύρες, εγκατάλειψη ορεινών περιοχών κ.τ.λ.).

Το μεγάλο δάσος της νότιας πλευράς του Αρακύνθου ειδικά και του Μεσολογγίτικου κάμπου άρχισε να καταστρέφεται αφότου το Αιτωλικό πρώτα και το Μεσολόγγι κατόπιν χρειάστηκαν ναυπηγική ξυλεία και την πιο κατάλληλη προσέφερε το κοντινό δάσος της βελανιδιάς στην εκμετάλλευση του οποίου συνέβαλλε ο δρόμος Ελληνικά - έξω Χώρα (παλαιό Αιτωλικό, *εικ. 15*), που από το μεσαίωνα ήταν σπουδαίο εμπορικό κέντρο της νότιας Αιτωλίας (Αλεξανδροπούλου, 1993:58). Το Αιτωλικό ως τέτοιο κέντρο μαρτυρείται ήδη από το 12^ο αι. μ.Χ. Το προβάδισμά του το διατήρησε μέχρι και τους πρώτους αιώνες των νεωτέρων χρόνων, για να υποσκελιστεί έκτοτε από το Μεσολόγγι - πιθανώς από το 17^ο αι. μ.Χ. (Αλεξανδροπούλου, 2000:84και 46).

15.



Εφοδιασμένοι οι ταρσανάδες τους ξυλεία από τις γειτονικές περιοχές, γρήγορα ο στόλος τους αναπτύχθηκε και τα καράβια του Αιτωλικού πρώτα, του Μεσολογγίου ύστερα, διεξάγουν εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο (Γιαννακοπούλου :ό.π.σελ.30,192).

Την ύπαρξη πυκνού δάσους βελανιδιάς στο μυχό της λιμνοθάλασσας του Αιτωλικού μαρτυρεί αναφορά βενετού αξιωματούχου προς τις βενετικές αρχές το Δεκέμβριο του 1653: «Απέναντι στο Αιτωλικό σε τοποθεσία που ονομάζεται Σταμνά, κατασκευάζονται δυο μπριγιαντίνια με διαταγή του βοεβόδα του Μεσολογγίου, ο οποίος είναι αδελφός του πασά του Μοριά» (Αλεξανδροπούλου, 2012:29, Φύλλα ιστορίας). Επειδή η Σταμνά δεν ανέπτυξε ποτέ ναυτικό συμπεραίνουμε ότι πρόκειται για ναυπηγεία που εξυπηρετούσαν το Αιτωλικό, σημαντικό εμποροναυτικό κέντρο της εποχής εκείνης. Αυτό το ναυπηγείο θα πρέπει να βρισκόταν κοντά στη σημερινή πλαζ Σταμνάς.

Από το 1750 και κυρίως από το 1762 τα μεσολογγίτικα καράβια είναι σχεδόν τα μόνα που μεταφέρουν ξυλεία στη Γαλλία (Τουλόν) και οι Μεσολογγίτες καπεταναίοι πλουτίζουν από το προσοδοφόρο εμπόρευμα. Από τα δάση της περιοχής του Αιτωλικού και του Μεσολογγίου εξαγόταν ξυλεία βιοτεχνική (δούγκες για βερελοποΐα), για οικοδομική και οικιακή χρήση (καυσόξυλα). Τέτοια ξυλεία αγόραζαν οι Κεφαλλονίτες, που έβρισκαν το εμπόρευμα έτοιμο από τους ντόπιους. Πολλά επτανησιώτικα, αλλά και τοπικά μικρά πλοία από το Μεσολόγγι και το Αιτωλικό εκτελούσαν τις μεταφορές ξυλείας προς τα Επτάνησα. Μέρος από την ξυλεία αυτή πωλούσαν οι Κεφαλλονίτες στα μεσογιακά λιμάνια ως το Τούνεζι. Σε ζακυνθινά συμβόλαια (1707 και 1708) αναφέρεται ότι Μεσολογγίτες πωλούν στο νησί «δούγκες σταφιδιάρικες» από το Μεσολόγγι. Στις τελευταίες δεκαετίες του 18^{ου} αι. φτάνουν στην Κεφαλλονιά 49 αιτωλικά πλοία με αποκλειστικό φορτίο δούγκες προερχόμενες από διάφορες περιοχές της Ν. Αιτωλίας και στο ίδιο διάστημα 13 αιτωλικά πλοία με οικοδομική ξυλεία φτάνουν στο ίδιο νησί και 36 σκάφη με φορτίο καυσοξύλων (Αλεξανδροπούλου, 1993:131).

