

Νίκος Μπελαβίλας

ΑΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ
ΘΙΚΙΣΜΟΙ
ΣΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ
ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ  ΟΛΥΜΠΙΑΣ



Ανθρώπων άστεα
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΣΕΙΡΑ

1900

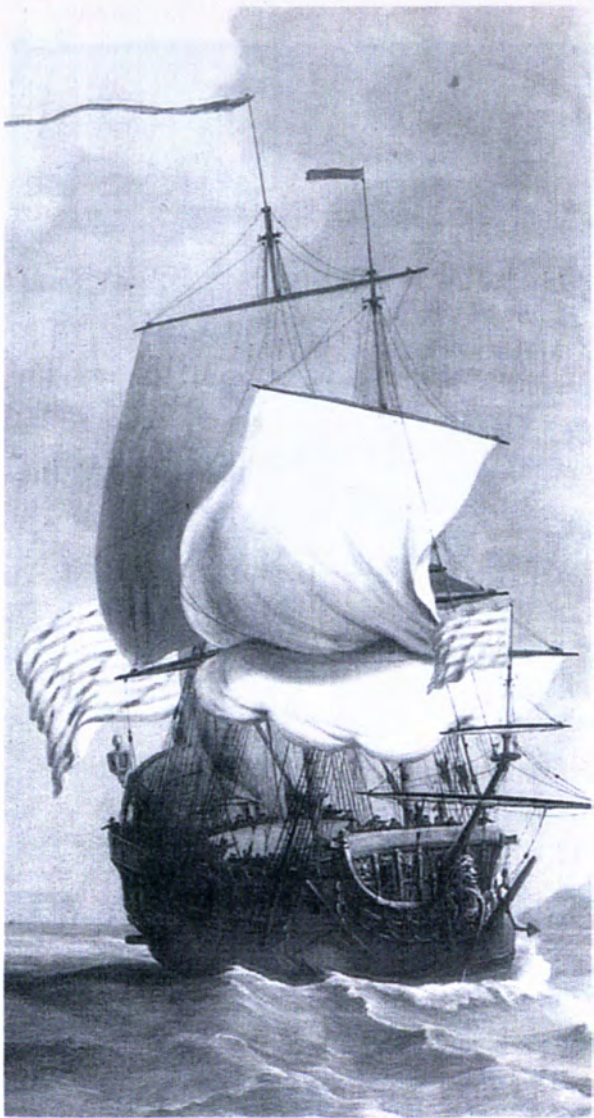
Νίκος Μπελαβίλας

ΑΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ
ΘΙΚΙΣΜΟΙ
ΣΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ
ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

15ος - 19ος αι.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ  ΟΔΥΣΣΕΑΣ

Στη Νεφέλη και τον Αλέξανδρο



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος 7

1. Εισαγωγή	11
1.1. Το Αρχιπέλαγος	11
1.2. Οι πηγές	16
1.3. Προσεγγίσεις για τη μελέτη του ναυτικού και οικιστικού δικτύου στο Αρχιπέλαγος	22
1.4. Χρονικό	25
2. Ναυτικοί δρόμοι	31
2.1. Το ιστορικό πλαίσιο	31
2.2. Γεωγραφικό πλαίσιο	37
2.3. Θαλασσινά ταξίδια	41
2.4. Πλοία στο Αρχιπέλαγος	44
2.5. Ρότες στο Αρχιπέλαγος	51
3. Εποπεία των ναυτικών δρόμων	65
3.1. Βίγλες και οικισμοί	65
3.2. Το εποπτευόμενο Αρχιπέλαγος	68
3.3. Οικισμοί σε ναυτικούς κόμβους	76
3.4. Οικισμοί σε απομονωμένα νησιά	84
3.5. Οικισμοί σε συμπλέγματα νησιών	92
4. Νησιώτικα λιμάνια	115
4.1. Πλοία και λιμάνια	115
4.2. Κοινότητες και λιμάνια	130
Επίλογος	165
Βιβλιογραφία	167
Ευρετήριο	171



Μεσόγειος 1561. Πορτολάνος ανωτίμου.

Πρόλογος

Ένα ερώτημα πού δεν κατορθώσαμε να απαντήσουμε σε μία μακρά συζήτηση με φίλους, τελειόφοπους τότε αρχιτέκτονες, σε έναν εξώστη της Οίας γύρω στο 1986, αποτέλεσε το ξεκίνημα της έρευνας. Γνωρίζαμε, είχαμε διαχθεί όλοι, κάτι που μαθαίνουν ακόμη και οι μαθητές των δημοτικών σχολείων στην Ελλάδα, ότι δηλαδή οι αιγαιοπελαγίτικοι οικισμοί σε κάποια ιστορική στιγμή απομακρύνθηκαν από τη θάλασσα και κρύφτηκαν στα βουνά για να μην τους ανακαλύψουν οι πειρατές. Όμως από εκείνον τον εξώστη της Οίας, απλώνόταν στα πόδια μας ένα Αιγαίο που τον ορίζοντά του στεφάνωναν νησιά και οικισμοί, ενώ ο ίδιος ο οικισμός της Οίας, ορατός από δεκάδες μίλια μακριά, κρεμασμένος στο φρύδι της καλητέρας, έδειχνε έτοιμος να κυλήσει στη θάλασσα. Δεν αγνοούσαμε προφανώς ότι τα τμήματα αυτά των οικισμών της Σαντορίνης είναι δημιουργήματα του 19ου και του 20ού αιώνα. Έπρεπε λοιπόν να εντοπιστεί η χρονική στιγμή της μεταστροφής: πότε οι οικισμοί πλησίασαν τη θάλασσα και αποκάλυψαν την ύπαρξή τους;

Στην Αθήνα, λίγο αργότερα, ο αείμνηστος καθηγητής Ι. Λιάπης, με προέτρεψε να προχωρήσω στην έρευνα. Έτσι το ζήτημα της χωρικής διάστασης του φαινομένου της πει-

ρατείας στο Αιγαίο αποτέλεσε το αντικείμενο της διδακτορικής διατριβής που εκπονήθηκε στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου υπό την επιστημονική εποπτεία του Ι. Λιάπη. Η διατριβή ολοκληρώθηκε έξι χρόνια αργότερα. Το 1992 η μελέτη του ναυτικού δικτύου στο Αιγαίο συνεχίστηκε στα αγγλικά και γαλλικά ναυτικά αρχεία, στα πλαίσια υποτροφίας της Βρετανικής Αρχαιολογικής Σχολής της Αθήνας.

Η έρευνα ξεκίνησε με τη βεβαιότητα ότι στον νησιωτικό χώρο οι οικισμοί κατά τους τελευταίους αιώνες κίζονταν αθέατοι και οχυροί στα ενδότερα των νησιών. Λόγοι ασφαλείας, λόγοι προστασίας ή όποιοι άλλοι λόγοι, υποτίθεται ότι οδήγησαν τους κατοίκους του Αρχιπελάγους σε αυτή τη χωρική αλλά και κοινωνική αποστασιοποίηση από το νερό.

Μια δεύτερη σιωπηρή παραδοχή ήταν ότι η βασική αιτία η οποία ανάγκασε τις αιγαιοπελαγίτικες κοινότητες να κτίσουν τους οικισμούς τους σε απόμακρες ορεινές θέσεις, ήταν η πειρατεία. Μια πειρατεία που εμφανίζεται συνήθως σαν ένα απροσδιόριστο και μη περιγράψιμο φαινόμενο.

Οι οικισμοί των νησιών του 19ου και του 18ου αιώνα είναι κελύφη λίγο πολύ γνωστά επειδή εξακολουθούν σε σημαντικό βαθμό

να υφίστανται. Η οπισθοδρόμηση στον χρόνο μπορεί να συνεχιστεί πέρα από τον 18ο αιώνα και να βρει κανείς οικισμούς ή ίχνη τους και μαρτυρίες εκεί όπου τα κτιστά απομεινάρια έχουν πια χαθεί φτάνοντας τελικά μέχρι τον 13ο ή ακόμη και μέχρι τον 12ο αιώνα.

Αρχίζοντας από τις πολεοδομικές ενότητες του τέλους της Τουρκοκρατίας, διαπιστώθηκε σχετικά εύκολα ότι δεν ήταν και τόσο απομακρυσμένες από τη θάλασσα. Αντίθετα, δεκάδες οικισμοί του τέλους της Τουρκοκρατίας, με κεντρικό ρόλο επάνω στα νησιά τους, βρίσκονταν δίπλα στη θάλασσα.

Μετά τη διαπίστωση αυτή, αλλά θεωρώντας δεδομένη την προγενέστερη απομάκρυνσή τους από τις ακτές, συνεχίστηκε η πορεία προς τα πίσω με σίκο να εντοπιστεί η στιγμή της επιστροφής τους στον παραθαλάσσιο χώρο και να ανασυντεθεί η διαδικασία αυτής της κίνησης των κοινοτήτων προς τη θάλασσα. Με πρώτο μεθοδολογικό εργαλείο την απλή παρατήρηση, αναζητήθηκαν οι κρυμμένοι αυτοί οικισμοί καθώς και η οπτική τους σχέση με τη θάλασσα και ο βαθμός έκθεσής τους σ' αυτή. Δεν υπάρχει πιο σίγουρος τρόπος να εξεταστεί αυτή η παράμετρος από την προσέγγιση των νησιών διά θαλάσσης.

Είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί εδώ ότι η προσέγγιση ενός νησιού με πλοίο εξαρτάται απόλυτα από τα μέσα πλεύσης. Διαφορετική δηλαδή είναι η προσέγγιση ενός νησιού από μια γαλέρα του 1300 ή ένα μπριγκαντίνι του 1600 και διαφορετική από τα σύγχρονα μηχανοκίνητα μεταλλικά πλοία. Ακολούθησε επομένως η μελέτη των τύπων των σκαφών που κυριαρχούν στο Αιγαίο κατά την περίοδο που εξετάζουμε και κατόπιν η έρευνα σε ναυτικά ημερολόγια και πορτολάνους που περιγράφουν αρκετά αναλυτικά τη διαδικασία προσέγγισης των νησιών. Αναζητήθηκαν με λίγα λόγια τα στοιχεία εκείνα που εκείνη την εποχή καθόριζαν σε σημαντικό βαθμό τη συμπεριφορά των σκαφών.

Η σχέση των οικισμών με τη ναυτιλία δεν μπορεί να μελετηθεί μόνο από την πλευρά της στεριάς. Είναι ανάγκη να συμβεί το ίδιο και από την πλευρά της θάλασσας. Με τον ίδιο τρόπο που περπατιέται ένα ξεχασμένο μονοπάτι προς τις πύλες ενός οικισμού, πρέπει να ακολουθηθεί και η ρότα ενός ιστιοφόρου προς το αγκυροβόλιο του αντίστοιχου λιμανιού. Και από τη στιγμή που η μελέτη έφθασε να εξετάσει τη σημασία της οπτικής σχέσης των κατοίκων μιας οικιστικής ενότητας με τον θαλάσσιο χώρο, άξιζε να σταθεί και στη σημασία που παρουσιάζει αυτή η σχέση από τη σκοπιά των πληρωμάτων των πλοίων που ταξίδευαν στο Αιγαίο.

Με ένα μικρό ιστιοφόρο, που έδωσε τη δυνατότητα να αναπαραχθούν οι αλλοτινές συνθήκες πλεύσης στα νησιά του Αρχιπελά-

γους, αναζητήθηκαν από το 1986 έως το 1989 οι οικισμοί από τη θάλασσα και μαζί μ' αυτούς αναγκαστικά και τα τμήματα των θαλάσσιων διαδρομών από νησί σε νησί που δεν αποτελούν παρά τμήματα των παλαιών μεγάλων ναυτικών δρόμων του Αιγαίου. Μέσα από αυτό το «σύγχρονο ταξίδι» στις παλιές ρότες του Αιγαίου έγινε κατανοητό ότι ένας ναυτικός δρόμος είναι κάτι εντυπωσιακά πιο πολύπλοκο από μία απλή ευθεία γραμμή που ενώνει δύο σημεία στις άκρες μιας θαλάσσιας έκτασης, κάτι που σήμερα επιτρέπει να συμβαίνουν οι μηχανές και τα εκποπίσματα των πλοίων. Ακόμη σημειώθηκε ότι η απότομη εμφάνιση ενός νησιώτικου οικισμού πίσω από ένα λόφο, που γίνεται ορατή από το κατάστρωμα ενός πλοίου που πλέει με 20 κόμβους, δεν έχει καμία σχέση με το πολύωρο ξεδίπλωμα των ακτών, των λεπτομερειών του ανάγλυφου, των σημαδιών του ανθρώπινου κτιστού χώρου, που συνοδεύει την παράκτια πλεύση με την ταχύτητα των 5 ή 6 κόμβων.

Η αργή ανίχνευση των ακτών από το κατάστρωμα ενός ξύλινου πλοίου επιτρέπει να αποκαλυφθούν οικισμοί, οχυρά, καλλιέργειες, αγκυροβόλια. Ταυτόχρονα η μικρή ταχύτητα και οι δυσκολίες της πλεύσης ενός ιστιοφόρου ή ενός κωπήλατου καθιστούν το πλοίο ευάλωτο, εύκολα ορατό από τη στεριά καθ' όλη τη διάρκεια της πολύωρης διαδικασίας προσέγγισης μιας ακτής.

Η συνέχεια έρχεται με το αντίστροφο ερώτημα. Αναζητήθηκε η εικόνα της θάλασσας που είχαν οι κάτοικοι των οικισμών από τις ίδιες

τις περιοχές της καθημερινής τους ζωής. Η σημερινή εικόνα, με ελάχιστες εξαιρέσεις, έχει υποστεί σημαντική αλλοίωση. Έπρεπε να εντοπιστούν οι αρχικοί πυρήνες, τα οχυρά τμήματα, οι δημόσιοι χώροι, οι βίγλες και τα όρια των οικισμών κατά τους αιώνες της πειρατείας. Εδώ στάθηκαν πολύτιμοι σύμβουλοι οι αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές κυρίως μονογραφίες για τους οικισμούς των νησιών. Από τη στιγμή που άρχισαν να εντοπίζονται αυτές οι εικόνες εποπτείας από τους οικισμούς, ο ναυτικός δρόμος επανεμφανίστηκε ως σημαντικό στοιχείο της αρχικής χωροθέτησης αλλά και της εξέλιξης των οικιστικών συγκροτημάτων.

Μεταβαίνοντας από την κλίμακα του ναυτικού δρόμου μέσα στο Αιγαίο και της χωροθέτησης των οικισμών εκατέρωθεν αυτού του δρόμου στη μικρότερη κλίμακα, το επόμενο βήμα ήταν να εξεταστεί το λιμάνι ως συνδυετικός κρίκος ανάμεσα στους οικισμούς και τους ναυτικούς δρόμους.

Υπάρχει ένα δίπολο που ορίζεται από τον οικισμό και το λιμάνι. Και ένας βασικός άξονας, δηλαδή ο ναυτικός δρόμος που διακόπτεται από το λιμάνι. Οι ναυτικοί δρόμοι, τα λιμάνια και οι οικισμοί ορίζουν ένα πλήρες σύστημα. Είναι η άυλη γραμμή των ναυτικών δρόμων, η παρακολούθηση από τα πλοία των οικισμών στη στεριά, η προσέγγιση των ακτών, η αγκυροβόληση στο λιμάνι, η παραβίαση του ορίου της ακτής, η διαρκής εποπτεία των ναυτικών δρόμων. Αυτή η αλυσιδωτή σχέση μπορεί να περιγραφεί και ακριβώς ανάποδα. Τη θέση των πλοίων που πλη-

σιάζουν τις ακτές για να έλθουν σε επαφή με τους οικισμούς παίρνουν οι οικισμοί που ξεχύνονται προς τις ακτές προκειμένου να έλθουν σε επαφή με τα πλοία.

Με την παρούσα μελέτη επιδιώχθηκε να εντοπιστούν γεωφυσικά στοιχεία και ιστορικές παράμετροι που λειπούργησαν καθοριστικά στη χωροθέτηση του δικτύου των οικισμών και λιμανιών επάνω στους ναυτικούς δρόμους του Αιγαίου. Αναζητήθηκαν οι εξαρτήσεις των λιμανιών από τους ναυτικούς δρόμους, και αντίστροφα. Ερευνήθηκαν οι διάφορες φάσεις στην κοινωνική και πολεοδομική συγκρότηση του παράλληλου με το ναυτικό οικιστικού δικτύου ή, με άλλα λόγια, του παράλληλου με το θαλάσσιο σεριανού δικτύου. Παράλληλα μελετήθηκαν αναγκαστικά και οι φάσεις εξέλιξης της ναυτιλίας, της θαλάσσιας κίνησης ως εμπορικής ή πολεμικής διαδικασίας, καθώς και της τεχνολογίας των πλωτών μέσων.

Πολλές φορές όταν η έρευνα μπλέκεται σε προϋπάρχουσες απαντήσεις και παραδοχές, υποτιθεται αυτονόητες, όπως αυτές που αναφέρθηκαν στην αρχή του προλόγου, φτάνει σε αδιέξοδο ή προσπαθεί να υποιαχθεί στα δεδομένα. Στην προκειμένη περίπτωση αυτονόητο θεωρούνταν ότι οι οικισμοί των νησιών του Αιγαίου ήταν κρυμμένοι από τους πειρατές που έρχονταν από όλη τη Μεσόγειο επί 600 χρόνια για να τους λεηλατήσουν.

Κατά την ανασύσταση της χαμένης εικόνας του οικιστικού δικτύου του Αιγαίου εκείνης της περιόδου, εντοπίστηκαν δεκάδες παράλιοι οικισμοί απλωμένοι στα νησιά. Φά-

νηκε λοιπόν πως η συνύπαρξη με τη θάλασσα είναι μια διαχρονική παράμετρος, η οποία αγκαλιάζει ιστορικά ολόκληρη την περίοδο από την εγκατάσταση των Βενετσιάνων στο Αρχιπέλαγος μέχρι την αποχώρηση των Τούρκων από τα νησιά, και δεν πρόκειται για σύμπτωση της ύστερης Τουρκοκρατίας.

Φαίνεται πως διέφυγε της προσοχής των μελετητών ότι στη Νάξο, στην Πάρο, στην Αντίπαρο, στην Άνδρο, στη Μύκονο, στη Σίφνο, στην Κίμωλο, στην Ίο, στη Σκύρο, στη Σκιάθο, στην Κω, στη Λέρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στον Πόρο, στα Κύθηρα, υπήρξαν οικισμοί επάνω στις ακτές, ορατοί από τη θάλασσα. Στα δε υπόλοιπα νησιά, στη Μήλο, στη Σέριφο, στην Ανάφη, στη Σίκινο, στη Φολέγανδρο, στην Τζια, στη Σύρο, στην Αμοργό, στην Αστυπάλαια, στην Πάτμο, στη Νίσυρο, στην Αλόνησο, στη Σκόπελο, κυριάρχησε ο τύπος του οικισμού που, κτισμένος στους λόφους, σε μικρή έως ελάχιστη απόσταση από το λιμάνι, ήταν ορατός από τη θάλασσα, εκθειμένος σε κάθε περαστικό πλοίο.

Όπως επίσης φαίνεται ότι αγνοείται το γεγονός πως οι περισσότεροι από τους οικισμούς των νησιών, ακόμη και αν βρίσκονταν σε απόσταση ασφαλείας από τις ακτές, δεν ήταν διόλου άγνωστοι στα πειρατικά πληρώματα που κατά κανόνα γνώριζαν το Αρχιπέλαγος, είτε μέσω πιλότων και σκλάβων νησιωτών, είτε μέσω της πολύχρονης δράσης τους σε αυτά τα νερά, είτε ακόμη διότι και οι ίδιοι οι πειρατές ήταν γνηγενείς. Και αγνοείται μάλλον ότι στην Αλόνησο και τον Πλαταμώνα, στα Ψαρά

και τον Αϊ-Στράτη, στους Φούρνους, τη Μυκάλη και το Νταρ Μπογκάζ της Σάμου, στην Κάλυμνο, στην Κάρπαθο, στη Θάσο, στην Αντίπαρο, την Ίο και στα Κουφονίσια, στα στενά της Μήλου και της Κιμώλου, στα Τσελεβίνα, τις Κάβο Κολώνες και το Κάβο Ντόρο, στο Τσιρίγο και τις ακτές της Μάνης οι ζώνες πειρατικής δράσης λειपुरγούσαν χωρίς ανάπαυλα, πολλές μάλιστα από αυτές ακόμα και μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα.

Μέσα από τις ιστορικές πηγές εμφανίζεται σε ολόκληρο το Αιγαίο από τη μία ένα ευρύτατο δίκτυο θυλάκων πειρατικής δράσης, με βασικό χαρακτηριστικό τη θέση τους κοντά σε ναυτικούς δρόμους και σε εξόδους μεγάλων λιμανιών, και από την άλλη ένα παράλληλο δίκτυο οικισμών. Ο κοινός τους τόπος είναι κυρίως τα μικρά νησιώτικα λιμάνια. Λόγω της ύπαρξης αυτών των θυλάκων, είναι ευνόητο ότι οι περισσότερες κοινότητες του Αιγαίου βρέθηκαν κοντά ή μέσα στην ακτίνα δράσης των πειρατικών πληρωμάτων, και μάλιστα σε μία ζώνη που επί πέντε αιώνες αποτελούσε την πιο «θερμή» περιοχή πειρατικής δράσης της Μεσογείου.

Αναζητώντας στο Αιγαίο τους κρυμμένους από τους πειρατές οικισμούς του, η μελέτη βρέθηκε τελικά μπροστά στους οικισμούς που συνηπήρξαν με την πειρατεία.

Και ένα συμπέρασμα που προκύπτει μετά την περιδιάβαση των νησιών από τον καιρό της Σταυροφορίας του 1204 έως την Επανάσταση του 1821 είναι ότι στο Αιγαίο επί έξι αιώνες η θάλασσα δεν έπαψε να είναι ο πιο

σημαντικός παράγοντας που όριζε τη ζωή των ανθρώπων.

Το φαινόμενο της πειρατείας δεν ανέστειλε τη διαδικασία ανάπτυξης του παράλιου οικιστικού δικτύου. Αντίθετα, γέννησε οικισμούς δίπλα σε παζάρια του κούρσου, που στη συνέχεια έγιναν σημαντικές ναυτικές σκάλες.

Ο πόλεμος για τον έλεγχο των ναυτικών δρόμων, παρότι συνοδεύτηκε από ερημώσεις και καταστροφές οικισμών, ενίσχυσε την ύπαρξη των οχυρών τμημάτων του οικιστικού δικτύου επάνω στα σημεία ελέγχου των θαλάσσιων περασμάτων. Το πολυεθνικό συνονθύλευμα εμπόρων, πειρατών, φυγάδων, πολεμιστών, ελκόμενο από το πανάρχαιο σταυροδρόμι της ρότας προς την Ανατολή, αποτέλεσε και αυτό με τη σειρά του στοιχείο ώθησης της οικιστικής εξέλιξης.

Δημιουργήθηκαν μικρά λιμάνια που λειτουργούσαν ως σταθμοί των εμπορικών διαδρομών, ως πειρατικές αγορές ή ως αγκυροβόλια της διανησιωτικής ναυτιλίας. Μερικά από αυτά μάλιστα διέθεταν οργανωμένες κτιστές εγκαταστάσεις και προβλήτες. Τα περισσότερα όμως διατήρησαν μια πρωτογενή μορφή, ικανή να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της κωπήλατης και ιστιοφόρας ναυτιλίας, αξιοποιώντας απλώς τις ίδιες τις ακτές και τα στοιχεία του γεωφυσικού υπόβαθρου.

Κτίστηκαν οικισμοί που άλλοτε εισέβαλλαν στο νερό συλλειτουργώντας με τα λιμάνια και άλλοτε ορθώνονταν σε λόφους μετέωροι πάνω από τις ακτές, εποπεύοντας τα θαλάσσια περάσματα. Συνήθως είχαν δομή σφικτο-

δεμένων οχυρών συναθροίσεων, και σπανιότερα αραιών συγκροτημάτων, ανάλογα με την εποχή και τον τόπο.

Αυτές οι μονάδες, τα λιμάνια και οι οικισμοί, συγκρότησαν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο θαλάσσιων και στεριανών σημείων που επί εκατοντάδες χρόνια απλώθηκε και λειτουργούσε παράλληλα με τους ναυτικούς δρόμους, σε άμεση συνάρτηση με αυτούς. Και όπως είναι λογικό, οι κοινότητες που το δημιούργησαν και το κατοίκησαν ταύτισαν τη μοίρα τους με την άνθηση και την παρακμή του, ζώντας τις εποχές τόσο των λεπλασιών όσο και του πλούτου.

Κλείνοντας αυτόν τον πρόλογο θέλω να μνημονεύσω τον καθηγητή Ι. Λιάπη. Εκτός από τη διδασκαλία του που σημάδεψε τη δική μου γενιά των αρχιτεκτόνων, του οφείλω τόσο τη μεταμόρφωση των ασύντακτων σκέψεων και αναζητήσεων σε συστηματική επιστημονική έρευνα, όσο και την επιβεβαίωση των τολμηρών εγχειρημάτων.

Ευχαριστώ τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών Β. Σφυρόρα για τη συμβολή του και τις παρεμβάσεις του στο δύσκολο ταίριασμα του Χώρου με την Ιστορία.

Ευχαριστώ ολόθερμα τον αναπληρωτή καθηγητή του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου Δ. Ν. Καρύδη για τον πολύχρονο, γόνιμο διάλογο και τη συνεχή εποπτεία της εργασίας σε κάθε της βήμα, όπως και την αναπληρώτρια καθηγήτρια Μ. Ευθυμίου για τις διορθώσεις και τις πολύτιμες συμβουλές στο ιστορικό τμήμα της μελέτης.

Θέλω ακόμη να ευχαριστήσω τους καθηγητές Δ. Ζήβα του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου και Γ. Λάββα του Πανεπιστημίου Αθηνών για τις σημαντικές παρατηρήσεις κατά την τελευταία φάση της διατριβής, που βοήθησαν στην ολοκλήρωσή της, τον καθηγητή Κ. Γαβρόγλου του Πανεπιστημίου Αθηνών για την καθοδήγησή του στα ζητήματα μεθοδολογίας και τον καθηγητή J. M. Wagstaff του University of Southampton για τις πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με τις αγγλικές ναυτικές πηγές.

Οφείλω ευχαριστίες στο Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών για την τριχρονη υποτροφία, που με απελευθέρωσε κατά το δυνατόν από τα «εγκόσμια» κατά τη διάρκεια της συγγραφής, και στη Βρετανική Αρχαιολογική Σχολή που μου έδωσε τη δυνατότητα με την υποτροφία της να συνεχίσω την έρευνα στο Λονδίνο.

Ένα μέρος από τις ευχαριστίες ανήκει αυτονόητα στον καπετάνιο Ν. Παρασκευόπουλο και το πλήρωμά του, αφού χωρίς αυτούς δε θα είχα μάθει τα τεχνικά θέματα της ναυτιλίας των πανιών, ούτε θα είχα κατορθώσει να ολοκληρώσω την καταγραφή και τη φωτογράφιση των οικισμών κατά την προσέγγισή τους από τη θάλασσα.

Τέλος ευχαριστώ την αρχιτέκτονα Β. Τροβά γιατί από τη Σαντορίνη το 1985 μέχρι το Λονδίνο το 1991 επανέφερε συνεχώς στην «επιστημονική τάξη» τη μελέτη.

*Νίκος Μπελαβίλας
Αθήνα, Νοέμβριος 1996*

1. Εισαγωγή

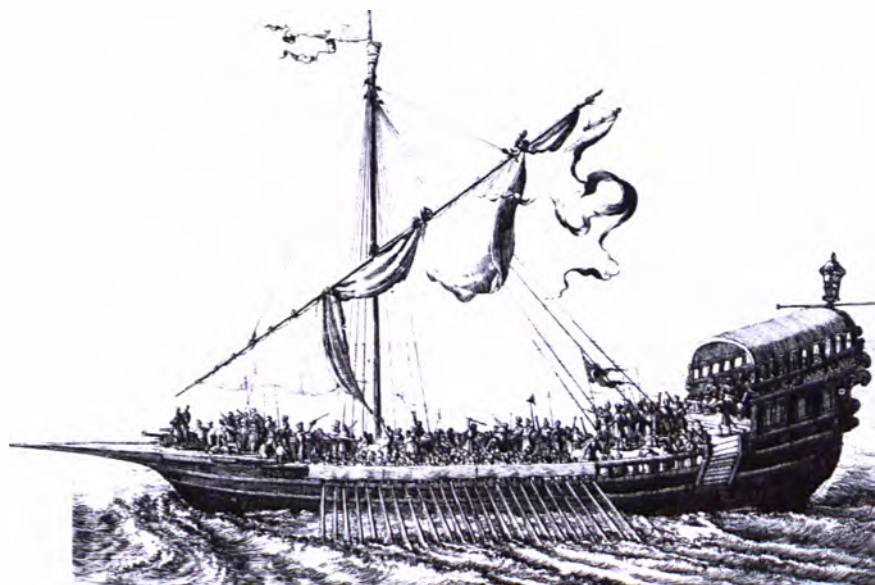
1.1. ΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ

Το τέλος των ρωμαϊκών χρόνων και την αρχή του Μεσαίωνα στη Μεσόγειο σηματοδοτεί η αποκοπή των δεσμών που μέχρι τότε συνέδεαν τις κοινωνίες μεταξύ τους. Το δίκτυο των δρόμων της Ρώμης που ενώνει την Ευρώπη με την Ανατολή και την Αφρική αποδιαρθρώνεται στη στεριά και τη θάλασσα. Στο Αρχιπέλαγος ερημώνουν βαθμιαία τα μεγάλα ναυτικά κέντρα της αρχαιότητας και των ελληνιστικών χρόνων, ενώ η θάλασσα παύει να αποτελεί πεδίο επικοινωνίας ανάμεσα στις κοινότητες που κατοικούν στις ακτές της. Η παράδοση της ρωμαϊκής εσωτερικής θάλασσας συνεχίζεται μόνο την πρώτη περίοδο του Βυζαντίου μέχρι τον 7ο αιώνα. Από τότε η εμφάνιση των αραβικών στόλων διακόπτει τη συνέχεια της θαλασσοκρατίας της Κωνσταντινούπολης στη Μεσόγειο.

Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία της τελευταίας περιόδου έχει αποκοπεί τόσο από τη Δύση όσο και από την Ανατολή, δεχόμενη τις επιθέσεις των νέων πολεμικών φυλών που έχουν πλησιάσει την Ευρώπη. Η ανακατάληψη της Κρήτης είναι η τελευταία έκλαμψη της κυριαρχίας της στο Αιγαίο. Οι Νορμανδοί ξεκύνονται και αυτοί στη Μεσόγειο, ενώ στην Ιταλία

εμφανίζονται νέα ναυτικά κράτη που δυνάμωσαν παράλληλα με το τουρκικό πιέζοντας όλο και περισσότερο το Βυζάντιο. Το Αιγαίο βρίσκεται στη μέση μιας μεγάλης πολεμικής αναμέτρησης που ουσιαστικά πρόκειται να κρατήσει αιώνες. Οι βυζαντινοί οικισμοί και οι πόλεις των νησιών συρρικνώνονται. Τους μεσαιωνικούς χρόνους στο Αιγαίο ολοκλη-

ρώνεται η εξαφάνιση ενός οικιστικού δικτύου με πολύ μεγάλη διάρκεια ζωής και ισχυρούς δεσμούς με τη θάλασσα. Οι Σταυροφορίες εγκαθιστούν στους θαλασσινούς κόμβους του Αιγαίου ναυτικούς και εμπόρους φερμένους από τη Δύση. Από τα πρώτα χρόνια του 13ου αιώνα το Δουκάτο των Κυκλάδων, οι Ιωαννίτες της Ρόδου, οι Γενοβέζοι της Χίου, ελέγ-



Γαλέρα της Μπαρμπαρίας του 17ου αιώνα (National Maritime Museum, Greenwich).

χουν το Αιγαίο. Αρχίζουν να κτίζονται πόλεις, οχυρά και λιμάνια για να επιβιώσουν σε αυτά οι νέοι κατακτητές ή για να ελέγξουν τους κόμβους των θαλάσσιων διαδρομών και τα νησιά μέσα σε ένα εχθρικό Αρχιπέλαγος. Στη θέση του παλιού οικιστικού δικτύου των Βυζαντινών δημιουργείται ένα καινούριο, περισσότερο θαλασσινό, για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες κίνησης των Λατίνων και των Φράγκων. Στη δομή του καθρεφτίζονται οι νέες ναυτικές εμπορικές λειτουργίες που έχουν κάνει την εμφάνισή τους. Η γένεση αυτού του νέου δικτύου ναυτικών οικισμών και πόλεων κοντά στη θάλασσα του Αιγαίου τοποθετείται στον 14ο και στον 15ο αιώνα, εποχή με μεγάλες εθνικές ανακατατάξεις και αλλαγές των συνόρων του γνωστού κόσμου.

Η ακυβερνησία που επικρατεί στο Αιγαίο, καθώς και η μορφή της οικονομίας και των κοινωνιών των νησιών, είχαν ως επακόλουθο την αυτονομία τους σε μεγάλο βαθμό από τα δυτικά κέντρα και από την Κωνσταντινούπολη. Η αυτόνομη από τις μητροπόλεις της εποχής ύπαρξη των συγκροτημάτων των οικισμών επάνω στα μικρά αιγαιοπελαγίτικα νησιά χαρακτηρίζει τη νησιωτική χώρα από την αρχή της περιόδου αυτής μέχρι την ολοκλήρωση των πολιτικών μετασχηματισμών πέντε αιώνες αργότερα.

Έως τις οθωμανικές ναυτικές εκστρατείες του 16ου αιώνα που αφαιρούν τον έλεγχο των νησιών από τους Δυτικούς, το δίκτυο των οδών αναπτύσσεται μέσα σε πολεμικές συνθήκες. Η σημασία που είχαν οι δρόμοι της

Ανατολής για τις ναυτικές δυνάμεις, κυρίως της Ιταλίας, και η κομβική θέση των νησιών επάνω σε αυτούς τους δρόμους, είναι δύο από τους κυριότερους λόγους που μετέτρεψαν ζητήματα όπως την επιβίωση ή τον έλεγχο των λιμανιών του Αιγαίου σε κλειδιά της πολεμικής σύγκρουσης στη θάλασσα. Η ένταση του ναυτικού πολέμου, από την πτώση της Κωνσταντινούπολης μέχρι την εκδίωξη των Ιωαννιτών από τα Δωδεκάνησα και την κατάλυση του Δουκάτου, οδηγούν στην ερήμωση το μεγαλύτερο τμήμα των νησιών του Αιγαίου. Η ερήμωση για πολλούς λόγους αποδεικνύεται πως είναι προσωρινή.

Η πολιτική της Πύλης για τις επαρχίες συμβάλλει στον επανεποικισμό των λεηλατημένων νησιών προκειμένου να αντιμετωπιστεί η πειρατεία. Το Αιγαίο της ερήμωσης αποκτά πάλι ζωή, διατηρώντας όμως ισχυρούς πειρατικούς θύλακες που οι Οθωμανοί δεν θα κατορθώσουν να εξαλείψουν. Η ολοκλήρωση της οθωμανικής κυριαρχίας στα νησιά ήρθε αρκετά αργότερα, προς τα τέλη του 17ου αιώνα, με την πτώση της Κρήτης. Ο έλεγχος όμως των θαλάσσιων δρόμων δεν φαίνεται να ολοκληρώθηκε ποτέ από την Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Η συνύπαρξη της οθωμανικής και της βενετσιάνικης ναυτικής δύναμης μέσα στο Αιγαίο, η οποία άλλοτε σημαίνει κατάσταση πολεμικής σύγκρουσης και άλλοτε ανεκτικής συνύπαρξης, ορίζει επίσης το καθεστώς της ναυσιπλοΐας και της θαλασσινής ζωής των νησιών μέχρι τις αρχές του 18ου αιώνα.

Οι παράλληλες θαλασσινές διαδρομές των επίσημων στόλων και των καταδρομικών του κούρσου σε ένα Αρχιπέλαγος «no man's land» είναι οι ναυτικές κινήσεις που τυλίγουν το παράλληλο προς τις ακτές οικιστικό δίκτυο. Αυτό το οικιστικό δίκτυο παρά τη συνεχιζόμενη ασάθεια ανθεί από το τέλος του 17ου αιώνα.

Οι οικισμοί δίπλα στη θάλασσα, άλλοι νέοι όπως η Ύδρα και τα Ψαρά, άλλοι εγκαταλειμμένοι που ξανακατοικήθηκαν, όπως η Μύκονος και η Ίος, και άλλοι που δεν εγκαταλείφθηκαν ποτέ, όπως η Πάτμος και η Νάξος, λειτουργούν ζώντας από την επικίνδυνη θάλασσα του Αιγαίου. Τα μικρά λιμάνια και οι σταθμοί των δυτικών πλοίων προς την Κωνσταντινούπολη, οι οχυρές οικιστικές συναθροίσεις που εποπτεύουν τους θαλάσσιους δρόμους και τα εφήμερα λιμάνια των πειρατών οι οποίοι έχουν φθάσει εδώ από ολόκληρη τη Μεσόγειο, οι οικισμοί που απλώνονται μέσα στο νερό, συνθέτουν την εικόνα των ακτών του Αρχιπελάγους τον 17ο αιώνα.

Το τέλος των Ενετοτουρκικών Πολέμων και η «Χρυσή Εποχή» της Οθωμανικής Ειρήνης του πρώτου μισού του 18ου αιώνα οριστικοποίησε την επιστροφή των κοινοτήτων στη θάλασσα και συνετέλεσε στη ναυτιλιακή έκρηξη των επόμενων δεκαετιών. Το θαλασσινό εμπόριο που στέκεται στα πόδια του, οι ναυτικοί δρόμοι που ταξιδεύονται συνεχώς και οι οικισμοί δίπλα στις ακτές και επάνω στους κόμβους των θαλασσινών δρόμων είναι τα χαρακτηριστικά της νέας περιόδου.

Η Ιστορία μετά το Βυζάντιο

Όταν η ιστορική ανάλυση θεωρεί δεδομένη την ύπαρξη συγκροτημένων κρατικών ενότητων με δηλωμένα «ελληνικά» χαρακτηριστικά και επομένως την ύπαρξη μιας αλυσίδας, που από την κλασική Ελλάδα μέσω των ελληνιστικών χρόνων περνάει από το Βυζάντιο και φθάνει στη νεότερη Ελλάδα, τότε δεν μπορεί παρά να θεωρεί μελανές σελίδες τις περιόδους που τη διαψεύδουν. Και ή τις αγνοεί ή προσπαθεί απεγνωσμένα να εντοπίσει τους θύλακες εκείνους που μέσα στα σκοτάδια της παρακμής αντιστάθηκαν προκειμένου να πετύχουν την αναγέννηση του ελληνισμού και να αποκαταστήσουν την «τάξη πραγμάτων» που είχε διαταραχθεί. Η συσκοπίση της ιστορικής πραγματικότητας γύρω από τους αιώνες της Λατινοκρατίας και της Τουρκοκρατίας, η οργάνωση ενός ιστορικού μοντέλου που θέλει την πώση του Βυζαντίου σαν την αρχή του σκοτούς και τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας σαν την επιστροφή στο φως, είναι γνωστό ότι καθόριζε μέχρι πριν από λίγες δεκαετίες την κρατούσα άποψη των ελλήνων ιστορικών. Δεν είναι ίσως τυχαίο ότι οι πιο ολοκληρωμένες μελέτες για τις εποχές εκείνες εκπονούνται από «ξένους» όπως ο W. Miller¹ ή ο G. Finlay², ενώ την ίδια στιγμή οι «δικοί» μας ιστορικοί αγωνιούν να απαντήσουν στις θεωρίες του J. Ph. Fallmerayer για την καταγωγή «των σημερινών Ελλήνων»³.

Η πορεία της ιστορικής αυτογνωσίας και η εξερεύνηση των χαμένων εποχών ξεκίνησε

πολύ αργά. Από τη δεκαετία του '60 και έπειτα αρχίζει να ανακαλύπτεται η ύπαρξη ενός ολόκληρου κόσμου που επί πολλούς αιώνες και μέχρι τον 19ο αιώνα έχει ως κέντρο του την άκρη της βαλκανικής χερσονήσου. Η αναγνώριση κατ' αρχάς και η μελέτη στη συνέχεια της περιόδου άρχισε να φέρνει στην επιφάνεια όλους εκείνους τους τομείς της ζωής και του πολιτισμού μιας κοινωνίας που οι εθνικοπολιτικές αλλαγές δεν την είχαν εμποδίσει να συνεχίσει να υπάρχει.

Το Αιγαίο ως ενότητα

Η ύπαρξη και η πορεία του αιγαιοπελαγίτικου χώρου όλη αυτή την περίοδο είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ιστορική υπόθεση, γιατί το Αιγαίο αποτελεί προβληματικό σταυροδρόμι εθνών και πολιτισμών. Η ενότητα της νησιωτικής χώρας του Αρχιπελάγους, που οι τύχες της μέσα στην ιστορική εξέλιξη δένονται άμεσα με την κινητικότητα του μεσογειακού χώρου, το σύνολο όλων των επιμέρους κοινωνιών που ζουν ερχόμενες σε συνεχή σχεδόν επαφή μεταξύ τους μέσω της θάλασσας, η κατοίκηση των επικίνδυνων ακτών, είναι ζητήματα τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο έρευνας ιστορικών που κατόρθωσαν να ξεπεράσουν την «εθνική» αντίληψη για την Ιστορία. Μέσα από τις ιστορικές προσεγγίσεις των τελευταίων χρόνων στο επίπεδο της Μεσογείου και του Αιγαίου γίνεται ευδιάκριτη η ύπαρξη μιας αιγαιοπελαγίτικης κοινωνίας που

η ζωή και η δράση της ως δικτύου κοινοτήτων διατρέχει ασταμάτητα τα χρόνια της Λατινοκρατίας και της Τουρκοκρατίας.