Η ακμή της Αιτωλικιώτικης ναυτιλίας (εικ. 16 & 17) συνεχίστηκε ως τις αρχές του 20^{ου} αι., οπότε έρχεται η παρακμή (εικ. 18). Τα καΐκια σταδιακά εξέλιπαν, οι караβοκύρηδες αφανίστηκαν μαζί με τα καράβια τους. Απόηχος του περασμένου μεγαλείου παραμένει το καρνάγιο στη δυτική παραλία του Αιτωλικού (εικ. 19) και οι λιγοστοί ψαράδες, που σα βγάλουν τις βάρκες τους στα ανοιχτά της λίμνης, ό,τι πέφτει στα δίχτυα τους είναι θησαυρός.

16.



Δυτική παραλία. Φαίνεται η πάσσαρα «Αγία Ειρήνη». Φωτογραφία Μιχάλης Καλογήρου, 1955. Συλλογή Ν.Ε. Τόλη

17.



Δυτική παραλία Αιτωλικού. Φωτογραφία Μιχάλης Καλογήρου, 1955. Συλλογή Ν.Ε. Τόλη

18.



Αρχή της παρακμής. Εγκατελειμμένη πάσσαρα. Φωτογραφία Μιχάλης Καλογήρου, 1955. Συλλογή Ν.Ε. Τόλη



Η καταστροφή φαίνεται ότι ολοκληρώθηκε το β' μισό του 20^{ου} αι. από τα στρατεύματα κατοχής και μεταπολεμικά από τους γεωργούς της περιοχής, οι οποίοι με καταπατήσεις και εκχερσώσεις αύξαιναν τους γεωργικούς κλήρους. Η εικόνα της καταστροφής υπήρξε από τις ζωηρότερες του Μεσολογγίτη ποιητή Μιλτιάδη Μαλακάση, όπως ο ίδιος το αποτυπώνει στο ποίημά του «το δάσος», σε ηλικία μόλις 27ετών (1895), γραμμένο σε μια εποχή που ήταν άγνωστες οι περιβαλλοντικές ανησυχίες. Κι όμως ήταν τόσο αληθινό και προφητικό συγχρόνως : Το δάσος που λαχτάριζες

Όσπου να το περάσεις

Τώρα να το ξεχάσεις

Διαβάτη αποσπερνέ.

Μια αυγινή το κούρσεψαν

Ανίδρωτοι λοτόμοι

Κι εκεί είναι τώρα δρόμοι

Διαβάτη αποσπερνέ. (Γιαννακογεώργου, 2011:129)

Τα πυκνά βαθύσκιωτα δάση της νότιας πλευράς του Αρακύνθου κουρσεύτηκαν, η ομορφιά τους χάθηκε και μόνο οι ελάχιστες κατά τόπους «δασικές νησίδες» (εικ. 20), που είναι πλέον όμορες με εκτεταμένους ελαιώνες (εικ. 21) των αγροτών της περιοχής, θυμίζουν ελάχιστα τις περιγραφές των περιηγητών.

20.





Τα εναπομείναντα δάση του Αρακύνθου κινδυνεύουν από τη λαθροϋλοτομία, που έχει πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα, μετά την εκτίναξη της τιμής του πετρελαίου θέρμανσης στα ύψη.

Οι ανθρώπινες παρεμβάσεις συνεχίζονται και στα νεότερα χρόνια στη μεταπολεμική Ελλάδα. Μια θεμελιώδης διάσταση της δεκαετίας του 1960 ήταν η ανάπτυξη. Η δημιουργία έργων αναπτυξιακής πολιτικής ήταν συνεχής. Φράγματα ποταμών θεμελιώνονται, κάμποι αρδεύονται, νέοι οδικοί άξονες σχεδιάζονται και κατασκευάζονται, προσπάθειες καταβάλλονται για την εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου της χώρας: είναι κάποιες από τις

προτεραιότητες της πολιτικής ηγεσίας της χώρας που προσπαθεί να ακολουθήσει τους ρυθμούς ανάπτυξης της Ευρώπης.

Τα δημόσια έργα από τη φύση τους έχουν μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της χώρας, επειδή καλύπτουν βασικές ανάγκες του κοινωνικού συννόλου και επειδή συμβάλλουν στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων της στην αύξηση του εθνικού προϊόντος και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Είναι συνεπώς έργα κοινού ενδιαφέροντος και απευθύνονται στο σύνολο της κοινωνίας (Κατίκα,1990:130). Στη φάση όμως του σχεδιασμού προγραμματισμού για τη λήψη των αποφάσεων καλούνται οι υπεύθυνοι παράγοντες να λάβουν υπόψη τους τον προβληματισμό αν το περιβάλλον και τα δημόσια έργα είναι έννοιες αντίπαλες. Χωρίς αμφιβολία ο προβληματισμός αυτός ιδίως σε τοπικό επίπεδο, αν και όχι μόνο, είναι θεμιτός και επιβεβλημένος (Βασενχόφελ,1990:66). Πρέπει να συνεκτιμήσουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία, όπως τη σκοπομότητα κατασκευής, την ιεράρχηση της προτεραιότητας, τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και να εισηγηθούν με βάση αναπτυξιακά και κοινωνικά κριτήρια, όπως η θέση και ο ρόλος του περιβάλλοντος (Κατίκα,1990:131). Κατά τη κατασκευή του έργου ανατρέπεται, ανάλογα με το μέγεθός του, η οικολογική ισορροπία της ευρύτερης περιοχής. Η ισορροπία αυτή μπορεί και πρέπει να καταβάλλονται προσπάθειες να αποκατασταθεί σε μεγάλο βαθμό με πρόβλεψη από τη φάση της μελέτης και τις κατάλληλες επεμβάσεις κατά την κατασκευή του έργου. Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται για τα μεγάλα έργα, τα οποία πολλές φορές αλλάζουν το τοπίο μιας περιοχής με ριζικές μεταβολές στο οικοσύστημα

Ένα τέτοιο έργο ήταν η διάνοιξη της σήραγγας Κλεισούρας «Λυσιμαχείας-Χρυσοβεργίου». Το νερό των λιμνών Τριχωνίδας - Λυσιμαχείας (εικ. 22), που

λειτουργούν σε συγκοινωνούντα δοχεία, θα οδηγούνταν στην έξοδο της σήραγγας (εικ. 23 & 24) στις κύριες διώρυγες άρδευσης, μία προς το Μεσολόγγι - Ευηνοχώρι και η άλλη προς Μάστρο, Νεοχώρι και Κατοχή, εφοδιάζοντας τα αντλιοστάσια άρδευσης, προκειμένου υπό πίεση να χρησιμοποιηθεί για την άρδευση των καλλιεργήσιμων εκτάσεων. Το έργο αυτό έμελλε να αλλάξει το τοπίο τόσο από περιβαλλοντικής πλευράς όσο και από οικονομικής και κοινωνικής.

22.