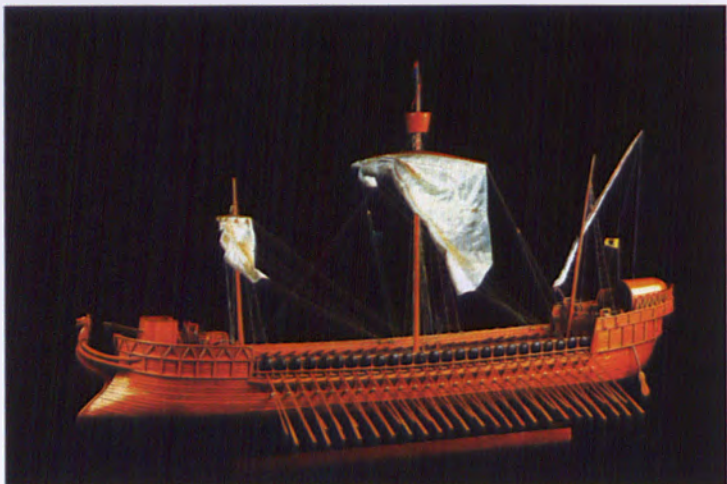
Το Αιγαίο είναι μια γεωγραφική ενότητα μοιάζει με νησιωτική χώρα που την ορίζουν σαφώς αφενός οι δύο στεριές, η βαλκανική και η μικρασιατική, αφετέρου το μεγάλο νησί της Κρήτης. Έχει ίδιο κλίμα, ίδιο περιβάλλον, ίδια τοπία σε όλη του την έκταση και μια κλίμακα μεγεθών στα νησιά του χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις. Είναι μία κοινωνική ενότητα ένα εκτεταμένο δίκτυο κοινοτήτων, που έχουν συνεχή επικοινωνία μεταξύ τους, κοινά συμφέροντα και ενιαίες πολιτικές και οικονομικές δομές οι οποίες απλώς παραλλάσσουν ελαφρώς από τόπο σε τόπο. Το Αιγαίο λειτουργεί ως πολιτισμική ενότητα· ο τρόπος ζωής είναι κοινός και εξίσου κοινές είναι οι καθημερινές συνθήκες και οι τελετές. Η αίσθηση του «κοινού τόπου» ενώνει τη ζωή των ανθρώπων που το κατοικούν και διαποτίζει τις κοινωνίες του σε όλη την περίοδο από τον 13ο έως τον 18ο αιώνα.

Αν και από τον καιρό των Σταυροφοριών περνά σχεδόν ολόκληρο σε λατινικά χέρια και από εκεί σε οθωμανικά, διατηρεί την ιδιαιτερότητά του και επιβάλλεται ως ενότητα. Δεν είναι μόνο η διοικητική διαίρεση των Λατίνων ή των Οθωμανών που συνεχίζει να υποτάσσεται στην αυτόνομη ύπαρξή του. Τα τόσο σαφή όριά του έκαναν αδύνατη τη διάσπασή του, με αποτέλεσμα να μετατραπεί σε κωνευτήριο για τους περαστικούς. Τα αλληπάλληλα κύματα εισβολέων –και είναι πάρα πολλά–

1. Miller W., *Ιστορία της Φραγκοκρατίας εν Ελλάδι*, (London 1908), Αθήνα 1910, μετ. Σπ. Λάμπρου.

2. Finlay G., *Ιστορία της Ενετοκρατίας της Ελλάδας κάτω από την Οθωμανική και Ενετική Κυριαρχία*, (London 1856), εκδόσεις Τολίδη 1957, μετ. Τ. Βουρνά. Είναι χαρακτηρισκή η διαφορά των 101 χρόνων που παρεμβάλλονται μεταξύ της αγγλικής και της ελληνικής έκδοσης.

3. Fallmerayer J. Ph., *Περί της Καταγωγής των Σημερινών Ελλήνων*, (Stuttgart 1835), Νεφέλη 1984, μετ. Κ. Ρωμανού. Η πολιτική θύελλα που προκάλεσε η δημοσίευσή της το 1835 είχε ως αποτέλεσμα η τόσο πολυσυζητημένη μελέτη να δει το φως της δημοσιότητας στην Ελλάδα μετά από 149 χρόνια.



Βυζαντινός δρόμων. Το πολεμικό πλοίο που κυριάρχησε στη Μεσόγειο μέχρι την εμφάνιση της βενετικής γαλέρας.

4. Στα αποσπάσματα από το έργο του Pierre Belon (Belon du Mans) «Les Observations des plusieurs singularités et choses memorables trouuées en Grèce...», Paris 1553 που επηρέχθηκαν από τον F. Braudel στο *Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, σκιαγραφείται με σαφήνεια η μορφή του νησιώτη που επιβιώνει μέσα στο Αρχιπέλαγος τους καιρούς των ανακατατάξεων. Braudel F., *Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, τ. II, Glasgow 1986.



Οι αδελφοί Barbarossa.

από τη στιγμή που εγκαθίστανται και αποκτούν χαρακτηριστικά μόνιμων κοινοτήτων, ενσωματώνονται στην ενιαία συνείδηση, νιώθοντας δικούς τους τους γείτονες νησιώτες περισσότερο από τους λαούς της αφετηρικής καταγωγής τους.

Η δυναμική ενσωμάτωσή τους οφείλεται στο ότι πρόκειται για εισβολές μικρών κάθε φορά ομάδων, αφού τα μεγέθη των νησιών δεν επιτρέπουν την εγκατάσταση πολυπληθών ομάδων.

Η θάλασσα και η πειρατεία

Η θάλασσα αναγνωρίζεται ως στοιχείο καθοριστικής σημασίας για τη ζωή των κατοίκων του Αιγαίου και για τη λειτουργία των κοινοτήτων του στη βάση ενός ενιαίου δικτύου ήδη από την εποχή του Pierre Belon στα 1550⁴.

Από τη μια υπάρχει το πλέγμα της ναυτικής κίνησης. Τα θαλάσσια μέσα διαρκώς πλέουν ανάμεσα στα νησιά, ακολουθώντας τις παλιές ή τις νέες ρότες προς την Κωνσταντινούπολη, τη Βενετία ή την Αλεξάνδρεια, τη Σμύρνη και την Οδησσο, ακολουθώντας τις εσωτερικές διαδρομές της αιγαιοπελαγίτικης θάλασσας και συνδέοντας τις στεριές μεταξύ τους. Οι στεριανές απολήξεις των θαλάσσιων δρόμων γίνονται οι σταθεροί πόλοι του δικτύου: τα νησιώτικα λιμάνια κυριαρχούν ως τόπος επαφής ενός κόσμου που διασχίζει τη θάλασσα και αγκυροβολεί στα νησιά μεταφέροντας ή ανταλλάσσοντας προϊόντα, ζώντας με την ιδιότητα

του πληρώματος μεγάλων ή μικρών πλοίων τα οποία χρησιμοποιούν ως πεδίο κίνησης τη θάλασσα του Αιγαίου. Από την άλλη αναπτύσσεται το παράλληλο δίκτυο, αυτό των οικιστικών συγκροτημάτων, το οποίο άλλοτε είναι ταυτισμένο με τα λιμάνια και τη θάλασσα, αποτελούμενο από οικισμούς κτισμένους δίπλα στις ακτές, και άλλοτε είναι χωροθετημένο λίγο μακρύτερα από αυτές, σε άμεση όμως σχέση με το λιμάνι και τη ναυτική κίνηση.

Οι δεσμοί, που συνεχούν όλο αυτό το πλέγμα καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορικής αυτής περιόδου των πέντε αιώνων, χαλαρώνουν ή σφίγγουν, παρακολουθώντας με διάφορες κινήσεις στον χώρο και σχέσεις διατοπικές τις γενικότερες ανακατατάξεις στο Αιγαίο. Έτσι τα νησιά συνδέονται ή αποκόβονται μεταξύ τους, τα λιμάνια ζωντανεύουν ή ηρμώνουν, οι οικισμοί δένονται με τη θάλασσα ή απομακρύνονται από αυτήν.

Η πειρατεία αποτελούσε μέχρι πριν από λίγα χρόνια μια άλλη ανεξερεύνητη πτυχή της ζωής των κοινωνιών που έζησαν δίπλα στη θάλασσα. Οι αιώνες της πειρατείας στο Αρχιπέλαγος πέρασαν αφήνοντας πίσω τους μια ισχυρή παράδοση, έναν τρόπο ζωής που φθάνει μέχρι τις μέρες μας. Οι σχέσεις κυνηγών και κυνηγημένων, με μια διαρκή εναλλαγή των ρόλων, σημάδεψαν την πορεία των κοινωνιών του Αιγαίου. Εντούτοις στην ιστορία των νησιών που μας παραδίδεται μέσα από τον προφορικό λόγο έχουν επιβιώσει τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τους κυνηγημένους και όχι τους κυνηγούς: η αγωνία και ο φόβος που

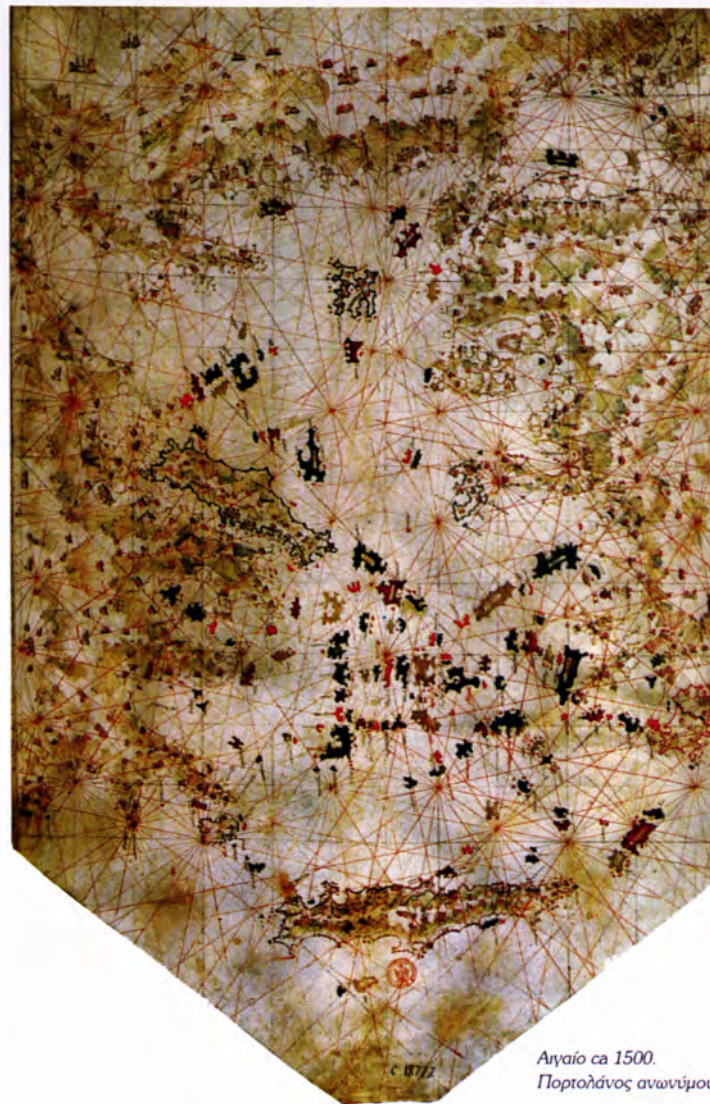
χαρακτηρίζουν το θήραμα, η φυγή και ο κίνδυνος της λεηλασίας, οι νυχτερινοί αποκλεισμοί και ο τρόμος της σκλαβιάς. Στα ιστορικά αρχεία πέρασαν οι καταστροφές που άφησε πίσω του ο πειρατικός πόλεμος της θάλασσας, ο αριθμός των κουρσεμένων πλοίων, οι καμένοι οικισμοί, η αξία των λεηλατημένων αγαθών και οι αριθμοί των σκλάβων. Έτσι η εικόνα που έρχεται μέσα από τους αιώνες, φτάνει ως εμάς κατά κάποιο τρόπο φιλτραρισμένη, ιδωμένη με τα μάτια αυτών που υποσπίκναι τις συμφορές, των κυνηγημένων.

Η επίθεση σε οικισμούς, πλοία, αγροτικές εγκαταστάσεις, όταν διαπραττεται από την πλευρά μιας μεγάλης ναυτικής δύναμης φέρει τον τίτλο του «ιερού πολέμου», ενώ όταν εκδηλώνεται από τους αντιπάλους καταγράφεται σαν πειρατική πράξη και με αυτόν τον χαρακτήρα καταγράφεται και στη συλλογική μνήμη. Έτσι ο Barbarossa στα 1540, πειρατής για τους Λατίνους, δεν μπορεί παρά να είναι ο ναύαρχος της νικηφόρας τουρκικής αρμάδας για τους Οθωμανούς, ενώ το αντίστροφο μπορεί να συμβαίνει για τον Morosini στα 1670. Και όταν η πειρατεία διαπραττεται από τους νησιώτες, από τα μοναχικά πλοία που βγαίνουν στο Αιγαίο για πλιάτσικο, τότε τις περισσότερες φορές το περιστατικό δεν διασώζεται καν, εκτός και αν τα αποτελέσματά του είναι εντυπωσιακά.

Ο χαρακτηρισμός των ναυτικών πολεμικών γεγονότων, όπως αυτά που έλαβαν χώρα τον 16ο ή τον 17ο αιώνα, ως πειρατικών ή όχι,

ωθεί αναγκαστικά αυτόν που θα τον επιχειρήσει σε μερική ή και πλήρη ταύτιση με έναν από τους δύο μεγάλους ναυτικούς αντιπάλους. Και το πρόβλημα παίρνει απρόβλεπτες διαστάσεις, ιδιαίτερα στο Αιγαίο, όταν δεν αφορά μόνο τον Marco Sanudo, τον Barbarossa, τον Andrea Doria ή τον Morosini, τους αναγνωρισμένους δηλαδή από την Ιστορία ναυμάχους της ανατολικής Μεσογείου, αλλά όταν η άσκηση της πειρατείας και τα επακόλουθά της αφορούν και τους άρχοντες της Σκύρου, της Αστυπάλαιας, της Νάξου και της Πάρου, τους επισκόπους της Μήλου και τους μοναχούς της Πάτμου ή ολόκληρες τις κοινότητες της Μυκόνου, της Αντιπάρου, των Φούρνων, της Κιμώλου, της Ανάφης και της Ίου, των Ψαρών και του Αϊ-Στράτη, τους Μανιάτες και τους Σφακιανούς. Οι περιγραφές ανάλογων επεισοδίων που όλες τους στηρίζονται στην παραδοχή ότι η πειρατεία ήταν μια «ανήθικη» δραστηριότητα που τυράννησε τις κοινωνίες του Αιγαίου, εμποδίζουν τη «στεγνή» καταγραφή ακόμη και αυτών των γεγονότων. Πρόκειται για ένα λαβύρινθο περιστατικών και γεγονότων που η καταγραφή τους από τους κυνηγημένους τις περισσότερες φορές ή από αυτούς που έχουν δεχτεί τις επιθέσεις καθιστά σχεδόν αδύνατη την «αντικειμενική» παρατήρηση από την πλευρά του ερευνητή. Η αδυναμία θεώρησης του φαινομένου από τη σκοπιά και των ίδιων των πειρατών ωθεί τον μελετητή στην εξέταση της πειρατείας κυρίως εξ αντανάκλασής.

Σκοπός του παρόντος δεν είναι ούτε ο χα-



Αιγαίο ca 1500.
Πορτογάλνος ανωνύμου.

ρακτηρισμός των περιστατικών, ούτε η απονομή κάποιου τύπου δικαιοσύνης μετά 500 χρόνια, αλλά η κατανόηση των κοινωνικών παραμέτρων της πειρατείας, ο εντοπισμός των σχέσεων που οι κοινότητες έχουν μαζί της εκείνους τους αιώνες και ο ρόλος που παίζει στη ναυτική κίνηση του Αιγαίου· διότι φαίνεται πως η πειρατεία αποτελεί πλέον κλειδί για τη μελέτη της περιόδου.

1.2. ΟΙ ΠΗΓΕΣ

Προκειμένου να αναπαραχθεί η εικόνα των οικισμών στα νησιά του Αρχιπελάγους, με τα λιμάνια τους, τις διάφορες φάσεις της εξέλιξής τους και τις μετακινήσεις τους στον χώρο ή τη θέση τους μέσα στο ναυτικό δίκτυο κίνησης και μάλιστα μέσα σε μια τόσο μεγάλη ιστορική περίοδο που αρχίζει από τη δημιουργία των λατινικών αποικιών στο Αιγαίο του 1200 και τελειώνει λίγο πριν από την Ανεξαρτησία στα 1800, η μελέτη αναγκαστικά στηρίχτηκε σε ένα ευρύτατο και διαφορετικής προέλευσης φάσμα ιστορικών πηγών.

Επιχειρώντας την προσέγγιση του κτιστού χώρου μέσα από το γεπόνεμά του με τη θάλασσα, και αντίστροφα, η μελέτη συνδύασε ιστορικά στοιχεία που συνιστούν δύο ξεχωριστές θεματικές ενότητες. Η πρώτη περιλαμβάνει ό,τι έχει σχέση με τον κτιστό χώρο, τα υλικά ίχνη των οικισμών στις διάφορες φάσεις τους, τα γραπτά στοιχεία που πληροφορούν για τα παραπάνω. Η δεύτερη, ό,τι έχει σχέση

με τη θάλασσα, τη ναυτιλία και τα πλοία, επομένως περιλαμβάνει τα στοιχεία μέσα από τα οποία αναπαριστώνται το ναυτικό δίκτυο, η θαλάσσια κίνηση, οι μορφές των πλοίων, οι προσεγγίσεις τους στις νησιώτικες στεριές. Ενδιαφέρουν άμεσα και γι' αυτό καταβλήθηκε προσπάθεια να αξιοποιηθούν ένα πλήθος στοιχεία αντλημένα από το χαρτογραφικό υλικό όλων αυτών των αιώνων, από τις «απεικονίσεις» των οικισμών και των νησιών, από τις γραπτές αναφορές, είτε πρόκειται για επίσημες, διοικητικές και μοναστηριακές, είτε για ανεπίσημες ταξιδιωτικές, από τα ναυτικά ημερολόγια, από στοιχεία σχετικά με τη ναυτιλία και το εμπόριο της εποχής καθώς και με τα πλοία που ταξίδευαν το Αιγαίο και έπιαναν στα λιμάνια του, στοιχεία ναυπηγικής, στοιχεία σχετικά με τα θαλασσινά βάθη των λιμανιών και τις μεθόδους αγκυροβόλησης, ή τέλος με τα χαρακτηριστικά των κοινωνιών που έζησαν στο Αιγαίο, με τους ανθρώπους που το κατοίκησαν και έδρασαν σ' αυτό.

Η πρώτη περίοδος από τις αρχές του 13ου μέχρι τον 16ο αιώνα είναι η πιο δύσκολη γιατί στις γραπτές πηγές δεν δίνονται λεπτομερή στοιχεία για τους αιγαιοπελαγίτικους οικισμούς. Οι γεωγράφοι που καταγράφουν το Αρχιπέλαγος, ακολουθώντας ακόμη το ύφος της μεσαιωνικής διήγησης, κινούνται ανάμεσα στον μύθο και την πραγματικότητα. Μαζί με στοιχεία από την πραγματική ταυτότητα των τόπων που συναντούν, παραθέτουν αλλοιωμένα στοιχεία από τη μυθολογία ή την ιστορία των κλασικών χρόνων και μεσαιωνικά φα-

ντασικά παραμύθια. Προσπαθούν όμως να αναπαραστήσουν τον γεωγραφικό και ανθρώπινο χώρο της εποχής τους, και επομένως παρέχουν πληροφορίες που, αφού φιλτραριστούν, μπορούν να αποτελέσουν στοιχεία αξιόπιστα για τη μελέτη του Αιγαίου της πρώτης αυτής περιόδου.

Οι πρώιμοι άτλαντες, παραλλαγές του Πτολεμαϊκού Χάρτη, οι παλικοί χάρτες του 14ου και του 15ου αιώνα, ακόμη και νεότεροι όπως ο τούρκικος του Mehmet Reis Ibn Menemenli του 1590, σχεδιασμένοι σε μεγάλη κλίμακα, ελάχιστες πληροφορίες δίνουν για τα νησιά ή το οικιστικό δίκτυο της εποχής.

Χαρτογράφοι και περιηγητές της Αναγέννησης

Αντίθετα, τα χειρόγραφα του Cristoforo Buondelmonti⁵, παρότι τόσο τα κείμενα όσο και οι χάρτες παρουσιάζουν προβλήματα λαθών και ανάμειξης μυθικών στοιχείων με πραγματικές παρατηρήσεις, αποτελούν τις πρώτες ουσιαστικές μαρτυρίες για τα νησιά του τέλους του Μεσαίωνα. Το χαρτογραφικό υλικό του Buondelmonti, όπως και των νεότερων του αξιόλογων χαρτογράφων Bartolomeo dalli Sonetti⁶ και Benedetto Bordone⁷, καθώς και ορισμένων άλλων συγχρόνων τους, μέχρι σήμερα το θεωρούσαν ενδιαφέρον μόνο οι συλλέκτες έργων τέχνης. Η αξία αυτών των χαρτών, όπως και των κειμένων που τους συνοδεύουν, εντούτοις, έγκειται

5. Buondelmonti C., *Liber Insularum Archipelagi*, 1420.

6. Sonetti B., *Isolario*, Venezia 1485.

7. Bordone B., *Isolario*, 1528.

στο γεγονός ότι αποτελούν μοναδικές μαρτυρίες των επισκεπών εκείνων των τόπων του Αρχιπελάγους τους οποίους η σύγχρονη Ιστορία είχε θεωρήσει ασήμαντους για να τους καταγράψει.

Η μέθοδος που εφαρμόστηκε στη μελέτη, προκειμένου να αξιολογηθεί, να φιλτραρισθεί και να χρησιμοποιηθεί το υλικό της «μυθολογικής» εκείνης εποχής της χαρτογραφίας



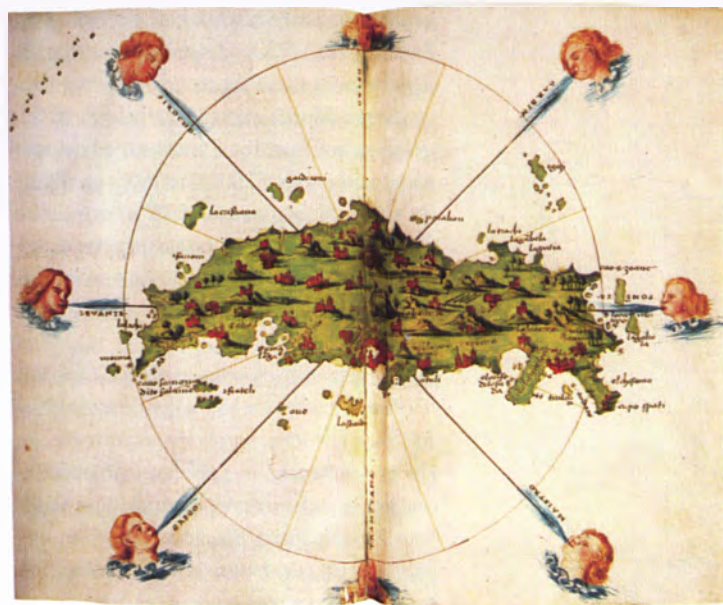
Ψαριαντή γαλιότα, ένα από τα τυπικά ναυσιωκτικά πειρατικά σκάφη του 18ου αιώνα.



Η βασιλική γαλέρα του Don Juan της Αυστρίας που ηγήθηκε της χριστιανικής αμάδας στη ναυμαχία της Ναυπάκτου το 1571 (Museo Marítimo Barcelona).

από τον Buondelmonti του 1420 μέχρι τον Ortelius του 1584 δεν μπορούσε παρά να είναι η μέθοδος της συγκριτικής θεώρησης των στοιχείων. Ο εντοπισμός των αντιγραφών των παλαιότερων χαρτογράφων και αυτών που παραθέτουν πρωτότυπο για την εποχή τους υλικό, καθώς και των αλλοιώσεων που προέρχονται από την επανάληψη λαθών, και έπειτα η διαβάθμιση της πιστότητας των παρατηρήσεων και η διαπίστωση (με κριτήριο τα λάθη των χαρτών και των κειμένων) εάν ο παρατηρητής επισκέφτηκε ή όχι τον τόπο που περιγράφει, είναι με λίγα λόγια η πορεία που ακολουθείται κατ' αρχάς για κάθε χάρτη ή συνοδευτικό κείμενο που χρησιμοποιείται στη μελέτη. Η τελική εικόνα προκύπτει από τον συσχετισμό του «καθαρού υλικού» των διαφορετικών χαρτογράφων, την προσαρμογή του στα πραγματικά γεωγραφικά στοιχεία του τόπου και τον παραλληλισμό του με τα υλικά ίχνη των οικισμών και τις σύγχρονες αποτυπώσεις, όπου υπάρχουν, ή τα ανάλογα στοιχεία από την επιτόπια έρευνα. Εν ολίγοις η τελική εικόνα προκύπτει όχι από ένα μοναδικό χάρτη, αλλά από την ανάγνωση του συνόλου των χαρτών και κειμένων κάθε ιστορικής περιόδου σε συνδυασμό με τα υλικά κατάλοιπα των οικισμών.

Παράλληλα, η ύπαρξη πληθώρας ιστορικών στοιχείων σχετικών με τη ναυτική κίνηση, με τα χαρακτηριστικά των θαλασσιών ταξιδιών, με τα πλοία, με την εξέλιξη του εμπορίου και της πειρατείας μέσα στο Αρχιπελάγος και με τις ναυτικές πολεμικές συγκρού-



Κρίτην, 1485. Bartolomeo dalli Sonetti.

σεις, επιτρέπει την εξερεύνηση του θαλασσινού κόσμου του Αρχιπελάγους την περίοδο αυτή. Ένας περαιτέρω στόχος της μελέτης ήταν ο εντοπισμός, μέσα από αυτό το υλικό, των σχέσεων που έχουν οι οικισμοί με τη θάλασσα και των λιμανιών που λειτουργούν ως συνδεδεμένα σημεία.

Τα ναυτικά δίκτυα και οι απολήξεις τους, τα λιμάνια, προκύπτουν από τις ανθρώπινες συνήθειες, την τεχνολογία της θάλασσας, τη γεωγραφία, το κλίμα. Και οι οικισμοί στις θαλάσσιες παρυφές παρακολουθούν τη ζωή αυτού του δικτύου, και αντίστροφα. Οι ανα-

φορές στις γαλέρες του Charles d'Anjou της Σικελίας του 1275, οι σκόρπιες προτάσεις για τα «κάτεργα» της Δ' Σταυροφορίας στο *Χρονικόν του Μωρέως* του 14ου αιώνα⁸, τα δημοσιευμένα *Diarii* του Sanuto και τα πειρατικά περιστατικά στα 1500 ή το ταξίδι του Pierre Belon στη Μεσόγειο στα 1553, είναι στοιχεία που χρησιμοποιούνται προκειμένου να εξεταστεί το οικιστικό δίκτυο του Αρχιπελάγους, η μορφή των λιμανιών, οι θαλασσινές εξαρτήσεις των οικισμών.

Η μελέτη στοιχείων όπως η τεχνολογία των πλοίων, η επίδραση του καιρού στα ταξίδια, ο τρόπος πλεύσης, η προσέγγιση στις στεριές και οι αποβάσεις, οι μέθοδοι αγκυροβόλησης και η ζωή των πληρωμάτων ή των ταξιδιωτών, επιπρέπει τη διερεύνηση των λειτουργιών των μικρών λιμανιών του Αιγαίου, των λιμενικών κατασκευών, των συνδέσεων των οικισμών μαζί τους. Οι περιγραφές των ταξιδιών, των συνθηκών της ναυσιπλοΐας, των επικίνδυνων περιοχών, των πειρατικών περιστατικών, χρησιμοποιήθηκαν στη μελέτη των θαλάσσιων διαδρομών όπως αυτές διαμορφώνονται μέσα στο Αιγαίο, είτε ως απολήξεις των μεγάλων μεσογειακών δρόμων, είτε ως εσωτερικές συνδέσεις των αιγαιοπελαγίτικων λιμανιών.

Από την περίοδο εκείνη σώζονται τα λιγότερα σε σχέση με τις νεότερες εποχές υλικά, ίχνη οικισμών και λιμανιών. Παρ' όλα αυτά, ο μεσαιωνικός πυρήνας της Χώρας της Νάξου, τα ερείπια του Μέσα Κάστρου της Άνδρου, ο πρώτος πυρήνας της Χώρας της

Μυκόνου, το Κάστρο της Αστυπάλαιας, το Κάστρο της Αντιπάρου, οι πρώτες συνοικίες γύρω από τον Θεολόγο της Πάτμου ή τον Αϊ-Γιώργη της Σκύρου, είναι πολεοδομικές ενότητες που μπορούν να αναπαρασταθούν με αρκετά μεγάλη ακρίβεια με βάση τις αποτυπώσεις και τις μελέτες που αναφέρονται σε αυτές.

Σε αντίθεση με τα κλειστά σύνολα των οικισμών, οι περιοχές μετάβασης από αυτούς στις ακτές, οι συνδέσεις τους με τα λιμάνια, καθώς και τα λιμάνια ως λειτουργικές ενότητες στον χώρο δεν έχουν εξεταστεί από τις υπάρχουσες μέχρι σήμερα μελέτες. Το κενό αυτό στην έρευνα των αιγαιοπελαγίτικων οικισμών εμφανίζεται και στις επόμενες περιόδους μέχρι τον 19ο αιώνα.

Στην προσπάθεια κάλυψης αυτού του κενού, καθοριστική σημασία είχαν οι πληροφορίες που προαναφέρθηκαν και οι οποίες προέρχονται από χαρτογραφίες ή από ναυτικές ιστορικές πηγές.

Πορτολάνοι του 17ου αιώνα

Με την εμφάνιση του Gherardus Mercator και του Abraham Ortelius στα τέλη του 16ου αιώνα η χαρτογραφία περνάει στη φάση της ενηλικίωσης.

Οι χαρτογραφίες του 17ου αιώνα και οι τυπωμένοι πορτολάνοι, που εμφανίζονται μετά το 1650 και οι οποίοι παρέχουν πολύ πληρέστερα και ακριβέστερα γεωγραφικά και

πολεοδομικά στοιχεία από τους προηγούμενους χάρτες, δίνουν τη δυνατότητα σχεδόν ολοκληρωμένων αναπαραστάσεων των οικισμών και των λιμανιών της πρώτης φάσης της Τουρκοκρατίας.

Η ακρίβεια των εκ του φυσικού προοπτικών σχεδίων του Marco Boschini⁹ ή οι έγχρωμοι λιμενοδείκτες των Van Keulen αποδεικνύουν την αξία των χαρτογραφικών εργασιών εκείνης της εποχής.

Όσο προχωρεί ο 17ος αιώνας, οι ανάγκες της ναυτιλίας και οι ανακατατάξεις στον πολιτικό χάρτη της Μεσογείου έχουν ως επακόλουθο την παραγωγή ενός μεγάλου αριθμού τέτοιων χαρτών που πολλές φορές συντάσσονται κατ' εντολήν των ενδιαφερόμενων κρατών. Οι αντιγραφές πλέον πληθαίνουν, αλλά συγχρόνως οι τυπογραφικές μέθοδοι λύνουν τα προβλήματα των αλλοιώσεων της χειρόγραφης αναπαραγωγής του υλικού. Την ίδια εποχή οι ταξιδιωτικές περιγραφές και οι «γραπές απεικονίσεις» εκ του φυσικού αποκτούν αξιοπρόσεκτη φερεγγυότητα, πράγμα στο οποίο συμβάλλει και ο ανταγωνισμός των εκδόσεων στην Ευρώπη. Έτσι μέχρι τα 1717 και την έκδοση της πρώτης επιστημονικής, με τη σύγχρονη έννοια του όρου, μελέτης για το Αρχιπέλαγος από τον Pitton de Tournefort, υπάρχει ένα υλικό που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ιστορική πληροφορία αρκετά πιο εύκολα από ό,τι το αντίστοιχο μεσαιωνικό.

Η μελέτη εδώ βασίστηκε στις χαρτογραφίες των υψίων του Francesco Piacenza του

8. *Χρονικόν του Μωρέως*, εκδ. Ολκός, Αθήνα 1990.

9. Boschini M., *L' Archipelago con tutte le Isole, Venezia* 1658. Boschini M., *Il Regno tutto di Candia, Venezia* 1651.

1688¹⁰, του Vincenzo Maria Coronelli του 1696¹¹ και στους πρώτους πορτολάνους των λιμανιών του Αιγαίου που κυκλοφόρησαν στην Ολλανδία από τους Van Keulen το 1680¹² και τον Jacobus Robinj το 1694¹³.

Η δουλειά ενός άλλου φλαμανδού γεωγράφου, του Olfert Dapper το 1688¹⁴, παρότι δεν έχει προκύψει από επιτόπου παρατηρήσεις ή μετρήσεις στο Αρχιπέλαγος, αλλά από τη μεταφορά διηγήσεων και από την αντιγραφή περιγραφών συγχρόνων του περιηγητών, χρησιμοποιήθηκε λόγω των σημαντικών πληροφοριών για τη ναυτιλία τις οποίες περιέχουν τα κείμενα και οι εικόνες που τα συνοδεύουν.

Ο χάρτης της Σάμου του Ι. Γεωργερίνη

Ένας χάρτης της Σάμου της ίδιας περιόδου, που προέρχεται από τον Ολλανδό Peter Schenk και σχεδιάστηκε με βάση την περιγραφή του νησιού το 1678 από τον Ιωσήφ Γεωργερίνη, βοήθησε σημαντικά στην έρευνα του φαινομένου της εγκατάλειψης και του επανεποικισμού των νησιών κατά τη διάρκεια της οθωμανικής καθόδου στο Αιγαίο. Τα μεγάλης ακρίβειας για την εποχή οικιστικά στοιχεία που παρουσιάζονται στον χάρτη, σε συνδυασμό με τη γραπτή περιγραφή του Ιωσήφ Γεωργερίνη, καθώς και με τα στοιχεία που έχουν καταγραφεί στα *Σαμιακά* του Ε. Σταματιάδη¹⁵ για τους μεσαιωνικούς οικισμούς

της Σάμου και τον εποικισμό της τον 16ο αιώνα, επέτρεψαν τη μελέτη ενός ολόκληρου πλέγματος οικισμών που κατά την εποχή της μεγάλης εξάρσης της πειρατείας μετακινήθηκε από τις παράλιες θέσεις, στη συνέχεια εγκαταλείφθηκε εντελώς, έναν αιώνα αργότερα ξαναγεννήθηκε σε απόσταση από τις ακτές και τέλος επέστρεψε σε αυτές. Ο χάρτης του Γεωργερίνη έχει «παγώσει» μια πολύ σημαντική στιγμή της εξέλιξης αυτού του δικτύου: τη στιγμή ακριβώς της ολοκλήρωσης των νέων συγκροτημάτων των οικισμών και της έναρξης της μετακίνησης τμημάτων του δικτύου προς τις ακτές, την ίδια εποχή που τα σαμιακά αγκυροβόλια εξακολουθούν να είναι πειρατικά καταφύγια.

Επιστημονικές αποστολές του 1700

Οι αποστολές του Bernard Randolph το 1687¹⁶ και κυρίως του Pitton de Toumefort το 1701¹⁷ καταλήγουν στη δημοσίευση πληροφοριών που διακρίνονται για την ακρίβεια και τον «επιστημονικό» πλέον χαρακτήρα τους. Η εποχή των μύθων έχει παρέρθει. Ο έλεγχος που έγινε, προκειμένου να εξακριβωθεί εάν υπάρχουν λάθη ή ανακρίβειες στα κείμενα, στους χάρτες και στις εικόνες αυτών των εκδόσεων, δεν άφησε καμιά αμφιβολία πως αποτελούν τις πιο αξιόπιστες μέχρι την εποχή τους δημοσιεύσεις Ευρωπαίων που ταξίδεψαν στο Αρχιπέλαγος μετά τον Μεσαίωνα. Με τα στοιχεία που παρουσιάζουν οι δύο περιηγητές είναι δυνατόν

πλέον να αναπαραχθεί μια σχετικά πλήρης εικόνα του οικιστικού δικτύου των νησιών και των συνθηκών μέσα στις οποίες αναπτύσσεται. Οι εικόνες και τα κείμενα περιγράφουν με σημαντικές λεπτομέρειες τον κτιστό χώρο, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, το γεωφυσικό υπόβαθρο και τις θέσεις των οικισμών μέσα στο αιγαιοπελαγίτικο δίκτυο. Αυτός είναι ο λόγος που εικόνες από τα λιμάνια και τους οικισμούς του Toumefort ή στοιχεία του Randolph για την πειρατεία έχουν χρησιμοποιηθεί σε μεγάλη έκταση στη μελέτη, φυσικά μετά την αναγκαία επεξεργασία τους.

Ναυτικές πηγές του 18ου αιώνα

Καθώς η μελέτη περνάει στον 18ο αιώνα, τα στοιχεία γύρω από το Αιγαίο πληθαίνουν και γίνονται πιο αναλυτικά. Τα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας, τα πλοία και οι ναυτικοί, το θαλάσσιο εμπόριο, οι ναυτικές κοινότητες που σταδιακά περνούν σε μια φάση άνθησης και η τελευταία περίοδος της πειρατείας έχουν αναλυθεί πλέον εκτεταμένα από πολλούς ερευνητές. Οι μελέτες των Β. Σφυρόερα, Β. Κρεμμυδά και Σ. Ασοδρακά αποτέλεσαν βοηθήματα από όπου έμμεσα ή άμεσα βγήκαν καθοριστικά συμπεράσματα για τους ναυτικούς οικισμούς του 18ου αιώνα. Οι νησιωτικοί οικισμοί της Τουρκοκρατίας μετά το 1700 αποκτούν τη μορφή με την οποία σε μεγάλο βαθμό επιβίωσαν μέχρι τις ημέρες μας.

Η Χώρα της Τζιας, η Άνω Πόλη της Σύ-

10. Piacenza F., *L' Egeo Redivivo o sia Chorografia dell' Archipelago*, 1688.

11. Coronelli V. M., *Isolario*, 1696.

12. Van Keulen J.G., *Zee Atlas*, Amsterdam 1680-1710.

13. Robinj J., *Atlas de la Mer*, Paris 1694.

14. Dapper O., *Description exacte des îles de l'Archipel*, Paris 1703.

15. Σταματιάδης Ε., *Σαμιακά*, τ. Α, Β, Γ, Δ, Ε, Αθήνα 1965-1970.

16. Randolph B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*, London 1687.

17. Toumefort P., *Relation d'un voyage du Levant*, Paris 1717.

Ημερολόγιο του αγγλικού πλοίου «Betsey» από ένα ταξίδι στη Μεσόγειο του 1770, με σχέδια του Nicholas Pocock (National Maritime Museum, Greenwich).



ρας, η Κιάφα της Ύδρας, το Χωριό της Καλύμνου, είναι οικιστικές ενότητες που η επιτόπια έρευνα τμημάτων του σημερινού τους κελύφους μας επιτρέπει να καταλάβουμε την εικόνα που είχαν στις αρχές του 18ου αιώνα. Τα αποτελέσματα της προηγούμενης επιτόπιας έρευνας σε συνδυασμό με τις εικόνες που υπάρχουν στις περιηγητικές δημοσιεύσεις κατέστησαν δυνατή την αναπαραστάση της σχεδόν πρωτότυπης μορφής αυτών των οικιστικών ενοτήτων και δεν χρειάστηκε να

καταφύγουμε σε υποθέσεις όσον αφορά τη δομή τους.

Όσον αφορά τη ναυτιλία των πανιών, τα σκάφη, τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τις τεχνικές της ναυσιπλοΐας από τα 1650 περίπου μέχρι τις αρχές του 1900 δεν αλλάζει τίποτε στα νησιά. Οι διηγήσεις παλιότερων ναυτικών για τα λιμάνια και τα μικρά νησιώπικα πλοία στην Ύδρα, στην Πάτμο, στο Βουρκάρι της Τζιας, στο Τρίκερι του Πηλίου, στο Βαθύ της Σάμου και στους Φούρνους, καταγράφηκαν

με σκοπό να αποτελέσουν υλικό για την κατανόηση των λεπτομερειών των μικρών λιμανιών.

Ακόμη σε αρκετές περιοχές του Αιγαίου δίπλα στη θάλασσα εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας ορισμένες κατασκευές με λιμενική χρήση για μικρά κυρίως σκάφη. Παρότι η ηλικία των κατασκευών αυτών κυμαίνεται από λίγες δεκαετίες μέχρι έναν το πολύ αιώνα, διαπιστώθηκε ότι η τεχνική τους μοιάζει σε μεγάλο βαθμό με τεχνικές που χρησιμοποιήθηκαν στα νησιά κατά την περίοδο της ελαφριάς ναυτιλίας των πανιών του 18ου και του 19ου αιώνα. Οι διαπιστώσεις αυτές επιβεβαιώνονται από τις παλιότερες περιγραφές των λιμανιών, από κείμενα και εικόνες που αναφέρονται σε αντίστοιχες κατασκευές και απαντώνται στις περιηγητικές εκδόσεις. Πρόκειται για μικρές προβλήτες, σεριανούς αποθηκευτικούς χώρους για πλοία ή υπόστεγα για την προστασία των μικρών σκαφών του χειμώνα, δέστρες, γλίστρες και βοηθητικούς χώρους για καρνάγια που υπάρχουν ακόμη στην Αιγιάλη της Αμοργού, στου Γροΐγου της Πάτμου και στην Πόθια της Καλύμνου, στο Παλιό Λιμάνι των Σπετσών, στον Μαραθόκαμπο και τον Άγιο Ισίδωρο της Σάμου και στην Άγια Κυριακή, στο Τρίκερι του Πηλίου.

Τα παραπάνω στοιχεία για τα λιμάνια συνδυάστηκαν με τους αρκετά αναλυτικούς πορτολάνους του J. Roux του 1764¹⁸ και του J. Allezard του 1795.

18. Roux J., *Recueil de Principaux Plans des Ports et Rads...*, Paris 1764.

Οι αποτυπώσεις του Choiseul-Gouffier

Στα 1800 η ολοκλήρωση των μετακινήσεων των νησιωτικών οικισμών προς τη θάλασσα και η ακμή των ναυτικών κοινοτήτων αποτυπώνεται στα κείμενα και τις εικόνες της εποχής. Μέσα από την έρευνα των εικόνων των νησιών που μας έδωσαν ο André Grasset Saint-Sauver¹⁹ και ο Antoine Laurent Castellan το 1808²⁰, η μελέτη μπόρεσε να φθάσει στην τελευταία ιστορική φάση της Τουρκοκρατίας.

Τα πιο ενδιαφέροντα στοιχεία γι' αυτή τη φάση, τα οποία καλύπτουν σχεδόν όλη την έκταση του Αρχιπελάγους, προέκυψαν από την επεξεργασία του τρίτου έργου του Choiseul-Gouffier του 1782-1822²¹. Οι χάρτες που έχει δημοσιεύσει ο Gouffier αποτελούν τις πρώτες ολοκληρωμένες αποτυπώσεις των νησιών, που στηρίζονται πλέον σε σύγχρονους τοπογραφικούς τρόπους απεικόνισης. Καθώς έχουν επιπλέον το πλεονέκτημα ότι αποτελούν προϊόν έρευνας μιας ολόκληρης επιστημονικής αποστολής και όχι ενός μεμονωμένου περιηγητή, όπως συνηθιζόταν μέχρι τότε, μπόρεσαμε να τους χρησιμοποιήσουμε ανεπιφύλακτα ως υλικό απεικόνισης των οικισμών. Ένας συγκεκριμένος χάρτης του κόλπου της Νάουσας της Πάρου, σχεδιασμένος λίγα χρόνια μετά την αναχώρηση των Ρώσων από το νησί, αποδεικνύει τη συστηματική δουλειά που έκανε η αποστολή του Gouffier στο Αιγαίο. Σε αυτή την αποτύπωση εμφανίζονται όλα εκείνα τα κτίρια και οι λιμενικές εγκαταστάσεις του

ναύσταθμου της Νάουσας, που η ύπαρξή τους έχει διασωθεί μεν στα ιστορικά κείμενα, αλλά που η ακριβής θέση τους μέσα στον κόλπο, το μέγεθος και η μορφή τους, δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν με βάση τις γραπτές πηγές ή την επιτόπια έρευνα.

Τα ημερολόγια της φρεγάτας «H.M.S. Phoenix»

Τέλος ένα ναυτικό ημερολόγιο του 1815 που εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας αποκαλύπτει τις συνθήκες που επικρατούν στη θάλασσα και τα λιμάνια του Αρχιπελάγους λίγο πριν από τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας. Πρόκειται για το χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου του άγγλου πλοιάρχου Austen που επικεφαλής μιας μοίρας πολεμικών πλοίων του αγγλικού στόλου συμμετείχε με τη φρεγάτα «H.M.S. Phoenix» σε περιπολίες στο Αρχιπέλαγος με σκοπό το κυνήγι των πειρατών την περίοδο 1815-16.

Το ημερολόγιο δίνει ενδιαφέροντα στοιχεία από τη σκοπιά του ναυτικού για τη δράση των πειρατικών πλοίων και τα αγκυροβολιά τους, τις ρότες των εμπορικών πλοίων και για τις Σκάλες του Αρχιπελάγους εκείνης της εποχής. Για την κατανόηση της διαδικασίας της θαλάσσιας κίνησης, των τεχνικών κίνησης, των μεθόδων προσέγγισης των λιμανιών των νησιών και των παραμέτρων που καθορίζουν τις ναυτικές ρότες χρησιμοποιήθηκαν στη μελέτη τα ίδια τα ναυτικά βο-



Πάρος,
Choiseul-Gouffier, 1782.

θήματα των εποχών που εξετάζονται.

Εκτός όμως από αυτά η μελέτη βασίστηκε ιδιαίτερα στον Αγγλικό Οδηγό για ιστοφόρα πλοία στα ελληνικά νερά. Το *Greek Waters Pilot*²² δίνει οδηγίες για τεχνικές και πλεύσεις με πανιά μέσα στο Αιγαίο και τα λιμάνια του. Με την έρευνα των πηγών αυτών και με τη βοήθεια καπετάνιων που έχουν γνωρίσει την παραδοσιακή ιστοφόρα ναυτιλία, εντοπίστηκαν οι διαφορές ανάμεσα στο ταξίδι με

19. Saint-Sauver A.G., *Voyage Historique...*, Paris an VIII.

20. Castellan A. L., *Lettres sur la Grèce...* Paris 1811 και *Lettres sur le Morée et les Iles...*, Paris 1808.

21. Choiseul-Gouffier M.G. F.A., *Voyage Pittoresque...*, 3 τ., Paris 1782-1822.

22. Heikell R., *Greek Waters Pilot*. Huntingdon 1987.

πανιά των περασμένων αιώνων και στο αντίστοιχο των ημερών μας.

Ο εντοπισμός αυτών των μικρών διαφορών επέτρεψε τη χρήση του «Greek Waters Pilot» ως οδηγού για τη συναγωγή συμπερασμάτων όσον αφορά τις λειτουργίες των λιμανιών, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των νησιωτικών λιμανιών, όπου το γεωφυσικό υπόβαθρο, στεριανό ή θαλάσσιο, είναι παρόμοιο, καθώς και για τον εντοπισμό των ναυτικών διαδρομών με βάση το κλίμα και τις τοπικές ιδιομορφίες της θάλασσας του Αιγαίου. Επίσης, προκειμένου να ερευνηθούν οι συνθήκες πλεύσης και ελλιμενισμού στο Αιγαίο κατά τους περασμένους αιώνες, χρησιμοποιήθηκαν με τον ίδιο τρόπο το ελληνικό ναυτικό βοήθημα *Ονοματολόγιο Ιστιοφόρων* του 1890²³ και το αγγλικό *Sailing and Fighting Instructions for His Majesty's Fleet* του 1775²⁴, τα αρχεία του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος στον Πειραιά και του Ναυτικού Μουσείου στη Μύκονο, του National Maritime Museum στο Greenwich, του Βρετανικού Ναυαρχείου στο Southampton και οι συλλογές του Museo Naval στη Μαδρίτη και στη Βαρκελώνη.

Σύγχρονοι υδρογραφικοί χάρτες

Για την επεξεργασία και τον έλεγχο των χαρτών και των πορτολάνων του Αιγαίου χρησιμοποιήθηκαν ως βάση παραλληλισμού οι πρωτότυποι σύγχρονοι χάρτες της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Π. Ναυτικού και του

Υδρογραφικού Γραφείου του Βρετανικού Ναυαρχείου.

Στις περιπτώσεις της Ασυπάλαιας, της Καλύμνου και της Πάτμου έχουν επιπλέον χρησιμοποιηθεί οι χάρτες που συνέταξε το Ιταλικό Στρατιωτικό Γεωγραφικό Ινστιτούτο κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου.

1.3. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ

Σε ολόκληρη την έκταση των νησιών του Αιγαίου διασώθηκε ένα κτιστό περιβάλλον δημιουργημένο κατά τη διάρκεια εκείνης της περιόδου, αρκετά εύγλωπτο ως προς τις αιτίες που το δημιούργησαν. Μπορεί να μη σώθηκαν τα εφήμερα παζάρια του κούρσου, οι πρόχειρες κατασκευές για το ξεχειμώνασμα των πλοίων ή τα κρυφά καταφύγια στους όρμους του Αιγαίου, αλλά οι οικισμοί, η δομή τους, οι κωροθετίσεις τους και οι προσανατολισμοί τους είναι σημάδια εκείνης της περιόδου. Κτίστηκαν για να επιβιώσουν μαζί με τον ναυτικό πόλεμο και το κατόρθωσαν είτε αμυνόμενοι είτε συμμετέχοντας σε αυτόν.

Ένα μεγάλο τμήμα των οικισμών, ο κτιστός χώρος που οι νησιωτικές κοινότητες δημιούργησαν μέσα στις ιστορικές συνθήκες του διαρκούς αυτού πολέμου της θάλασσας, διατηρήθηκε δίπλα στις ακτές, παρά τους κινδύνους που αυτό συνεπαγόταν για τους κατοίκους. Η ύπαρξη παράκτιων οικισμών καθ'

όλη την περίοδο που μελετάμε ή σε απόσταση είκοσι και τριάντα λεπών της ώρας από την ακτή είναι ένας σαφής προσανατολισμός και μια συλλογική διαχρονική επιλογή των κοινοτήτων. Η οχύρωση της κορυφής ενός λόφου δείχνει μεν προσπάθεια αυτοπροστασίας, αλλά η σίγουρη μέθοδος θα ήταν η απομάκρυνσή της στην ενδοχώρα. Η σχέση τους με τη θάλασσα είναι ενεργητική. Τα οφέλη από αυτή περισσότερα από τους κινδύνους. Και η οχύρωση δείχνει τη μέθοδο επιβίωσης σε συνθήκες πολέμου η οποία δεν συνίσταται στην απομάκρυνση από αυτόν.

Η προσέγγιση του οικισμού από τη θάλασσα και η παρατήρηση της θάλασσας πίσω από τους αμυντικούς περιβόλους και τις βίγλες των νησιωτικών οικισμών, είναι μια αρκετά δύσκολη υπόθεση για την έρευνα που είναι συνηθισμένη στις μονοσήμαντες προσεγγίσεις. Κάτω από τις σημερινές συνθήκες είναι σχεδόν αδύνατο να μπει κανείς στη θέση του καπετάνιου και στην ψυχολογία του ναυτικού που με ιστιοφόρο ή κωπήλατο πλοίο πλησιάζει φιλικό ή εχθρικό λιμάνι, ανησυχώντας συγχρόνως για τον καιρό ή εξετάζοντας τον άγνωστο βυθό.

Αυτή η καθημερινή σχέση των ανθρώπων της θάλασσας με τη νησιωτική χώρα, τους όρμους-αγκυροβόλια και γαγίδες, τα λιμάνια-καταφύγια ή εχθρικούς θύλακες, και αντιστρόφως, οι έγνοιες των κατοίκων των νησιών για τα πλοία που πλησιάζουν, τα βλέμματα που στρέφονται προς το πέλαγος, οι ανάγκες επικοινωνίας με τα απέναντι νησιά,

23. Κανελλόπουλος Η. Φ., *Ονοματολόγιο Ιστιοφόρων*, Αθήνα 1890.

24. *Sailing and Fighting Instructions for His Majesty's Fleet*, London 1775.

η στάση απέναντι στην πειρατεία και η ταύτιση των συμφερόντων τους με τη θάλασσα, που τους απεικλώβιζε από τη μίσηρη ζωή του διαρκώς απειλούμενου μικροκαλλιεργητή, ήταν ανάγκη να αναπαραχθούν προκειμένου να ερμηνευτούν αυτές οι πασιφανείς μεν αλλά ανερμήνευτες σχέσεις των ναυτικών οικισμών με τα λιμάνια τους και των πλοίων με τους ναυτικούς οικισμούς. Είναι δύσκολο να δοθούν απαντήσεις σε ερωτήματα που αφορούν τις διατάξεις των οικισμών, τις καθόδους τους προς τη θάλασσα κάποια εποχή και την απομάκρυνσή τους κάποια άλλη, την επιλογή ενός όρμου και όχι ενός άλλου, το κρύψιμο του οικισμού από το πέλαγος ή την αποκάλυψή του σε άλλες περιπτώσεις. Φαίνονται όλα αυτά ακατανόητα με τους συνηθισμένους όρους και τις μεθόδους της ιστορίας της πόλης, με τη ματιά της απλής πολεοδομικής ή αρχιτεκτονικής αποτύπωσης.

Αντικείμενο της ανά χείρας εργασίας είναι οι σφραγισμένες οικιστικές συναθροίσεις και η δυναμική τους μέσα στο ιδιότυπο φυσικό τοπίο των νησιών, οι μετατοπίσεις των οικισμών, η χωροθέτησή τους ως απόρροια της συνδιαλλαγής με το ναυτικό δίκτυο και με το συνδετικό πεδίο και φορέα αυτού του δικτύου, τη θάλασσα, η συνεχής εξάρτηση τελικά αυτών των οικισμών από ολόκληρο τον αιγαιακό χώρο μέσω της θάλασσας. Η μελέτη ορισμένων από τους πιο αντιπροσωπευτικούς οικισμούς του Αρχιπελάγους οδήγησε στον εντοπισμό ορισμένων χαρακτηριστικών που αφορούν τις σχέσεις του τόπου με τη θάλασ-

σα και τη διαδικασία μέσα από την οποία οι κοινότητες των ανθρώπων οργανώνουν τον χώρο και τις θαλάσσιες λειτουργίες, κατοικούν τα νησιά και ταξιδεύουν το Αιγαίο.

Πρόκειται για χαρακτηριστικά που μπορούν να εντοπιστούν σε όλες σχεδόν τις ιστορικές περιόδους του Αιγαίου, σε όλους σχεδόν τους κατοικημένους τόπους που έχουν την ιδιότητα του παράλιου οικισμού. Η διαχρονικότητα και η υπερτοπικότητα αυτών των χαρακτηριστικών δεν τους αφαιρεί τη δυνατότητα προσαρμογής στον χρόνο, τον τόπο και τις συγκεκριμένες συνθήκες. Αντίθετα, η επανάληψη και η επιμονή της ύπαρξης μέσα στις εποχές και τους τόπους ενισχύει την προσαρμοστικότητα.

Η επικράτηση σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό συγκεκριμένων δομών στο χώρο καθώς και συγκεκριμένων σχέσεων με το φυσικό περιβάλλον και τη θάλασσα, η οποία παρατηρείται στους περισσότερους αιγαιοπελαγίτικους οικισμούς που αναπτύσσονται κοντά στις ακτές, από τον Μεσαίωνα μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας, επιβεβαιώνει τον καθοριστικό ρόλο της θάλασσας στη διαμόρφωσή τους. Η συνεχής πολεμική ατμόσφαιρα που επικρατεί στο Αιγαίο από τον 13ο έως τον 19ο αιώνα, η καθοριστική για την επιβίωσή τους σχέση των οικισμών με το θαλάσσιο πεδίο επικοινωνίας και ταυτόχρονα πολεμικής σύγκρουσης έχουν ως αποτέλεσμα οριακές εκδοχές οργάνωσης του παράκτιου χώρου. Την έκταση της έρευνας καθόρισε η αναγνώριση και η ανάλυση της συγκεκριμένης γλώσσας

συνδιαλλαγής στον χώρο του κτιστού με το φυσικό περιβάλλον στις παρυφές των θαλάσσιων εκτάσεων. Ορισμένες φορές αρχίζοντας από το ίδιο το στοιχείο που εντοπίζεται κατά την ανάλυση ενός οικιστικού συγκροτήματος, δηλαδή την πολεοδομική και κοινωνική ανάλυση των φάσεων εξέλιξης μέσα στις συγκεκριμένες ιστορικές συγκυρίες και, άλλες φορές, μέσα από την αντίστροφη διαδικασία, την αναζήτηση δηλαδή ενός συγκεκριμένου στοιχείου που έχει αρκετά μεγάλη διάχυση στο χώρο αλλά σε κάποιον οικισμό δεν είναι εύκολα αναγνωρίσιμο, η έρευνα προχώρησε σε όλη την έκταση της ενότητας του Αρχιπελάγους.

Ο συνδετικός ιστός που συνέχει τα επιμέρους στοιχεία είναι η λειτουργία των κοινωνικών ομάδων και η αποτύπωσή της στον χώρο καθώς και στη σχέση θάλασσα-ακτή-στεριά. Η ναυτική πορεία, η διόπτευση της στεριάς και το λιμάνι για τους θαλασσινούς, ο τόπος, η προσμονή του ερχομού από τη θάλασσα και το λιμάνι για τους στεριανούς αποτελούν το κλειδί της ανίχνευσης αφενός μεν της διαδικασίας χωροθέτησης των ναυτικών οικισμών του Αρχιπελάγους, καθορισμού των λειτουργιών τους σε σχέση με το δίκτυο των ναυτικών δρόμων και διαμόρφωσης της άμεσης επιθετικής ή αμυντικής στάσης τους απέναντι στη θάλασσα που απλώνεται μπροστά τους, αφετέρου δε της διαδικασίας προσαρμογής του δικτύου των ναυτικών δρόμων στο πλέγμα των νησιών και των οικισμών καθώς και καθορισμού της

Λάμπρος Κατσώνης, ο πιο γνωστός Έλληνας πειρατής του 18ου αιώνα, σπατάλησε την περίοδο του μετασχηματισμού των νησιωτών ναυτικών από μεμονωμένους πειρατές σε εμπόρους που αναλαμβάνουν τον αγώνα της ανεξαρτησίας.



στάσης του ναυτικού απέναντι σε αυτούς.

Οι στεριανοί εποπτεύουν τα θαλάσσια περάσματα. Η προς αναζήτηση εικόνα είναι αυτή του πλοίου που με τη σειρά τους οι ναυτικοί θα επιλέξουν αν θα την αποκαλύψουν ή αν θα επιδιώξουν την απόκρυψή της. Οι θαλασσινοί διοπτεύουν τις στεριές των νησιών. Η προς αναζήτηση εικόνα είναι αυτή του οικισμού που οι κάτοικοί του έχουν ήδη αποφασίσει αν θα φαίνεται ή όχι, αν θα είναι προστός ή απρόσπος.

Το λιμάνι ενδιαφέρει ως το σημείο όπου αίρεται το όριο ανάμεσα στη θάλασσα και τη στεριά και τα νησιά επικοινωνούν διαμέσου

των υλοποιημένων στον χώρο κωδίκων. Πρόκειται για τη διάχυση της στεριάς στη θάλασσα και της θάλασσας στη στεριά σε ένα συγκεκριμένο σημείο του ορίου της ακτής που επιλέγεται, διαμορφώνεται και υπάρχει ως προέκταση του ναυτικού χώρου των αγκυροβολημένων πλοίων και ως συνέχεια του κτισμένου χώρου των οικισμών. Έτσι, το ερώτημα που τίθεται αφορά την επίδραση της θάλασσας στην εξέλιξη και τη δομή των οικισμών, τις σχέσεις των οικισμών με τα θαλασσινά αγκυροβόλια, τη διαμόρφωση του δικτύου τους στο Αρχιπέλαγος και την προσαρμογή των κοινοτήτων στις ιδιαίτερες ιστορικές συνθήκες, πάντοτε όμως σε συνάρτηση με τον τόπο, τον παράλιο, τον εποπτεύοντα, τον προστό, τον δύσβατο, τον κρυμμένο ή τον φανερό από τις θαλασσινές ρότες. Με άλλα λόγια, αυτό που μας ενδιαφέρει εδώ είναι εάν τα συμβαίνουντα στη θάλασσα καθρεφτίζονται ή όχι και με τι τρόπο στη μορφή ενός οικισμού και, από την άλλη, πώς αυτό το καθρέφτισμα συμβάλλει στη διαμόρφωση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας κάθε κοινότητας ξεχωριστά.

Ένα μεγάλο τμήμα της μελέτης ασχολείται με τις σχέσεις που οι οικισμοί διατηρούν με τις θαλάσσιες εκτάσεις, μέσω του ελέγχου του θαλάσσιου ορίζοντα και των περασμάτων από συγκεκριμένα σημεία κατόπτευσης, καθώς επίσης και μέσω της συνειδητής επιλογής της περιοχής χωροθέτησης του οικισμού με κριτήριο είτε την οπτική σύνδεσή του με τα πλοία που διασχίζουν τα κοντινά νερά είτε το αντίθετο. Οι εικόνες των περι-

γητών και ιδιαίτερα ορισμένες που έχουν σχεδιαστεί από πλοία αγκυροβολημένα σε λιμάνια κάλυψαν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη διερεύνηση αυτής της σχέσης όπως έχει αποτυπωθεί στον χώρο.

Το κυριότερο υλικό όμως που επάνω του βασίστηκε η μελέτη αποτελείται από επιτόπου σημειώσεις και από φωτογραφίες, οι οποίες στη συνέχεια συγκρίθηκαν με τις γκαρβούρες. Οι φωτογραφίες έχουν γίνει με σκοπό την απεικόνιση ειδικά αυτής της σχέσης.

Το θαλάσσιο πεδίο και τα περιγράμματα των ακτών που παρουσιάζονται από επιλεγμένα σημεία των οικισμών έχουν φωτογραφηθεί από στεριανές θέσεις ελέγχου, όπως πύργους, βίγλες, δώματα και μοναστήρια.

Οι ακτές των νησιών, οι είσοδοι των λιμανιών και οι οικισμοί παρουσιάζονται στις φωτογραφίες από τη θάλασσα από θέσεις πιθανών προσεγγίσεων με πλοίο, από περάσματα ανάμεσα σε νησιά ή από σημεία όπου περνούν ναυτικές ρότες, ακολουθώντας τη λογική της πορείας που θα ακολουθούσε ένα πλοίο εκείνων των αιώνων για να πλησιάσει ένα νησί.

Οι κοινωνίες του Αιγαίου έχουν ζήσει μαζί με τη θάλασσα και μέσα σε αυτή από τη γέννησή τους. Οι αιώνες από την πρώτη εποχή της εγκατάστασης των Λατίνων μέχρι την τελευταία περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας, που για το Αρχιπέλαγος έχουν το στίγμα της «εποχής της πειρατείας», δημιούργησαν κοινωνότητες ανθρώπων, και αυτές κατοίκησαν σε τόπους άλλες φορές αρχαίους και άλλες

νέους, έκτισαν ή εγκατέλειψαν οικισμούς, δημιούργησαν καταλύματα ή καταφύγια, καλλιέργησαν τις ενδοχώρες των νησιών, ψάρεψαν και ξανοίχτηκαν στην άλλοτε οικεία και άλλοτε επικίνδυνη θάλασσα του Αιγαίου –αλλά ποτέ εχθρική για τους κατοικούντες σε αυτήν– διάλεξαν αγκυροβόλια και έκτισαν λιμάνια. Κυνηγημένοι από τους πειρατές ή πειρατές οι ίδιοι, μεταπράτες του κούρσου ή θύματα λεηλασιών, ελίχθηκαν μέσα στους αιώνες παίζοντας τον ρόλο τους στους συσχετισμούς που παρήγαγε η σύγκρουση των Αυτοκρατοριών, διαμορφώνοντας με τον καιρό μια εθνική εμπόρων και πειρατών με διαβατήρια κάθε λογής, «προσκυνημένων» ή «απροσκύνητων», έμπειρων ναυτικών που διέτρεχαν τη Μεσόγειο κίζοντας σκαριά για να την ταξιδέψουν.

Αναζητεί κανείς τα υλικά ίχνη που όλα ετούτα κατέλιπαν στον χώρο και στο ρόλο που έπαιξαν: στην επιλογή του τόπου κωροθέτησης των οικισμών, στον τρόπο που ο κτισμένος χώρος διαλέγεται με τον θαλασσίνο ορίζοντα, στη μορφή των οικιστικών συγκροτημάτων που είτε είναι αμυντικές συναθροίσεις είτε ανοικτά προς τη θάλασσα σύνολα, άλλα εκτεθειμένα στο πελαγος και άλλα εποπτευόμενα τον ορίζοντα από τις κορυφές των λόφων, άλλα κρυμμένα σε μυχούς κόλπων και άλλα κτισμένα σε μικρές χερσονήσους, και, τέλος, αναζητεί κανείς αυτά τα ίχνη στα χαρακτηριστικά των αγκυροβολίων που είτε είναι οργανωμένα λιμάνια είτε απλές αμμουδιές, είτε είναι οχυρωμένες θαλάσσιες εσοχές είτε

κρυφοί όρμοι, χαμένοι από το πέλαγος.

Η θάλασσα και η πειρατεία έδωσαν στους οικισμούς του Αρχιπελάγους κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και οι οικισμοί συνυπήρξαν με την πειρατεία, συγκρούστηκαν μ' αυτή, επιβίωσαν ή εξαφανίστηκαν. Τα λιμάνια-κρίκος ανάμεσα στη στεριά και τη θάλασσα αποτέλεσαν το σημείο τομής αυτής της διεργασίας. Η σχέση αυτή διαχρονικά καθόρισε την εξέλιξη τους στους αιώνες μετά τον Μεσαίωνα.

Η μελέτη επιχείρησε να εντοπίσει και να αναλύσει αυτά ακριβώς τα χαρακτηριστικά που συνιστούν τη σχέση των οικισμών με τη θάλασσα καθώς και με την πιο έντονη ανθρώπινη δραστηριότητα που κυριάρχησε στις Αιγαιοπελαγίτικες εκτάσεις: την πειρατεία.

1.4. ΧΡΟΝΙΚΟ

Κατά τον 13ο αιώνα, με την Δ' Σταυροφορία, η ιστορική συνέχεια στην εξέλιξη των οικισμών του Αιγαίου διακόπεται. Η κατάρρευση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας και η εξελλισσόμενη διαμάχη για τον έλεγχο των ναυτικών δρόμων της Ανατολής είναι από τις κυριότερες αιτίες που προκάλεσαν αυτή την αιφνίδια διακοπή.

Η βυζαντινή νησιωτική οικιστική παράδοση έχει να παρουσιάσει μέχρι τότε ένα δίκτυο κάστρων και οικισμών στα ορεινά ενδότερα των νησιών, με εξαίρεση τις λίγες παράλιες πόλεις που διατηρούν τα αρχαία τους, ελληνι-

νιστικά και ρωμαϊκά, ναυτικά χαρακτηριστικά. Κατά τους δύο πρώτους αιώνες μετά την κατάλυση της Αυτοκρατορίας από τους Σταυροφόρους, παρατηρείται έντονη οικιστική δραστηριότητα στα παράλια. Η πρώτη φάση αρχίζει το 1207 και συμπίπτει με την ίδρυση δεκάδων ναυτικών λατινικών οχυρών οικιστικών συγκροτημάτων και με την παράλληλη εγκατάλειψη ή καταστροφή των περισσότερων οικισμών και κάστρων του Βυζαντίου που βρίσκονταν μακριά από τις ακτές, σε ορεινές συνήθως τοποθεσίες των νησιών. Στη δεύτερη φάση, γύρω στον 15ο αιώνα, ολοκληρώνεται η έλξη των νησιώτικων πληθυσμών από τα νέα αυτά κέντρα κοντά στις ακτές και αναπτύσσεται πλήρως η σχέση του διπόλου λιμάνι-πρωτεύων οικισμός του νησιού με τη θάλασσα κίνηση και τους ναυτικούς δρόμους.

Κατά τον 16ο αιώνα, όταν το μεγαλύτερο τμήμα του Αιγαίου καταλαμβάνεται από τους Οθωμανούς, το δίκτυο των οχυρών και ημι-οχυρών οικισμών και λιμανιών επιβιώνει παρά τη σφοδρότητα του ναυτικού πολέμου. Το Αιγαίο διανύει μία από τις πλέον δύσκολες φάσεις της ιστορίας του, με αποκορύφωμα τη δεκαετία του 1530. Οι οικισμοί του λεηλατούνται και πολιορκούνται συνεχώς, ενώ η ναυτιλία ασκεφτεί μόνο υπό πολεμικές συνθήκες.

Η μερική εγκατάλειψη των παράλιων οικισμών μερικών νησιών και η ολοκληρωτική ορισμένων άλλων είναι το αποτέλεσμα αυτής της έντονης σύγκρουσης. Οι παράλιοι οικισμοί που παρουσιάζουν τα λιγότερα περιστα-

τικά ερημώσεων παρά τις καταστροφές που έχουν υποστεί βρίσκονται στα νησιά που διαθέτουν λιμάνια και συμμετέχουν στην πειρατική ναυτιλία ή που παίζουν σημαντικό ρόλο στον έλεγχο των ναυτικών περασμάτων.

Αντίθετα, οι αποκομμένοι εσωτερικοί οικισμοί υφίστανται τις αρνητικές συνέπειες της σύγκρουσης. Η επιβίωση για την κοινωνία των νησιών περνά πλέον μέσα από την αξιοποίηση της πειρατείας. Και η πειρατική δραστηριότητα των κοινοτήτων ενισχύει με τη σειρά της τον μετασχηματισμό τους σε ναυτικές κοινότητες. Λίγες μόλις δεκαετίες μετά την καταστροφή των νησιών και σε όλη την επόμενη περίοδο μέχρι την κατάκτηση της Κρήτης επικρατεί μια περίεργη ισορροπία. Οι Δυτικοί, παρά την απώλεια των αποικιών, κυριαρχούν στους ναυτικούς δρόμους, ενώ η Πύλη, αν και η καταστροφή των νησιών οφείλεται κυρίως στο ναυτικό της, ενδιαφέρεται για τον επανεποικισμό τους από τους προηγούμενους κατοίκους τους. Η ανάπτυξη της εμπορικής θαλάσσιας κίνησης, η αδυναμία επιβολής της τάξης στη θάλασσα από τους τωρινούς κυρίαρχους του Αιγαίου και η εκ νέου επικράτηση της πειρατείας, η ανάγκη ύπαρξης σταθμών εκτός ελέγχου για τη λειτουργία του πειρατικού εμπορίου και η παράλληλη πολιτική εποικισμών και προνομίων για τα νησιά, δημιουργεί τις ιδανικές συνθήκες για τους οικισμούς που έχουν διανύσει με επιτυχία την προηγούμενη σκληρή περίοδο. Αυτοί είναι οι πρώτοι που εξελίσσονται σε κέντρα του νέου ιδιότυπου καθεστώ-

τος που ισχύει στα νησιά. Στα νησιά της ερήμωσης νέοι οικισμοί ή και παλαιότεροι που ξανακατοικούνται εντάσσονται σε αυτό το οικιστικό δίκτυο που πλέον στρέφεται ολοκληρωτικά προς τη θάλασσα. Είναι η περίοδος κατά την οποία σχεδόν εξήντα από τα ογδόντα περίπου κατοικήσιμα νησιά του Αιγαίου έχουν συγκροτημένους οικισμούς και λιμάνια, παρότι η πειρατεία συνεχίζεται με αμείωτη ένταση, έχοντας διαμορφώσει δεκάδες σταθερούς θύλακες επιθέσεων σε όλη την έκταση των θαλάσσιων στενών και ελέγχοντας τη ζωή σε περισσότερα από είκοσι λιμάνια του Αιγαίου.

Με την ολοκλήρωση της οθωμανικής κυριαρχίας γύρω στα 1700 το παράλιο οικιστικό δίκτυο έχει μετασχηματιστεί σε δίκτυο ζωντανών ναυτικών οικισμών. Τα λιμάνια λειτουργούν πλέον ως πόλοι μιας διαρκούς εσωτερικής διανησιωτικής κίνησης, ως «σκάλες» για τη διαμεσογειακή ναυτική κίνηση, ως πειρατικά αραξοβόλια μιας πειρατικής ναυτιλίας, που σιγά σιγά μετασχηματίζεται σε θεσμοθετημένη εμπορική, και ως ορμητήρια μιας νέας ναυτιλίας που έχει προκύψει πλέον από τις ίδιες τις ναυτικές νησιωτικές κοινότητες και αρχίζει να απλώνεται έξω από τα όρια του Αιγαίου.

Ο διαρκής ναυτικός πόλεμος, που στις περισσότερες εκδοχές και φάσεις του φέρει τα χαρακτηριστικά πειρατικού πολέμου, φαίνεται ότι συντελεί στην ανάπτυξη της αυτόνομης νησιωτικής ναυτιλίας που φτάνει στο απόγειό της κατά το δεύτερο μισό του 18ου

αιώνα. Μέσα από την παραοικονομία του πολέμου ενεργοποιούνται οι κοινότητες προς την κατεύθυνση των ανεξέλεγκτων από τα μεγάλα κέντρα αλλά οργανωμένων στο εσωτερικό του Αιγαίου ανταλλαγών, δημιουργούνται νησιωτικά κέντρα εμπορίου των προϊόντων της πειρατείας και πολλοί οικισμοί και λιμάνια αποκτούν υπόσταση παρέχοντας υπηρεσίες σε μια ναυτιλία που αποφεύγει τα μεγάλα λιμάνια. Μέσα από αυτή τη διαδικασία δίνεται η δυνατότητα στις δυναμικές ομάδες του νησιωτικού πληθυσμού να ξεφύγουν από την άτυχη μοίρα των άγρια υποτελών αγροτικών κοινοτήτων των μεσαιωνικών αιώνων, δοκιμάζοντας μια ανορθόδοξη με τα σημερινά κριτήρια διεξοδο ελευθερίας.

Ο 18ος αιώνας είναι ο αιώνας της απελευθέρωσης της ναυτικής κίνησης και της κυριαρχίας του διπλού δικτύου σε ολόκληρο τον αιγαιοπελαγίτικο χώρο. Οι ομάδες οι οποίες τον 15ο και τον 16ο αιώνα ασκούν πειρατεία, τώρα μετεξελίσσονται σε φιλελεύθερες τάξεις που κατέχουν τον σημαντικότερο πλούτο των νησιών, τα πλοία και την τέχνη της θάλασσας. Παρότι όμως αυτές οι τάξεις στις αρχές του 19ου αιώνα συμμετέχουν στην αυτοδιοίκηση των νησιών και εμπορεύονται σε ολόκληρη την Ευρώπη, χρειάζονται αρκετές δεκαετίες ακόμη για να εγκαταλείψουν τη διπλή υπόσταση του ένοπλου πειρατή και του ειρηνικού εμπόρου.

Ο 13ος αιώνας αρχίζει με την Δ' Σταυροφορία, που καταλήγει στην Άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους Φράγκους το 1204.

1207 Απόβαση των Βενετσιάνων υπό τον Marco Sanudo στη Νάξο και κατάληψη των Κυκλάδων.

Παράλληλα με την Δ' Σταυροφορία, ένα μικρό τμήμα του βενετσιάνικου στόλου προχωρεί σε κατάληψη 17 νησιών του Αιγαίου. Καταλαμβάνεται το σύνολο σχεδόν των Κυκλάδων και η Ασιτυπάλεια. Η Βενετία αναγνωρίζει τις νέες αποικίες και σχηματίζεται το Δουκάτο με πρωτεύουσα τη Νάξο. Κτίζονται παραθαλάσσια οχυρά στη Νάξο, στην Πάρο, στη Σίφνο, στην Άνδρο και σε άλλα νησιά. Μισό αιώνα αργότερα, το 1261, οι Βυζαντινοί, υπό τον Μιχαήλ Παλαιολόγο, ξαναπαίρνουν την Κωνσταντινούπολη. Το νησιά όμως εξακολουθούν να παραμένουν υπό βενετσιάνικη διοίκηση.

1308 Εγκατάσταση του Τάγματος των Ιωαννιτών στη Ρόδο και τα Δωδεκάνησα.

Το εκδιωγμένο από τους Αγίους Τόπους Τάγμα έρχεται στη Ρόδο και τα επόμενα 214 χρόνια τη χρησιμοποιεί ως ορμητήριο κατά των μουσουλμάνων. Τα νησιά Ρόδος, Κως, Νίσυρος, Τήλος, Χάλκη, Σύμη, Κάλυμνος, Λέρος, Καστελόριζο περνούν υπό τον έλεγχο των Ιωαννιτών. Σε όλα σχεδόν κτίζονται οχυρά για να προστατευτούν τα λιμάνια που κινδυνεύουν κυρίως από τις θαλάσσιες επιδρομές των Τούρκων της Μικράς Ασίας.

1334 Λεπλασία της Ασιτυπάλειας από τον Umur Πασά.

1337 Ολοκλήρωση της κατάληψης της Μικράς Ασίας από τους Οθωμανούς Τούρκους.

1413 Ανασύλωση του Κάστρου της Ασιτυπάλειας από τον Zannaki Queitini.

1354 Κατάληψη της Καλλιπόλης από τους Οθωμανούς Τούρκους. Η Καλλιπόλη, που στη συνέχεια θα λειτουργήσει

ως ναύσταθμος της τουρκικής αρμάδας, είναι η πρώτη κτίση της ανατέλλουσας νέας δύναμης στην ευρωπαϊκή σεριά.

1400 Στη Σάμο έχουν εγκαταλειφθεί οι παράλιοι οικισμοί και τα λιμάνια του νησιού είναι ορμητήρια ενετών πειρατών.

1413 Η Σάμος περνάει στη δικαιοδοσία της εταιρείας Giustiniani της Χίου.

1420 Στα νησιά Σίφνο, Σέριφο, Σύρο, Ίο, Μύκονο, και στη Νάουσα της Πάρου λειτουργούν πειρατικά καταφύγια.

1432 Επιθέσεις και λεηλασίες στα νησιά Τήνο και Μύκονο.

1450 Τουρκική απόβαση στην Τήνο. Καταλανική απόβαση στη Μύκονο.

Κατά τον 15ο αιώνα ελάχιστα τμήματα του Αιγαίου ελέγχονται από τους Βυζαντινούς. Οι Κυκλάδες ανήκουν στο βενετσιάνικο Δουκάτο, τα νησιά Θάσος, Σαμοθράκη, Ίμβρος, Λήμνος, Χίος, Σάμος, Ικαρία ζουν κάτω από το ιδιόμορφο καθεστώς της διοίκησης από γενοβέζικες εμπορικές εταιρείες και τα Δωδεκάνησα είναι αποικίες με χαρακτήρα στρατιωτικών βάσεων του Τάγματος των Ιωαννιτών. Μόνο στην Πάτμο επικρατεί η απόλυτη κυριαρχία της Μονής. Μετά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453, η κυριαρχία των Οθωμανών στο Αιγαίο περνάει σε νέα φάση σταθερότητας για δύο σχεδόν αιώνες. Μετά ακολουθεί η σταδιακή κατάληψη του συνόλου του αιγαιοπελαγίτικου χώρου.

1453 Δημιουργούνται νέες συνοικίες στη Χώρα της Πάτμου από φυγάδες της Κωνσταντινούπολης μετά την Άλωση.

1455 Επιθέσεις τουρκικού πειρατικού στολίσκου στα νησιά Κω, Ρόδο, Νίσυρο, Κάλυμνο, Λέρο και Σύμη.

1460 Άλβανοί φυγάδες καταφεύγουν στην Ύδρα και τις Σπέτσες.

Τουρκικές αποβάσεις στα Δωδεκάνησα και τη Χίο.

1463 Κατάληψη της Μυτιλήνης από τους Τούρκους.

1470 Άλωση της Χαλκίδας και κατάληψη

- της Εύβοιας από τους Τούρκους.
 Τουρκική απόβαση στη Μίλο και τη Σαντορίνη.
- 1473 Πειρατικά καταφύγια λειτουργούν στους Φούρρους, τις Οινούσες και τα Μοσχονήσια.
- 1475 Εγκαταλείπεται η Σάμος. Οι κάτοικοι μεταναστεύουν.
- 1502 Στην έρημη Σάμο λειτουργούν κρυφά ναυπηγεία πειρατών της Μικράς Ασίας.
 Επιθέσεις Τούρκων στην Αίγινα.
- 1503 Επιθέσεις Τούρκων και λεηλασίες με τη συνεργασία Βενετσιάνων στη Μίλο, την Τήνο και τη Μύκονο.
- 1505 Λεηλασία των νησιών Σύμης, Λέρου, Τήλου και Νισύρου.
- 1506 Λεηλασία της Μήλου από Τούρκους.
- 1509 Απόβαση Τούρκων στην Άνδρο και την Τήνο.
- 1510 Αποβάσεις Τούρκων στην Άνδρο.
- 1514 Επιθέσεις στη Σκύρο.
- 1517 Απόβαση Τούρκων στη Νάξο. Η Σκύρος και η Σκιάθος λειτουργούν ως καταφύγιο και παζάρι για δυτικούς πειρατές.
 Απόβαση Τούρκων στην Άνδρο.
- 1518 Απόβαση Τούρκων στην Αίγινα.
 Απόβαση Τούρκων στη Σκιάθο και τη Σκόπελο.

Κατά την περίοδο του Σουλεϊμάν του Μεγαλοπρεπή, από το 1520 έως το 1566, η Οθωμανική Αυτοκρατορία μέσα από μια σειρά στρατιωτικές νίκες κατά των Δυτικών ανατρέπει οριστικά τον πολιτικό χάρτη που είχε διαμορφωθεί από τον καιρό των Σταυροφορών στην ανατολική Μεσόγειο.

- 1522 Άλωση της Ρόδου από τους Τούρκους.
- 1523 Ολοκλήρωση της κατάληψης των Δωδεκανήσιων.
- 1537 Κατάληψη των νησιών του Δουκάτου από τον τουρκικό στόλο υπό τον Chayreddin Barbarossa.

Το πέρασμα από τον 15ο στον 16ο αιώνα βρίσκει το Αιγαίο να περνά την πιο σκληρή περίοδο: την εποχή της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας. Νησιά όπως η Αίγινα, η Κύθνος, η Μύκονος, η Σάμος και η Ικαρία, η Φολέγανδρος, τα Ψαρά και ο Αϊ-Στράτης έχουν ερημώσει ολοκληρωτικά, ενώ άλλα στα Δωδεκάνησα και τις Κυκλάδες ζουν υπό καθεστώς συνεχών λεηλασιών και επιδρομών. Στις πρώτες δεκαετίες του 16ου αιώνα ο οθωμανικός στόλος υπό τον Chayreddin Barbarossa σαρώνει με επιδρομές τα νησιά του Αιγαίου. Η κάθοδος αυτή των Τούρκων σήμανε για το Αιγαίο τη λεηλασία 25 νησιών, το κάψιμο 80 πόλεων και τη μεταφορά στα σκλαβοπάζαρα 30.000 ανθρώπων.

- 1559 Η Σάμος περνά στην κατοχή του Καπουδάν Κιλίτζ Πασά και αυτός παραχωρεί προνόμια για επανεποικισμό.
- 1566 Άλωση της Χίου από τους Τούρκους. Φεύγουν οι Γενοβέζοι μετά από 220 χρόνια.
 Καταλύεται από τον Σουλτάνο η κυριαρχία των Δυτικών στο Δουκάτο του Αιγαίου και η Νάξος εκμισθώνεται σε έναν ιδιώτη που εκτελεί χρέη ηγεμόνα. Δημιουργείται νέα συνοικία στο Κάστρο της Νάξου.

Η ήττα του τουρκικού στόλου στη Ναύπακτο το 1571 από τον ενωμένο χριστιανικό στόλο υπό τον Don Juan και τον Andrea Doria ανακόπτει την επέκταση της κυριαρχίας των Τούρκων στη Μεσόγειο. Η αλλαγή του γεωπολιτικού σκηνικού στη θάλασσα ολοκληρώθηκε με την αποτυχία των Τούρκων να καταλάβουν το ορμητήριο των Ιωαννινών στη Μάλτα, λίγα χρόνια αργότερα.