Είδοσος της σήραγγας

Στις 23 Αυγούστου 1959 ο προϊστάμενος παραλαβής υλικών παρελάμβανε τα πρώτα υλικά. Το μεγαλεπήβολο για την εποχή έργο είχε αναλάβει η κοινοπραξία των εταιρειών «ΕΔΟΚ-ΕΤΕΡ» και «ΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ»ⁱ. Το μήκος της σήραγγας θα ανέρχονταν στα 5.500 μ. περίπου και οι εργασίες τελείωσαν το 1970. Δύο ομάδες εργατών θα εργάζονταν συγχρόνως, η μία από την πλευρά της Λυσιμαχείας – είσοδος και η άλλη από την πλευρά του Χρυσοβεργίου, θέση Μπελούση - έξοδος της σήραγγας (εικ. 25), με σκοπό να ενωθούν. Πράγματι, η ένωση επιτεύχθηκε με επιτυχία - η απόκλιση ήταν μόλις 5 εκ. - χάρη στο έμπειρο τεχνικό και επιστημονικό προσωπικό της εταιρείας. Ολόκληρη η περιοχή στην έξοδο της σήραγγας άλλαξε όψη (εικ. 26). Οι ιδιοκτησίες των κατοίκων των γύρω χωριών απαλλοτριώθηκαν, νέοι δρόμοι ανοίχτηκαν, εργοτάξια εγκαταστάθηκαν και οι εργασίες άρχισαν με γρήγορους ρυθμούς - τρεις βάρδιες επί 24ωρου βάσεωςⁱⁱ (ΔΑΣΕ Πατρών, Κλιμάκιο Αγγινίου, Ζώνη Αιτωλικού και ΦΕΚ Δ' 49/23.04.1960).ⁱⁱⁱ

25.



Έξοδος της σήραγγας. Συλλογή Παναγιώτη Ακρίδα



Εργάτες της σήραγγας. Συλλογή Παναγιώτη Ακρίδα

Τα χώματα της εκσκαφής μεταφέρονταν στην άκρη της λιμνοθάλασσας και εναποτίθονταν στα βαλτώδη μέρη κατά μήκος και μέχρι την παραλία της Σταμνάς. Με τη συνεχιζόμενη απόθεση των χωμάτων , «νέα γη » σχηματίστηκε και οι αλλοτινοί βάλτοι στις όχθες της λιμνοθάλασσας μετατράπηκαν σε καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Στο λατομείο Μαυρομάτη, στη νότια πλευρά του Αρακύνθου κοντά στο Χρυσοβέργι, λειτουργούσε σπαστήρας. Το υλικό μεταφέρονταν με φορτηγά στη σήραγγα. Σήμερα στη θέση αυτή (εικ. 27) βρίσκονται τα απομεινάρια των εργασιών εκείνης της περιόδου (παλαιές εγκαταστάσεις) και οι μνήμες είναι χαραγμένες στο σκληρό γκρίζο βράχο του βουνού.

27.



Άλλο λατομείο, κατάλοιπο παλαιότερης εποχής, βρίσκεται στα δεξιά της εξόδου του φαραγγιού της Κλεισούρας (εικ. 28), απ' όπου οι τεχνίτες προμηθεύονταν το υλικό για την κατασκευή των γεφυριών του Αιτωλικού^{iv}.

28.



Φωτογραφία Μ.Ν. Καλογήρου, 1960. Συλλογή Ν.Ε. Τόλη

Εκτός από τις δύο αρδευτικές διώρυγες, κατασκευάστηκε κανάλι που δέχονταν τα νερά της υπερχείλισης και τα διοχέτευε στη λιμνοθάλασσα του Αιτωλικού, ιδιαίτερα το χειμώνα που έκλειναν τα θυροφράγματα από τις διώρυγες. Έτσι άρχισε η καταστροφή των βιοφυσικών χαρακτηριστικών της λιμνοθάλασσας. Το έργο που άλλαξε τα οικονομικά και γεωργικά δεδομένα της Ν. Αιτωλίας αποτέλεσε μια μεγάλη οικολογική πληγή για τη λιμνοθάλασσα με πολλά προβλήματα που ακόμα απαιτούν ορθολογική διαχείριση. Η περίσσεια υδάτων των λιμνών, επιβαρυμένα από ρυπογόνες ουσίες (φυτοφάρμακα, λιπάσματα, απόβλητα), κατέληγαν στη λιμνοθάλασσα επηρεάζοντας το οικοσύστημα και τα παράκτια της με επιπτώσεις και για την αλιεία.

Μια παράπλευρη επίπτωση στις φυσικές διεργασίες από τη διάνοιξη της σήραγγας ήταν και η αλλαγή του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα της περιοχής. Ενώ οι εργάτες της σήραγγας είχαν προχωρήσει 600 μ. από το στόμιο της εξόδου, βρέθηκαν μπροστά σε υπόγεια λίμνη. Για την προσπέλαση του εμποδίου κατασκευάστηκε φράγμα στα έγκατα της γης, προκειμένου να εγκλωβίσουν το νερό και να προχωρήσει το έργο. Όμως οι φλέβες του νερού της λίμνης τροφοδοτούσαν και πηγές στο γειτονικό χωριό, στο Χρυσοβέργι, τα Χαλκινά (εικ. 29), το Κρυονέρι, το Βρωμονέρι. Έκτοτε οι πηγές αυτές στέρεψαν, σύμφωνα με τις μαρτυρίες των κατοίκων.



Για την άρδευση των εκτάσεων της περιοχής Χρυσοβεργίου η εταιρεία κατασκεύασε υπόγεια και υπέργεια κανάλια (εικ. 30), τα οποία ποτέ δεν λειτούργησαν, προσκρούοντας στην άρνηση των κατοίκων, που ισχυρίζονταν ότι τα υπέργεια θα ήταν εστία μόλυνσης ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Ακόμα και σήμερα σε πολλά σημεία του χωριού βρίσκονται σχεδόν κατεστραμένα, επιβαρύνοντας το περιβάλλον και θυμίζοντας στις επόμενες γενιές ότι κατασκευάστηκε ένα έργο χωρίς όμως να ικανοποιήσει το σκοπό του. Σήμερα η περιοχή αρδεύεται από το νερό των λιμνών με αντλιοστάσια που κατασκευάστηκαν αργότερα (1972 και 1990), βοηθώντας να μετατραπεί η περιοχή σε έναν μεγάλο ελαιώνα (εικ. 31) απ' όπου παράγονται κάθε χρόνο μεγάλες ποσότητες ελαιών τύπου «καλαμών»^Υ.

30.



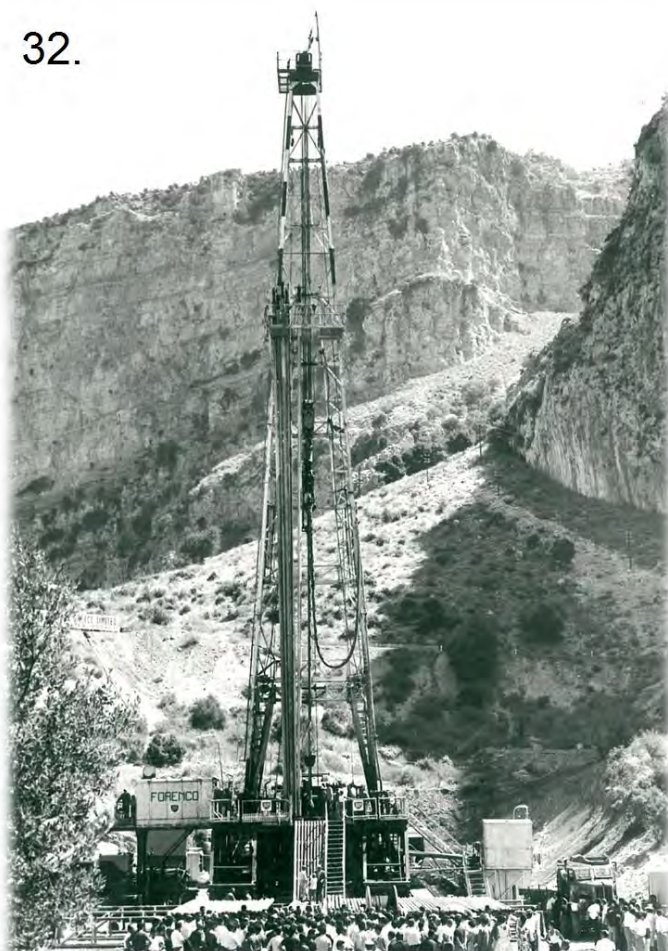
31.