- 1571 Εποικισμός των ερημωμένων Ψαρών.
- 1572 Εποικισμός της ερημωμένης Σάμου.
- 1575 Εποικισμός της ερημωμένης Ίου.
- 1577 Εποικισμός των ερημωμένων Αϊ-Στράτη και Φολέγανδρου.

- Τον ίδιο καιρό εμφανίζεται πύκνωση πληθυσμού σε Ύδρα, Πόρο, Σπέτσες, Αίγινα, Κύθνο και Τζια.
- 1579 Διάλυση του Δουκάτου του Αιγαίου.
- 1600 Γεννιέται η, αυτόνομη από τη Μονή, κοινότητα Σκάλας στην Πάτμο.
- Στα 30 χρόνια που ακολουθούν τη ναυμαχία της Ναυπάκτου εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια ανασυγκρότησης του οικιστικού δικτύου των νησιών. Με τα κίνητρα προς τους νησιώτες για επανεποικισμό των έρημων περιοχών και με τη γένεση μιας νέας τάξης ντόπιων εμπόρων και καραβοκύρηδων η εικόνα του Αιγαίου αλλάζει. Η συγκρότηση νέων οικισμών δίπλα στα λιμάνια είναι το καινούριο στοιχείο. Αυτά τα λιμάνια πλέον θα αποτελέσουν μαζί με τους παλιούς παράλιους οικισμούς της Ενετοκρατίας τις Σκάλες των ναυτικών δρόμων.
- 1615 Σύσταση του Κοινού των Μυκονίων.
- 1617 Ο Καπουδάν Πασάς καταστρέφει τη Σύρο τιμωρώντας την για τη συνεργασία με τους Φράγκους.
- 1633 Ερήμωση της Μυκόνου έως το 1667.
Εγκατάσταση Καπουτσινών και Ιησουιτών στη Σύρο.
- 1638 Στη Μήλο λειτουργεί καταφύγιο δυτικών πειρατών.
- 1642 Επιθέσεις δυτικών στην Ηρακλειά και την Ίο.
- 1645 Έναρξη της κατάληψης της Κρήτης από τους Τούρκους.
- 1651 Αναγνώριση από τον Σουλτάνο των Κοινών των Ναξίων.
- 1657 Ναυπήγηση του πρώτου ντόπιου σκάφους στην Ύδρα.
- 1659 Λεπλασία της Χώρας Πάτμου από τον ενετικό στόλο του Μοροζίνι.
- 1669 Άλωση του Χάνδακα από τους Τούρκους.
- 1680 Μετατροπή του ασήμαντου έως τότε λιμανιού της Σύρου σε ελεύθερη εμπορική ζώνη με ψήφισμα της Κοινότητας.
- 1685 Ανάκτηση του Μοριά και της Αίγινας από τους Βενετούς.
- 1699 Τουρκο-βενετική συνθήκη του Κάρλοβιτς, ολοκλήρωση της κατάληψης της Κρήτης.

Από τις αρχές του 18ου αιώνα εμφανίζεται η οικιστική άνθηση του παράλιου δικτύου στο Αιγαίο. Αναπτύσσονται νέοι οικισμοί δίπλα στη θάλασσα στον Άγιο Νικόλα της Τήνου, το Βουρκάρι της Τζιας, την Πόθια της Καλύμνου, το Τηγάι της Σάμου. Παλαιότεροι παράλιοι οικισμοί, όπως η Χώρα της Μυκόνου, περνούν σε νέα φάση ανάπτυξης, ενώ η Κιάφα της Ύδρας και το Καστέλλι των Σπετσών επεκτείνονται προς τα λιμάνια τους.

- 1700 Ο ελληνικός πληθυσμός σε όλη την Οθωμανική Αυτοκρατορία υπολογίζεται ότι ανέρχεται σε 1.500.000 κατοίκους.
Νέα συνοικία στο Κάστρο της Νάξου από φυγάδες της Κρήτης.
- 1715 Τέλος των βενετσιάνικων αποικιών στο Αιγαίο.
- 1770 Τελευταίο κύμα φυγάδων προς την Ύδρα μετά την αποτυχία των Ορλωφικών.
- 1774 Ρωσοτουρκική συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή, εξασφάλιση της ρωσικής σημαίας για τα πλοία των νησιών.
- 1777 Στην Κίμωλο λειτουργεί καταφύγιο μαλτέζων πειρατών.
- 1779 Τα νησιά Σύρος και Άνδρος παραχωρούνται στη Σαχ Σουλτάνα που τους δίνει ελευθερίες έως το 1804.
- 1780 Στην Ύδρα, τις Σπέτσες, τη Μύκονο και την Πάτμο οι οικισμοί έχουν υπερβεί τα όρια των πρώτων πυρήνων και αναπτύσσονται μαζί με τα λιμάνια τους. Στην Κάλυμνο εγκαταλείπεται το Χωριό και αναπτύσσεται η Πόθια δίπλα στην ακτή του λιμανιού.
Στη Σάμο αρχίζει να συγκροτείται ο παράλιος οικισμός στο Τηγάι.
Στη Μήλο, που έπαιξε σημαντικό ρόλο μέχρι τότε ως ναυτική σκάλα στην είσοδο του Αιγαίου, αρχίζει ο μαρασμός.
- 1781 Επιθέσεις Δυτικών στη Σύρο.

- 1782 Επιθέσεις Δυτικών στη Σίκινο και τη Φολέγανδρο.
Η Κίμωλος εξακολουθεί να είναι καταφύγιο Δυτικών.
- 1786 Τα Αντικύθηρα καταφύγιο ελλήνων
και τούρκων πειρατών.
- 1787 Η Ίος καταφύγιο δυτικών πειρατών.
- 1790 Επίθεση στη Σύρο από σφακιανούς πειρατές.
- 1792 Επίθεση στην Κίμωλο από μανιάτες πειρατές.
- 1797 Επιθέσεις στην Αμοργό.
- 1800 Επίθεση στην Ικαρία από Τούρκους.
Η Γυάρος λειτουργεί ως πειρατικό καταφύγιο.
- 1801 Η Σκάλα της Πάτμου λειτουργεί ως καταφύγιο
και παζάρι για έλληνες και μαμελούκους πειρατές.
- 1803 Η Τζια λειτουργεί ως πειρατικό καταφύγιο.
- 1808 Η Αντίπαρος λειτουργεί ως πειρατικό καταφύγιο.
- 1809 Η Δήλος χρησιμοποιείται ως καταφύγιο
από μανιάτες πειρατές.

- 1810 Η Τζια και η Σάμος λειτουργούν ως πειρατικά καταφύγια.
- 1811 Η Νάξος και η Νάουσα λειτουργούν ως καταφύγια
γάλλων πειρατών.
- 1815 Στη Σύρο λειτουργεί πειρατικό παζάρι.

Η νέα περίοδος των πολέμων στην Ευρώπη σημαίνει για το Αιγαίο την ενηλικίωση της νησιωτικής ναυτιλίας. Από το 1787 έως το 1792 οι ρωσοτουρκικοί πόλεμοι και από το 1797 έως το 1815 οι ναπολεόντειοι παρασύρουν και τα νησιά. Η συμμετοχή στις ναυτικές συγκρούσεις στο πλευρό των Ρώσων και η βοήθεια μέσω της θάλασσας προς τους Γάλλους χαρακτηρίζει τους Αιγαίοπελαγίτες εκείνο τον καιρό. Τα πλοία των νησιών περιφέρονται στη Μεσόγειο με διαφόρων ειδών σημαίες και ναυτικά έγγραφα, διασπούν τους αποκλεισμούς των γαλλικών λιμανιών, τα πληρώματα εξασκούνται στις συγκρούσεις, και στα λιμάνια έρχονται τα πλούτη της επικίνδυνης αλλά κερδοφόρας εμπορικής δραστηριότητας στην οποία έχουν εμπλακεί οι νησιωτικοί στόλοι.

2. Ναυτικοί δρόμοι

2.1. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ναυτικοί δρόμοι προς την Ανατολή

Στη Μεσόγειο με το τέλος του Μεσαίωνα είχε ολοκληρωθεί ένα δίκτυο εμπορικών πόλεων-λιμανιών. Αυτά τα λιμάνια, γέννημα κυρίως των εμπορικών δραστηριοτήτων της περιόδου, αποτελούσαν τους σταθμούς των στεριανών και θαλάσσιων εμπορικών δρόμων. Η κωροθέτησή τους οφειλόταν στη σύμπτωση ενός πολύ μεγάλου αριθμού παραγόντων που είχαν σχέση με τη γεωμορφολογία, τα δίκτυα μεταφοράς και την εκτόνωση των στεριανών εκτάσεων προς τη θάλασσα. Η αρχική σύμπτωση αυτών των παραγόντων δημιουργούσε τις προϋποθέσεις μιας ανάπτυξης που πολλές φορές επρόκειτο να αποδειχθεί ισχυρότερο κριτήριο κωροθέτησης της πόλης-λιμανιού από ό,τι οι αλλαγές του γεωπολιτικού χάρτη, εξασφαλίζοντας την αυτόνομη και ανεξάρτητη ως ένα βαθμό πορεία από τη διοίκηση των μεγάλων εθνικών ενότητων.

Τα παλικά λιμάνια και κυρίως η Γένοβα και η Βενετία ήδη από τον 12ο αιώνα μονοπωλούσαν τους δρόμους προς την Ανατολή και αποτελούσαν τους ισχυρότερους πόλους έλξης των προϊόντων που ταξίδευαν στη

Μεσόγειο. Αργότερα, στα 1381, η Βενετία εκμηδενίζοντας τον γενοβέζικο στόλο κατορθώνει να ελέγξει τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Τα εμπορικά προνόμια που είχαν παραχωρηθεί στην ανατολική Μεσόγειο από το Βυζάντιο χρονολογούνταν από τον 12ο αιώνα¹. Τον 13ο αιώνα η κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τους Σταυροφόρους της Δ' Σταυροφορίας και η εγκατάσταση των Βενετσιάνων στο Αιγαίο ολοκλήρωσε την απόλυτη κυριαρχία τους στη θάλασσα.

Την ίδια εποχή ξαναχρησιμοποιείται² ο παλιός δρόμος του Μεταξιού, που έφερε από την Ασία στην Ευρώπη το κινέζικο μετάξι, και παράλληλα κάνει την εμφάνισή του ένας νοτιότερος δρόμος, αυτός των Μπαχαρικών από την Ινδοκίνα. Ο δρόμος του Μεταξιού έχει αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, συνεχίζει στα κάτω λιμάνια του Εύξεινου Πόντου και από εκεί, διασχίζοντας την Τουρκία και την Περσία φθάνει στην Κίνα. Ένα παρακλάδι αυτού του δρόμου περνάει από τα λιμάνια της Συρίας και στην Περσία συναντά το κύριο τμήμα. Ο δρόμος των Μπαχαρικών ξεκινάει από τον νότο της Μεσογείου, την αραβική Αλεξάνδρεια, διασχίζει την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεα-

νό με σύντομες θαλάσσιες διαδρομές από λιμάνι σε λιμάνι, περνάει από την Κεϋλάνη και καταλήγει στην πηγή των Μπαχαρικών, τα νησιά των Μολούκων.

Ο κόμβος της ανατολικής Μεσογείου

Οι δύο αυτοί δρόμοι των καρβανιών και των πλοίων θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο για πολλούς αιώνες στις ιστορικές εξελίξεις της ανατολικής Μεσογείου. Το πρώτο τμήμα αυτών των διαδρομών ακολούθησαν και οι Σταυροφόροι για να επεκτείνουν τον έλεγχό τους και στις ανατολικότερες ακτές της Μεσογείου.

Μέσω αυτών των δρόμων μεταφέρονται και πολιτισμικά αγαθά πέρα από τα όρια των δύο κοινωνιών, του «Ισλάμ» και της «Χριστιανοσύνης». Σε όλο το πλάτος των περιοχών στα ανατολικά των παλικών λιμανιών μιλιόταν μια σχεδόν κοινή γλώσσα, αυτή των ναυτικών, των καρβανιών και των εμπόρων, ένα γλωσσικό μείγμα λατινικών, ελληνικών και αραβικών.

Η γεωγραφική ζώνη που περιγράφεται από τη Γένοβα, τη Βενετία, τη Νάπολη, το Λιβόρνο, την Κωνσταντινούπολη, την Αντιόχεια, τη

1. Miller, W. *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 41-42.

2. Η γεωγραφική ανάπτυξη των δρόμων του μεταξιού παρουσιάζεται αναλυτικά από τους Franck, J.M., & Brownstone, D.M. *The Silk Road*, New York 1986.

Βηρυτό και την Αλεξάνδρεια, περικλείει το πρώτο και το τελευταίο τμήμα των διαδρομών αυτών, την αναχώρηση και την επιστροφή. Αυτά τα λιμάνια αποτελούσαν τα κυριότερα διαμετακομιστικά κέντρα προϊόντων των Βαλκανίων και της βόρειας Αφρικής από και προς τα δίκτυα της δυτικής Ευρώπης³.

Η ανατολική Μεσόγειος είναι για πολλούς αιώνες η ζώνη που υφίσταται στις στεριές και τις θάλασσές της τις επιπτώσεις των συγκρούσεων είναι, επίσης, ο χώρος της πολιτιστικής διάχυσης που προκαλούν οι μετακινήσεις από και προς την Ανατολή. Οι λαοί της συνυπάρχουν για πολλούς αιώνες ανάμεσα σε αυτό το δίκτυο των ναυτικών και στεριανών δρόμων που αποτελεί γι' αυτούς σταθερό σημείο αναφοράς. Ο διαμάχες για τον έλεγχο των ανατολικών θαλάσσιων δρόμων, που εκφράστηκε κυρίως με τους ναυτικούς πολέμους μεταξύ των μουσουλμάνων και των χριστιανών με μύλο της Έριδας τη Μεσόγειο, ήταν το πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε η ναυτιλία από τον 15ο μέχρι το τέλος του 18ου αιώνα.

Λατινικά οχυρά στα νησιά του Αρχιπελάγους

Η χωροθέτηση των λατινικών οικισμών στο Αιγαίο μετά το 1200 γίνεται κατά τα φαινόμενα με μοναδικό κριτήριο την εποπτεία της διαδρομής προς την Κωνσταντινούπολη, που συνδέει τη νότια Πελοπόννησο με τα Δαρ-

δανέλια, και της διαδρομής προς τους Αγίους Τόπους, που με αφητηρία το ίδιο σημείο, τον Κάβο Μαλέα, παραπλέει την Κρήτη και τη Ρόδο και κατευθύνεται προς τα ανατολικά. Τα οχυρωμένα λιμάνια της Μεθώνης και της Κορώνης στην είσοδο του Αρχιπελάγους, τα Κύθηρα, το λιμάνι του Ναυπλίου, η Χαλκίδα και τα νησιά του Δουκάτου του Αιγαίου είναι χωροθετημένα επάνω στους θαλάσσιους δρόμους του Αιγαίου.

Ο 14ος αιώνας βρήκε τους Λατίνους να κατέχουν κάθε ναυτικό στρατηγικό σημείο από τη Χίο μέχρι την Κρήτη. Στην ανατολική είσοδο η Ρόδος και η Κως έχουν καταληφθεί από το 1310 από τους Ιωαννίτες, στη δυτική είσοδο η Μεθώνη και τα Κύθηρα ανήκουν στους Βενετσιάνους και η βόρεια πορεία προς τα Δαρδανέλια περνάει από τις γενοβέζικες κτήσεις της Μυτιλήνης και της Χίου, ενώ στο κέντρο του Αιγαίου ήδη από το 1207 έχει ιδρυθεί το Δουκάτο του Marco Sanudo.

Πριν από την Άλωση της Κωνσταντινούπολης, επί Μουράτ Β', οι Οθωμανοί κατέχουν μεν όλες σχεδόν τις στεριές των Βαλκανίων, αλλά τα νησιά και οι ναυτικοί κόμβοι, η Πελοπόννησος, η Εύβοια, η Ρόδος, η Χίος και η Κρήτη, ανήκουν ακόμη στους χριστιανούς· αλλά και αργότερα, το 1462, ο γεωπολιτικός χάρτης του Αιγαίου είναι γεμάτος από οχυρούς θύλακες των Δυτικών μέσα στην επεκτεινόμενη Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Περιοχές αποκομμένες από τις στεριές, που λειτουργούσαν αποκλειστικά ως ναυτικοί σταθμοί προς την Ανατολή, τα λιμάνια

του Ιονίου, τα κάστρα των άκρων της Πελοποννήσου, τα μικρά νησιά του Αιγαίου, το ανατολικό πέρασμα του Αιγαίου με την Κω και τη Ρόδο και η μεγάλη αποικία της Κρήτης εξακολουθούν να είναι στα χέρια των Δυτικών.

Η πώση της Χαλκίδας το 1470

Την περίοδο μεταξύ της άλωσης του ιδιαίτερα σημαντικού για τον έλεγχο του Αιγαίου οχυρού της Χαλκίδας το 1470 από τους Οθωμανούς και της παράδοσης του Χάνδακα από τον Morosini το 1669 το Αιγαίο ζούσε ένα διαρκή πόλεμο που επίκεντρό του ήταν τα ναυτικά οχυρά και οι θαλάσσιοι σταθμοί. Οι στρατιωτικές νίκες των Τούρκων δεν σήμαναν όμως και την εκδίωξη των δυτικών εμπόρων από το Αρχιπέλαγος.

Τα χριστιανικά κράτη, όμως, όλους αυτούς τους αιώνες των πολεμικών αντιπαραθέσεων διατηρούσαν τέτοιες σχέσεις με τους Οθωμανούς ώστε κατόρθωναν να εξασφαλίζουν με κάθε συνθήκη ειρήνης, η οποία παρεμβαλλόταν ανάμεσα σε δύο πολέμους, εμπορικά προνόμια. Στο μεγάλο παζάρι της Ανατολής, πηγή πρώτων υλών και συγχρόνως καταναλωτική αγορά για τους Δυτικούς, οφειλόταν η διατήρηση από τους τελευταίους των δρόμων που οδηγούσαν εκεί. Την περίοδο αυτή και οι Οθωμανοί που κατέρχονται στο Αιγαίο και οι Δυτικοί που προσπαθούν να ανακτήσουν τα χαμένα εδάφη ακολουθούν

3. Lewis, A.R., Runyan, T.J. *European Naval and Maritime History, 300-1500*, Indiana 1985, map1.

τα ίχνη των ναυτικών δρόμων του Αιγαίου. Οι πρώτοι ξεκινούν από τα Δαρδανέλια και εκτείνουν την κυριαρχία τους από λιμάνι σε λιμάνι, οι δεύτεροι προσπαθούν να κρατήσουν τη νότια ζώνη που συνδέει το Αιγαίο με τη Μεσόγειο.

Το φαινόμενο της πειρατείας

Επάνω σ' αυτές τις διαδρομές απλώθηκαν και οι πειρατικές καταδρομές, ο ανεπίσημος ναυτικός πόλεμος. Οι Ιωαννίτες, ιδιαίτερα μετά την απώλεια της Ρόδου και την εγκατάστασή τους στη Μάλτα, οι καταλάνοι, οι ναπολιτάνοι και οι σικελοί χριστιανοί πειρατές, αλλά και οι Αλγερινοί και γενικά οι βορειοαφρικανοί, έμπαιναν με τα καταδρομικά τους από το Τσιρίγο και τον Κάβο Μαλέα στο Αρχιπέλαγος και έφταναν μέχρι τη Λήμνο και τα Στενά. Οι Τούρκοι, αντίθετα, μέχρι τις τελευταίες δεκαετίες του 16ου αιώνα, οπότε ολοκλήρωσαν την κατάκτηση των νησιών, ξεκινούσαν από την Καλλιόπολη ή τα Παλάτια και τις μικρασιατικές ακτές και επέδραμαν μέχρι τα νότια του Αιγαίου. Ο πόλεμος αυτός του κούρσου αναδεικνύει μια συγκεκριμένη ναυτική ζώνη που τον 15ο και 16ο αιώνα διασχίζει το Αιγαίο από τον νότο μέχρι τον βορρά.⁴ Αυτή η ζώνη ταυτίζεται με τις δύο ναυτικές πορείες, από τις οποίες η πρώτη κατευθύνεται προς την Κωνσταντινούπολη και η δεύτερη προς τους Αγίους Τόπους. Και οι δύο έχουν ως αφετηρία τους το

στενό του Κάβο Μαλέα. Είναι σαφές πως αυτή είναι η αφετηρία των πειρατικών των εγκαταστημένων στη δυτική Μεσόγειο αλλά και των μπερμπερινικών της βόρειας Αφρικής αφού και το Αλγέρι και η Τύνιδα είναι στα δυτικά της Πελοποννήσου.

Στην πρώτη ναυτική πορεία, της Κωνσταντινούπολης, μέχρι τον 15ο αιώνα τα λιμάνια της Ρόδου στην ανατολική ακτή και της Χαλκίδας στη δυτική αποτελούν ιδιαίτερους πόλους έλξης. Έτσι η ζώνη αμέσως μετά το Ταϊναρο χωρίζεται σε δύο κλάδους. Ο ένας περνά τις ακτές του Πάρωνα, τα στενά της Ύδρας, τις Κάβο Κολώνες και μπαίνει στον Ευβοϊκό, που διατηρείται ως ορμητήριο, και ο δεύτερος κλάδος παραπλέοντας την Κρήτη από βορρά φθάνει στη Ρόδο και την Κω που επίσης αποτελούν ορμητήρια. Ο στόχος για τα καταδρομικά και των δύο περιοχών ήταν τα πλούσια νησιά του ανατολικού Αιγαίου, τα παράλια της Μικρασίας και τα Στενά. Είτε από το Τρίκερι στα δυτικά, είτε από τους Φούρνους στα ανατολικά, τα πλοία βρίσκονταν στην περιοχή της Χίου και της Μυτιλήνης για επιδρομές. Η άλωση της Χαλκίδας από τους Οθωμανούς αφαιρέσε από τους Λατίνους τη δυνατότητα χρήσης του Ευβοϊκού, ενισχύοντας έτσι τον ρόλο του άξονα της Ρόδου μέχρι την κατάληψη και αυτού του λιμανιού από την Πύλην.

Η δεύτερη ναυτική πορεία προς τους Αγίους Τόπους στην περιοχή του Αιγαίου ταυτίζεται κατά ένα τμήμα της με την πορεία προς τη Ρόδο. Βγαίνοντας από τα στενά της Καρ-

πάθου με κατεύθυνση την Κύπρο η πορεία των δυτικών πλοίων προς τους Αγίους Τόπους συναντά μια άλλη πορεία, εκείνη των μουσουλμάνων προς τη Μέκκα. Ο μεγάλος αυτός ναυτικός άξονας εμπόρων, προσκυνητών και στρατιωτικών δυνάμεων προσήλκυε στα ανατολικά στενά του Αιγαίου τα καταδρομικά, χριστιανικά και μουσουλμανικά, αφού τα πλοία της Μέσης Ανατολής μετέφεραν πλούσια λεία.

Η ναυτική προώθηση των Τούρκων στο Αιγαίο ακολούθησε την αντίθετη κατεύθυνση, τις δύο ζώνες που ο έλεγχός τους σήμαινε και τον έλεγχο συνολικά της ναυτικής κίνησης στην ανατολική Μεσόγειο⁵. Οι τελικοί στόχοι ήταν το λιμάνι της Ρόδου και τα ναυτικά οχυρά της Κορώνης, της Μεθώνης και του Ναυαρίνου. Η κυριαρχία στα Στενά ήρθε με την κατάληψη της Μυτιλήνης το 1462 από τον Μωάμεθ Β'. Μέχρι τότε τον έλεγχο της θαλάσσιας αυτής έκτασης⁶ τον είχαν στα χέρια τους καταλάνοι, ιταλοί και σικελοί πειρατές με ορμητήριο τη Μυτιλήνη.

Η δυτική είσοδος, δηλαδή το Ναυαρίνο, η Μεθώνη και η Κορώνη, έπεσε στα χέρια των Τούρκων το 1499. Η ανατολική είσοδος του Αιγαίου, η Ρόδος, έπεσε τελικά το 1522, αφού το 1480 ο τουρκικός στόλος είχε αποτύχει ήδη μία φορά να την καταλάβει. Οι Ιωαννίτες εγκαταλείπουν έτσι τη βάση τους στο Αιγαίο και εγκαθίστανται πλέον στη Μάλτα. Η εκδίωξή τους όμως δεν σήμανε και την εγκατάληψη των θαλάσσιων επιδρομών στο Αιγαίο, δραστηριότητα που επρόκειτο να τη συνεχι-

4. Pryor, J.H. *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge 1984, σσ. 29.

5. *ό.π.* σσ. 28.

6. Finley, G. *Ιστορία της Τουρκοκρατίας και της Ένετοκρατίας στην Ελλάδα*, Αθήνα 1957, σελ. 89.

σουν από τα νέα τους ορμητήρια για πολύ καιρό ακόμη.

Η κάθοδος του οθωμανικού στόλου στο Αιγαίο από το 1537

Το 1532 ο στόλος του Γενοβέζου Andrea Doria ξανάδωσε πρόσκαιρα την Κορώνη στους Δυτικούς, αλλά το 1537 η κάθοδος του στόλου του Barbarossa κλείνει την περίοδο της στρατιωτικής υπεροχής τους στο Αρχιπέλαγος. Μεταξύ 1537 και 1538 οι Κυκλάδες, εκτός από την Τήνο που εφεξής θα αποτελέσει την κυριότερη ναυτική βάση της Δημοκρατίας στα νησιά, οι Σποράδες, 25 συνολικά νησιά και 80 πόλεις, καταλήφθηκαν και λεηλατήθηκαν από τον τουρκικό στόλο⁷. Η συνθήκη του 1540 παρέδωσε όλα τα οχυρά του Μοριά στην οθωμανική κατοχή. Ο τουρκικός στόλος, νικητής πλέον στη θάλασσα, έφθασε μέχρι τα νερά της Μασσαλίας και της Βαλέπας κάνοντας επίδειξη δύναμης και εδραιώνοντας τη θέση του στη Μεσόγειο. Η κατάληψη της Χίου ολοκλήρωσε ουσιαστικά την οθωμανική κυριαρχία στα νησιά. Η έδρα της γενοβέζικης εταιρείας των Giustiniani καθώς και οι κτήσεις τους, Πάτμος, Σάμος, Ίκαρία, Ψαρά και Τένεδος που μαζί με τα Δωδεκάνησα των Ιωαννινών αποτελούσαν τους σταθμούς του ανατολικού δρόμου από την Κωνσταντινούπολη στην Αλεξάνδρεια και τους Αγίους Τόπους, πέρασαν στην κατοχή των Τούρκων το 1566. Τότε καταλύεται και

τυπικά το Δουκάτο της Νάξου, που από το 1537 ήταν το καθολικό προπύργιο στην καρδιά του Αρχιπέλαγους, αλλά φόρου υποτέλες στον Σουλτάνο.

Ο διαρκής ναυτικός πόλεμος του 16ου και 17ου αιώνα

Στα 100 χρόνια που πέρασαν μέχρι την κατάληψη και του Χάνδακα από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, ο πολεμικός ανταγωνισμός στη θάλασσα έφθασε στην κορύφωσή του. Ο πόλεμος της αυτόνομης ή «επίσημης» καταδρομής με θύματα πλοία που ταξίδευαν από Δύση ή Ανατολή, οι Μαλτέζοι που λεηλατούσαν το νότιο Αιγαίο, οι Ενετοί που κάποιες φορές πλησίασαν έως τα Δαρδανέλια⁸, οι μανιάτες και οι αιγαιοπελαγίτες πειρατές, οι Αλγερίνοι ή ο οθωμανικός στόλος που μια φορά τον χρόνο κατέβαινε στο Αρχιπέλαγος σαρώνοντας νησιά και λιμάνια, είναι οι παράγοντες που συμμετείχαν στη διαμόρφωση της εικόνας στο Αιγαίο του 1600.

Μέσα σε αυτό το κλίμα τα πλοία εξακολουθούν να διασχίζουν το Αρχιπέλαγος επάνω στις ίδιες διαδρομές, με τη διαφορά ότι υπό αυτές τις συνθήκες το όριο που διαχωρίζει τη ναυτιλία από την πειρατεία είναι δυσδιάκριτο. Τα οπλισμένα εμπορικά κάνουν και καταδρομές και, το αντίστροφο, τα πειρατικά κάνουν εμπόριο. Η δράση που ανέπτυξαν οι φλωρεντινικές πειρατικές γαλέρες του Τάγματος του Αγίου Στεφάνου είναι ενδεικτική

της δυτικής ναυτικής δραστηριότητας στο Αιγαίο κατά τον 16ο και τον 17ο αιώνα. Οι πειρατές του Αγίου Στεφάνου δρουν με τον ίδιο τρόπο που είχε επικρατήσει πολύ πριν την κάθοδο του Barbarossa. Τα καταγραμμένα περιστατικά⁹ επιθέσεων του Τάγματος στο διάστημα 1563-1688, δείχνουν ότι δρουν στους ίδιους θαλασσιούς δρόμους των παλιότερων καταδρομών του κούρσου. Με βάση πάλι τα νότια παράλια της Πελοποννήσου από τη μία και τα Δωδεκάνησα από την άλλη τα πλοία του Αγίου Στεφάνου έφταναν στην Εύβοια και τη Χίο. Η απώλεια των λιμανιών δεν τους εμπόδιζε να χρησιμοποιούν ως ορμητήρια νησιά σχετικά μακριά από τον έλεγχο της Πύλης και να δημιουργούν εκεί προσωρινά καταφύγια που κρατούσαν τον ρόλο των παλιότερων ναυστάθμων.

Η έλλειψη οργανωμένου δικτύου ναυτικών οχυρών στους κόμβους του Αιγαίου κατά τον 17ο αιώνα μπορεί να θεωρηθεί ως μία από τις παραμέτρους που συνέβαλαν στη συγκρότηση της αυτόνομης πειρατείας της εποχής. Σε αντίθεση με τη συνήθεια των Λατίνων και κυρίως των Βενετσιάνων στις αιγαιοπελαγίτικες κτήσεις τους, οι Οθωμανοί δεν δημιούργησαν ποτέ σοβαρές οχυρώσεις στους μεσασίας κλίμακας σταθμούς τους στο Αιγαίο.

Η απόσταση που παρεμβάλλεται ανάμεσα στην Ιταλία και τα νησιά είχε αναγκάσει τους Δυτικούς να δημιουργήσουν τα «προκεχωρημένα φυλάκιά» τους στην Ανατολή. Πρόκειται για τα ναυτικά οχυρά που μέχρι τον 17ο αιώνα αποτελούσαν την αλυσίδα των θαλασ-

7. Finley G., *Ιστορία της Τουρκοκρατίας και Ενετοκρατίας στην Ελλάδα*, Αθήνα 1957, σελ. 100-102.

8. *ό.π.*, σελ. 150.

9. Braudel F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. II, σελ. 64.

σινών κάστρων κατά μήκος των ναυτικών δρόμων. Η γηπνίαση των τουρκικών ναυστάθμων με το Αιγαίο και η δυνατότητα του στόλου να επιβάλει γρήγορα την «τάξη» στα ανήσυχια νησιά δημιούργησε πολύ καλύτερες συνθήκες κυριαρχίας στη θάλασσα από την πλευρά των Οθωμανών. Τα ναυτικά οχυρά της περιόδου ήταν ελάχιστα και οι φρουρές στα νησιά λιγοστές. Αυτό έδινε τη δυνατότητα στα δυτικά πλοία να πηγαυοέρκονται στο Αρχιπέλαγος προσέχοντας απλώς να μη συναντηθούν με τον Καπουδάν Πασά.

Τα βαρυφορτωμένα εμπορικά πλοία είναι οι κλασικοί στόχοι των καταδρομικών. Εφόσον η Κωνσταντινούπολη παραμένει ο μεγάλος πόλος της ναυτικής κίνησης και η γεωγραφία του Αρχιπελάγους δεν αλλάζει, συνεχίζουν να πλέουν στις συγκεκριμένες ρότες και να έλκουν τα καταδρομικά επάνω τους. Έτσι η μόνη εναλλακτική λύση για τη ναυτιλία εκείνης της περιόδου ήταν να βαδίσαι στα ίδια ακυάρια με την πειρατεία.

Το Αιγαίο μετά την κατάληψη της Κρήτης το 1669

Η απάντηση της Πύλης στον πειρατικό πλέον έλεγχο του νότιου και κεντρικού κυρίως Αιγαίου από τις κάθε λογής εθνόπτες της Μεσογείου ήταν η κατάληψη της Κρήτης που ολοκληρώθηκε το 1669 με την παράδοση του Χάνδακα. Μετά την κατάληψη και της Κρήτης από τους Τούρκους δεν άργησε η αντε-

πίθεση των Δυτικών για την ανάκτηση του ελέγχου των δρόμων του Αιγαίου. Εναντίον τους εξεστράτευσε πρώτος ο υπερασπιστής της Κρήτης, από την πλευρά των Δυτικών, Francesco Morosini επικεφαλής ενός στρατού από Βενετσιάνους, Σλάβους, Γερμανούς, Μαλτέζους και άλλους, και το 1684 ανακατέλαβε τον ναυτικό κόμβο της νότιας Πελοποννήσου.

Τα κάστρα της Κορώνης, του Ναυπλίου (1686), της Μονεμβασίας (1689), καθώς και τα λιμάνια του Πειραιά και παραλίγο της Χαλκίδας καταλαμβάνονται από τους Ενετούς. Το 1694 ο δυτικός στόλος φτάνει μέχρι τη Χίο, την οποία καταλαμβάνει, επίσης προσωρινά. Όμως, η στρατιωτική κυριαρχία της Βενετίας στο Αρχιπέλαγος δεν κράτησε πολύ. Οι κτήσεις διαλύθηκαν μπροστά στην έξοδο των Οθωμανών από τα Στενά και η συνθήκη του 1699 απέδωσε ξανά στην Πύλη το Αιγαίο, με εξαίρεση τον Μοριά και την Τήνο. Η διατήρηση της Τήνου επί τόνους αιώνες ως λατινικού σταθμού παρά τις ανακατατάξεις στο Αιγαίο έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη ναυτική κίνηση προς την Κωνσταντινούπολη¹⁰. Μέχρι το 1715 μέσα σε ένα τουρκοκρατούμενο Αρχιπέλαγος είχε αποκτήσει χαρακτήρα ανεξέλεγκτου από την Πύλη ναυτικού σταθμού, όπου κατέφευγαν οι φυγάδες. Πεδίο των δύο τελευταίων συγκρούσεων ανάμεσα στους Οθωμανούς και τους Βενετσιάνους στο μεταίχμιο του 1700 ήταν η συγκεκριμένη θαλάσσια ζώνη στην οποία είχε διεξαχθεί ο ναυτικός πόλεμος επί τόνους αιώνες.

Στην περιοχή που εκτείνεται από τον κόβο Ακρίτα και το στενό των Κυθήρων μέχρι το Θερμπίσι της Αργολίδας, την Τήνο, τη Χίο και τα Στενά ξετυλίχθηκαν οι σκηνές του ενεοτουρκικού πολέμου που κράτησε τα τελευταία 15 χρόνια του 17ου αιώνα. Η ναυτική εκστρατεία των Τούρκων του 1715 ακολούθησε το ίδιο ακριβώς δρομολόγιο, προς την αντίθετη κατεύθυνση αυτή τη φορά. Έτσι η δεύτερη σύγκρουση ανάμεσα στους Ενετούς και τους Τούρκους στις αρχές του 18ου αιώνα για την κυριαρχία στην Πελοπόννησο και το δυτικό θαλάσσιο πέρασμα δεν διέφερε σε τίποτε από την προηγούμενη όσον αφορά τις περιοχές τις οποίες οι αντίπαλοι στόλοι διέπλευσαν. Το τέλος του 17ου αιώνα σήμανε και το τέλος της δόξας της Ενετικής Δημοκρατίας. Η συγκρίκωση της δύναμής της θα είναι πλέον σταθερή μέχρι την κατάλυσή της έναν αιώνα αργότερα.

Η οθωμανική ειρήνη του 18ου αιώνα

Την ίδια στιγμή όμως η εμφάνιση της Ρωσίας στο προσκήνιο άλλαξε τους ναυτικούς προσανατολισμούς, προς την Αζοφική και τη Μαύρη Θάλασσα, ενισχύοντας όμως σημαντικά τον ρόλο της θαλάσσιας διαδρομής από τη Δύση μέσω του Αιγαίου προς τον Βόσπορο. Η απώλεια από τους Ενετούς της Τήνου και των οχυρών θέσεων στον Μοριά το 1715 δεν ανέστειλε την ανάπτυξη της ναυτιλίας που, ευνοημένη από την ειρήνη του επόμενου μι-

10. Finley G., *Ιστορία της Τουρκοκρατίας και Ενετοκρατίας στην Ελλάδα*, Αθήνα 1957, έως σελ. 249.

σου αιώνα και από τις συνθήκες του Κάρλο-βιτς και του Πασάροβιτς, έτεινε πλέον προς την πλήρη αυτονομία της από τις μέχρι τότε κυριαρχίες.

Η ανάπτυξη του μεγάλου δικτύου των ναυτικών κέντρων του 18ου αιώνα στα νησιά και τα παράλια συμβαδίζει με τη μεγάλη άνοδο της ναυτικής κίνησης. Αυτή η ανάπτυξη, που βασίστηκε στην πειρατεία του 16ου και του 17ου αιώνα, ακολουθώντας τους ραγδαίους ρυθμούς ανάπτυξης του εμπορίου στην υπόλοιπη Ευρώπη, προσήλκυε στο Αιγαίο πολύ μεγάλους αριθμούς πλοίων τα οποία διέσχισαν οπλισμένα και σχεδόν ανενόχλητα τους θαλάσσιους δρόμους του¹¹. Αφού τώρα η εμπορική κίνηση της Ανατολής και της Ρωσίας ήταν αδύνατο να ανακοπεί, δεν είχε πια σημασία αν η Βενετία κρατούσε το Τσιρίγο σαν τελευταίο οχυρό του ναυτικού πολέμου.

Τα περισσότερα λιμάνια των νησιών επάνω στις ρότες του Αρχιπελάγους αποτελούσαν πλέον ναυτικά κέντρα της εσωτερικής κίνησης αλλά και των ταξιδιών προς την υπόλοιπη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Η αυξημένη κίνηση προς την Αλεξάνδρεια¹² και τα ιταλικά λιμάνια ή τη Μασσαλία στις τελευταίες δεκαετίες του 18ου αιώνα ανέδειξε άλλη μια φορά τους άξονες του Αιγαίου.

Η περίπτωση της αποκλειστικής, σχεδόν, σύνδεσης της Αλεξάνδρειας με τη Ρόδο και τα Δωδεκάνησα από το 1776 μέχρι το 1790¹³ επιβεβαιώνει την ύπαρξη της παλιάς ρότας που από τους χρόνους του Pierre Belon στα 1500 ποτέ δεν έπαψε να χρησιμοποιείται.

Η ανατολική αυτή έξοδος του Αρχιπελάγους, συλλέγοντας την κίνηση της Μικρασιατικής ακτής και των νησιών κατέστησε το λιμάνι της Ρόδου άλλη μια φορά την πύλη από την Ανατολή προς την Κωνσταντινούπολη. Με τον ίδιο τρόπο ξαναζωντάνεψαν και τα παλιά κάστρα της νοτιοδυτικής άκρης του Μοριά όχι μόνο ως σταθμοί αλλά και ως εξαγωγικά και εισαγωγικά κέντρα στραμμένα προς τη Δύση.

Ρωσικές ναυτικές επιχειρήσεις πριν από το 1800

Το εγχείρημα των Ρώσων στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα να βγουν στο Αρχιπέλαγος προκάλεσε την τελευταία μεγάλη ναυτική σύγκρουση για τον έλεγχο των θαλάσσιων δρόμων. Η Αικατερίνη Β΄ είχε αρχίσει τις προετοιμασίες για την επίθεση των Ρώσων στο Αιγαίο από το 1764. Η γεωγραφική ιδιομορφία που αποκλείει τη Ρωσία από τη Μεσόγειο και η αδυναμία του στόλου να περάσει τα Στενά ανάγκασε τους Ρώσους να παραπλεύσουν την Ευρώπη και να εμφανιστούν στο Αιγαίο και αυτοί από το στενό του Κάβο Μαλέα. Ακολουθώντας τα παλαιότερα ίχνη των Δυτικών, το 1770 έφτασαν από το Οίτυλο της Μάνης μέχρι τα Δαρδανέλια. Τα ρωσικά πλοία κατόρθωσαν εκείνη την περίοδο να κυνηγήσουν τον στόλο του Καπουδάν Πάσα ανεβαίνοντας τις ακτές της Πελοποννήσου, τα στενά της Ύδρας, τις Κυκλάδες,

μέχρι το βόρειο Αιγαίο, και τελικά να κάψουν την αρμάδα μέσα στον όρμο του Τσεσμέ, στο στενό της Χίου. Η προσωρινή κατάληψη από τον Ορλώφ των Δαρδανελίων και της Λήμνου επανέλαβε ένα σενάριο που ήδη είχε παιχτεί αρκετές φορές σε παλαιότερους καιρούς. Για λίγα χρόνια, μέχρι το 1774, οι Ρώσοι κράτησαν ναυτικές δυνάμεις στο κέντρο του Αρχιπελάγους με ναύσταθμο την οχυρωμένη Νάουσα της Πάρου.

Η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί, παρότι ξανάδινε το Αιγαίο στην Τουρκία, εξασφάλιζε την απόλυτη ελευθερία και αυτονομία της ναυτικής κίνησης. Η ρωσική επιτυχία επρόκειτο να αποδειχθεί πολύτιμη για την ανάπτυξη της αιγαιοπελαγίτικης ναυτιλίας, λόγω της αγγλο-γαλλικής σύγκρουσης που ήρθε λίγο αργότερα.