Σε κοντινή απόσταση από το σημείο εξόδου της σήραγγας Λυσιμαχείας - Χρυσοβεργίου, ένα άλλο έργο ευαγγελίζονταν την ανάπτυξη της περιοχής με τις ανάλογες, όμως, επιπτώσεις για το περιβάλλον. Από τις αρχές του 1961, η «Αιτωλική Εταιρεία Πετρελαίων», στην οποία συμμετείχαν η «B.P.» και η «Εθνική Τράπεζα» άρχισαν έρευνες στην περιοχή του φαραγγιού της Κλεισούρας για την ύπαρξη πετρελαίου (εικ. 32). Το Μάρτιο του 1963 διεπιστώθηκε η ύπαρξη πετρελαίου και αερίων, παρόντων του άγγλου εμπειρογνώμονος της B.P. και του γενικού Δ/ντού του Υπουργείου Βιομηχανίας. Η γεώτρηση έφτασε σε βάθος 3.980 μ. Οι γεωτρήσεις συνεχίστηκαν με εντατικούς ρυθμούς και ο τότε νομάρχης Ατωλ/νίας κ.

Μήλιος ανακοίνωσε ότι οι τεχνικοί και γεωλόγοι εκφράστηκαν με απόλυτη αισιοδοξία για την ανεύρεση πετρελαίου. Το εξερχόμενο πετρέλαιο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για μηχανές ντήζελ, χωρίς διύλιση, δεδομένου ότι αυτό, καθώς θα διέρχεται από τα πετρώματα, θα διυλίζονταν αυτόματα. Το σημαντικό σε όλη την επιχείρηση ήταν η εγκατάσταση σωληνώσεων για τη συλλογή του εξερχομένου αερίου, το οποίο ως εύφλεκτο θα καίγονταν, για να αποφευχθεί η μόλυνση της ατμόσφαιρας (εφημερίδα «Ελευθερία», Αγρίνιο, 1 Μαρτίου 1963 και 5 Μαρτίου 1963).

32.



Ηνωμένοι φωτορεπόρτερς/ Συλλογή Ν.Ε. Τόλη

Μέχρι σήμερα στη θέση «Πετρέλαια» (εικ. 33), ο διερχόμενος το φαράγγι της Κλεισούρας προς το Αγρίνιο θα παρατηρήσει το κοίλωμα του εδάφους που

είχε δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια των ερευνών, απομεινάρι αμφισβήτησης των όσων ισχυρίστηκαν τότε οι ειδικοί, ότι δηλ. ήταν ασύμφορη η εξόρυξη, τραυματίζοντας ανεπανόρθωτα το φυσικό κάλλος του φαραγγιού.