Στο τέλος του 18ου αιώνα και ενώ απέμειναν λίγα μόνο χρόνια μέχρι τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας, οι «ανεξάρτητες» καταδρομές του στολίσκου του Κασώνη αποτελούν ουσιαστικά την τελευταία επίσημη πράξη του πολέμου της καταδρομής¹⁴. Υπό την αιγίδα της τσαρικής Αυλής και ελληνικών εμπόρων, από το 1788 μέχρι το 1792 ο Κασώνης με τις επωμίδες ρώσου αξιωματικού περιφερόταν στο Αιγαίο με μια μοίρα 12 μικρών καταδρομικών. Η εγκατάστασή του στο Βουρκάρι της Τζιας στην αρχή και στο Πόρτο Κάγιο της Μάνης εν συνεχεία, και η δράση του, που έφτασε μέχρι τα Δαρδανέλια προς τον βορρά και πέρα από την Ρόδο προς τα ανατολικά, επιβεβαιώνουν για τελευταία φορά την

11 Σφυρόερας Β., *Η εξοικείωση των Ελλήνων στις συγκρούσεις των θαλάσσιων. ό.π.*, τ. ΙΑ', σελ. 150-152.

12 Κρεμμυδάς Β., *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835*. Αθήνα 1985, τ. Α', σελ. 39.

13 Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Β. Κρεμμυδάς στα τέλη του 19ου αι. στην κίνηση του λιμανιού της Αλεξάνδρειας τα πλοία των Δωδεκανήσιων συμμετείχαν με ποσοστά που έφταναν το 71,58% των αφίξεων και το 68,10% των αναχωρήσεων. *ό.π.*, σελ. 134.

14 Οι πειρατικές καταδρομές από καθαρά νησιωτικά πληρώματα συνεχίστηκαν με ιδιαίτερη ένταση έως το 1829 και στη συνέχεια με φθίνοντα ρυθμό έως την εξαφάνιση του φαινομένου στα τέλη του 19ου αιώνα.

ύπαρξη της θαλάσσιας ρότας των καταδρομών και της ναυτικής κίνησης μέσα στο Αρχιπέλαγος.

Η Ενετοκρατία μέχρι τον 16ο αιώνα, η κυριαρχία των Δυτικών στη θάλασσα και κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, το ρωσικό εμπόριο από τις αρχές του 18ου αιώνα και ο συνεχής ρόλος της Κωνσταντινούπολης ως του μεγαλύτερου εμπορικού και πολιτικού κέντρου της Ανατολής μέχρι και τον 19ο αιώνα, εννόησαν την ύπαρξη στο Αιγαίο επί 800 σχεδόν χρόνια, από το 1200 μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα, ενός μεγάλου θαλάσσιου άξονα κίνησης που ένωνε την ιταλική χερσόνησο και τα γειτονικά της λιμάνια με την Προποντιδα, τα ανατολικά Βαλκάνια, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μικρά Ασία.

Η σύνδεση των δυτικών λιμανιών της Μεσογείου και αυτών της Κωνσταντινούπολης και της Μαύρης Θάλασσας με τους Αγίους Τόπους και την Αλεξάνδρεια συντέλεσαν στη μετατροπή του νότιου Αιγαίου σε σταυροδρόμι καθ' όλη αυτή την περίοδο των θαλάσσιων διαδρομών. Μεταξύ των Κυθέρων και της Ρόδου οι ναυτικές ρότες πύκνωναν για να ξεχωρίσουν στις δύο άκρες του, άλλες προς τον βορρά και άλλες στον άξονα ανατολής-δύσης. Η γεωγραφική διάταξη των μεγάλων, κατά καιρούς, κέντρων και τα στεριανά δίκτυα διακίνησης των αγαθών της γης στην αρχή και της βιοτεχνίας και πρωτοβιομηχανίας αργότερα, όρισαν τα δύο ακραία σημεία σύνδεσης δύο παραθαλάσσιων τό-

πων, δηλαδή τα άκρα ενός θαλάσσιου δρόμου, καθώς επίσης και τη μορφή αυτής της γραμμής. Τα τοπικά αστικά πλέγματα δημιουργήσαν τις δευτερεύουσες γραμμές που μαζί με τους κύριους ναυτικούς δρόμους συγκρότησαν ένα πλήρες δίκτυο κίνησης ανάλογο με τα στεριανά.

Οι ναυτικοί δρόμοι που διέσχισαν το Αιγαίο υπήρξαν κάτι πιο πολύπλοκο από μια απλή γεωμετρική γραμμή σύνδεσης «επί κάρτου» δύο τόπων. Οι χαράξεις αυτών των διαδρομών και η παγίωσή τους για μεγάλες χρονικές περιόδους δεν είναι τυχαίες. Τα σχήματά τους μπορεί να φαντάζουν πολλές φορές «ανεξήγητα», στην πραγματικότητα όμως, όπως θα δούμε στη συνέχεια, υποτάσσονται πλήρως σε κανόνες ικανούς να περιγραφούν.

2.2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η Μεσόγειος

Η καθιερωμένη επί αιώνες πλεύση δίπλα στις ακτές, η χάραξη της πορείας χωρίς εξάντες και πυξίδες, η αναζήτηση κάθε φορά της κοτινής σεριάς την ημέρα και η αναγνώριση των άστρων τη νύχτα¹⁵ ήταν ο τρόπος που οι ναυτικοί ταξίδευαν στη Μεσόγειο την εποχή της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας. Οι καπετάνιοι καθόριζαν τις παράλληλες με τις στεριές πορείες των πλοίων τους ακολουθώντας τους νότιους ή τους βόρειους ανέμους

που εναλλάσσονται στη θάλασσα μεσογειακή λεκάνη¹⁶.

Οι μεσογειακοί ναυτικοί δρόμοι, γνωστοί στους λαούς των ακτών της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής από τη γένεση σχεδόν των πολιτισμών τους, διέσχισαν τη θάλασσα από το Γιβραλτάρ μέχρι το Δέλτα του Νείλου. Η γεωγραφική διάταξη του βασικού άξονα Ανατολής-Δύσης παραμένει σχεδόν η ίδια σε όλους τους ιστορικούς χρόνους. Από τη νότια Ισπανία, στις Βαlearίδες και τη νότια Σαρδηνία, από εκεί στη Μάλτα ή στα στενά της Μεσσίνας, έπειτα στο Ταίναρο και τις ακτές της Κρήτης, στην Κύπρο και τέλος στις συριακές ακτές της Μέσης Ανατολής. Επάνω σε αυτή τη βασική διαδρομή ή στα κατά περιοχές τμήματά της ταξίδευαν τα πλοία της Μεσογείου μετά τον Μεσαίωνα.

Η αξιοποίηση των καιρών και των θαλάσσιων ρευμάτων ήταν το βασικότερο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας των κουπιών ή των πανιών. Αυτή η προϋπόθεση καθόρισε και τις διαδρομές των πλοίων. Στη γειτονική στο Αιγαίο λεκάνη της ανατολικής Μεσογείου η σημασία των ανέμων και των ρευμάτων¹⁷ φαίνεται καθαρά απ' τη χωροθέτηση των τοπικών ναυτικών δρόμων.

Η «τραβερασάδα»¹⁸ από τη Ρόδο έως την Αλεξάνδρεια, ένα πολύ εύκολο και γρήγορο ταξίδι, καθιερώθηκε επειδή η γεωγραφική προέκταση του Αρχιπελάγους δημιουργεί ένα σχεδόν μόνιμο κύμα βορειοδυτικών ανέμων που βοηθούν τα πλοία να φθάσουν μέχρι τις

15. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ. 53.

16. Braudel F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. 1, σελ. 102-107.

17. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σσ. 2-3.

18. Στη ναυτική ορολογία ο όρος «τραβερασάδα» προσδιορίζει το ταξίδι που χωρίς σταθμό ενώνει δύο απέναντι στεριές που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους.

αφρικανικές ακτές¹⁹. Αντίθετα, τα πλοία που από την Αλεξάνδρεια επέστρεφαν στην Ευρώπη, αποφεύγοντας το δύσκολο πέρασμα προς τη Ρόδο κόντρα στον καιρό²⁰, προτιμούσαν την επιλογή της πορείας που κινείται παράλληλα με τις ακτές του Λιβάνου και της Αντιόχειας²¹. Με αυτό τον τρόπο έφθαναν στο Αιγαίο από τα ανατολικά και η διαδρομή μακραινει, αλλά το θαλάσσιο ρεύμα των ακτών της νότιας Τουρκίας προς τα Δωδεκάνησα βοηθούσε το ταξίδι, αφού πρώτα είχε αποφευχθεί το «ορτσάρισμα»²² στους βορειοδυτικούς ανέμους και το πέρασμα από το μόνιμα φουρτουνιασμένο Καρπάθιο Πέλαγος.

Το Αρχιπέλαγος

Το γεωγραφικό περίγραμμα του Αιγαίου ορίζουν στο βορρά οι μακεδονικές και οι θρακικές ακτές, στα ανατολικά η Μικρασία, στα δυτικά η ηπειρωτική Ελλάδα και η Πελοπόννησος. Σε όλο αυτό το μήκος των ακτών μία μοναδική στενή δίοδος, αυτή του Ελλησπόντου, οδηγεί στην Προποντίδα και στη Μαύρη Θάλασσα. Στον νότο το φυσικό φράγμα της Κρήτης περιορίζει τα ανοίγματα του Αιγαίου προς τη Μεσόγειο στα δύο στενά, των Κυθήρων στα δυτικά και της Ρόδου στα ανατολικά.

Η ανυπαρξία άλλων θαλάσσιων διόδων σε μια έκταση με χιλιάδες χιλιόμετρα κατοικημένων ακτών κατέστησαν στρατηγικά σημαντικές για τη ναυτική κυριαρχία τις φυσικές

αυτές διόδους προς τις άλλες θάλασσες. Καθ' όλη την περίοδο από τον Μεσαίωνα μέχρι τον 19ο αιώνα η ναυτική κίνηση πάνω στους μεγάλους άξονες που έωναν τη βορειοδυτική Μεσόγειο με τη Μέση Ανατολή και την Κωνσταντινούπολη, και, κατ' επέκταση, τη Μαύρη Θάλασσα, μετατρέπεται τα τρία αυτά θαλάσσια περάσματα του Αιγαίου σε ένα ζωτικής σημασίας για τη ζωή της Μεσογείου τρίγωνο με γεωγραφικές κορυφές τα Δαρδανέλια, τα Κύθηρα και τη Ρόδο. Η συνεχής κίνηση των πλοίων σε αυτή τη ζώνη, η περιορισμένη αυτονομία τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού εκείνη την εποχή και η ανάγκη ελέγχου του Αρχιπελάγους συνέτειναν στη δημιουργία οχυρών και σταθμών. Στη βόρεια κορυφή του τριγώνου, εκεί όπου συνέκλιναν όλα τα πλοία από ή προς την Κωνσταντινούπολη²³, έλεγχε τα Στενά η Τένεδος. Το μικρό αυτό νησί, οχυρωμένο από τους Οθωμανούς αμέσως μετά την κατάκτησή του, αποτελούσε στην κυριολεξία την πύλη του δρόμου της Κωνσταντινούπολης. Ήταν, επομένως, πολύ σημαντικό από γεωγραφική άποψη, αλλά από πολιτική και εμπορική άποψη κορυφή του τριγώνου ήταν ουσιαστικά το νοτιότερο λιμάνι της Χίου, η επί αιώνες μεγαλύτερη Σκάλα του Βορείου Αιγαίου. Τη νοτιοανατολική δίοδο προς την ανατολική Μεσόγειο την ορίζει η Ρόδος. Το οχυρωμένο λιμάνι των Ιωαννινών Ιπποτών και αργότερα των Οθωμανών αποτελούσε όλους εκείνους τους αιώνες τον σταθμό του ταξιδιού προς την Αλεξάνδρεια, τους Αγίους Τόπους και τη Μέκκα. Στα δυτικά, τέ-

λος, κλείνουν τη δίοδο τα Κύθηρα και ο Κάβο Μαλέας. Παρότι στο νησί των Κυθήρων υπήρχε οχυρό και λιμάνι που παρέμεινε υπό ενετικό έλεγχο μέχρι τον 18ο αιώνα, ο μεγάλος ναυτικός σταθμός της περιοχής βρισκόταν λίγο δυτικότερα, στο σημείο που το ακρωτήριο Ακρίτας της νότιας Πελοποννήσου ορίζει το Ιόνιο Πέλαγος. Τα λιμάνια του Ναυαρίνου, της Μεθώνης και της Κορώνης, άλλοτε υπό δυτική και άλλοτε υπό μουσουλμανική κυριαρχία, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης αποτελούσαν τον τελευταίο σταθμό της δυτικής Μεσογείου.

Ο δεσπόζων ρόλος των τριών αυτών περιοχών, της Χίου, της Ρόδου και της νότιας Μεσσηνίας, στις οποίες διατηρήθηκαν οι ναυτικοί σταθμοί των διόδων του Αιγαίου, δεν οφείλεται μόνο στη γεωγραφική τους θέση αλλά και στη δυνατότητα των αντίστοιχων λιμανιών να εξυπηρετούν ταυτόχρονα την εκτόνωση προς τη θάλασσα της ηπειρωτικής ενδοχώρας. Αυτός φαίνεται να είναι ο λόγος που, παρά την ενδεχομένης ευνοϊκότερη από στρατηγική άποψη θέση τους, δεν αναπτύχθηκαν σημαντικά λιμάνια στα μικρά ή τα άγονα και απομονωμένα νησιά.

Έτσι αντί της Τενέδου διατήρησε τον ρόλο του ναυτικού κέντρου η εύφορη Χίος, η οποία επιπλέον είχε άμεση πρόσβαση στον κόλπο της Σμύρνης που αποτελεί μία από τις φυσικές εξόδους της Μικρασίας στη θάλασσα.

Το απομονωμένο από την Πελοπόννησο νησί των Κυθήρων, που γειτονεύει μόνο με

19. Braudel F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Clarendon 1986, τ. Ι, σσ. 31-32.

20. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ. 96.

21. *ό.π.*, σσ. 2-3.

22. Στη ναυτική ορολογία ο όρος «ορτσάρισμα» ή «πλεύση στα όρτσα» προσδιορίζει την πλεύση των ιστιοφόρων αντίθετα στον πνέοντα άνεμο. Μέχρι πρόσφατα η τεχνολογία των ιστιοφόρων δεν επέτρεπε τέτοια πλεύση με γνώμη προς τη διεύθυνση του ανέμου, μικρότερη από 45 μοίρες.

23. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ. 97.

τα βραχώδη ακρωτήριά της, που περιβάλλεται από μια θάλασσα συνεχώς φουρτουνασμένη και που η γη του δεν είναι ιδιαίτερα πλούσια, χρησιμοποιήθηκε από τους Βενετσιάνους, όπως και η Τένεδος από τους Οθωμανούς, μόνο ως στρατιωτικό φυλάκιο, ενώ το συγκρότημα των λιμανιών της εύφορης νότιας Μεσοπνίας υπήρξε για πολλούς αιώνες κόμβος της κίνησης προς το Αιγαίο.

Τέλος, στην περίπτωση της Ρόδου –όπου συνέπεσαν τα γεωγραφικά στοιχεία με τις δυνατότητες ανάπτυξης ενός δεσπόζοντος οικονομικού, εμπορικού και πολιτικού κέντρου– δημιουργήθηκε και επιβίωσε το μεγάλο λιμάνι σε όλη την περίοδο μετά τον Μεσαίωνα. Η στρατηγική θέση συνδυάστηκε με την πλούσια ενδοχώρα, η κοντινή απόσταση από τη Μικρασία με τις ομαλές ακτές, οι καλοί καιροί με τον έλεγχο των στενών, και έτσι το δυναμικό οχυρό λιμάνι κυριάρχησε στους ανατολικούς δρόμους.

Σε αυτόν τον νησιωτικό χώρο τα πλοία είχαν τη δυνατότητα να ταξιδέψουν ελιεσόμεσα ανάμεσα στα εκατοντάδες νησιά του που αλλού πυκνώνουν και αλλού αραιώνουν. Η ναυτική κίνηση γινόταν πιο πολύπλοκη και τα φυσικά κανάλια ανάμεσα στα νησιά πρόσφεραν πολλές εναλλακτικές ρότες. Ήδη από τον καιρό του Βυζαντίου αλλά και αργότερα τα λατινικά λιμάνια συνετέλεσαν στην ύπαρξη ποικίλων διαδρομών που ένα πλοίο μπορούσε να ακολουθήσει στο Αιγαίο.

Κλίμα και γεωγραφία

Ο καιρός του Αιγαίου και οι εποχιακές του μεταβολές, σε συνδυασμό με τη γεωφυσική διαμόρφωση των ακτών και τη διάταξη των νησιών σε συγκροτήματα ή σε διάσπαρτες μεταξύ τους μονάδες, έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση των ναυτικών δρόμων. Οι κλιματικές και οι γεωφυσικές ιδιομορφίες σε άλλες περιπτώσεις ευνόησαν και σε άλλες απέτρεψαν τη συγκρότηση δρόμων που διέσχισαν τη θάλασσα του Αρχιπελάγους. Στο κλίμα του Αιγαίου, που απ' ό,τι φαίνεται παρήμεινε το ίδιο με μικρές αποκλίσεις²⁴ καθ' όλη τη διάρκεια αυτών των αιώνων, και στις δυνατότητες πλεύσης που διέθεταν οι πολιτισμοί του Αιγαίου επί δύομιοι χιλιετίες, δηλαδή στην κωπήλατη και την ιστιοφόρα πλεύση, οφείλεται το γεγονός ότι η ναυσιπλοΐα στο Αρχιπελάγος ασκείται με τον ίδιο σχεδόν τρόπο από τους πελασγικούς χρόνους μέχρι την εποχή του ατμού.

Η «εσωτερική» και η «εξωτερική» ναυτιλία²⁵ προσάρμοζε τις γραμμές πλεύσης στις γεωφυσικές και τις κλιματικές ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου στον οποίο ελάμβανε χώρα προσπαθώντας να πετύχει την ελαχιστοποίηση της διαδρομής και του χρόνου μέσω της μέγιστης αξιοποίησης του ανέμου και της ενέργειας των θαλάσσιων ρευμάτων. Οι πολλαπλές πετυχημένες επαναλήψεις κάποιων διαδρομών μέσα στις διάφορες χρονικές περιόδους καθιέρωναν τελικά τις πλεύσιμες, για μεγάλα διαστήματα, ρότες. Οι ρό-

τες, δηλαδή οι πλέον χρησιμοποιούμενες από τους ναυτικούς πορείες²⁶, ήταν εξαρτημένες από συγκεκριμένα γεωγραφικά σημεία της θάλασσας και εξασφάλιζαν στα πλοία, αν όχι ένα εύκολο, τουλάχιστον όμως ένα εφικτό ταξίδι, αφού οι κίνδυνοι είχαν εντοπιστεί από τους προηγούμενους όπως και οι ευκολίες αξιοποίησής τους.

Ένας ναυτικός δρόμος μέσα στο δίκτυο των αιγαιοπελαγίτικων νησιών, όντας πολύ πιο πολύπλοκος από τη συνηθέστερη μοναδική γραμμή που ενώνει δύο παράλιους τόπους, με το σχήμα και τις εξαρτήσεις ή τις καμπύλες του θύμιζε τους αντίστοιχους στεριανούς δρόμους εκείνων των καιρών. Παρ' όλη όμως την ελευθερία και τη χωρίς όρια δυνατότητα ελιγμών που παρέχει το θαλασσινό πεδίο, οι ρότες ήταν σαφώς προσδιορισμένες. Οι ρότες είχαν όρια και μικρές αποκλίσεις, είχαν αρχή, τέλος και ενδιάμεσους σταθμούς, και ο ναυτικός δεν ρίσκαρε να ξεφύγει από αυτές από τον φόβο μη χαθεί ή μνη εξοκειλεί. Περνούσαν από στενά θαλασσινά περάσματα ή από ανοικτές εκτάσεις, πλησίαζαν ή απόφευγαν στεριές και μπουγάζια, κατοικημένους τόπους και λιμάνια ή έρημα νησιά, είχαν κακοιοπίες και ευκολίες, γίνονταν ευθεία ή ελίσσονταν ανάμεσα από τους όγκους των νησιών.

Οι «φυσικές» παράμετροι, όπως οι κλιματικές συνθήκες ή τα γεωφυσικά χαρακτηριστικά κάθε τόπου, αποτελούν τις σημαντικότερες αλλά όχι τις μοναδικές παραμέτρους κατά τη χάραξη της ναυτικής πορείας. Μην

24. Braudel, F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. Ι, σελ. 267.

25. «Εσωτερική ναυτική κίνηση» θεωρείται η διανησιωτική ή αυτή προς τις ηπειρωτικές ακτές του Αιγαίου, ενώ «εξωτερική ναυτική κίνηση» θεωρείται η μεσογειακή.

26. Τζαμτζής Α. Ι., «Ναυτικοί, Καραβία και Λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, σελ. 58.

ζεχνάμε ότι ήταν πορείες απόλυτα προσαρμοσμένες στα ανθρώπινα μέτρα και στις εκατοστοτε κοινωνικές εκδοχές της ναυτιλίας, αφού τα πλοία ταξίδευαν μέσα από κοινωνίες, εθνικές συγκρούσεις, αναπτυσσόμενους εμπορικούς πόλους ή κυρίαρχα διοικητικά κέντρα κ.λπ. Έτσι την τελική μορφή μιας ρότας, το σχήμα, το μήκος της, τα όριά της και τους ενδιάμεσους σταθμούς ή τις εναλλακτικές επιλογές πλεύσης²⁷, προσδιόριζαν μεταξύ δεκάδων άλλων και παράγοντες όπως η εθνικότητα των πλοίων, η ύπαρξη ή όχι φιλικών ή εχθρικών νησιών και η αυτονομία της ή όχι.

Οι «επίσοι» ή μελέτμα είναι οι βόρειοι άνεμοι που επικρατούν από την Άνοιξη μέχρι το Φθινόπωρο και οι οποίοι τότε εξασφάλιζαν με «πλαγιοδρομίες»²⁸ την επικοινωνία με τη Μικρά Ασία και τη χερσαία Ελλάδα. Ακόμη δε περισσότερο εξασφάλιζαν τις πορείες προς νότο με σταθερό «πρίμα καιρό»²⁹.

Τα αιγαιοπελαγίτικα μελέτμα έπαιζαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση των διαδρομών στη θάλασσα. Πνέοντας σχεδόν σταθερά κατά το διάστημα από τον Μάιο μέχρι τον Σεπτέμβριο, με διευθύνσεις που εναλλάσσονται από βορειοανατολικές στο βόρειο Αιγαίο, σε καθαρές βόρειες στο κεντρικό και σε βορειοδυτικές στο νότιο Αιγαίο, φθάνουν σε μεγάλες εντάσεις στα μέσα του καλοκαιριού³⁰. Έτσι η πλεύση προς νότο το καλοκαίρι μπορούσε να εκμεταλλευτεί τους καιρούς, και αντίστροφα: οι νοτιάδες των υπόλοιπων εποχών μπορούσαν να βοηθή-

σουν το ταξίδι προς τα βόρεια. Η παραδοσιακή έξοδος του τουρκικού στόλου από τα Στενά και η κάθοδος προς το Αρχιπέλαγος είναι η πιο χαρακτηριστική περίπτωση αξιοποίησης των δυνατοτήτων των εποχιακών κλιματικών συνθηκών. Η δυσκίνητη αρμάδα ξεκινώντας την ημέρα του Rur-Hizir στις 23 Απριλίου³¹, σπρωγμένη από τους ευνοϊκούς βοριάδες, έφθανε μέχρι το νότιο Αιγαίο έχοντας την ευκαιρία να κάνει ενδιάμεσους σταθμούς εκμεταλλεύμενη τις νυκτερινές ή ανά τριήμερο περίπου ανάπαυ- λες των μελετιμών.

Ενώ σε ολόκληρο το Αιγαίο οι παραλλαγές των μελετιμών πνέουν από βόρειες διευθύνσεις, διάφοροι τοπικοί άνεμοι παραβιάζουν τον κανόνα και ευνοούν τις αντίθετες πλεύσεις. Για παράδειγμα, στον Αργολικό και τον Σαρωνικό Κόλπο η ύπαρξη τοπικών νότιων ανέμων, την ίδια στιγμή που λίγο πιο ανατολικά στο Μυρτώο Πέλαγος φυσούν βόρειοι³², βοηθούσε τα πλοία που είχαν φθάσει από την Ιταλία στον Κάβο Μαλέα κατεβαίνοντας το Ιόνιο με βορειοδυτικούς να ανεβουν το Αιγαίο, δίπλα από τις ακτές της Πελοποννήσου με τους ακριβώς αντίθετους ανέμους.

Με το φθινόπωρο εμφανίζονται οι πρώτοι ελαφριοί νοτιοανατολικοί άνεμοι, τα «κουφονότια», προάγγελοι των χειμωνιάτικων καιρών. Αυτοί ανεβάζαν τα πλοία από τη Μεσόγειο προς το Αιγαίο ή και από το νότιο Αιγαίο στο βόρειο για να ξεχειμωνιάσουν. Η ημέρα του Rur-Kasim στις 26 Οκτωβρίου, που για τους Τούρκους σήμαινε το

τέλος των ναυτικών επιχειρήσεων³³, δείχνει την προσαρμογή της θαλάσσιας κίνησης στις κλιματικές συνθήκες. Η αρμάδα που στις αρχές του καλοκαιριού με τους βοριάδες είχε διασχίσει το Αρχιπέλαγος προς νότο, επέστρεφε πλέον στην Προποντίδα, εκμεταλλεζόμενη τις υφέσεις του καιρού και τους νοτιάδες. Έτσι η επιστροφή του στόλου συνέπιπτε με την εξασθένηση των μελετιμών και προηγείτο των χειμωνιάτικων καταιγίδων που τον Νοέμβριο αρχίζουν να σαρώνουν το Αιγαίο.

Κατά τη διάρκεια του χειμώνα η διεύθυνση των ανέμων επηρεάζεται από τη γεωφυσική διαμόρφωση και τον προσανατολισμό των κόλπων και των ακτών. Έτσι στην ευρωπαϊκή ακτή του Αιγαίου επικρατούν οι βόρειο-βορειοδυτικοί που εναλλάσσονται με νότιο-νοτιοδυτικούς ανέμους, ενώ στην ασιατική ακτή οι αποκλίσεις των βοριάδων είναι κυρίως οι βορειοανατολικές και των νοτιάδων οι νοτιοανατολικές. Οι «απόγειες» και οι «πελάγιες» αύρες είναι οι ασθενείς άνεμοι που εξαρτώνται από τις θερμοκρασιακές διαφορές ανάμεσα στη θάλασσα και τη στεριά. Επικρατούν από την άνοιξη μέχρι το φθινόπωρο, αλλάζοντας την ημέρα και τη νύχτα. Οι αύρες αυτές έδιναν τη δυνατότητα στα μικρά πλοία, όπως τα ψαράδικα, να βγαίνουν τη νύχτα από τα νησιά και να γυρνούν το πρωί. Αυτοί οι άνεμοι, όπως και οι ιδιαίτεροι τοπικοί που πνέουν στα στενά των νησιών ή στις εξόδους μεγάλων ορεινών όγκων προς τη θάλασσα, έπαιζαν σημαντικό ρόλο στη διανη-

27. Προκειμένου να ερμηνευτούν οι ναυτικές συνθήκες και οι ρυθμοί των ταξιδιών που επικρατούσαν στην ιστοφόρα και κωπήλατη ναυτιλία, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές των καιρικών συνθηκών στο Αιγαίο κατά τη διάρκεια του χρόνου.

28. Στη ναυτική ορολογία, ο όρος «πλαγιοδρομία» χρησιμοποιείται για την ιστοφόρα πλεύση υπό γωνία λίγο μικρότερη των 90 μοιρών προς τη διεύθυνση του ανέμου.

29. Στη ναυτική ορολογία ο όρος «πρίμα» χρησιμοποιείται για την πλεύση που ακολουθεί τη φορά του ανέμου. Η μεθοδος της αξιοποίησης των διαφορετικών ανέμων σε διαφορετικούς μήνες για τις ανάλογες διαδρομές στο Αιγαίο ήταν τόσο διαδεδομένη ώστε αναφέρεται και συνιστάται στους ναυτικούς ακόμη και στη δεκαετία του 1920 από τη «Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια», λήμμα: Αιγαίο, Κλίμα, τ. Α'.

30. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 19.

31. Σφυρόερας Β., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. Ι, σελ. 105.

32. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 18.

33. Hammer-Purgstall J. von, *Histoire de l'Empire Ottoman depuis son origine jusqu'à nos jours*, Paris 1835-1848, τ. VII, σελ. 268-269.

σιωτική κίνηση των μικρών σκαφών που σχεδόν ανεξάρτητα από τις συνθήκες της «βαριάς» ναυτιλίας διέπρεχαν το Αιγαίο κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες, βρίσκοντας αραξοβόλι από νησί σε νησί.

Τα ρεύματα που παρουσιάζονται στην επιφάνεια της θάλασσας του Αιγαίου είναι έντονα κυρίως στις ηπειρωτικές ακτές της³⁴. Το κυρίως ρεύμα, παρακλάδι των Μεσογειακών θαλάσσιων ρευμάτων, κινείται περίπου κυκλικά με αριστερόστροφη κατεύθυνση. Έτσι από τις μικρασιατικές ακτές, φθάνει στα Δαρδανέλια όπου δυναμώνει η έντασή του, συνεχίζει παράλληλα με τις ακτές της Μακεδονίας, κατεβαίνει προς νότο από τις Σποράδες, όπου γίνεται πολύ δυνατό ανάμεσα στα στενά της Σκοπέλου και της Αλοννήσου, και φθάνει στον Κάβο Ντόρο με μεγάλες ταχύτητες³⁵. Τα ρεύματα που εκβάλλουν από τον Ελλήσποντο βοηθούσαν την πλεύση προς νότο και τα αντιρρεύματα που ανεβαίνουν προς βορρά, παράλληλα με τις δύο ηπειρωτικές ακτές, την αντίθετη πλεύση. Οι παλίρροιας είναι σχεδόν ανύπαρκτες στο Αιγαίο. Αυτή η κίνηση των νερών υποβοηθούσε ή δυσκόλευε την κίνηση των πλοίων, ανάλογα με τον προορισμό τους συντελώντας στον προσανατολισμό των ταξιδιών. Έτσι ένα πλοίο που ταξίδευε προς τον νότο μπορούσε εύκολα να περάσει το στενό του Κάβο Ντόρο, ενώ αντίθετα, η ταχύτητα του ρεύματος που έφθανε 5 ή 6 ν.μ. απαγόρευε πολλές φορές την πορεία προς τα βόρεια.

Η δύναμη των πανιών ή των κουπιών σε

κάποια στενά του Αιγαίου, όπως του Κάβο Ντόρο ή της Τενέδου, δεν έφθανε πάντα να αντισταθμίσει τα ρεύματα και τους ανέμους. Πλοία που ήθελαν να περάσουν από τον Κάβο Ντόρο ήταν αναγκασμένα να περάσουν το Μπουγάτσι της Μυκόνου πλέοντας ανατολικότερα και άλλα να περιμένουν πολλές μέρες στην Τένεδο μέχρι να τους επιτρέψουν οι καιροί και τα ρεύματα να περάσουν τα Δαρδανέλια³⁶.

2.3. ΘΑΛΑΣΣΙΝΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

Το θαλασσινό ταξίδι στο Αιγαίο για τους ναυτικούς των νησιών του, αλλά και γι' αυτούς που το διέσχισαν με πλοία ερχόμενοι από άλλα μεσογειακά λιμάνια, ήταν εγχείρημα δύσκολο και πολλές φορές επικίνδυνο. Όμως ακριβώς αυτά τα ταξίδια κράτησαν ζωντανή τη συνεχή επικοινωνία μεταξύ των αιγαιοπελαγίτικων κοινοτήτων μέσα στους αιώνες.

Ακτοπλοία

Από τα πλοία με τα μεγάλα πληρώματα μέχρι τις μικρές ψαρόβαρκες, η πλεύση μέχρι εκεί που η στεριά εξακολουθεί να είναι ορατή ήταν ο συνηθισμένος τρόπος για να ταξιδευτεί το Αρχιπέλαγος. Εξάλλου σε ολόκληρη τη θάλασσα λεκάνη της Μεσογείου η τεχνική αδυναμία των πλοίων να αντιμετωπίσουν τους δυνατούς καιρούς, τις απότομες μεταβολές και τους ανέμους, κυρίως αυτούς που έρχο-

νται από τις ηπειρωτικές στεριές, όπως ο «mistral» της νότιας Γαλλίας ή οι άνεμοι της Αδριατικής, καθιστούσαν ιδιαίτερα επικίνδυνο το ξάνοιγμα μέσα στη θάλασσα³⁷ και επέβαλλαν την ακτοπλοία ως τη συνηθισμένη πλεύση καθ' όλη τη διάρκεια της Ιστορίας μέχρι και τον 18ο αιώνα³⁸. Η πλήρης υποταγή στις καιρικές συνθήκες, η αναμονή του βολικού ανέμου για τον απόπλου και η καταφυγή σε προστατευμένους όρμους, ήταν οι αναγκαστικές παράμετροι για την πραγματοποίηση του ταξιδιού. Οι ρότες έπρεπε να τηρούνται προσεκτικά και να είναι προσαρμοσμένες στους καιρούς και τις ιδιομορφίες των ακτών. Ο προσανατολισμός με βάση τις στεριές και η συνεχής εξάρτηση των πλοίων από τα περιγράμματα των ακτών επέβαλλε σχολαστικότητα γνώση των ακτών, ικανότητα γρήγορης πρόβλεψης των μεταβολών στους ανέμους και τη θάλασσα από τα σημάδια του τοπικού καιρού, καθώς και συνεχή έλεγχο του βάθους του νερού και του χρώματος του βυθού ώστε να εντοπισθεί κάθε ξέρα και κάθε ύφαλος.

Χρόνος ταξιδιού

Το θαλάσσιο ταξίδι που διέσχισε το Αρχιπέλαγος πολλές φορές ήταν ταχύτερο από τα ανάλογα στεριανά ταξίδια, αλλά παρ' όλα αυτά δεν έπαυε να είναι πολυήμερο και κουραστικό. Μέχρι και 200 κλμ. ή 124 ν.μ. την ημέρα είχε τη δυνατότητα να διανύσει ένα

34. Heikell. R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 19.

35. *ό.π.*, σελ. 166.

36. Pryor H. J., *Geography, Technology and War*, Cambridge 1988, σελ. 98.

37. Braudel F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. I, σελ. 102-107.

38. Ένα από τα λίγα μεγάλα γνωστά απευθείας ταξίδια μέσα στη Μεσόγειο του 16ου αιώνα είναι το ταξίδι του Pierre Belon το 1550, ο οποίος πέρασε με πλοίο από τη Ρόδο στην Αλεξάνδρεια με πολύ ευνοϊκούς ανέμους.

πλοίο στα 1550, και με τους ευνοϊκούς ανέμους μιας συγκεκριμένης περιόδου τον χρόνο στην ανατολική Μεσόγειο, να φθάσει από τη Ρόδο στην Αλεξάνδρεια σε τρία μόλις μερούνηκτα.

Για ένα σεριανό караβάνι που την ταχύτητα του όριζε ο βηματισμός των ανθρώπων και των φορτωμένων υποζυγίων σε κακοστρωμένους δρόμους την ίδια εποχή ήταν αδιανόητη μια ημερήσια διαδρομή 200 χιλιομέτρων.

Στη θάλασσα όμως τα πράγματα δεν ήταν πάντα τόσο βολικά όπως στα ταξίδια που περιγράφει ο Ριεττε Belon³⁹. Η πλεύση με τα πανιά εξαρτάται άμεσα από τον καιρό και έτσι το ταξίδι, οι ενδιάμεσοι σταθμοί και η διάρκεια του καθορίζονται από τις εντάσεις και τις διευθύνσεις των ανέμων. Τα πλοία όλων των μεγεθών περίμεναν στα λιμάνια για να «σαλπάρουν» μόνο με βολικό καιρό, και αυτό σήμαινε τις περισσότερες φορές πολυήμερες καθυστερήσεις. Έπειτα μέσα στο πέλαγος τα «καρναντινάσματα»⁴⁰ όταν κοπάζει ο άνεμος, ή οι δυνατοί άνεμοι και οι φουρτούνες που το αναγκάζουν να λοξοδρομήσει βγάζοντάς το από την πορεία του, αυτές οι συνηθισμένες αντιξοότητες της ιστιοφόρας πλεύσης, αλλά και εκείνες της κωπηλάτης, με χαμηλά σκάφη που δεν μπορούσαν διόλου να αντιμετωπίσουν τις φουρτούνες ή τον αντίθετο δυνατό άνεμο έκαναν τη διάρκεια του θαλασσινού ταξιδιού ανυπολόγιστη.

Τα υπάρχοντα στοιχεία μας δίνουν μια εικόνα των συνθηκών πλεύσης και των ταχυτήτων των πλοίων στην ανατολική Μεσόγειο

από τη μεταβυζαντινή περίοδο μέχρι την εποχή των μεγάλων ιστιοφόρων του 18ου αιώνα, όπως συνάγεται από τη διάρκεια των ταξιδιών. Στα 1384 για ένα εμπορικό cargo το ταξίδι από Βενετία για Αλεξάνδρεια διαρκεί 23 μέρες, αλλά η σχεδόν αντίθετη διαδρομή από τη Βηρυτό στη Βενετία 42 μέρες⁴¹. Την τελευταία δεκαετία του 14ου αιώνα, στα 1395, με μια βενετσιάνικη γαλέρα χρειάστηκαν 32 μέρες από τη Βενετία μέχρι τη Γιάφφα, αλλά πέντε μήνες για την επιστροφή από τη Γιάφφα στη Βενετία⁴². Ο μέσος όρος της διάρκειας των ταξιδιών των γενοβέζικων και βενετσιάνικων πλοίων του τέλους του 15ου αιώνα στην κλασική για την εποχή εκείνη ρότα που διέσχισε την Αδριατική, τις δυτικές ακτές του Μοριά και, παραπλέοντας την Κρήτη και τις ακτές της νότιας Τουρκίας, έφθανε στην Κύπρο και από εκεί στους Αγίους Τόπους, ήταν για τη διαδρομή Βενετία-Γιάφφα 37 μέρες, ενώ για τα ταξίδια από Γιάφφα-Βενετία 64 μέρες⁴³.

Το πρόβλημα των ευνοϊκών ή των αντίθετων ανέμων και ρευμάτων που αλλάζουν τη διάρκεια ενός ταξιδιού εμφανίζεται σταθερά και καθορίζει τη ναυτική κίνηση από και προς την Ανατολή. Ο διπλασιασμός σχεδόν του χρόνου της επιστροφής από την Ανατολή στα παλικά λιμάνια, λόγω των σταθερά αντίθετων ανέμων, αναγκάζει τα πλοία εκείνης της εποχής που φεύγουν από τα δυτικά προς τα ανατολικά να φορτώνουν προμήθειες για 50 μέρες, ενώ, αντίθετα, αυτά που ταξιδεύουν από τα ανατολικά προς τα δυτικά να παίρνουν προ-

μήθειες για 100 μέρες⁴⁴. Δεν ήταν όμως μόνο οι άνεμοι που εμπόδιζαν τα ταξίδια των πλοίων. Σε ολόκληρη την ανατολική Μεσόγειο αλλά και στην κλειστή θάλασσα του Αιγαίου υπάρχουν ρεύματα επιφανειακά που άλλοτε εμπόδιζαν και άλλοτε υποβοηθούσαν την πλεύση των πλοίων. Τη χρονιά της πώσης της Κωνσταντινούπολης, το 1453, ένα ταξίδι από τη Χίο μέχρι το Πέραν μπορούσε να κρατήσει 20 μέρες, ενώ, αντίθετα, από Πέραν μέχρι Χίο μόλις τρεις μέρες. Ο λόγος ήταν τα θαλάσσια ρεύματα στα Δαρδανέλια που εμπόδιζαν την είσοδο στα Σιενά, ενώ φυσικά επιτάχυναν την έξοδο από αυτά στο Αιγαίο⁴⁵. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η διάρκεια των διαδρομών και η ταχύτητα πλεύσης άλλαζαν συνεχώς από εποχή σε εποχή, ανάλογα με τη ρότα του πλοίου και με τον καιρό, αν τύχαινε δηλαδή να επικρατεί θύελλα ή νηνεμία. Ένα ταξίδι στη μεγάλη Σκάλα του Αιγαίου, τη Χίο, από το παλικό λιμάνι της Αγκόνας μπορούσε να διαρκέσει 20 μέρες, και το ακριβώς αντίθετο με το ίδιο πλοίο 55 μέρες.

Τα στοιχεία για τη διάρκεια των θαλάσσιων διαδρομών αντλούνται από τις πηγές είτε άμεσα είτε έμμεσα: όταν πρόκειται για εμπορικά ταξίδια η διάρκειά τους ισούται με το άθροισμα των ημερών, άλλοτε όμως συνάγεται έμμεσα, από την ταχύτητα, παραδείγματος χάριν, μεταφοράς των πολεμικών ή άλλων ειδήσεων από λιμάνι σε λιμάνι.

39. *ό.π.*, σημείωση 1.

40. Στη ναυτική ορολογία ο όρος «καρναντινάσμα» χρησιμοποιείται στην περίπτωση που ένα ιστιοφόρο βρεθεί ακινητοποιημένο σε πλήρη άπνοια. Αρκετές περιγραφές αναφέρουν περιπτώσεις ιστιοφόρων που συνέχισαν την πορεία τους ελκόμενα από βάρκες με κωπηλάτες.

41. Bellorini T., Hoade E., *Visit to the holy places of Egypt, Sinai, Palestine and Syria in 1384 by Frescobaldi, Gucci and Sigoli*, Jerusalem 1948, σελ. 159-160, 185.

42. Bonnardot F., Longnon A., *Le saint voyage de Jerusalem du seigneur d'Anglure*, Paris 1878, σελ. 5-11, 79-98.

43. Pryor H. J., *Geography, Technology and War*, Cambridge 1988, σελ. 52.

44. Απόσπασμα από τον Ludolph von Suchem στο *Description of the Holy Land*, σελ. 12, *ό.π.*, σελ. 53.

45. Heers J., *Genes au XVe siècle: activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, σελ. 297).

Ταχύτητα πλοίων

Η ταχύτητα των πλοίων εξαρτάται από το μέγεθος του σκάφους, τον αριθμό των κουπιών ή το μέγεθος της ιστιοφορίας, το φορτίο, και επί πλέον από τις «εξωτερικές» συνθήκες, δηλαδή από την ένταση και τη διεύθυνση του ανέμου, τον κυματισμό ή τα θαλάσσια ρεύματα και προφανώς από τις ναυτικές ικανότητες του καπετάνιου. Παρ' όλα αυτά έχει κάποια ανώτατα όρια που από τον καιρό του Βυζαντίου μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας ελάχιστα άλλαξαν. Ο ερχομός των ιστιοφόρων τον 17ο αιώνα ανέβασε λίγο αυτά τα όρια, αλλά δεν είναι βέβαιο πως η μέση ταχύτητα αυξήθηκε. Ίσως μόνο κάποιοι τύποι ιστιοφόρων πλοίων με ιδιαίτερα ευνοϊκούς καιρούς να ξεπερνούσαν το φράγμα των 6 ν.μ. την ώρα, αλλά αυτό είχε συμβεί και με τα παλαιότερα μεγάλα κωπήλατα, επίσης σε σπάνιες περιπτώσεις. Πέφτοντας σε δύσκολους καιρούς, τα ιστιοφόρα μόλις που ταξίδευαν στις ελάχιστες ταχύτητες του 1 ν.μ. την ώρα με τον άνεμο «όρτσα», ή γύρω στα 2 ν.μ. με τον άνεμο «πρίμα»⁴⁶, ενώ με όλη τη δύναμη των κουπιών τα κωπήλατα για μικρά χρονικά διαστήματα σε νηνεμία έφθαναν από 7 ν.μ. μέχρι και 10 ν.μ. την ώρα⁴⁷. Οι βυζαντινοί δρόμωνες του 15ου αιώνα είχαν μέση ταχύτητα 5 ν.μ. την ώρα, αργότερα οι δυτικές γαλέρες του 16ου περίπου 3 ν.μ. την ώρα, ενώ τον ίδιο καιρό κάποια μουσουλμανικά πολεμικά σκάφη έτρεχαν με μέση ταχύτητα 4 ν.μ.⁴⁸. Όπως φαίνεται από

τα υπάρχοντα στοιχεία, η ταχύτητα των κωπήλατων πλοίων του 15ου ή του 16ου αιώνα κυμαίνεται γύρω στα 4 ν.μ., και των μεταγενέστερων ιστιοφόρων μέχρι και τον 18ο αιώνα από 4 ν.μ. έως 6 ν.μ.⁴⁹.

Ταξίδια στο Αρχιπέλαγος

Η σημαντική γεωφυσική ιδιομορφία που παρουσιάζει η διάταξη των ακτών του Αρχιπελάγους με αποτέλεσμα αυτές τις ελάχιστες για τα μεσογειακά δεδομένα θαλάσσιες αποστάσεις, οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα να υπάρχει σχεδόν πάντα οπτική επαφή με τη στεριά από οποιοδήποτε σημείο της θάλασσάς του, επέτρεπε τη ναυτική επικοινωνία ανάμεσα στις στεριές των νησιών ακόμη και με πολύ απλά μέσα, παρά τους κινδύνους της θάλασσας. Επιπλέον οι κατά διαστήματα ευνοϊκοί άνεμοι, η πληθώρα των πλοίων στη θάλασσα, τα αναρίθμητα νησιά και τα αραξοβόλια που παρέχει το Αιγαίο στον ταξιδευτή ήταν συγχρόνως και θανάσιμοι κίνδυνοι.

Οι μη αιγαιοπελαγίτες καπετάνιοι είχαν ελλιπείς γνώσεις για τις κλιματικές συνθήκες που στο Αιγαίο παρουσιάζουν έντονες διαφοροποιήσεις από περιοχή σε περιοχή, καθώς επίσης και για τη γεωφυσική διαμόρφωση των νησιών, των περασμάτων και των σημείων αναγνώρισης, των αναγκαίων για τη χάραξη της πορείας πλεύσης, πράγμα που δυσκόλευε αφάνταστα το ταξίδι των πλοίων

που κατέπλεαν από την υπόλοιπη Μεσόγειο. Οι ρώσικοι βοριάδες της στέπας και οι αφρικανικοί νοτιάδες της ερήμου, που σαρώνουν την ανατολική Μεσόγειο και το Αρχιπέλαγος, οι αιγαιοπελαγίτικες θύελλες του χειμώνα, τα «μελέμια» και τα αφηνιδιαστικά «μπουρίνια» του καλοκαιριού μπορούσαν ανά πάσα στιγμή να μετατρέψουν μέσα στα στενά των νησιών ένα ήσυχο ταξίδι σε ναυάγιο.

Τα μεγάλα πλοία, λόγω της κατασκευής τους αλλά και της αυτονομίας πλεύσης που είχαν, μπορούσαν να ταξιδεύουν μέρα νύχτα και να το ρισκάρουν κάπως στις φουρτουνιασμένες θάλασσες. Όταν όμως ταξίδευαν νύχτα σε ανοιχτές θάλασσες κινδύνευαν από τη μερική απώλεια του προσανατολισμού και τη λοξοδρόμηση, καθώς και από τις καιρικές μεταβολές περισσότερο από ό,τι την ημέρα. Η διάταξη των νησιών και των ακτών του Αρχιπελάγους δεν επιτρέπει την ελεύθερη συνεχή πλεύση, αλλά υποχρεώνει σε συνεχείς εξαρτήσεις από στεριανά σημεία αναφοράς και σε αλλαγές πορείας. Πολλά θαλάσσια περάσματα ήταν αταξιδευτα λόγω των ανέμων ή των κυμάτων, αν και η γεωγραφική τους θέση ευνοούσε ιδιαίτερα την επιτάχυνση του ταξιδιού. Ένα τέτοιο πέραςμα, για παράδειγμα, το στενό μεταξύ Άνδρου και Τήνου, δεν μπορούσε να ταξιδευτεί από τον νοτιά, όσο καλοτάξιδο και αν ήταν το πλοίο. Έτσι το ταξίδι την ημέρα και πολύ περισσότερο μέσα στο σκοτεινό νυκτερινό Αιγαίο με τις θαλάσσιες παγίδες και τους κινδύνους του απαιτού-

46. Απόσπασμα από τον Ludolph von Suchem, στο *Description of the Holy Land*, σελ. 12, Pryor, J.H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ. 53.

47. *ό.π.*, σελ. 71.

48. *ό.π.*, σελ. 73.

49. Ο τελευταίος υπολογισμός στηρίζεται σε μαρτυρία του Α. Τζαμζι.

50. Εκτεταμένες αναφορές στη «βάρδια των πιλότων» της Μήλου και την αναμονή των πλοίων από τους Μηλιούς προκειμένου να προσληφθούν υπάρχουν στο Χατζιδάκης, Ι., *Η Ιστορία της Νήσου Μήλου*, Αθήνα 1927.

51. Σφυρόερας, Β. *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τουρκικού Ε στόλου*, Αθήνα 1968, σελ. 31.

52. Ασδραχάς, Σπ. στο *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, σελ. 238.

53. Charlemont, Lord, *The Travels of Lord Charlemont in Greece and Turkey*, 1749, E.J., London, σελ. 99.

54. Φωτεινές σημάσεις στο Αρχιπέλαγος δεν υπάρχουν. Φάροι υπάρχουν μόνο στο λιμάνι της Χίου τουλάχιστον από τον 17ο αιώνα, στο λιμάνι της Μυτιλήνης μετά τα μέσα του 18ου αιώνα, στο λιμάνι της Ρόδου ίσως από τον καιρό των Ιωαννιτών και στα μεγάλα κρητικά λιμάνια μετά τον 17ο αιώνα. Φάροι σημαίνουν ακόμη ολόκληρη τη διαδρομή των Στενών, την Καλλιπολη, τον Μαρμαρά, την Κωνσταντινούπολη, έως τη Μαύρη Θάλασσα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η θάλασσα περιοχή της Κωνσταντινούπολης είναι μία από τις ελάχιστες της Μεσογείου, όπου το δίκτυο των φάρων δεν έπαψε να λειτουργεί μετά τους κλασικούς χρόνους. Στο υπόλοιπο Αιγαίο οι φάροι εμφανίστηκαν μετά το 1830.

55. Αναφέρεται το 1794 το ταξίδι του καπετάν-Δημήτρη Χριστόφιδου στη Μαρτινίκα και τη Νέα Ορλεάνη, και το 1800 τα 3 ταξίδια του καπετάν Δήμη Σαρ-

σε απόλυτη γνώση των περιοχών και των νησιών.

Συνθητισμένο λοιπόν μέλημα των καπετάνιων, κυρίως στόλων ή μεγάλων εμπορικών πλοίων από την υπόλοιπη Μεσόγειο μόλις τα πλοία έφθαναν στα νερά του Αιγαίου, ήταν η ναυτολόγηση ντόπιων πιλότων, συνήθως νησιωτών από την Πάτμο ή τη Μήλο⁵⁰ που θα καθοδηγούσαν την είσοδο στα λιμάνια, θα μελετούσαν τη νυχτερινή πορεία και θα έλυναν το πρόβλημα του προσανατολισμού μέσα στον λαβύρινθο των νησιών.

Παρά τους τρομερούς κινδύνους, το Αιγαίο ταξιδεύεται νύχτα και μέρα με καπετάνιους ή πιλότους τους έμπειρους ναυτικούς των νησιών, ιδιαίτερα μετά τον 17ο αιώνα οπότε οι ναυτικές γνώσεις τους είναι εμπλουτισμένες από τη «θπεία» στον οθωμανικό στόλο⁵¹ και αξιοποιούνται στα εμπορικά και πειρατικά πλοία που διατρέχουν τα νερά του. Τον χειμώνα του 1537 ο Βαρόνος Saint-Blancard ταξίδεψε από τη Χαλκίδα μέχρι την Κωνσταντινούπολη με ένα μοναδικό σταθμό στη Χίο⁵², και δύο αιώνες αργότερα, το φθινόπωρο του 1749, ο Λόρδος Charlemont έφυγε από το Μπουντρούμ (Αλικαρνασσό) και έφθασε στην Κύθνο χωρίς να πιάσει λιμάνι, και αν δεν είχε ξεσπάσει θύελλα στα στενά των Κυκλάδων θα είχε φθάσει στον Πειραιά⁵³. Ο ίδιος ο Άγγλος Λόρδος περιγράφει το επικίνδυνο νυχτερινό πέρασμα του πλοίου από τα μπουγάζια των Φούρνων, με το πλήρωμα κρεμασμένο στα παραπέτα να ψάχνει μες στο σκοτάδι για τις ξέρες και τα βράχια των ακτών.

Η πλεύση των μεγάλων πλοίων μπορούσε να μη διακοπεί τη νύχτα, πράγμα που δεν ίσχυε για τα μικρότερα⁵⁴. Το ταξίδι των μικρών πλοίων στο Αιγαίο γινόταν αναγκαστικά κατά τη διάρκεια της ημέρας και η ναυτική διαδρομή δεν μπορούσε να κρατήσει πάνω από 15 ώρες τους θερινούς μήνες και πάνω από 10 ώρες τους χειμερινούς. Αυτό το χρονικό μέτρο ήταν καθοριστικό για τους σταθμούς που έπρεπε να γίνουν ανάμεσα στα νησιά. Η αντοχή των σκαφών, η κωρητικότητα τους και οι λιγοστές προμήθειες, ήταν επιπλέον οι αιτίες που ανάγκαζαν τα πλοία να ταξιδεύουν από νησί σε νησί προκειμένου να διασχίσουν το Αρχιπέλαγος. Τα νησιωτικά σκάφη, μικρά σκαριά στην αρχή, ξεκινούν πριν από τον 18ο αιώνα τα ταξίδια προς τις γεπονικές στεριές και σιγά σιγά απλώνουν τις δραστηριότητές τους σε όλη την έκταση του Αιγαίου ώσπου σπάζουν το φράγμα των συνόρων του γύρω στα μέσα του 18ου αιώνα και φθάνουν πλέον μέχρι τα λιμάνια της Ιταλίας, της Γαλλίας, της Βαλτικής, ή ακόμη και της Αμερικής⁵⁵.

2.4. ΠΛΟΙΑ ΣΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ

Η παράδοση της κατασκευής και της χρήσης ξύλινων πλοίων έχει την ίδια σχεδόν ηλικία με τους πολιτισμούς του Αιγαίου.

Οι θαλασσινές κοινωνίες του μέσα από τη συνύπαρξή τους με το υγρό στοιχείο ανέπτυξαν τη ναυπηγική ως εργαλείο για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων της θάλασσας, έμα-

θαν τη ναυτική τέχνη και ενσωμάτωσαν το θαλασσινό ταξίδι στην καθημερινότητά τους ως μια από τις βασικές λειτουργίες της ζωής. Τα πλοία έγιναν τα εύκολα μέσα κίνησης στη θάλασσα του Αιγαίου, εκεί όπου μόνο μέσα από αυτήν την ίδια τη θάλασσα μπορεί να υπάρξει η επαφή των κοινοτήτων. Ταξίδεψαν και έξω από τα όρια του Αρχιπελάγους καθώς επίσης και στις στεριανές παρυφές του.

Η μετακίνηση μέσω της θάλασσας μέχρι και τον 19ο αιώνα κυριαρχούσε στις προτιμήσεις των ανθρώπων που ζούσαν κοντά της. Το πλοίο αποτελούσε για τους ναυτικούς δρόμους τη θαλάσσια εκδοχή του στεριανού καρβανιού· το μεγάλο πλεονέκτημά του όμως έναντι του καρβανιού ήταν πως δεν είχε ανάγκη από δρόμους για να κινηθεί και πως μπορούσε να διανυκτερεύσει σε οποιονδήποτε απάνεμο όρμο, σε έναν από τους χιλιάδες του Αρχιπελάγους, μεταφέροντας ταυτόχρονα φορτία και προμήθειες αγαθών σε τέτοιες ποσότητες που κανένα στεριανό μέσο δεν μπορούσε να μεταφέρει. Το θαλασσινό ταξίδι σπηρίζεται κατ' αρχάς στην αξιοποίηση των φυσικών δυνατοτήτων που παρέχει το νερό και ο άνεμος, στις ξύλινες καρβίσιες κατασκευές και στην ανθρώπινη δύναμη. Η εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης, στη συνέχεια, καθώς επίσης η συλλογική πείρα και η γνώση της θάλασσας, άνοιξαν τους δρόμους για μακρινά ταξίδια, για το σπάσιμο των ορίων του μικρόκοσμου της απέναντι ορατής στεριάς. Το πλοίο δεν έπαψε ποτέ να είναι το μεταφορικό μέσο των κοινοτήτων του Αιγαίου

τόσο σε συλλογικό όσο και σε ατομικό επίπεδο. Για κάθε άνθρωπο αυτής της θάλασσας το πλοίο ήταν ένα προσωπικό εργαλείο που του έδινε τη δυνατότητα να εκμεταλλευτεί τα αγαθά της, να τη διασχίσει, να επικοινωνήσει με τα γειτονικά ή τα μακρινά λιμάνια και να μεταφέρει τα προϊόντα της γης, αλλά ήταν και ένα μέσο ελεύθερης φυγής μέσα στην απεραντοσύνη του Αρχιπελάγους. Αποτέλεσε μέχρι και τη συνέχεια της γης στο νερό, την προέκταση των παράλιων οικισμών πέρα από το όριο της ακτής όταν οι τελευταίες κτιστές κατασκευές εισβάλλανε στη θάλασσα για να υποδεχτούν τις πλωτές κατασκευές δημιουργώντας λιμάνια ή όταν τα πλοία τραβιούνταν στις αμμουδιές ενώνοντας έτσι τις στεριανές με τις θαλασσινές λειτουργίες.

Τα μεγέθη, η μορφή και οι ιδιότητες των πλοίων, οι μέθοδοι πλεύσης, οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό είχαν μια πολύπλοκη εξέλιξη, ανάλογα με τις ανάγκες που εξυπηρετούσαν, την πορεία των κοινωνιών που τα κατασκεύαζαν και την ανάπτυξη της ναυτικής τέχνης. Διέφεραν από τόπο σε τόπο καθώς και από εθνότητα σε εθνότητα, και οι ποικίλες λειτουργίες τους καθόριζαν τη μορφή τους. Από μέσα μεταφορικά, έγιναν μέσα επιβολής δύναμης και εξουσίας, εργαλεία που θα χρησιμοποιούνταν για την αλιεία αλλά και τις καταδρομές. Προσαρμόστηκαν στις συμπεριφορές των κοινωνιών που τα χρησιμοποιούσαν, στους πολέμους και στις ειρηνικές περιόδους, και επιβλήθηκαν ως μέσα κίνησης στις αιγαιοπελαγίτικες αλλά και στις μεσογειακές κοι-

νωνίες όπου κυριαρχούσαν ήδη από αιώνες. Τα σκάφη που διέπλεαν το Αιγαίο μέχρι τον 19ο αιώνα τα χαρακτηρίζει όλα η απόλυτη κυριαρχία του ξύλου στην κατασκευή του βασιικού τους κορμού καθώς και η χρήση των κουπιών, τα οποία σταδιακά αντικαθίστανται από τα πανιά αφού ζευγαρώσουν πρώτα ένα διάστημα μαζί τους.

Τα κωπήλατα

Τα κωπήλατα σκάφη είναι αυτά που κυρίως ταξίδευαν τις μεσογειακές θάλασσες και το Αιγαίο μέχρι και τον 16ο αιώνα⁵⁶. Από τις απλές βάρκες των φαράδων μέχρι τις μεγάλες κωπήλατες γαλέρες, όλα τα πλοία εκείνης της εποχής, ανεξάρτητα από τη χρήση τους, στηρίζονταν στη δύναμη των κουπιών και στη συμπληρωματική βοήθεια των πανιών.

Ο βυζαντινός δρόμων, το πλοίο του στόλου της Κωνσταντινούπολης, κυριάρχησε επί αιώνες ως το νικηφόρο πολεμικό σκαρί της Ανατολικής Μεσογείου. Κωπήλατο με βοηθητικά πανιά, χρησιμοποιήθηκε από τον «βαρύ» βυζαντινό στόλο σε μια εποχή που οι ναυτικοί δρόμοι δεν απαιτούσαν ευελιξία αλλά δύναμη.

Από την εποχή όμως του ερχομού των Λατίνων στο Αιγαίο, τον 13ο αιώνα, οι γαλέρες, τα μεγάλα κωπήλατα πλοία της Ιταλίας, κυριάρχησαν, παίρνοντας τη θέση των παλιότερων βυζαντινών δρομώνων που τους έμοιαζαν αρκετά. Οι Βενετσιάνοι δημιούρ-



Μεσογειακή γαλέρα με όπλα.



Βυζαντινός δρόμων του 9ου αιώνα.



Βενετσιάνικη γαλέρα του 13ου-14ου αιώνα.

κώση στη Νότια και την Κεντρική Αμερική. Τζαμτζής, Α.Ι., «Ναυτικοί. Καράβια και Λιμάνια» στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, σελ. 60.

56. Στο *Χρονικόν του Μαυρέως* τα πλοία της εποχής αναφέρονται με τους όρους, «Πλευτικά», «Ξύλα», «Καράβια», «Κάτεργα», «Κόκες». Βλ. *Χρονικόν του Μαυρέως*, εκδ Ολκός, Αθήνα 1990, στίχοι 331, 350, 367, 369, 411, 1694, 2811, 4539, 9138.

57. Ράδος Κ. *Το Ναυτικόν του Βυζαντίου*. Αθήνα 1920, σελ. 39.

58. Κραντονήλλη Α. *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*. Αθήνα 1985, σελ. 345.

59. Η κατάσταση των ναυπηγείων στον ελληνικό χώρο την περίοδο της Τουρκοκρατίας παρουσιάζεται διεξοδικά στο *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*. Από τα μικρά νησιά, ο Πόρος, η Ύδρα, οι Σπέτσες, χρησιμοποιούνται κατά το δεύτερο ήμισυ του 18ου αιώνα για ναυπηγήσεις πλοίων του Οθωμανικού Στόλου. Αντίθετα, μετά την πτώση του Βυζαντίου έχουν εγκαταλειφθεί τα νησιώτικα ναυπηγεία της Σκύρου και της Σάμου. Μπεκιάρη-Εξδακτύλου Αικ., *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*. Αθήνα, σελ. 67-93 και 112-122.

60. Κραντονήλλη Α. *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*. Αθήνα 1985, σελ. 337-338. Unger, W. R., *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*. London 1980, σελ. 44-45, 125, 164-165, 176-177, 180-181 και 254-255. Pryor, H. J., *Geography, Technology, and War*. Cambridge 1988, σελ. 25-86.

61. Τζαμτζής Α. Ι., «Ναυτικοί, Καράβια και Λιμάνια» στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*. Αθήνα 1972, σελ. 108.



Γενοβέζικο δικάρτο εμπορικό ιστιοφόρο των Σταυροφοριών του 13ου αιώνα.



The «Brewen Hanse» Cog του 1380



Carocca του 15ου αιώνα. Εμπορικό πλοίο της Μεσογείου.

γησαν την ισχυρή ναυτιλία τους, που επικράτησε επί τόσους αιώνες στη Μεσόγειο, δαμνιζόμενοι από το υπό διάλυση Βυζάντιο τύπους πλοίων και ναυτικές μεθόδους⁵⁷ αλλά αντικαθιστώντας και τους μεν και τις δε με πιο εξελιγμένες μορφές. Τα πλοία αυτά, που η κατασκευή τους επέτρεπε διάφορες χρήσεις, αποδείχτηκαν ιδιαίτερα λειτουργικά και ως πολεμικά και ως εμπορικά και ως συνδυασμός αυτών των δύο. Τα πλοία που ταξίδεψαν ως πολεμικά, πειρατικά και εμπορικά, με διαφορετικό μέγεθος κάθε φορά, διατηρώντας όμως το βασικό σχήμα του μακρόστενου σκαριού, ήταν οι γαλέρες. Οι γαλέρες χρησιμοποιήθηκαν από όλες τις εθνότητες που διέσχισαν το Αρχιπέλαγος με τους επίσημους, τους πειρατικούς ή τους εμπορικούς στόλους τους. Οι πολλές σειρές κουπιών υποβοηθούσαν από ένα και αργότερα από δύο άλμπουρα με «λατίνια», όπως αποκαλούνται τα τριγωνικά πανιά της Μεσογείου εκείνων των αιώνων. Το «λατινικό» πανί έδινε τη δυνατότητα αξιοποίησης των ιδιόμορφων καιρών της Μεσογείου όπου χρειαζόταν εκμετάλλευση και της παραμικρής «σπιλιάδας», της απότομης δηλαδή ννοής του ανέμου που κρατάει λίγα λεπτά της ώρας. Η βασική όμως δύναμη, τα κουπιά, ήταν άμεση συνάρτηση του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού, εξαρτιόταν δηλαδή από το αν υπήρχαν οι δεκάδες αναγκαίοι κωπηλάτες για τους πάγκους. Αυτή ακριβώς η ανάγκη των κωπηλάτων πλοίων για μεγάλα πληρώματα ήταν που προκάλεσε την επί αιώνες

αφαίμαξη των πληθυσμών του Αρχιπελάγους. Επίσης τα μεγάλα ξύλινα πλοία με τις εκατοντάδες, πολλές φορές, κουπιά απαιτούσαν για την κατασκευή τους πολλά εργατικά χέρια και ανάλογα ναυπηγεία. Έτσι οι γαλέρες κτίζονταν στους μεγάλους ταρσανάδες της Μεσογείου, της Προποντιδας και του Αιγαίου, στην τελευταία περίπτωση στους ταρσανάδες της Ρόδου, της Κρήτης και της Μυτιλήνης⁵⁸.

Παρ' όλα αυτά υπάρχουν ενδείξεις ότι γαλέρες κτίστηκαν, όχι μόνο στα επίσημα ναυπηγεία, αλλά και σε ναυπηγεία μικρότερων νησιών, ειδικά για τον στόλο του Καπουδάν Πασά⁵⁹.

Διαφορετικές λατινικές ή μουσουλμανικές εκδοχές των «μακρών», όπως ονομάζονταν, κωπηλάτων σκαφών, τα οποία ήταν μακρόστενα, χαμηλά και ευελίκτα, με βοηθητικά πανιά για την αξιοποίηση του ανέμου, ταξίδεψαν ως παράκτια πλοία και αποδείχτηκαν ιδιαίτερα χρήσιμα ως πολεμικά και καταδιωκτικά⁶⁰. Για τις μεγάλες όμως μεταφορές και τα μακρινά ταξίδια χρησιμοποιήθηκε πριν από τον 16ο αιώνα μια παραλλαγή της γαλέρας, η «galia grossa». Ήταν σκάφος με μεγαλύτερη κωπηλικότητα και δυνατότητα αυτονομίας στα ταξίδια⁶¹. Οι ανάγκες των μεταφορών και οι μεγάλες αποστάσεις της Μεσογείου δημιουργήσαν στη συνέχεια διάφορους εμπορικούς τύπους της αρχικής κωπηλάτης γαλέρας.

Οι εμπορικές γαλέρες κυκλοφόρησαν σε πολλές παραλλαγές του ίδιου τύπου πλοίου

αρχίζοντας από 80 άνδρες πλήρωμα και 50 τόνους φορτίο και φθάνοντας μέχρι 150 άνδρες πλήρωμα και 150 τόνους φορτίο.

Η μετάβαση στην ιστιοφόρα πλεύση

Οι βαριές γαλέρες των μεταφορών και των μεγάλων αποστάσεων με την πάροδο των αιώνων άρχισαν να χρησιμοποιούν περισσότερο τη δύναμη του αέρα. Αυτή η τεχνική τους έδωσε μεν δυνατότητες μεγαλύτερης αυτονομίας στην πλεύση αλλά τις κατέστησε πιο δυσκίνητες και εξαρτημένες από τους καιρούς.

Τα σκαριά τους έγιναν πιο ψηλά για να αντέχουν τις θάλασσες και πιο φαρδιά για να αποθηκεύουν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων⁶². Το πρόβλημα πλέον αυτών των πλοίων ήταν ότι δεν μπαινόβγαιναν εύκολα στα λιμάνια και ότι αναγκάζονταν να λοξοδρομούν στα «όρτσα». Οι γαλέρες, πολεμικές και εμπορικές, ήταν τα πλοία που έδωσαν στους Βενετσιάνους την κυριαρχία στη θάλασσα μέχρι τον 16ο αιώνα. Οι γαλέρες δεν διέθεταν τις ικανότητες των μικρών σύγχρονων τους πλοίων, ήταν σκάφη βαριά με αδυναμίες στις φουρτιούνες και χρειάζονταν δεκάδες κωπηλάτες. Ήταν όμως αυτόνομες από άποψη προμηθειών, μπορούσαν να διασχίζουν μεγάλες αποστάσεις και να μεταφέρουν φορτία ή στρατιώτες.

Μέχρι και τον 16ο αιώνα τα μικρά, ευέλικτα «μακρά» πλοία ήταν τα πειρατικά του Αιγαίου. Οι ελαφρές γαλέρες, οι γαλιότες, οι

φούστες και τα μπριγκαντίνια έβγαιναν από τα κρησφύγετα των ακτών και, εκμεταλλευόμενα την ταχύτητα και την ευελιξία τους, επέδραμαν αιφνιδιαστικά σε βαρύτερα πλοία ή στους παράκτιους οικισμούς των νησιών. Ιδιαίτερα οι Τούρκοι χρησιμοποιούσαν αποκλειστικά τις φούστες και τα μπριγκαντίνια για τις επιδρομές τους.

Τα μικρά ψαράδικα, μεταφορικά και πειρατικά σκάφη είχαν το πλεονέκτημα ότι κατασκευάζονταν από λίγους ανθρώπους σε οποιοδήποτε καρνάγιο οικισμού ή όρμο που κοντά του υπήρχε ξυλεία. Η γνώση της κατασκευής μικρών ξύλινων σκαφών μεταφερόταν στους κατοίκους του Αιγαίου από αιώνες και κάθε φορά εξελισσόταν ανάλογα με τις απαιτήσεις, ακολουθώντας όμως τους ίδιους πανάρχαιους βασικούς κανόνες.

Το μπριγκαντίνι ήταν ένας από τους τύπους σκαφών που μετά τον 17ο αιώνα μετασχηματίστηκε σε καθαρό ιστιοφόρο, μέχρι δε το 1800 αποτέλεσε τον πιο διαδεδομένο τύπο πλοίου μεσαίου μεγέθους.

Ο 16ος αιώνας, οπότε η πειρατεία είναι η πλέον διαδεδομένη ναυτική λειτουργία, φέρνει την ανάμειξη διαφόρων τύπων σκαφών, που ήταν ταυτόχρονα και εμπορικά και πειρατικά. Ήταν η περίοδος κατά την οποία το Αρχιπέλαγος είχε ξεφύγει από τον έλεγχο των επίσημων στόλων και ταξιδευόταν από πλήθος μωαμεθανικά και χριστιανικά κάτεργα που επιδίδονταν σε ένα είδος ιδιωτικού πολέμου.

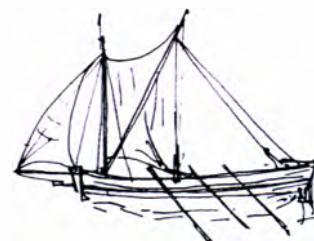
Οι Δυτικοί χρησιμοποιούσαν πλέον για πει-



Μπριγκαντίνι του 16ου αιώνα.



Μπριγκαντίνι του 17ου αιώνα.



Φελούκα της Τουρκοκρατίας

62. Κραντονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 337-338.



Νάβα του 18ου-19ου αιώνα.
Τρικάρτατο εμπορικό εξοπλισμένο.
«Αγία Τριάς» του Γ. Κριεζή.



Δικάρτη γαλιότα. Κωπήλατο οπλισμένο πειρατικό
των νησιών του 18ου-19ου αιώνα.



Πίγκος. Μεταφορικό του 18ου αιώνα.

63. Κραντουέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 349.

64. Braudel F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. Ι, σελ. 264.

65. Σφυρόερας Β., *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τούρκικου Στόλου*, Αθήνα 1968, σελ. 24.

66. Σφυρόερας Β., στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ, σελ. 150.

67. Σφυρόερας Β., *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τούρκικου Στόλου*, Αθήνα 1968, σελ. 34. Μπεκιάρη-Εξαδακτύλου Αικ., *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1994, σελ. 84-86.

ρατεία στο Αιγαίο και Ισπιοφόρα, όπως κόκες, νάβες ή μπάγκες, που μετά το 1500 τα εξόπλιζαν με πυροβόλα όπλα⁶³. Τα προτερήματα των ελαφρών «μακρών» σκαφών όταν ο καιρός ήταν καλός και η αντοχή των πιο βαριών τύπων στις φουρτούνες ώθησαν τους τριπολίτες πειρατές του 16ου αιώνα να χρησιμοποιούν «στρογγυλά» πλοία τον χειμώνα και γαλέρες το καλοκαίρι⁶⁴.

Όσον αφορά τους νησιώτες του Αρχιπελάγους, αυτοί ήδη από την κάθοδο του Barbarossa είχαν δώσει τα πληρώματα που ανασυγκρότησαν τον τουρκικό στόλο⁶⁵. Και αργότερα κατά τον 17ο αιώνα αυτός ο στόλος, ένας από τους ισχυρότερους της Μεσογείου, ήταν επανδρωμένος κατά το ήμισυ με Έλληνες. Σε αυτούς τους πρώτους όμως αιώνες της Τουρκοκρατίας η θέση των νησιωτών μέσα στα πλοία ήταν στους πάγκους και η θέση τους ως σκλάβων δεν τους επέτρεψε να αποκτήσουν ιδιαίτερη σχέση με τη θάλασσα. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις η πολιορκία της Ρόδου και η ναυμαχία της Ναυπάκτου, όπου υπηρετούσαν ως κωπηλάτες στριμωγμένοι σ' αμπάρια των πλοίων και στους δύο αντίπαλους στόλους χιλιάδες Έλληνες, πολλοί από τους οποίους βρήκαν τραγικό θάνατο⁶⁶.

Η ναυπήγηση αυτών των πολεμικών σκαφών γινόταν κυρίως μακριά από τα νησιά και τις επικίνδυνες ζώνες του πολέμου. Οι ταρσανάδες ήταν κοντά ή και μέσα σε ναυστάθμους από τον φόβο της πειρατείας και του εκάστοτε αντίπαλου στόλου. Τα ναυπηγεία των Λατίνων ήταν κυρίως στις ακτές της

Αδριατικής και της βορειοδυτικής Μεσογείου, ενώ τα τουρκικά ήταν στην Κωνσταντινούπολη, την Καλλιόπολη και τη Μαύρη Θάλασσα⁶⁷.

Τα ξύλινα κωπήλατα σκαριά που μέχρι τον 17ο αιώνα ταξίδευαν το Αιγαίο ήταν ευέλικτα, έπιαναν σε οποιαδήποτε στεριά και μεταφέρονταν έξω από το νερό και ξαναρίχνονταν στη θάλασσα από το ίδιο τους το πλήρωμα. Δεν άντεχαν στους δυνατούς καιρούς και ποτέ δεν ξανοίγονταν μακριά από ακτές και λιμάνια. Είχαν ακόμη την ικανότητα να φτάνουν μέσα σε ελάχιστο χρόνο από τη στιγμή που γινόταν αντιληπτή η επιδείνωση του καιρού σε κάποιο μικρό ασφαλές φυσικό αγκυροβόλιο. Η ευελιξία τους οφειλόταν κατά κύριο λόγο στο μικρό μέγεθος και το βύθισμά τους.

Ολόκληρες αρμάδες, αποτελούμενες από δεκάδες φούστες και γαλέρες, είχαν τη δυνατότητα να τραβηχτούν με ελάχιστα μηχανικά μέσα σε στεριές, κάτι που το έκαναν κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Ήταν εύκολο να κρυφτούν στον μυχό κάποιας ακτής ή ακόμη και κάτω από κλαδιά δέντρων και καλάμιες. Σε όλες τις εποχές χρησιμοποιήθηκαν μορφές μικρών σκαφών που είχαν κουπιά και τις περισσότερες φορές πανιά βοηθητικά. Μικρά σκάφη που έχουν ως κύρια μέθοδο πλεύσης την ιστιοφορία εμφανίζονται μετά τον 16ο αιώνα. Οι βασικές τους ιδιότητες όμως παραμένουν οι ίδιες.

Τα ιστιοφόρα

Τα «στρογγυλά» ή «κοίλα» πλοία των βυζαντινών και αργότερα των ναυτικών δυνάμεων της δυτικής Μεσογείου υπήρξαν τα κατεξοχικήν εμπορικά πλοία που εξελίχθηκαν αργότερα, προς τον 17ο αιώνα, σε ιστιοφόρα, και άρχισαν να εκτοπίζουν τελείως τα κωπήλατα από το Αιγαίο και τη Μεσόγειο.

Η μετάβαση από τα κουπιά στα πανιά και από τα βαριά εμπορικά στα ελαφρότερα ιστιοφόρα φαίνεται να ξεκίνησε από το λιμάνι της Βενετίας στα μέσα του 15ου αιώνα⁶⁸. Η Γένοβα και τα περισσότερα μεσογειακά λιμάνια ακολούθησαν τον ρυθμό των αλλαγών, και ο 16ος αιώνας σήμανε το τέλος της εποχής των μεγάλων κωπήλατων αλλά και των «στρογγυλών» πλοίων. Η τελευταία τριακονταετία του 16ου αιώνα είναι η εποχή της οριστικής νίκης των νέων ιστιοφόρων επί των παλαιών γιγάντων των θαλάσσιων μεταφορών. Τα ιστιοφόρα, επειδή μπορούν να μεταφέρουν φορτία με λιγότερη ανθρώπινη δύναμη και επειδή αντέχουν περισσότερο στους καιρούς και έχουν καλύτερες ταχύτητες από τα αντίστοιχα σε μέγεθος κωπήλατα, κυριάρχησαν τελικά μαζί με τα παλιά κωπήλατα, που στο μεταξύ είχαν μετεξελιχθεί σε ιστιοφόρα, σε ολόκληρο το φάσμα της ναυτιλίας μετά τον 17ο αιώνα.

Τα ιστιοφόρα πλοία όμως εκμεταλλευόμενα τον άνεμο δεν έπαυαν να έχουν το μειονέκτημα της άμεσης εξάρτησης από αυτόν. Στο Αιγαίο, όπου οι καιροί αλλάζουν

από τη μια στιγμή στην άλλη, είτε σε διεύθυνση είτε σε ένταση, τα ιστιοφόρα ήταν αναγκασμένα να ταξιδεύουν υπό συνθήκες άλλες φορές ευνοϊκές και άλλες δυσχερείς. Οι δυσκολίες στους ελιγμούς δεν τους επέτρεπαν να κινηθούν κοντά και παράλληλα με τις ακτές, γιατί δεν θα μπορούσαν να αποφύγουν κάποια ανωμαλία της στεριάς ή κάποια ξέρα, πράγμα που τα καθιστούσε δυσκίνητα και ευπρόσβλητα σε σχέση με τα μικρά κωπήλατα. Οι αλλαγές στις διευθύνσεις των ανέμων τα ανάγκαζαν να λοξοδρομούν για να παρακολουθούν τον ευνοϊκό καιρό, οι φουρτούνες τα έβγαζαν από την πορεία τους και οι άπνοιες τα ακινητοποιούσαν. Ένα ακόμη από τα μεγάλα προβλήματα των ιστιοφόρων ήταν η είσοδος και η έξοδος στα λιμάνια. Λόγω της αδυναμίας τους στους ελιγμούς, χρειάζονταν πολύ χρόνο για να βγουν ή να μπουν, έπαιρναν ντόπιο «πιλότο» για να δέσουν με ασφάλεια και πολλές φορές χρειάζονταν ρυμούλκηση από βάρκες για να κάνουν τις αναγκαίες μανούβρες μέσα στο λιμάνι.

Από τις αρχές του 16ου αιώνα τα ιστιοφόρα άρχισαν να εκτοπίζουν τα παλιά κωπήλατα πλοία στους θαλασσίους δρόμους της Μεσογείου, αλλά η Οθωμανική Αυτοκρατορία καθυστέρησε να προσαρμοστεί στη νέα τυπολογία των πλοίων. Η αλλαγή ήρθε με τη σημαντική αναδιοργάνωση του τουρκικού στόλου στα 1682, με την οποία εισάγονται τα ιστιοφόρα γαλιόνια ως βασικό πλοίο του στόλου⁶⁹. Ο εκσυγχρονισμός αυτός του οθωμα-



Ταρτάνα του τέλους 18ου αιώνα.



Τυπική φρεγάτα, εξοπλισμένη με 36 κανόνια, του 1805.



Μπρίκι των αρχών του 19ου αιώνα. Δικάταρτο ιστιοφόρο. «Άρης» του Α. Τσαμαδού.

68. Braudel F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. 1, σελ. 300.

69. Σφυρόερας Β., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, σελ. 151.

νικού στόλου καθιέρωσε, όπως φαίνεται, οριστικά τους τύπους των ιστιοφόρων πλοίων στο Αιγαίο. Τα γαλιόνια εξακολουθούν να είναι τα επίσημα πολεμικά πλοία του τουρκικού στόλου μέχρι τα μέσα του 18ου αιώνα και γνωρίζουμε ότι ο Καπουδάν Πασάς τα χρησιμοποιεί για το τακτικό επίσης κυνήγι των πειρατών του Αρχιπελάγους. Τα ταχύπλοα και προσαρμοσμένα στους καιρούς της Μεσογείου ιστιοφόρα, οπλισμένα με κανόνια, ταξίδευαν το Αιγαίο σαν πειρατικά, εμπορικά ή επίσημα πολεμικά πλοία των στόλων από τον 16ο (τα γαλιόνια) μέχρι τον 18ο αιώνα (οι φρεγάτες).

Η πειρατική και η εμπορική δραστηριότητα των ίδιων των Ελλήνων στα μέσα του 18ου αιώνα έφτασε στο υψηλότερο σημείο της ακμής της. Μετά τους Ενετοτουρκικούς πολέμους, η πεντηκονταετής ύφεση στις τουρκικές θαλάσσιες επιχειρήσεις, καθώς επίσης και η απόλυτη ελευθερία δράσης που η Πύλη είχε παραχωρήσει στους έλληνες καπετάνιους, οι ρωσοτουρκικοί πόλεμοι και ο μετέπειτα αγγλογαλλικός ανταγωνισμός, επέτρεψαν στους νησιώτες να εξασφαλίσουν μια θέση στο ναυτικό της Μεσογείου. Έτσι νησιώτες πειρατές ή έμποροι χρησιμοποιούσαν οπλισμένα ιστιοφόρα των τύπων που περιγράψαμε και αρμένιζαν το Αιγαίο στην αρχή και μετά τη Μεσόγειο ολόκληρη. Η ναυτολόγηση των νησιωτών στα ιστιοφόρα πλοία του τουρκικού στόλου είχε ως επακόλουθο να αποκτήσουν πείρα και να εξοικειωθούν με τη θάλασσα.

Η χρήση των μεγάλων εμπορικών και πο-

λεμικών τύπων των ιστιοφόρων επεκτάθηκε στις νησιωτικές και παράκτιες κοινότητες του Αιγαίου και κάποια νησιωτικά λιμάνια βρέθηκαν να κατέχουν τέτοια πληθώρα πλοίων που στέκονταν επάξια δίπλα στα μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης. Ένα πολύ μεγάλο μέρος από αυτά τα σκαριά κτίζονταν πλέον στους νησιώτικους ταρσανάδες εξοικειώνοντας τους νησιώτες με την ανάλογη τεχνογνωσία. Την περίοδο της ναυτικής άνθησης του 18ου αιώνα τα μεγάλα ιστιοφόρα πλοία στο Αιγαίο προοριζονταν για όλες τις χρήσεις.