Η χώρα μας χαρακτηρίζεται από το έντονο γεωγραφικό της ανάγλυφο με συνεχείς εναλλαγές του τοπίου, βρίσκεται δε στην καλύτερη για τον άνθρωπο κλιματολογική ζώνη της γης. Γι αυτό χρειάζεται μεγάλη προσοχή στο σχεδιασμό των μεγάλων έργων, ιδίως όταν πρόκειται για συγκοινωνιακούς άξονες (οδικούς ή σιδηροδρομικούς). Η επιστήμη και η τεχνολογία έχουν εξελιχθεί σε τέτοιο βαθμό, που είναι πλέον εφικτή η κατασκευή έργων, ώστε να εξυπηρετεί

αφενός τις ανάγκες που το επέβαλλαν, αφετέρου να εναρμονίζεται με το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής. Τα οδικά έργα μπορούν να είναι συμβατά με το περιβάλλον, όταν και εφόσον υπάρχουν και οι αντίστοιχες πολιτικές επιλογές (Πολλάκις,1999:160).

Ένας τέτοιος σύγχρονος οδικός άξονας, η Ιόνια οδός, άρχισε να κατασκευάζεται από το τέλος του 2008, στοχεύοντας να συνδέσει το Αντίρριο με την Εγνατία οδό στο ύψος των Ιωαννίνων. Αυτός ο άξονας ακολουθεί την ίδια διαδρομή που ακολουθούσε ο άξονας που στην αρχαιότητα διέσχιζε όλη τη νότια Αιτωλία από το Β.Δ. άκρο της στην κεντρική λεκάνη του Αχελώου μέχρι το Ν.Α., τη Ναύπακτο. Αποτελούσε η αρτηρία αυτή συνέχεια της μεγάλης οδού, η οποία, αρχίζοντας από την Ήπειρο, συνέχιζε δια της Ακαρνανίας, έφτανε στα σύνορα της Αιτωλίας και μέσω του Αγγελοκάστρου, περιοχή Σταμνάς-Αιτωλικού, περιοχή Μεσολογγίου Ευηνοχωρίου-Παληοβούνας, έφτανε στη Ναύπακτο και προεκτεινόταν προς Ανατολάς (Αλεξανδροπούλου,1993: 46).

Και σε αυτή την περίπτωση, στη Β.Α. πλευρά της λιμνοθάλασσας συντελέστηκαν μεγάλες επεμβάσεις (εικ. 34). Ιδιοκτησίες απαλλοτριώθηκαν, παράπλευροι δρόμοι και γέφυρες κατασκευάστηκαν. Στο μήκος της λιμνοθάλασσας μάλιστα και στο τμήμα της παραϊόνιας οδού στο ύψος του Αγίου Ηλία σήραγγα κατασκευάστηκε για να συνδέσει τη μεγάλη αρτηρία με το λιμάνι στο Πλατυγιάλι.

34.



Από αρχαιοτάτων χρόνων λοιπόν ο ζωτικός χώρος γύρω από τη λιμνοθάλασσα ήταν αδιάκοπα ζωντανός, γεμάτος ανθρώπινες δραστηριότητες (αλιεία, γεωργία, κτηνοτροφία, ναυπηγική κ.τ.λ.) και από τα νερά της αναδύονταν ο πλούτος της και δένονταν με τις τύχες των ανθρώπων που κατοικούσαν γύρω της και τέτοιος θα παραμείνει. Το χαρισματικό της περιβάλλον με τις ανυπέρβλητες οικολογικές παρακαταθήκες, που έχουν καταξιώσει αυτόν τον τόπο στο να αποτελεί στις μέρες μας μία από τις σημαντικότερες προστατευόμενες φυσικές περιοχές της πατρίδας μας (εικ. 35), οφείλουμε να τον σεβαστούμε και να τον παραδώσουμε αλώβητο στις επόμενες γενιές .