Υπό τον γενικό όρο «καράβι» εννοούνται τα λεγόμενα «ξύλα» και τα «μπασιμένα», όταν πρόκειται για πολεμικά, ή τα «μπάρκα», όταν πρόκειται για εμπορικά σκάφη. Τα μικρά ιστιοφόρα, αυτά που απαντώνται υπό το γενικό όνομα «καΐκια», ταξίδευαν ανάμεσα στα νησιά ως μικροεμπορικά και συγχρόνως μεταφορικά, αλλά και ως πειρατικά καταδρομικά. Σ' αυτά στηριζόταν ολόκληρο το δίκτυο επικοινωνίας των αιγαιοπελαγίτικων κοινοτήτων στα τέλη του 17ου και στον 18ο αιώνα.

Κατά τον τελευταίο αιώνα της Τουρκοκρατίας η ύπαρξη στο Αιγαίο πληθώρας τύπων μικρών και μεσαίων πλοίων, που αρχικά τα περισσότερα ήταν αυτοσχέδιες θαλασσινές κατασκευές αυτοδιδακτων караβομαραγκών των νησιών, δείχνει την εντατική κίνηση στη θάλασσα των κατοίκων του Αρχιπελάγους αυτή την περίοδο. Οι νησιώτες πια είχαν ξανοιχτεί στη θάλασσα και κυκλοφορούσαν στις οικείες για αυτούς εκτάσεις ανάμεσα στα νη-

σιά φροντίζοντας για τη διαρκή επικοινωνία των κοινοτήτων του Αιγαίου. Τα οπλισμένα μπρίκια και οι διάφορες παραλλαγές τους ήταν τα πλοία που κυριάρχησαν στην ελληνική ναυτική δύναμη κατά τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας του 19ου αιώνα, ενώ τα μεγαλύτερα σε μέγεθος τρικάταρτα πολεμικά, οι φρεγάτες, ήταν τα πλοία των Τούρκων. Το εμπόριο της περιόδου της αγγλογαλλικής σύγκρουσης, οι ρωσικές σημαίες και η μετατροπή των εμπορικών σε καταδρομικά υπό ρωσική σημαία στις τελευταίες δεκαετίες του αιώνα, η επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων έξω από το Αιγαίο και οι χαλαρότερες σχέσεις της τουρκικής διοίκησης με τα νησιά συνιστούν το πλαίσιο της ναυτιλίας στο Αρχιπέλαγος μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα.

Αρχίζοντας από την πειρατεία του 14ου αιώνα και φθάνοντας στην εμπορική και μεταφορική κίνηση από νησί σε νησί των μικρών πλοίων του Αρχιπελάγους, στις αρχές του 1800 διαμορφώθηκε ένα εκτεταμένο ναυτικό δίκτυο και μια αέναη κίνηση επικοινωνίας ανάμεσα στις αιγαιοπελαγίτικες κοινότητες, παράλληλα με την υπάρχουσα από τους προηγούμενους αιώνες κίνηση των μεγάλων πλοίων των μεσογειακών λιμανιών στις ρότες του Αιγαίου. Σε αντίθεση με το οργανωμένο και δύσκολο ταξίδι των μεγάλων πλοίων, η διανησιωτική επικοινωνία των κατοίκων του Αρχιπελάγους ήταν σχετική εύκολη υπόθεση.

«Δίκτυο τυφλών πλανώνται μέσω των σκοπέλων του Αιγαίου»

Αυτή την εικόνα είχαν οι Δυτικοί μέχρι και τις αρχές του 19ου αιώνα για τους αμόρφωτους αιγαιοπελαγίτες καπετάνιους⁷⁰. Για εκείνους τους καπετάνιους όμως, που γνώριζαν τις θαλασσινές εκτάσεις γύρω από τους τόπους τους, θεωρώντας τις και αυτές πατρίδες τους, το ταξίδι από τη μια σπειρά στην άλλη ήταν καθημερινή και οικεία ασχολία. Χωρίς κανένα ναυτιλιακό βοήθημα, χωρίς πυξίδα και με τα αστέρια για οδηγό, ναυτικοί με γνώσεις βασισμένες στην προφορική παράδοση και φορείς της συσσωρευμένης και συλλογικής πείρας, ήταν οι μόνοι που γνώριζαν τη θάλασσα του Αιγαίου μέχρι και την πιο μικρή της αναποδιά⁷¹.

Η συλλογική γνώση της ναυτιλίας, που μεταδιδόταν από γενιά σε γενιά στους πληθυσμούς των ναυτικών οικισμών και η οποία μετά το 1700 βρήκε το έδαφος για να αξιοποιηθεί, και η κατοχή των «σημαδιών» της θάλασσας από τους απλούς θαλασσινούς, έστησε το δίκτυο της θαλασσινής επικοινωνίας ανάμεσα στα διάσπαρτα νησιά. Οι λίγες ώρες πλεύσης που συνήθως απέχουν τα νησιά μεταξύ τους επέτρεπαν και στο πιο απλό και μικρό πλεούμενο να διασχίζει τη θάλασσα έκταση που τα χώριζε. Οι ταχύτητες των πλοίων που ταξίδευαν το Αιγαίο δεν φαίνεται να είχαν αλλάξει εντυπωσιακά από το 1500 μέχρι το 1800. Οι δύο μέρες που χρειάζονταν για να διανύσει ένα πλοίο του 16ου αιώ-

να τα 140 ν.μ. περίπου που χωρίζουν τα κάστρα του Ελλάσποντου από τη Χίο εξακολουθούν να είναι ο χρόνος του συγκεκριμένου ταξιδιού και στο τέλος του 18ου αιώνα.

Τα υδραϊκά μπρίκια του 1750, που έφταναν από το νησί τους σε 11 μέρες στην Αλεξάνδρεια και σε 26 στη Βενετία, έκαναν τους ίδιους περίπου χρόνους που έκαναν κωπήλατα ή ιστιοφόρα 200 ή 300 χρόνια νωρίτερα⁷². Αυτό όμως που είχε αλλάξει στο Αιγαίο ήταν η πυκνότητα της κίνησης. Οι εποχές της ερημωμένης θάλασσας με τα λεηλατημένα νησιά του 15ου αιώνα είχαν περάσει και πλέον οι κοινότητες των ανθρώπων διέσχισαν τις υγρές εκτάσεις, ενοποιώντας τις με τις σπειρές που επάνω τους ζούσαν. Το τέλος του 18ου αιώνα βρήκε τα νησιά να έχουν ένα μεγάλο και οπλισμένο εμπορικό στόλο, έμπειρο στις καταδρομές και στο λαθρεμπόριο.

Οι γολέτες και οι μπρατσέρες, τα μπρίκια και τα μικρότερα τρεχαντήρια, τα τσερνίκια, οι μπομπάρδες, τα λατίνια και οι σακολέβες⁷³ ήταν τα πλοία των νησιών που τον τελευταίο αιώνα της Τουρκοκρατίας διέτρεχαν τη θάλασσα πολύ πιο έξω από τα όρια του Αρχιπελάγους. Οι νησιώτες είχαν πια επιστρέψει στη θάλασσα. Αξιοποιούσαν τις εμπειρίες των τελευταίων αιώνων, τη γνώση της ναυτικής τέχνης αλλά και του ναυτικού πολέμου, κτιζανε σκαριά, εξοπλίζανε τα επαναστατικά πλοία της Ανεξαρτησίας και επινοούσαν μεθόδους για να εξασφαλίσουν τη ναυτική κυριαρχία στο Αιγαίο του 19ου αιώνα.

2.5. ΡΟΤΕΣ ΣΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ

Αν παραβλέψει κανείς τις διάφορες παραλλαγές τους λόγω εποχής και πολιτικής συγκυρίας, τρεις είναι οι βασικές διαδρομές που επικράτησαν όλη αυτή την περίοδο στη Μεσόγειο και το Αρχιπέλαγος⁷⁴: η βαλκανική, η κυκλαδίτικη και η μικρασιατική ρότα. Αυτοί είναι οι άξονες προσανατολισμού της κίνησης των πλοίων που συνδέονται άμεσα με τα κυρίαρχα σημεία των διόδων προς τη Δύση, την Κωνσταντινούπολη και τη Μέση Ανατολή⁷⁵.

Η βαλκανική ρότα⁷⁶ ήταν η δυτική διαδρομή που με κατεύθυνση από τον νότο προς τον βορρά παρέπλεε την ακτή της Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Εύβοιας και από τις βόρειες Σποράδες έφθανε στο βόρειο Αιγαίο. Οι παραλλαγές της ρότας (μέσα ή έξω από την Εύβοια) εξαρτώνταν ιδίως από τον πολιτικό έλεγχο του λιμανιού της Χαλκίδας. Σημαντικό ρόλο στην επιλογή πορείας από τους πλοιάρχους έπαιζε επίσης ο προβληματικός καιρός του Κάβο Ντόρο. Τέλος η βαλκανική ρότα στο ταξίδι μέσα στο Αιγαίο συναντούσε τα λιγότερα νησιά από κάθε άλλη διαδρομή.

Η μικρασιατική ρότα που είχε την ίδια διεύθυνση ξεκινούσε από την Κάρπαθο ή τη Ρόδο, παρέπλεε στα ανατολικά τις ακτές της Μικρασίας, περνούσε μέσα από τα Δωδεκάνησα και έφτανε στη Μυτιλήνη και τα Στενά. Μπορεί να θεωρηθεί η πιο επικίνδυνη ρότα του Αιγαίου, γιατί περνούσε ανάμεσα από τις μικρα-

70. Από περιγραφή του J. L. S. Bartholdy το 1804, Τζαμτζής Α. Ι., «Ναυτικοί, Καράβια και Λιμάνια» στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, σελ. 66.

71. Ο Κριεζής αναφέρει ότι για τον προσανατολισμό οι πλοίαρχοι μελετούν τα άστρα και δεν χρησιμοποιούν πυξίδα. *ό.π.*, σελ. 57-58.

72. Το 1757 ο Π. Κοκκίνης, χρειάστηκε για το ταξίδι Ύδρα-Αλεξάνδρεια 11 μέρες με καράβι φτιαγμένο από τον ίδιο στο Σοφικό, ενώ τον ίδιο καιρό ο Μ. Κριεζής έπλευσε τη διαδρομή Ύδρα-Τριέστι-Βενετία σε 26 μέρες. *ό.π.*, σελ. 62.

73. Κανελλόπουλος Η. Φ., *Ονοματολόγιον Ιστιοφόρων*, Αθήνα 1890, αναδ. 1988, σελ. 195-197.

74. Για τον ακριβή εντοπισμό των κύριων ναυτικών διαδρομών που χρησιμοποιούσαν τα ιστιοφόρα και τα κωπήλατα σκάφη στο Αρχιπέλαγος μετά τον Μεσαίωνα πολύτιμα βοήθημα είναι οι σύγχρονοι οδηγοί για ιστιοφόρα πλεύση όπως το *Greek Waters Pilot* του R. Heikell, σε συνδυασμό με τις επάλληλες εκδόσεις του *English Pilot* που αρχίζουν από το 1680 και φθάνουν έως το 1815.

75. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ. 97.

76. Πολύ συνοπτική περιγραφή των ναυτικών δρόμων του Αιγαίου έχει γίνει από την Α. Αβραμέα στο *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, σελ. 24.



Βαλκανική ρότα. 5 ν.μ. νότια από τις Κάβο Κολώνες.

σιατικές βραχώδεις ακτές, τις ξέρες και τα μικρά άγωνα και για μεγάλες περιόδους ερημωμένα νησιά⁷⁷. Ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκή διαδρομή για το ταξίδι προς το βορρά όταν τα ρεύματα και οι άνεμοι της ανατολικής ακτής στο τέλος του φθινοπώρου έρχονται από τον νότο. Επίσης εύκολη ήταν η κάθοδος προς νότο το καλοκαίρι όταν βοηθούσαν την πλεύση τα βόρεια «μελέτνια». Όταν όμως φυσούσαν αντίθετοι άνεμοι το ταξίδι γινόταν μακρύ και δύσκολο, και τα πλοία χρειάζονταν μέχρι και δύο μήνες για να φθάσουν από τη Ρόδο στην Πόλη⁷⁸.

Η κυκλαδίτικη ρότα τέλος έωνε τη νοτιοδυτική άκρη του Κάβο Μαλέα με τη βορειοανατολική των Στενών διατρέχοντας διαγωνίως τα νησιά των Κυκλάδων. Η ενδιάμεση αυτή διαδρομή διέσχισε την πιο πυκνή σε νησιά ζώνη του Αρχιπελάγους, όπου άλλαζε διευθύνσεις ανάλογα με τους καιρούς χρησιμοποιώντας τα πολλά κανάλια ανάμεσα από τα νησιά, κρατώντας όμως σαν σταθερά σημεία τη Μήλο, τον Κάβο Ντόρο και στα βόρεια το Στενό της Μυκόνου.

Επάνω σ' αυτούς τους δρόμους τα πλοία, ανάλογα με τους καιρούς ή τις ανάγκες τους, ταξίδευαν άλλοτε πιάνοντας στις ενδιάμεσες

Σκάλες και άλλοτε χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς. Η ύπαρξη των πολλών νησιών και των φυσικών τους αγκυροβολίων δεν σήμαινε ότι λειτουργούσαν όλα ως σταθμοί στους μεγάλους δρόμους. Η αναγκία όμως για τους ίδιους τους νησιώτες επικοινωνία ανάμεσα στα νησιά επέβαλλε τη λειτουργία πολλών από τα μικρά αυτά λιμάνια.

Βαλκανική ρότα

Η θαλάσσια διαδρομή από τα Κύθηρα έως το Σούνιο

Η γραμμή της ακτοπλοΐας που ανεβαίνει προς το βόρειο Αιγαίο παράλληλα με τις ακτές της ηπειρωτικής Ελλάδας ξεκινούσε από τα ακρωτήρια της νότιας Πελοποννήσου. Η είσοδος των Κυθίων, η θαλάσσια δηλαδή περιοχή που ορίζεται από τα ακρωτήρια του Ταινάρου και του Μαλέα καθώς και από τη βόρεια άκρη του Τσιρίγου, είναι ένα πέρασμα διαρκώς ταραγμένο από τους ανέμους. Αυτό το σημαντικό για τη ναυτιλία κανάλι σημάδευε το γεωγραφικό τέλος της θάλασσας του Αιγαίου από τους ομηρικούς κιόλας χρόνους. Η πλεύση

των πλοίων που ταξίδευαν σε αυτή την περιοχή ήταν αναγκασμένη να υποταχθεί στις αλλαγές των διευθύνσεων των ανέμων στο Στενό. Οι ακτές που το περιβάλλουν είναι άγριες και επικίνδυνες για τα πλοία όταν έχει φουρτούνα. Οι βραχώδεις άκρες του Κάβο Μαλέα και του Ταινάρου, όπως και η βόρεια και δυτική πλευρά των Κυθίων, δεν έχουν καθόλου φυσικά λιμάνια που να παρέχουν ασφαλή αγκυροβόλια. Οι δύο όρμοι του νησιού οι οποίοι, λόγω διαμόρφωσης και προσανατολισμού, μπορούν να χαρακτηριστούν αγκυροβόλια, βρίσκονται από την πλευρά του Αιγαίου. Το Καψάλι στη νότια άκρη και ο Άγιος Νικόλας στη μέση περίπου της ανατολικής πλευράς μπορούσαν να φιλοξενήσουν τα πλοία που έφθαναν από το Αιγαίο. Η γεωγραφική αυτή ιδιομορφία, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο ναυτικός δρόμος από τη Δύση περνούσε από το συγκρότημα της Μεθώνης και των υπόλοιπων λιμανιών της Μεσσηνίας, πιθανότατα προσανατόλιζε τη ρότα προς τη νότια άκρη των Κυθίων, προκειμένου να αποφύγει κανείς τους δυνατούς ανέμους και τις αφιλόξενες ακτές του περάσματος και να προσεγγίσει τα φυσικά αγκυροβόλια.

77. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ. 98.

78. ό.π., σελ. 98.

Από τα Κύθηρα προς τα βόρεια οι ακτές του Πάρωνα έχουν διεύθυνση βόρεια με ελαφρώς δυτική απόκλιση. Μέχρι το βάθος του Αργολικού Κόλπου τα φυσικά αγκυροβόλια είναι μικρά και επικίνδυνα. Η αφιλόξενη και έρημη βραχώδης ακτή, με τους ορεινούς όγκους που κατεβαίνουν απότομα μέχρι τη θάλασσα, διακόπεται μόνο από τους κόλπους της Μονεμβασιάς και του Λεωνιδίου που δεν προσφέρουν όμως σημαντική ασφάλεια στα πλοία όπως είναι εκτεθειμένα στους βόρειους ανέμους. Προς τα ανατολικά τα νησιά δεν είναι ακόμη ορατά στο μεγαλύτερο μέρος της ακτής του Πάρωνα. Μονάχα η Φαλκονέρα και λίγες άλλες ξέρες χαμένες μέσα στο Μυρτώο παρεμβάλλονται στη θάλασσα ανάμεσα στην Πελοπόννησο και τις νότιες Κυκλάδες. Πλησιάζοντας προς το Λεωνίδιο αρχίζει να διακρίνεται στα βορειοανατολικά η άκρη της Αργολικής Χερσονήσου και τα Στενά των Σπετσών. Για τα πλοία που δεν είχαν σκοπό να συνεχίσουν μέχρι το Ναύπλιο στο βάθος του Αργολικού, το σημείο εκείνο προσφερόταν για να διασχίσουν κάθετα το πέρασμα και να βρεθούν στις ακτές της Ερμιονίδας. Στο τμήμα αυτό της πελοποννησιακής ακτής, οι διευθύνσεις των ανέμων που κατεβαίνουν από τα βουνά εναλλάσσονται μέσα στον Αργολικό Κόλπο και βοηθούν το πέρασμα προς τις Σπέτσες. Περνώντας μέσα από το ρηκό κανάλι της Σπετσοπούλας ή παραπλέοντας το νησί, η ρότα συνεχίζει σε έναν κλειστό θαλάσσιο διάδρομο που φθάνει μέχρι τον Σαρωνικό Κόλπο παράλληλα με



Βαλκανική ρότα. Ο θαλάσσιος δρόμος παράλληλα με τη δυτική ηπειρωτική ακτή του Αιγαίου, από το νησί των Κυθίων στον Κάβο Μαλέα και στη συνέχεια στα στενά της Ύδρας, από τις Κάβο Κολώνες και το βόρειο άκρο της Τζιας μέσα από το στενό του Κάβο Νιόρο στη Σκύρο και με τελικό προορισμό τη Σμύρνη ή τα Δαρδανέλια. Σημειώνονται επίσης οι αποκλίσεις από τη βαλκανική ρότα σε σχέση με τα τοπικά ναυτικά κέντρα της ηπειρωτικής ακτής: τη Μονεμβασιά, το Ναύπλιο, τον Πειραιά, τη Χαλκίδα, τον Βόλο και τη Θεσσαλονίκη που καθόριζαν επιμέρους τμήματα της διαδρομής.



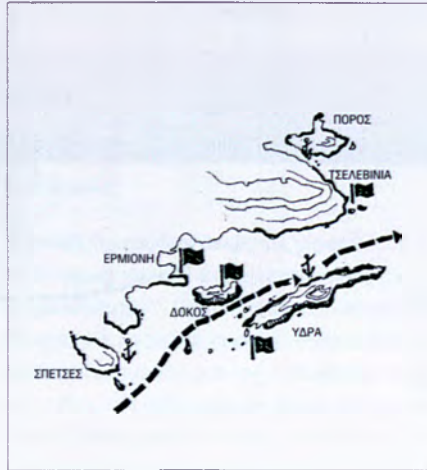
Περιοχή Κυθίων. Το λιμάνι στο Καφάλι των Κυθίων στο νότιο άκρο του νησιού δίπλα στη ρότα. Γύρω του, στους προστατευμένους όρμους του Πόρτο Κάγιο και της Ελαφονήσου, όπως και στον Ποταμό των Αντικυθίων, τα πειρατικά αγκυροβόλια.



Η χερσονήσος του Κάστρου των Κυθίων από βορειοδυτικά.

Περιοχή Αργολίδας.

Σημειώνονται τα λιμάνια στις βόρειες ακτές των Σπετσών (Μπαλτιζα) και της Ύδρας και στη νότια ακτή του Πόρου που είναι παράλληλα με τη ρότα και στραμμένα στο εσωτερικό του διαύλου, και τα σημεία πειρατικής δράσης, στις βραχονησίδες των στενών και τους κλειστούς δρόμους της ηπειρωτικής ακτής, δηλ. τα νησάκια Τσελεβίνια και το Κάβο Σκύλο, το δυτικό άκρο Μπίστη της Ύδρας, η Δοκός, το Τρίκερι και ο κόλπος της Ερμιόνης.



τις ακτές της Πελοποννήσου. Η ζώνη αυτή ανάμεσα στην Ερμιονίδα, τις Σπέτσες, την Ύδρα, τον Πόρο και την Τροιζηνία περιβάλλεται σε όλο της το μήκος από ομαλές ακτές και καλά φυσικά αγκυροβόλια, με εξαίρεση τις νότιες ακτές της Ύδρας και της Δοκού. Η πορεία ανάμεσα από τα στενά ήταν εύκολο ταξίδι γιατί οι άνεμοι έχουν διεύθυνση παράλληλη προς τις ακτές και βοηθούν την κίνηση των πλοίων στο κανάλι. Συνεχίζοντας όμως προς τον βορρά έπρεπε να περάσει από το Σούνιο, αλλιώς το ταξίδι τελείωνε μέσα στον Σαρωνικό. Από τα βόρεια της Ύδρας και τον Κάβο Σκύλο τα πλοία έπρεπε να διασχίσουν τη θάλασσα έκταση μέχρι το Σούνιο και το Μακρονήσι και από εκεί να κατευθυνθούν στη Χίο, τις Κυκλάδες ή την Εύβοια. Με συνηθισμένη ορατότητα στα βορειοανατολικά,

οι ακτές του Σουνίου εμφανίζονται στον ορίζοντα προτού ακόμα χαθούν από το βλέμμα οι ακτές της Πελοποννήσου. Οι βορειοανατολικοί άνεμοι που πνέουν στην περιοχή νότια της Εύβοιας και της Αττικής πάνω από 6 μίνες το χρόνο δυσχέραναν το πέρασμα προς βορρά, ενώ διευκόλυναν φυσικά την αντίθετη πορεία. Την άνοιξη και το φθινόπωρο οι βόρειοι άνεμοι εναλλάσσονται με νότιους ή νοτιοανατολικούς που επίσης δεν διευκολύνουν την πλεύση προς τα βορειοανατολικά, δηλαδή προς την κατεύθυνση του Σουνίου.

Η περιοχή της Τζιας

Ανάλογα με τους ανέμους που επικρατούσαν στην περιοχή, τα πλοία μπορούσαν να επιλέξουν είτε μια πορεία κοντά στις ακτές της Αττικής είτε μια άλλη που απομακρυνόταν από τις ακτές και ξανοιγόταν προς την Τζια. Εκεί, στο ασφαλές αγκυροβόλιο στα δυτικά, κάτω από τις Κάβο Κολώνες ή στον βαθύ κόλπο του Αγίου Νικόλα στα βόρεια της Τζιας, είχαν τη δυνατότητα να περιμένουν μέχρι να τους ευνοήσει ο καιρός για να μουν στην είσοδο του Ευβοϊκού και στο πέρασμα της Άνδρου. Κάτω από τη νότια άκρη της Εύβοιας ο δρόμος χωριζόταν σε δύο κλάδους. Κλιματικοί παράγοντες αλλά και λόγοι πολιτικοί ή εμπορικοί προσανατόλιζαν τα πλοία μέσα ή έξω από τον Ευβοϊκό Κόλπο. Το ταξίδι μέσα από τον Ευβοϊκό είχε άμεση σχέση με την

ύπαρξη του λιμανιού της Χαλκίδας και με τα ρεύματα ή τον αέρα που βοηθούν την πλεύση, σε αντίθεση με την «εξωτερική» διαδρομή. Για τα πλοία που ταξίδευαν στα λιμάνια του Παγασπικού ή του Θερμαϊκού, ο δρόμος της Χαλκίδας ήταν πολύ ευκολότερος από τον δρόμο του κεντρικού Αιγαίου. Όσα όμως είχαν προορισμό τη Χίο ή τα Δαρδανέλια μπορούσαν να διαλέξουν ανάλογα με τον καιρό, είτε τη μακρύτερη αλλά ασφαλέστερη ρότα του Ευβοϊκού⁷⁹ είτε τη ρότα που ξεκινά από τον Κάβο Ντόρο και καταλήγει στη Χίο στην οποία κινείται κανείς κόντρα στους βόρειους ανέμους. Λίγο νοτιότερα από τον Κάβο Ντόρο, η Τζια, το ακραίο νησί των Κυκλάδων με το προστατευμένο λιμάνι του Αγίου Νικόλα, αποτελούσε ιδανικό σταθμό για τα πλοία που περίμεναν τις υφέσεις της μόνιμα αγριεμένης θάλασσας. Από τη στιγμή που η ρότα περνούσε το Στενό, η συνέχιση του ταξιδιού προς τα βόρεια γινόταν επικίνδυνη, αν ο καιρός δεν ήταν καλός. Οι ανατολικές ακτές της Εύβοιας είναι ορεινές και βραχάδεις με ελάχιστους όρμους ανοικτούς προς τη θάλασσα και ακατάλληλους για αγκυροβόληση. Οι βορειοανατολικοί άνεμοι φυσούν κάθετα προς αυτές σχεδόν όλες τις εποχές του χρόνου.

Η περιοχή της Σκύρου

Αυτή η διαδρομή δεν ήταν από τις πολυταξιδεμένες του Αιγαίου. Η ανυπαρξία αγκυροβολίων και οι συχνές θύελλες στο στενό με-

79. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ 97.

ταξύ Κύμης και Σκύρου προέτρεπαν τους καπετάνιους να την αποφεύγουν. Το νησί της Σκύρου βρίσκεται σχεδόν στα βόρεια του Κάβο Ντόρο και λίγο πιο ψηλά από τη νοτιή ευθεία που συνδέει τη Χαλκίδα με τη Χίο και διχοτομεί το Αιγαίο. Απομονωμένο από τις υπόλοιπες βόρειες Σποράδες και τις Κυκλάδες, όπως και από τα νησιά της ανατολικής ακτής, διακρίνεται μόνο από το ύψος του ακρωτηρίου της Κύμης στα βορειοανατολικά.

Για τα λίγα πλοία, που ήταν αναγκασμένα να επιλέξουν τη διαδρομή ανατολικά της Εύβοιας ή που οι φουρτούνες τα οδηγούσαν σε εκείνη τη μεριά του Αιγαίου, τα μοναδικά σε ολόκληρη τη θάλασσα έκταση προστατευμένα αγκυροβόλια στα νότια της Σκύρου αποκτούσαν σημαντικό βάρος, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης μεσοπέλαγα, ανάμεσα στην Εύβοια και τη Χίο.

Τα σημαντικά λιμάνια της βαλκανικής ρότας

Κατά μήκος της βαλκανικής ρότας τα Κύθηρα, οι Σπέτσες, η Ύδρα, η Τζια και η Άνδρος ήταν τα μοναδικά νησιά στο νότιο Αιγαίο που συναντούσαν τα πλοία.

Τα μόνα αξιόλογα φυσικά αγκυροβόλια σε αυτά τα νησιά είναι το Καψάλι και ο Άγιος Νικόλας στα Κύθηρα, το Παλιό Λιμάνι στις Σπέτσες και ο Άγιος Νικόλας στην Τζια. Τα υπόλοιπα σημεία των ακτών είναι μικροί όρμοι ευπρόσβλητοι από τους ανέμους και τα

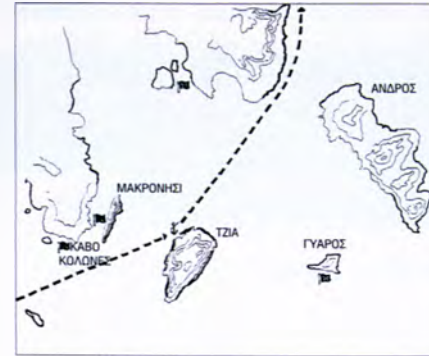
κύματα, οι οποίοι ευκαιριακά μόνο μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως καταφύγια για τα πλοία.

Το βενετσιάνικο ναυτικό οχυρό του Τσιρίγου μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 18ου αιώνα διατηρήθηκε ως σταθμός των δυτικών κυρίως πλοίων.

Το κανάλι της Αργολίδας τους πρώτους αιώνες της Ενετοκρατίας μέχρι και τον 16ο αιώνα λειτουργούσε ως μόνιμο πειρατικό καταφύγιο⁸⁰. Στους όρμους της Πελοποννήσου, στα Τσελεβίνα ή τη Δοκό, κατέφευγαν πειρατικά σκάφη και το πέρασμα των μεγάλων εμπορικών πλοίων ήταν προβληματικό. Τα λιμάνια που αυτή την περίοδο φιλοξενούν τα εμπορικά και τα στρατιωτικά πλοία είναι της Μονεμβασιάς και του Ναυπλίου.

Το σπετσιώτικο λιμάνι, όπως και τα υπόλοιπα της Αργολίδας, εμφανίζονται ως ναυτικά κέντρα τον 18ο αιώνα αρκετά μετά την κάθοδο των Αλβανών σε αυτά. Την ίδια εποχή το λιμάνι της Ύδρας, παρότι μικρό και όχι πολύ κατάλληλο για μεγάλα πλοία, κυριαρχεί στη διαδρομή της δυτικής πλευράς του Αιγαίου.

Το λιμάνι της Τζιας διατηρήθηκε σε όλους τους αιώνες ως ναυτικός σταθμός πριν από τον Κάβο Ντόρο. Η κεντρική του θέση και η φυσική προστασία που παρέχει το έκαναν να αναφέρεται διαρκώς στους πορτολάνους ως λιμάνι ικανό να δεχτεί ολόκληρο στόλο⁸¹. Παρ' όλη όμως την προνομιακή του θέση, τη γεωφυσική διαμόρφωσή του και το συνεχές πέρασμα πλοίων, δεν απόκτησε ποτέ όψη



Περιοχή του Κάβο Ντόρο. Απέναντι από τον Κάβο Ντόρο το λιμάνι στο Βουρκάρι της Τζιας, στο βόρειο άκρο του νησιού. Είναι στραμμένο στον Κάβο Ντόρο και την είσοδο του Ευβοϊκού Κάλπου. Γύρω από τον Κάβο Ντόρο σχηματίζεται ένα τόξο από πειρατικούς θύλακες, αγκυροβόλια ή σημεία ενέδρας: το ίδιο το Βουρκάρι, ο όρμος δυτικά του Ναού στις Καβο Κολώνες, το αγκυροβόλιο στο νότιο άκρο της Μακρονήσου, το συγκρότημα των Πεταλιών και η νότια ακτή της Γυάρου.



Περιοχή Σκύρου.

Το μοναδικό προστατευμένο αγκυροβόλιο είναι η Λιναριά της Σκύρου που ταυτίστηκε με την πειρατική δραστηριότητα. Δίπλα της η βραχονησίδα Μπαλάξα και ο όρμος Τρεμπουκί, όπως και βορειότερα τα μικρά νησιά των Βόρειων Σποράδων, η Σκάτζουρα και η Περίστερα λειτουργούσαν ως πειρατικά αγκυροβόλια παράλληλα στη ροία.

λιμανιού παρά μόνο προσωρινού αγκυροβολίου.

Τέλος η θέση των φυσικών αγκυροβολίων της Άνδρου σε σχέση με τους τοπικούς ανέμους και τη διάταξη των ακτών της έκαναν το νησί κατάλληλο σταθμό για τα πλοία που από τη Χίο διέσχισαν διαγωνίως το Αιγαίο και για

80. Κραντωνέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, πίνακας σελ. 384.

81. Ο Β. Randolph στα τέλη του 17ου αιώνα στο εκτεταμένο κεφάλαιο «Zea» συνησιτά το Βουρκάρι ως ένα από τα καλύτερα λιμάνια του Αιγαίου.

όσα ταξίδευαν νοτιότερα, στις κυκλαδίτικες ρότες, όχι όμως και για τα πλοία που ακολουθούσαν τις διαδρομές προς βορρά, παράλληλα με τις ακτές της Εύβοιας.

Κυκλαδίτικες ρότες

Επάνω στον χάρτη του Αιγαίου είναι δυνατόν να χαρακτηί μια σχεδόν τέλεια ευθεία γραμμή που να ενώνει τη νότια άκρη των Κυθήρων με τα Δαρδανέλια, όπως επίσης το ίδιο μπορεί να γίνει και με τη Χίο. Αυτή η ιδανική συντομότερη διαδρομή που ενώνει τα Δαρδανέλια με τα Κύθηρα διασχίζει διαγωνίως το Μυρτώο, περνάει νοτιοανατολικά της Ύδρας, δυτικά της Κύθνου και βρίσκει μονάχα ένα εμπόδιο: την Τζια. Στη συνέχεια, από τον Κάβο Ντόρο, η θάλασσα είναι ανοιχτή μέχρι τα Στενά. Περνά νοτιοανατολικά της Σκύρου και βορείως της Μυτιλήνης και συναντά την Τένεδο και την είσοδο της Προποντιδίας. Από το ίδιο σημείο, τη δυτική δηλαδή είσοδο του Αιγαίου, είναι δυνατόν να χαρακτηί μια ευθεία γραμμή μέχρι τη Χίο. Αυτή περνάει βορειοδυτικά της Μήλου και της Κιμώλου, από το στενό ανάμεσα στη Σίφνο και τη Σέριφο, έπειτα νοτίως της Σύρου και από το Μπουγάζι της Μυκόνου και συναντά το νότιο ακρωτήριο της Χίου.

Όσο και αν φαίνονται υλοποιήσιμες «επί χάρτου» αυτές οι ναυτικές πορείες, στην πραγματικότητα ήταν σχεδόν αδύνατο να ταξιδεύουν. Οι τεχνικές δυνατότητες των πλοίων, οι

άνεμοι και η έλλειψη ναυτιλιακών βοηθημάτων, η συνήθεια της ακτοπλοΐας και δεκάδες άλλοι παράγοντες, ανάγκασαν τους καπετάνιους απλώς να προσπαθούν να προσεγγίσουν αυτές τις ευθείες, χωρίς να το κατορθώνουν πάντοτε, ενώ αρκετές φορές οι συνθήκες όχι μόνο εμπόδιζαν, αλλά έδιωχναν τα πλοία πολύ μακριά από τον στόχο. Μετά την είσοδο στο Αιγαίο από τα νοτιοδυτικά, οι δυνατές επιλογές για τα πλοία που ταξιδεύουν προς το βορρά είναι αρκετές. Ο προορισμός και οι καιρικές συνθήκες καθύθυναν τις ρότες σε κάποιες περιπτώσεις παράλληλα προς τις ακτές της Πελοποννήσου, ενώ σε άλλες τις οδηγούσαν μέσα από το νησιωτικό συγκρότημα των Κυκλάδων προς το κεντρικό Αιγαίο. Ταξιδεύοντας από τα Κύθηρα βορειοανατολικά, μπορούσαν να βρεθούν στη Μήλο, χωρίς να παραπλεύσουν τον Πάρνωνα, ή αλλιώς φεύγοντας από το ύψος της Ύδρας στα ανατολικά να φτάσουν στην Κύθνο. Το πέρασμα μέσα από τις Κυκλάδες πρόσφερε δεκάδες διαφορετικές επιλογές σε ένα πλοίο, ανάλογα με τον καιρό, τον τελικό του προορισμό και τους ενδιάμεσους σταθμούς.

Η θάλασσα διαδρομή από τα Κύθηρα μέχρι τη Μήλο

Η Μήλος είναι το πρώτο κυκλαδίτικο νησί που ένα πλοίο συναντούσε όταν η ρότα άφηνε τα Κύθηρα. Η διαδρομή περνά από το έρημο Μυρτώο Πελάγος, όπου για μεγάλο χρονικό

διάστημα δεν ξεχωρίζει καμιά στεριά. Ο μεγάλος φυσικός κόλπος της Μήλου στο κέντρο του νησιού παρείχε ασφάλεια σ' εκείνους που είχαν βρεθεί στη νότια άκρη των Κυκλάδων. Το γεπονικό νησί της Κιμώλου και τα βραχονήσια στα βόρεια της Μήλου έχουν μερικούς όρμους που δεν συγκρίνονται όμως με προστατευμένο λιμάνι.

Η θάλασσα διαδρομή από τη Μήλο μέχρι την Τζια

Από τη Μήλο μέχρι την Τζια οι δυτικές Κυκλάδες δημιουργούν μια αλυσίδα. Τα πέντε νησιά τα χωρίζουν θάλασσα στενά ίσου πλάτους, όπου συνήθως από την άνοιξη μέχρι το φθινόπωρο φυσούν βόρειοι άνεμοι που δυναμώνουν προς την Τζια και την Άνδρο. Έτσι όσο πιο βόρεια ανεβαίνει ο ναυτικός δρόμος πλησιάζοντας στη μικρασιατική ακτή του Αιγαίου, τόσο πιο δύσκολο ήταν το ταξίδι προς τη Χίο, και αντίστροφα. Η εναλλακτική λύση σε περίπτωση αντίξοου καιρού, ήταν η λοξοδρομία ανατολικά, προς το συγκρότημα της Παροναζίας. Περνώντας μέσα από τα γεμάτα ξέρες στενά της Κιμώλου ή παραπλέοντας από τα βόρεια το νησί και από τα νότια τη Σίφνο, η ρότα βρισκόταν στην Αντίπαρο. Οι διαδρομές αυτές ήταν εύκολες γιατί οι στεριές δεν χάνονται από το οπτικό πεδίο σε κανένα σημείο της ρότας. Τα αγκυροβόλια των νησιών δεν είναι ασφαλή από την ανατολική πλευρά, στα δυτικά της



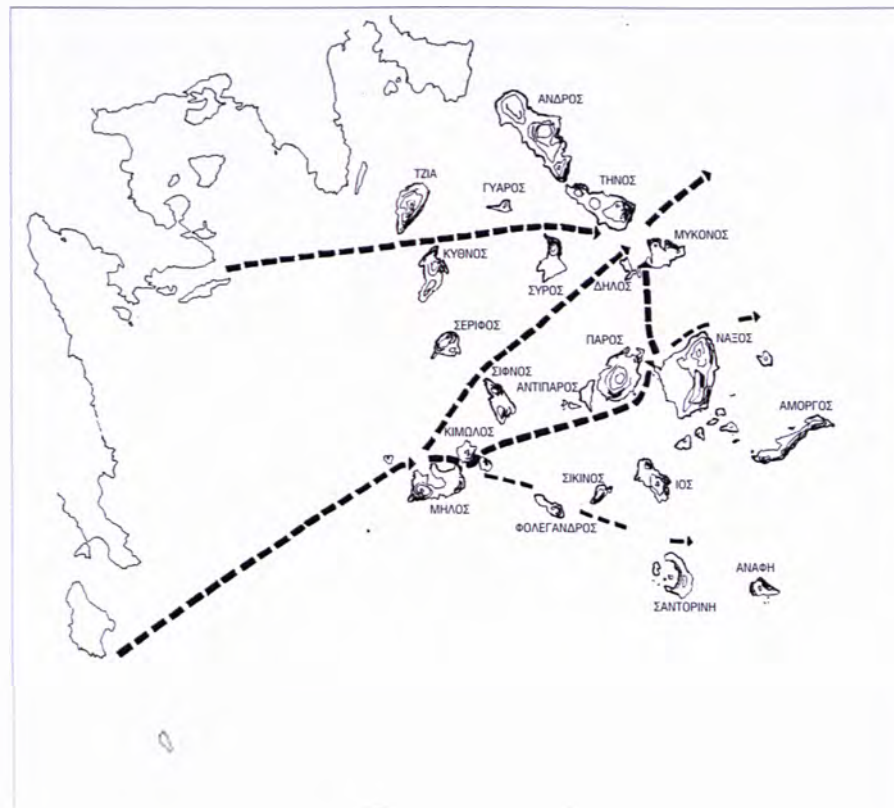
Κυκλαδίτικες ρότες, 10 ν.μ βόρεια της Μήλου.

Σίφνου όμως υπάρχουν προστατευμένοι όρμιοι.

Στο κέντρο των Κυκλάδων τα δύο μεγάλα νησιά της Παροναξίας, ομαλά, με μεγάλες αμμουδιές και αρκετούς όρμους κατάλληλους για λιμάνια, έδιναν πολλές δυνατότητες. Η Παροικιά ή η Νάουσα στην Πάρο, καθώς και το λιμάνι της Νάξου στα βόρεια, όπως επίσης οι όρμοι στα νότια και τα δυτικά της Νάξου μπορούσαν να φιλοξενήσουν μεγάλα ή μικρά πλοία.

Τα στενά της Αντιπάρου και της Νάξου, όταν φυσούσαν δυνατοί άνεμοι, δεν ήταν πρόσφορα για πλεύση. Ιδιαίτερα το πρώτο χρειαζόταν άριστη γνώση του βάθους και των υφάλων που είναι διάσπαρτοι ανάμεσα στα νησιά. Από τα βόρεια της Πάρου και της Νάξου, όταν η ορατότητα είναι καλή, διακρίνεται η Μύκονος. Πλέοντας όμως βόρεια τα πλοία ήταν αναγκασμένα να διασχίσουν τα επικίνδυνα στενά της Δήλου για να φτάσουν στα αγκυροβόλια της Μυκόνου.

Το λιμάνι της Μυκόνου, παρότι δεν είναι καλό αγκυροβόλιο, έχει προνομαχική γεωγραφική θέση πάνω στη ρότα που διασχίζει το



Κυκλαδίτικες ρότες.

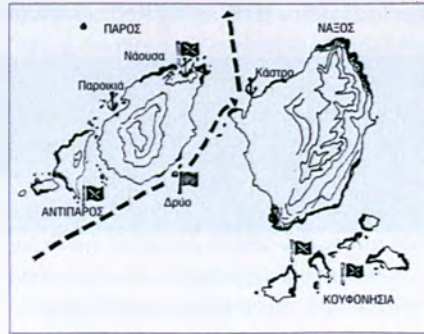
Η κυκλαδίτικη ρότα από τα Κύθηρα και τον Κάβο Μαλέα μέχρι τη Μήλο, από όπου ξεκινούν οι επιμέρους διαδρομές προς το στενό της Σεριφούς και τον Κάβο Αρμενιστή της Μυκόνου, μέσω των στενών της Κιμώλου στην Παροναξία και από κεί στη Μύκονο, προς τις ακτές της Μικρασίας παραπλέοντας τη Φολέγανδρο, τη Σαντορίνη και την Ανάφη. Ένας άλλος κλάδος οδηγεί από τα Κύθηρα στα στενά της Ύδρας, περνά ανάμεσα από την Κύθνο και την Τζια, για να καταλήξει στο βόρειο άκρο της Σύρας και τελικά στο στενό της Μυκόνου. Από εκεί και οι δύο κλάδοι της ρότας καιευθύνονται στη Χίο. Μια άλλη σπανιότερη παραλλαγή ήταν η πορεία από τη Νάξο προς τις ακτές της Μικρασίας μέσω των στενών της Ικαρίας.