35.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αλεξανδροπούλου Σ. Κ.,2000, Αιτωλοκαρνανικά Μελετήματα Αθήνα

Αλεξανδροπούλου Σ.Κ.,1993, Νότια Αιτωλία. Το οδικό δίκτυο έως τα πρώτα μετεπαναστατικά χρόνια. Αθήνα

Πριόβολος Ευθύμιος Α.,2004, Η Αιτωλοακαρνανία με τα μάτια των περιηγητών. Αθήνα

Γιαννακοπούλου Ελένη Κ.,1987, Γαλλοελληνική εκμετάλλευση δασών. Αθήνα

Βασενχόφελ Λουδοβίκος, Κατίκα Π., Πολλάκις Ανδρέας,1999, Πανελλήνια ομοσπονδία σωματείων εργαζομένων Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ,Περιβάλλον και δημόσια έργα - Έννοιες αντίπαλες; Αθήνα

Κατσαρός Βασίλειος,1985,Προβλήματα βυζαντινής τοπογραφίας στη Δυτική Στερεά (12^{ος}-13^{ος}) , Βυζαντινά,τ.13. Θεσσαλονίκη

Γιαννακογεώργου-Μαυρομάτη Όλγα,2011,<<Τραγούδια της λίμνης>> Περιβαλλοντική διάσταση στην ποίηση του Μ. Μαλακάση, Αιτωλική Πολιτιστική Εταιρεία (ΑΙ.ΠΟ.Ε.). Αθήνα

Φ.Περγαντής και συνεργάτες,2009, Λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου – Αιτωλικού Διαδρομή στο χρόνο, στο χώρο, στο λόγο, στις τέχνες, ΥΠΕΧΩΔΕ Φορέας Διαχείρισης λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου

Σεργιόπουλου Κ.,1939,Η Αρχαία Αιτωλία.Ιστοριογεωγραφική μελέτη μετά χαρτών και εικόνων.Αθήνα

Κώνστα Κ. Σ.,1990, Η λιμνοθάλασσα του Αιτωλικού, Άπαντα τ. 10^{ος},Αθήνα

Ομήρου Ιλιάδα,Β 638-640

Σιώρη Ιλεάνα, 2002, Οι μυκηναϊκοί τάφοι του Αγίου Ηλία Ιθωρίας,
Συνέδριο Αιτωλ/νίας, τ.Α΄,Αγρίνιο

Βελτσίστα Μάγδα,2012, Η ναυτιλία του Αιτωλικού στις αρχές του 20^{ου}
αι.,Φύλλα Ιστορίας,ΤΕΙ Μεσολογγίου

Γκιόλιας Μάρκος Α.,1999,Ιστορία της Ευτυτανίας στους νεότερους
χρόνους 1393-1821) Αθήνα

ⁱ Διευθυντής της εταιρείας ήταν ο Γιάννης Βαλλής και προϊστάμενος- εργοδηγός ο Αθανάσιος Μενεγάτος

ⁱⁱ Στα πρώτα μέτρα τη διάνοιξης σημειώθηκε το πρώτο ατύχημα με έναν νεκρό, δυστυχώς, και δύο τραυματίες. Η σωτηρία των υπόλοιπων εργατών αποδόθηκε σε θαύμα του Αγίου Γεωργίου, η εικόνα του οποίου μεταφέρθηκε από την κοντινή υστεροβυζαντινή εκκλησία του 13^{ου} αι.(περιοδικό ΏΛΕΝΟΣ ,Τ. 43). Έκτοτε η εικόνα τοποθετημένη στην κορυφή του τόξου του στομίου της σήραγγας προστάτευε τους εργαζόμενους.

ⁱⁱⁱ Ευχαριστώ τον κ. Παναγιώτη Ακρίδα για την παραχώρηση φωτογραφικού υλικού.

^{iv} Προφορική μαρτυρία του αιτωλικιώτη συλλέκτη Ν. Ε. Τόλη, τον οποίο ευχαριστώ και για την παραχώρηση του φωτογραφικού υλικού.

^v Ευχαριστώ θερμά τον κ.Σταύρο Χαλικιά,προϊστάμενο παραλαβής υλικών του έργου,καθώς και τον κ. Σπύρο Τσάμη,93 ετών σήμερα, εργάτη και συντηρητή των μηχανημάτων του έργου για τις πολύτιμες πληροφορίες που μου έδωσαν.