Μπουγάκι. Εκεί μπορούσαν να καταφύγουν τα πλοία όταν ο καιρός δεν ήταν καλός ή να το χρησιμοποιήσουν εν γένει ως ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ Χίου και Μήλου αφού βρίσκεται ακριβώς στα μισά της διαδρομής.

Η περιοχή της Μυκόνου

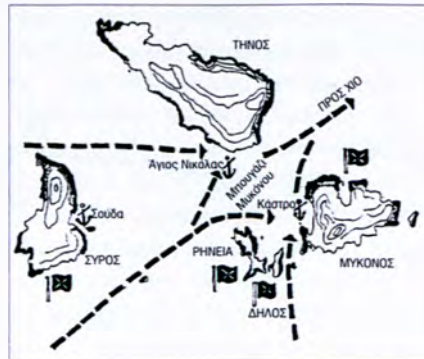
Σε αυτή την περιοχή δύο θαλάσσια περάσματα μεταξύ της Τήνου, της Μυκόνου και της Ικαρίας ενώνουν το βόρειο με το νότιο Αιγαίο. Και τα δύο αυτά περάσματα, από τη μια το Ικάριο και από την άλλη το Μπουγάκι της Μυκόνου, είναι από τις δύσκολες θάλασσες της Ανατολικής Μεσογείου. Οι άνεμοι που πιέζονται ανάμεσα στις στεριές αποκτούν μεγαλύτερη ένταση απ' ό,τι στις υπόλοιπες περιοχές και δυσχεραίνουν το ταξίδι. Αν ένα πλοίο ήθελε να πάει απευθείας από την Παροναξία στη Χίο, ήταν προτιμότερο να ταξιδέψει από τα ανατολικά της Μυκόνου, μέσα από το Στενό της Ικαρίας. Από εκείνη την πλευρά όμως των νησιών μέχρι τη Χίο μόνο οι όρμοι της νότιας ακτής της Μυκόνου προσφέρονταν για καταφύγιο. Από την άλλη πλευρά του στενού οι βραχώδεις ακτές της Ικαρίας ήταν απρόσιτες στα πλοία.

Μετά τη Μύκονο, ανοιγόταν προς τα βορειοανατολικά μια μεγάλη σε μήκος διαδρομή, χωρίς οπτική επαφή με νησιά κάτω από τις συνηθισμένες συνθήκες ορατότητας· έπειτα η ρότα σ' έφερνε στο νότιο άκρο της Χίου



Περιοχή Παροναξίας.

Στην Παροναξία σημειώνεται το δίκτυο από τα τρία οργανωμένα λιμάνια τα οποία είναι στραμμένα προς τη ρότα: η Παροικιά της Πάρου και το Κάστρο της Νάξου με βορειοδυτικό και η Νάουσα της Πάρου με βόρειο προσανατολισμό. Παράλληλα μ' αυτά σημειώνται στην περιφέρεια των λιμανιών οι δεκάδες θέσεις πειρατικής δραστηριότητας: το νησί της Αντιπάρου στα νότια της Παροικιάς, ένα απ' τα πιο σημαντικά καταφύγια πειρατών στο Αιγαίο, τα Κουφονήσια, νότια της Νάξου, περιοχές ενεδρας, η ίδια η Νάουσα, στον ρόλο πειρατικού καταφυγίου και, στο στενό της Παροναξίας, ο όρμος του Δρύου, θερινός ναύσταθμος της τουρκικής αμμάδας.



Περιοχή Σύρου, Τήνου, Μυκόνου.

Το Κάστρο της Μυκόνου με βορειοδυτικό, η Σούδα της Σύρου με ανατολικό και ο Άγιος Νικόλαος της Τήνου με νότιο προσανατολισμό. Τα τρία λιμάνια είναι παράλληλα με τη ρότα και στραμμένα στο στενό του Αρμενιστή. Γύρω από τα λιμάνια, στη νότια ακτή της Σύρου, στο στενό της Δίτλου με τη Ρήνεια και στους όρμους της Μυκόνου σημειώνονται τα σημεία πειρατικής ενεδρας.

και τέλος στο κανάλι και στο λιμάνι. Στο τελευταίο αυτό κομμάτι της διαδρομής μέχρι τη Χίο, οι άνεμοι που επικρατούν τις περισσότερες εποχές είναι βοριάδες με ανατολική απόκλιση στα ανατολικά και δυτική στα δυτικά. Το καλοκαίρι πολλές φορές απότομες αλλαγές του καιρού κατεβάζουν από το Θρακικό Πέλαγος «μπουρνίνα», δυνατές, δηλαδή, ολιγώρες θύελλες. Έτσι οι καπετάνιοι κινδυ-

νεύοντας να λοξοδρομήσουν ή να μπλεχτούν σε αζεπέραστους καιρούς, ήταν υποχρεωμένοι να επιλέγουν προσεκτικά τις καιρικές συνθήκες κάτω από τις οποίες θα άφηναν τα λιμάνια των βόρειων Κυκλάδων ή της Χίου για να διασχίσουν το πέρασμα του Κεντρικού Αιγαίου.

Η θαλάσσια διαδρομή από την Ύδρα μέχρι την Παροναξία

Η δεύτερη εκδοχή της κυκλαδίτικης ρότας περνούσε το νησιωτικό σύμπλεγμα από βορειότερα, αφού είχε ήδη παρακάμψει από τα ανοικτά τον Αργολικό Κόλπο. Επειδή το πέραςμα μεταξύ της Ύδρας και της Τζιας δεν ήταν πάντα εύκολο για τα πλοία, η άλλη δυνατή επιλογή ήταν το στενό της Κύθνου. Η Τζια στα νότια είναι βραχώδης και οι ακτές της σχηματίζουν λίγους όρμους που δεν παρέχουν ασφάλεια, ενώ αντίθετα το βόρειο τμήμα της Κύθνου έχει μερικά προστατευμένα αγκυροβόλια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από πλοία όλων των μεγεθών. Παρ' όλα αυτά οι άνεμοι μέσα στα στενά έχουν πολλές φορές ένταση που για τα πλοία εκείνης της εποχής ήταν απαγορευτική. Ακόμη νοτιότερα το στενό ανάμεσα στη Σέριφο και την Κύθνο έχει απότομες βραχώδεις ακτές και κανένας όρμος δεν μπορούσε να προστατεύσει τα πλοία από τις κακοκαιρίες, ενώ το στενό ανάμεσα στη Σέριφο και τη Σεριφοπούλα ήταν επικίνδυνο με τους περισσότερους καιρούς.

Από το στενό ανάμεσα στην Κύθνο και την Τζια ο δρόμος προς τη Χίο είναι απροσπέλαστος. Η Γυάρος στα βορειοανατολικά είναι ένα ξηρονήσι που σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου βρίσκεται στο κέντρο θύελλας ακόμη και όταν οι υπόλοιπες Κυκλάδες έχουν ήσυχους καιρούς. Στην προέκταση της ίδιας νοτιής ευθείας το πολύ στε-

νό κανάλι που χωρίζει την Τήνο από την Άνδρο είναι ένα από τα χαρακτηριστικά εκείνα στενά του Αιγαίου που σπάνια μπορούν να ταξιδευτούν. Έτσι η πορεία των πλοίων αναγκαστικά στρεφόταν προς την Ανατολή πλησιάζοντας τη Σύρο. Εδώ το νότιο τμήμα του νησιού, σε αντίθεση με το ορεινό βόρειο τμήμα, έχει ομαλές ακτές και πολλούς όρμους που έδιναν τη δυνατότητα στα πλοία να περάσουν από τα νότια προφυλαγμένα από τους ανέμους και να σταθούν σε κάποιον όρμο ή να συνεχίσουν προς την Τήνο που διακρίνεται στα βόρεια. Αν ένα πλοίο, επομένως, περνούσε ανάμεσα από την Κύθνο και την Τζια, ήταν προτιμότερο να κατευθυνθεί προς την Τήνο και από εκεί στο Μπουγάζι, αποφεύγοντας τη Γυάρο και χωρίς να πλησιάσει τα αγκυροβόλια της Σύρου. Αλλιώς, αν είχε επιλέξει το στενό της Σεριφου ή της Σίφνου, θα περνούσε από τα νότια της Σύρου, όπου μπορούσε να αγκυροβολήσει, και στη συνέχεια θα ακολουθούσε την πορεία του προς την Τήνο ή τη Μύκονο.

Τα σημαντικά λιμάνια της κυκλαδίτικης ρότας

Από τη Μήλο μέχρι τη Μύκονο τα φυσικά αγκυροβόλια στα κυκλαδίτικα νησιά είναι πολλά. Επάνω σ' αυτή την πορεία δεν υπάρχει νησί που να μην έχει όρμο ικανό να φιλοξενεί τα πλοία που ταξιδεύουν και να παρέχει καταφύγιο στις θαλασσοταραχές.

Το μεγάλο λιμάνι της Μήλου μέχρι τον 17ο αιώνα⁸² αποτέλεσε τον μόνιμο σταθμό των δυτικών κυρίως πλοίων και των πειρατικών που ταξίδευαν στο νότιο Αιγαίο⁸³.

Ολόκληρο το συγκρότημα των νησιών στο ανατολικό όριο των Κυκλάδων που απλώνεται από τη Μήλο μέχρι την Αστυπάλαια, ήταν επί πολλούς αιώνες απλησίαστη ζώνη για τα μεγάλα εμπορικά πλοία⁸⁴. Η Κίμωλος, το τρίγωνο της Ίου, τα Κουφονήσια, η Αμοργός, η Ανάφη και η Αστυπάλαια, όλα αυτά τα νησιά με τα πολλά φυσικά αγκυροβόλια, αποτελούσαν επί αιώνες τα μόνιμα καταφύγια και σπημεία ενέδρας της πειρατείας.

Από τον κανόνα της πειρατείας στις Κυκλάδες δεν ξέφυγαν ούτε οι παρυφές των πλούσιων νησιών της Παροναξίας. Στην Αντίπαρο και στα στενά της Δήλου λειτουργούσαν ενέδρες για τα πλοία της ρότας και στη Νάουσα της Πάρου και στη Μύκονο υπήρχαν τα παζάρια του κούρσου. Εντούτοις αυτή η κατάσταση που κράτησε μέχρι και τον 18ο αιώνα δεν φαίνεται να έδωξε τη ναυτική ρότα από τις Κυκλάδες.

Τα δύο μεγάλα νησιά με το λιμάνι της Παροικίας και με το ότι και τόσο ασφαλές από φυσική άποψη λιμάνι της Νάξου ήταν οι πόλοι έλξης των πλοίων από την εποχή του Δουκάτου. Μάλιστα τα φυσικά αγκυροβόλια του Δρύου και της Νάουσας λειτούργησαν ως στρατιωτικοί ναύσταθμοι, ο πρώτος της τουρκικής αμύνης και ο δεύτερος του ρωσικού στόλου⁸⁵.

Η επιλογή της Νάξου ως πρωτεύουσας του

82. Εκτενής αναφορά στον ρόλο της Μήλου στη ναυτική κίνηση του Αρχιπελάγους κατά τον 16ο και 17ο αιώνα έχει γίνει από τον Β. Slot στο *Archipelagus Turbatus. Les Cyclades entre Colonisation Latine et Occupation Ottomane c.1500-1718*. Istanbul 1982.

83. Από τις σημειώσεις του C. J. Austen φαίνεται ότι και μετά την παρακμή της Μήλου στις αρχές του 19ου αιώνα ο κόλπος του Αδάμαντα διατηρεί τον ρόλο του πρώτου σταθμού κατά το ταξίδι από τη Δύση προς το Αιγαίο (χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου, 1815-1816, AUS 104, AUS 105, National Maritime Museum, London).

84. Κραντονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, πίνακας σελ. 384.

85. Στα 1815 κατά τη συνάντηση της αγγλικής ναυτικής περιπολίας με την αμύνη στο Δρύο της Νάξου, περιγράφεται η προσωρινή εγκατάσταση του Τουρκικού Στόλου, που όμως θυμίζει πλήρως λιμάνι χωρίς κτιστό χώρο, παρότι χρησιμοποιείται επί δυόμισι τουλάχιστον αιώνες κάθε καλοκαίρι. Austen, Charles John, Rear-Admiral, Χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου 1815-1816 AUS 104, AUS 105, National Maritime Museum, London. Αντίθετα, στη Νάουσα της Πάρου ο Ρώσικος Στόλος έχει ένα μεγάλο δίκτυο βοηθητικών κτισμάτων για την εγκατάστασή του παρότι αυτή κράτησε ελάχιστα χρόνια. Choiseul-Gouffier M.G. F.A., χάρτης Νάουσας, London 1808, King's Collection, British Map Library.

Δουκάτου από τον 13ο μέχρι τον 16ο αιώνα και η χωροθέτηση του λιμανιού της στη βόρεια άκρη του νησιού, σε συνδυασμό με την πλούσια ναζιώτικη ενδοχώρα, είχε ως επακόλουθο το γεωγραφικό αυτό σημείο στις Κυκλάδες να δεσπόζει στο Αιγαίο μέχρι και τον πρώτο καιρό της Τουρκοκρατίας. Από τη θέση του λιμανιού, που «βλέπει» τα βόρεια και τα ανατολικά της ρότας, κατορθώνοντας ταυτόχρονα να είναι προσανατολισμένο προς τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων, φαίνεται η σημασία της θαλάσσιας περιοχής που περικλείεται από τη Νάξο, την Πάρο και τη Μύκονο.

Στους αιώνες της Τουρκοκρατίας η κατοχή της Τήνου από τους Βενετσιάνους μέχρι το 1715 ενίσχυσε το δίδυμο των νησιών Τήνου και Μυκόνου, διοικητούνας προς τα εκεί μεγάλο μέρος της ναυτικής κίνησης και κάνοντας τη Μύκονο εκτός από ενδιάμεσο σταθμό και πειρατικό παζάρι.

Στα υπόλοιπα νησιά των δυτικών Κυκλάδων φαίνεται πως η θέση της Παροναξίας καθόρισε τους προσανατολισμούς των λιμανιών. Τα μικρά νησιά της Κύθνου, της Σερίφου και της Σίφνου ούτε σπουδαία φυσικά αγκυροβόλια έχουν αλλά ούτε και έπαιξαν ποτέ, έστω και προσωρινά, ρόλο σημαντικών ναυτικών σταθμών. Μόνο μετά το 1700 η ανάπτυξη της ναυτιλίας και των νησιών σε όλη την έκταση του Αρχιπελάγους ανέδειξε τις κοινότητες τους και ιδιαίτερα της Σίφνου, που απέκτησε σημαντική θέση κυρίως στην εσωτερική κίνηση των νησιών. Ήταν όμως

η εποχή που η Σύρος άρχισε να δεσπόζει στη ναυτική κίνηση των Κυκλάδων. Στην περίπτωση της Σίφνου, το παλιό λιμάνι του Κάστρου, που χρονολογείται από τον 13ο αιώνα, είναι εκτεθειμένο στους καιρούς από τα ανατολικά αλλά βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την Παροικιά και τη Νάξο. Οι προστατευμένοι δυτικοί όρμοι, που δεν είναι ευπρόσιοι από την Πάρο ή τη Νάξο, γιατί την πορεία των πλοίων προς τα εκεί εμποδίζουν τα δύο βραχώδη ακρωτήρια του νησιού, αξιοποιήθηκαν ως λιμάνια πολύ μετά την Ενετοκρατία και αφού έπαψε η Νάξος να είναι το κέντρο των Κυκλάδων.

Η πορεία από τον νότο προς τον βορρά, δηλαδή από τα Κύθηρα στη Χίο, διαφέρει σημαντικά από την αντίστροφή της.

Το φράγμα που δημιουργείται από τους γκρεμούς και τις βραχώδεις ακτές της νότιας Εύβοιας, της Άνδρου, της Τήνου, της Μυκόνου και της Ικαρίας κλείνει το Αιγαίο από τη μία άκρη ως την άλλη με ένα απόλυτο γεωγραφικό όριο. Δεδομένου ότι οι κύριοι άνεμοι είναι οι βόρειοι, για τα πλοία που έφευγαν από τα Δαρδανέλια ή τη Χίο το ταξίδι προς τον νότο μπορούσε να είναι εύκολο, αλλά επίσης μπορούσε να είναι εύκολο, αλλά επίσης μπορούσε να είναι εύκολο, ναυάγιο στις αφιλόξενες βόρειες ακτές των Κυκλάδων.

Το λιμάνι της Τήνου στη νότιο-ανατολική άκρη του νησιού απέναντι από τον Κάβο Αρμενιστή της Μυκόνου ορίζει γεωγραφικά

κά το Μπουγάκι και έχει κεντρική θέση, επάνω στις ρότες που έρχονται από τον βορρά ή από τον νότο.

Το λιμάνι του Κάστρου της Άνδρου και ο Πάνορμος της Τήνου είναι τα μοναδικά φυσικά αγκυροβόλια σε όλο αυτό το μήκος των ακτών για τα πλοία που έρχονται από τα βόρεια. Έτσι, το λιμάνι του Κάστρου της Άνδρου βρέθηκε να παίζει κεντρικό ρόλο, επειδή ήταν σε θέση να ελέγχει τη ρότα. Τα μικρά άγονα νησιά της Γυάρου και της Δίπλου, τέλος, αναφέρονταν μονίμως ως πειρατικά καταφύγια δίπλα στη ρότα των εμπορικών πλοίων. Η κυκλαδίτικη ρότα παρουσίαζε τις περισσότερες παραλλαγές από οποιαδήποτε άλλη διαδρομή στο Αιγαίο. Τα δεκάδες θαλάσσια στενά, οι αλλαγές των καιρών, αλλά και οι αλλαγές στον έλεγχο των λιμανιών και των περασμάτων, οι εμπόλεμες ζώνες και τα πειρατικά καταφύγια, οι ενέδρες, έστρεφαν τη ρότα προς τη μία ή την άλλη διεύθυνση. Από τον Μεσαίωνα⁸⁶, και στη συνέχεια από τους χρόνους της Ενετοκρατίας⁸⁷ και της Τουρκοκρατίας μέχρι τον 18ο αιώνα, η γεωγραφική ζώνη που διασχίζει διαγωνίως το Αρχιπελάγος από τα νοτιοδυτικά προς τα βορειοανατολικά μέσα από τα στενά των βορείων και κεντρικών Κυκλάδων ήταν ο ναυτικός δρόμος που έφερνε τα πλοία από τα Κύθηρα στη Χίο.

86. Lewis A.R., Runyan T. J., *European Naval and Maritime History, 300-1500*. Indiana 1985, map 1.

87. Pryor, J. H. *Geography, Technology, and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*. Cambridge 1984, σσ. 2-3.



Καστρο Τίνου 1651 (Πινηί Marco Boschini).

Μικρασιατική ρότα

*Η θαλάσσια διαδρομή
από την Κάρπαθο μέχρι την Κω*

Στο ανατολικό Αιγαίο, τα στενά της Ρόδου και της Καρπάθου κατέχουν τον ρόλο της φυσικής ανατολικής πύλης της Μεσογείου, όπως αντίστοιχα τα στενά των Κυθήρων, της δυτικής. Εκτός από τη ναυτική πορεία διαμέσου του Αιγαίου, υπήρχε και αυτή που από τα δυτικά λιμάνια της Μεσογείου κατευθυνόταν προς τα λιμάνια της Μέσης Ανατολής η οποία, προτού στραφεί προς νότο για Κύπρο ή Αλεξάνδρεια⁸⁸, παρέπλεε τις βόρειες ακτές της Κρήτης και τη Ρόδο.

Στην νότια άκρη της παράλληλης προς τη μικρασιατική ακτή αλυσίδας των νησιών, το μεγάλο και εύφορο νησί της Ρόδου κυριαρχεί στο θαλάσσιο πέρασμα.

Απέχοντας 600 ν.μ. από την Κωνσταντινούπολη, 360 ν.μ. από την Αλεξάνδρεια, 300 ν.μ. από την Αμμόχωστο και 200 ν.μ. από τον Χάνδακα, η Ρόδος κατείχε κεντρική θέση στους δρόμους του εμπορίου της Ανατολής⁸⁹.

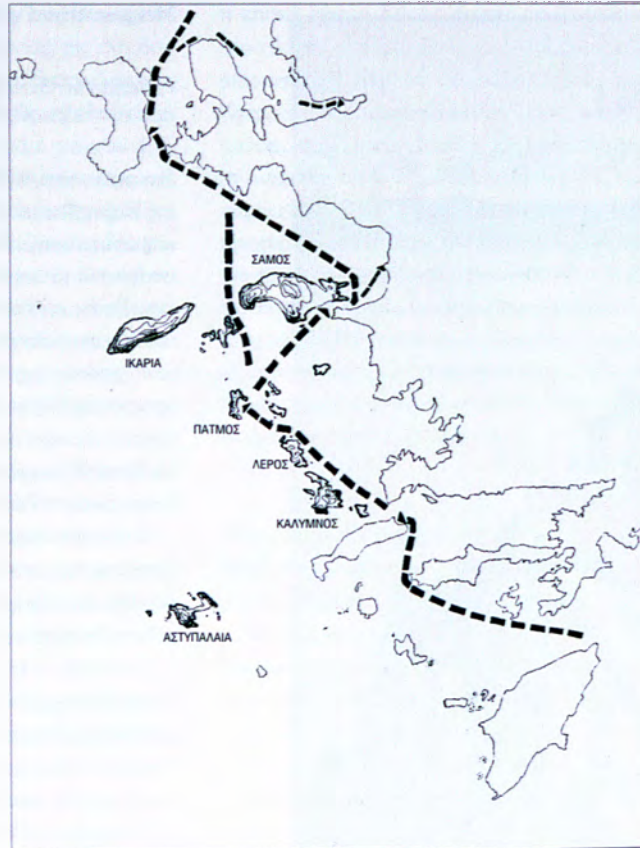
Το λιμάνι της Ρόδου στο βόρειο άκρο, απέναντι από τις τουρκικές ακτές, είναι σαφώς προσανατολισμένο προς το στενό. Τα πλοία που κατεβαίνουν τα Δωδεκάνησα από βορρά, όπως και εκείνα που έρχονται από τη Μέση Ανατολή παραπλέοντας τις ηπειρωτικές ακτές, το συναντούν ακριβώς στην πορεία τους. Αντίθετα, η ρότα που παρέπλεε την Κρήτη έπρεπε να παρεκκλίνει πολύ βόρεια

88. Braudel, F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. 1, σσ. 31-32.

89. Κρανιονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 136.

Μικρασιατική ρότα.

Ο θαλάσσιος δρόμος, παράλληλος με την ανατολική ηπειρωτική ακτή, ακολουθεί τον εσωτερικό διάυλο των νησιών από τον ναυτικό σταθμό της Ρόδου στο ανατολικό άκρο της Κω, από τα ανατολικά της Καλύμνου και της Λέρου στην Πλάτμο, από τα Στενά των Φούρνων προσπερνώντας τη Σάμο από τα δυτικά ή, σε παραλλαγή, μέσω του Νταρ Μπογκάζ στον κόλπο της Σκάλα Νόβα και τα στενά της Χίου, με τελικό προορισμό τον κόλπο της Σμύρνης και τα Δαρδανέλια.



και να περάσει από τα άγρια νησιά της Καρπάθου και της Κάσου προτού συναντήσει τα ροδίτικα λιμάνια. Στα βόρεια της Ρόδου, δίπλα στις ακτές της Μικρασίας, τα νησιά εναλλάσσονται συνεχώς και οι στεριές δεν χάνονται καθόλου από το μάτι του ναυτικού.

Με εξαίρεση την περιοχή της Καρπάθου, οι κακοκαιρίες στην περιοχή δεν είναι συχνές και το ανερχόμενο προς βορρά ρεύμα της ανατολικής ακτής κατά τους θερινούς μήνες βοηθούσε το ταξίδι.

Τα μικρασιατικά ακρωτήρια που εισχωρούν

βαθιά μέσα στη θάλασσα και τα άγρια νησιά της Τήλου, της Σύμης και της Νισύρου, καθώς επίσης πολλές βραχονησίδες, παρεμβάλλονται στον ναυτικό δρόμο βορείως της Ρόδου. Τα πλοία ήταν αναγκασμένα να περάσουν μέσα από το επικίνδυνο, λόγω της διαμόρφωσής του, σύμπλεγμα των ακτών και να προχωρήσουν ελισσόμενα ανάμεσα στα νησιά και τα ακρωτήρια της μικρασιατικής ακτής.

Από τα νησιά που βρίσκονται μέσα στον κόλπο, μεταξύ της Ρόδου και της Κω, η Σύμη έχει καλά αγκυροβόλια και τα υπόλοιπα διαθέτουν κάποιους προστατευμένους όρμους κατάλληλους για πλοία, με εξαίρεση τη Νίσυρο που δεν έχει κανένα αγκυροβόλιο. Οι δυτικοί και βορειοδυτικοί ή οι νότιοι άνεμοι που εναλλάσσονται χειμώνα-καλοκαίρι, σε αντίθεση με τις Κυκλάδες, κάνουν πιο ασφαλή τα αγκυροβόλια που «βλέπουν» ανατολικά, προς τις τουρκικές ακτές. Αυτή η τοπική ιδιομορφία συνετέλεσε ώστε η ρότα να περνά ανάμεσα από τα νησιά και την ηπειρωτική παραλία αλλάζοντας συνεχώς διευθύνσεις μέσα στα στενά.

Το νησί της Κω κόβει κάθετα την πορεία προς τα βόρεια και υποχρεώνει τα πλοία να περάσουν μέσα από τον κόλπο της Αλικαρνασσού προκειμένου να συνεχίσουν. Οι ομαλές ακτές του νησιού έχουν όρμους αρκετά ανοιχτούς στους καιρούς. Στην πιο κοντινή προς τη Μικρασία ανατολική άκρη της Κω, βρίσκεται το ασφαλές λιμάνι του νησιού, επάνω ακριβώς στο θαλάσσιο πέρασμα. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού της Κω παρουσιάζει

ζει πολλές ομοιότητες με την αντίστοιχη θέση του λιμανιού της Ρόδου, όσον αφορά την κυριαρχία στη θαλάσσια έκταση που το περιβάλλει, καθώς και τον έλεγχο του στενού και της ρότας.

Η περιοχή της Πάτμου

Μετά την Κω τα νησιά απομακρύνονται από την ηπειρωτική ακτή και δημιουργούν μια σειρά με ελαφρώς βορειοδυτική απόκλιση. Η Ψέριμος, η Κάλυμνος, η Λέρος, οι Λειψοί και οι Αρκοί είναι νησιά που οι ακτές τους σχηματίζουν δεκάδες αγκυροβόλια που μπορούν να φιλοξενήσουν με ασφάλεια πλοία. Βρίσκονται σε μικρές αποστάσεις το ένα από το άλλο και τα πλοία μπορούν να ταξιδέψουν παράλληλα με τις ακτές τους από τα δυτικά ή από τα ανατολικά.

Η Πάτμος στα βόρεια του συμπλέγματος των Δωδεκανήσων δεν είχε να προσφέρει στα πλοία περισσότερες ανέσεις από ό,τι το Βαθύ της Καλύμνου ή το Λακκί της Λέρου. Το λιμάνι όμως της Σκάλας της Πάτμου, τελευταίο πριν από τα στενά της Σάμου, έχοντας το προνόμιο να είναι καλό φυσικό αγκυροβόλιο, μπορούσε να κρατάει τον ρόλο του ενδιάμεσου σταθμού ανάμεσα στη Ρόδο και τη Χίο. Τα πλοία που ταξίδευαν προς Χίο, από τη στιγμή που επέλεγαν την Πάτμο ως σταθμό, ήταν προτιμότερο να συνεχίσουν από τα περάσματα των Φούρνων και της Ικαρίας.

Η περιοχή των Φούρνων και της Σάμου

Το θαλάσσιο πέρασμα ανάμεσα στην Ικαρία και τη Σάμο με τις δεκάδες διάσπαρτα βραχονήσια αποτελούσε μόνιμη παγίδα για τα πλοία. Το Μπουγάκι με τους μόνιμους σχεδόν δυνατούς βόρειους ανέμους και με τα νησιά των Φούρνων και της Θύμαινας να φράζουν το πέρασμα ήταν μια από τις πιο επικίνδυνες περιοχές του Αιγαίου. Οι βραχώδεις ακτές της Ικαρίας στα δυτικά, του Κέρκη και της Σάμου στα ανατολικά και των νησίδων των Φούρνων στη μέση δημιουργούν μία ζώνη στην οποία δεν υπάρχει όρμος για να καταφύγουν τα πλοία σε στιγμές κακοκαιρίας. Μονάχα το μικρό λιμάνι των Φούρνων μπορούσε να χρησιμεύσει ως καταφύγιο, αλλά μόνο σε καπετάνιους που γνώριζαν καλά την περιοχή, αφού είναι τελείως κρυμμένο από τη θάλασσα.

Η εναλλακτική επιλογή που είχαν τα πλοία προκειμένου να αποφύγουν το απροσπέλαστο πολλές φορές στενό ήταν η πορεία προς τα ανατολικά με κατεύθυνση τον «επαστάδιο» σαμιώτικο πορθμό με τη χερσόνησο της Μυκάλης. Ο πολύ στενός πορθμός έχει ομαλές σχετικά ακτές από τις δύο πλευρές. Το διαρκές θαλάσσιο ρεύμα και ο αέρας μπορούν να εμποδίσουν ή να ευνοήσουν την πλεύση. Τα αγκυροβόλια όμως της ανατολικής πλευράς, το Τηγάρι πριν από τον πορθμό και το Βαθύ μετά, στα βόρεια, έδιναν τη δυνατότητα στα πλοία να διαλέξουν τη στιγ-

Περιοχή Πάτμου, Σάμου, Ικαρίας.
Κατά μήκος της ρότας υπάρχουν λιμάνια σε όλα σχεδόν τα νησιά. Σημαντικότερο απ' αυτά είναι η Σκάλα της Πάτμου, με βορειοανατολικό προσανατολισμό. Τα κυριότερα αγκυροβόλια ήταν: στη Λέρο τα Άλιντα, στην Κάλυμνο η Πόθια και στη Σάμο το Τηγάρι, όλα προσανατολισμένα νότια και νοτιοανατολικά και προς το εσωτερικό του διαύλου των νησιών με την ηπειρωτική ακτή. Σημεία πειρατικής ενέδρας και καταφύγια ήταν τα μικρά νησιά ανατολικά της Πάτμου, η Θύμαινα και το Φαρμακονήσι. Οι ακτές της Ικαρίας, το συγκρότημα των Φούρνων, το πολυσύχναστο στενό της Μυκάλης με τη Σάμο, δίπλα στο Τηγάρι δύο όρμοι, η Μουρτιά και το Μουλά Μπραήμ.



μή που θα περνούσαν καθώς και την πορεία τους.

Από το ανατολικό άκρο της Σάμου ή από το στενό με την Ικαρία η πορεία προς τη Χίο, ήταν πλέον ταξίδι σε ανοιχτή θάλασσα, χωρίς όμως να χάνεται η οπτική επαφή με τις



Μικρασιατική ρότα, 3 ν.μ. δυτικά του Κέρκη της Σάμου.

στεριές. Τα πλοία έφθαναν στο στενό της Χίου και στην είσοδο του κόλπου της Σμύρνης είτε παίρνοντας απευθείας βορειοδυτική κατεύθυνση είτε παραπλέοντας της ακτής της Εφέσου με πιθανό σταθμό τη Scala Nova στο βάθος του κόλπου.

Τα σημαντικά λιμάνια της μικρασιατικής ρότας

Τα δύο μεγάλα λιμάνια της Χίου και της Ρόδου σημάδεψαν τελικά σε όλη τη διάρκεια της ιστορικής περιόδου που μελετάμε την αρχή και το τέλος της μικρασιατικής ρότας στο Κεντρικό και το Νότιο Αιγαίο. Στη Ρόδο τελείωνε το Αιγαίο και άρχιζε το ταξίδι προς τη Μέση Ανατολή. Στον βορρά, το ταξίδι από τη Χίο προσδιοριζόταν πλέον σε σχέση με την Κωνσταντινούπολη. Ανάμεσα σ' αυτά τα δύο λιμάνια τα περισσότερα νησιά είχαν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ως ενδιάμεσοι σταθμοί, λόγω της θέσης τους και του πλήθους των αγκυροβολίων που διέθεταν. Ελάχιστα όμως τα κατόρθωσαν μέχρι τον 18ο αιώνα.

Τα Δωδεκάνησα, φέουδα των Ιωαννιτών, έζησαν κάτω από τη σκιά τους ή ως πειρατικά καταφύγια μέχρι και τον 15ο αιώνα. Αργότερα πολλά από αυτά ερημώθηκαν για μεγάλες περιόδους και συγχρόνως μετατράπηκαν σε πεδίο πολεμικών επιχειρήσεων⁹⁰. Η εξάρτηση από τη Ρόδο έδωσε μόνο στην Κω τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως λιμάνι υπό την προστασία του κάστρου των Ιωαννιτών και ως οθωμανικό κέντρο στη συνέχεια.

Στα βόρεια η Σάμος και η Ικαρία, ερημωμένα νησιά⁹¹ για περισσότερο από έναν αιώνα, καταφύγια πειρατικά μαζί με τους Φούρνους και τα γειτονικά μικρασιατικά Παλάτια⁹², προσήλκυαν τα πλοία μόνο λόγω της ύπαρξης των πλούσιων δασών τους που χρησιμοποιούνταν στη ναυπηγική των στόλων ή τις επισκευές των περασιατικών πλοίων. Τα βόρεια νησιά του συγκροτήματος έζησαν εξαρτημένα κυρίως από τη Χίο, όπου και οι κάτοικοί τους μετανάστευαν τις περιόδους των ερημώσεων και από εκεί επέστρεφαν στους ξαναγεννημένους οικισμούς του 16ου και του 17ου αιώνα.

Οι όρμοι της ανατολικής Σάμου, κατέχο-

ντας στρατηγική θέση στη μικρασιατική ρότα, λειτούργησαν ως πειρατικά αγκυροβόλια για πολύ μεγάλα διαστήματα και μόνο μετά το 1700 απέκτησαν χαρακτηριστικά εμπορικών λιμανιών. Μεταξύ όλων αυτών των έρημων νησιών και των πειρατικών καταφυγίων, το μόνο που διατήρησε τη θέση του ως ενδιάμεση Σκάλα στη ρότα είναι η Πάτμος. Η ασυλία, που επί αιώνες είχαν παραχωρήσει χριστιανοί και μουσουλμάνοι στην Πάτμο λόγω της ύπαρξης της Μονής, έδωσε τη δυνατότητα στην κοινότητα της Πάτμου να συνυπάρξει με τη ναυτιλία σε όλες τις εκδοχές και να αναπτυχθεί ακόμη και στους πιο δύσκολους καιρούς του Αρχιπελάγους.

90. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σσ. 29.

91. Εκτεταμένες αναφορές στην περίοδο της «ερήμωσης» του Ανατολικού Αιγαίου γίνονται από τον Kolodny, E.Y., *La Population des Iles de la Grèce*, τ. 1, 2, 3, Αθήνα 1974.

92. Κραντονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, πίνακας σελ. 384.

3. Εποπτεία των ναυτικών δρόμων

3.1. ΒΙΓΛΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ

Η διάταξη των νησιωτικών συμπλεγμάτων των Κυκλάδων, των βορείων και των ανατολικών Σποράδων καθώς και των Δωδεκανήσων επιτρέπει στα πλοία που περνούν ανάμεσα στα νησιά να έχουν διαρκή οπτική σύνδεση με τις διαδοχικά εναλλασσόμενες νησιωτικές ακτές. Κάτω από τις συνηθισμένες κλιματικές συνθήκες που επικρατούν στο Αιγαίο, είναι ελάχιστες οι θαλάσσιες περιοχές από όπου ένα πλοίο δεν διακρίνει στεριά.

Συγκεκριμένα αυτό συμβαίνει σε δύο μόνο γεωγραφικές ζώνες. Η πρώτη είναι η άδεια από νησιά έκταση του κεντρικού Αιγαίου, στα βόρεια της Μυκόνου και τα ανατολικά της Σκύρου. Στην περιοχή αυτή τα πλοία που τη διατρέχουν επί αρκετές ώρες δεν βλέπουν στεριά, με εξαίρεση ένα μικρό σύμπλεγμα άγριων βράχων στα ανατολικά της Χίου με το όνομα Καλόγερος. Το ίδιο συμβαίνει και στο Κρητικό Πέλαγος για τις ναυτικές πορείες στα νότια της Μήλου και της Σαντορίνης, μόνο που εδώ οι κορυφές των κρητικών βουνών διακρίνονται από πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις από ό,τι όλες οι άλλες κορυφές των νησιών του Αρχιπελάγους, καθιστώντας μερικές φορές την Κρήτη ορα-

τή ακόμη και από το ύψος της Ανάφης και της Σαντορίνης. Σε όλη την υπόλοιπη έκταση τα νησιά εναλλάσσονται με θαλάσσια στενά, που τα περισσότερα δεν ξεπερνούν σε πλάτος τα 10 ν.μ., ενώ αρκετά, όπως αυτά που χωρίζουν τα νησιά του συγκροτήματος της Αλοννήσου από τη Σκιάθο, την Άνδρο από την Τήνο, τη Μύκονο από τη Δήλο, τα νησιά του συγκροτήματος της Παροναξίας και της Μήλου, τη Λέρο από την Κάλυμνο, τη Σάμο από τις ηπειρωτικές ακτές της Μικρασίας και τα νησιά του Αργοσαρωνικού από την Πελοπόννησο, έχουν πλάτος μόλις λίγες εκατοντάδες μέτρα και επιπλέον σχεδόν όλα αυτά τα μικρά περάσματα είναι πλεύσιμα. Έτσι τις ναυτικές πορείες του Αρχιπελάγους χαρακτηρίζουν η υποχρεωτική ακτοπλοία στο μεγαλύτερό τους μήκος και η συνεχής οπτική σύνδεση με τις ακτές τις οποίες παραπλέουν. Η γεωφυσική αυτή ιδιομορφία του αιγαίοπελαγίτικου θαλάσσιου χώρου παρέχει συγχρόνως τη δυνατότητα της εκτεταμένης παρατήρησης των ναυτικών διαδρομών από τις διαδοχικές στεριές των νησιών που συναντούν οι θαλάσσιοι δρόμοι.

Ο πόλεμος της θάλασσας και οι κοινότητες

Ο πόλεμος της θάλασσας καθόρισε επί πολλούς αιώνες τις συνθήκες ζωής των κοινοτήτων του Αιγαίου. Εκατοντάδες κοινότητες μέσα στο Αρχιπελάγος έπαψαν να υπάρχουν την περίοδο των συγκρούσεων μεταξύ των ναυτικών δυνάμεων. Άλλες αποτραβήχτηκαν σε τέτοιες θέσεις που διέκοψαν για πάντα τις σχέσεις τους με τη θάλασσα, μετατρέπομενες σε καθαρά αγροτοκτηνοτροφικές κοινότητες, συνήθως κρυμμένες στα βουνά των μεγάλων νησιών¹. Πολύ περισσότερες κοινότητες όμως των νησιών επιβίωσαν διατηρώντας τη σχέση τους με τη θάλασσα, επιλέγοντας να συνεχίσουν να δένουν τις τύχες τους με το Αιγαίο.

Όσες κοινότητες κατόρθωσαν να διατηρηθούν παρά τον πόλεμο, δημιούργησαν μία νέα, σε σύγκριση με παλιότερες εποχές, χωρική σχέση των οικισμών που έκτισαν και κατοίκησαν με τις θαλάσσιες εκτάσεις που στις παρυφές τους ήταν κτισμένοι. Η εξάρτηση από τη θάλασσα, ενεργητική ή παθητική, αμυντική ή επιθετική, και τα ιδιότυπα στοιχεία αυτής της συμβίωσης σφράγισαν ανεξίτηλα τη χωροθέτηση των νησιωτικών οικι-

1. Για την περίοδο της «επίρωσης» βλ. Kolodny E. Y., *La Population des Iles de la Grèce* τ. 1, 2, 3. Αθήνα 1974 και Αντωνιάδη-Μημπίκου Ε., «Ερμωμένα χωριά στην Ελλάδα, ένας προσωρινός απολογισμός» στο *Η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1979, σελ. 190-259.

σμών, τη δομή και τον τρόπο που μετασχηματίζονται με το πέρασμα του χρόνου. Τη σχέση με τον ζωτικό για τις κοινότητες των νησιών θαλασσινό χώρο απεικονίζουν η αρχική θέση των οικισμών κοντά ή μακριά από τις ακτές, οι μεταποίσεις τους σε σχέση πάντα με τις ακτές, ο προσανατολισμός τους, η ανάγκη επαφής με τα θαλασσινά πεδία που τυλίγουν τα νησιά.

Γεωφυσικό υπόβαθρο και βιωσιμότητα

Οι αρχικοί πυρήνες των οικιστικών ενοτήτων που αναπτύχθηκαν δίπλα ή κοντά στις ακτές των νησιών χωροθετήθηκαν, αν και σε διαφορετικές εποχές και κάτω από άλλες συγκυρίες, με την ίδια λογική. Την επιλογή της θέσης τους διέπει πάντα μια συγκεκριμένη στάση των οικιστών των νησιών απέναντι στο γεωφυσικό υπόβαθρο και η κοινή τάση όλων να δημιουργήσουν μηχανισμούς ελέγχου και εποπτείας του χώρου οι οποίοι θα εξασφαλίσουν τη «βιωσιμότητα» των οικισμών τους².

Η εκκίνηση αυτής της παράδοσης μπορεί να χρονολογηθεί στις αρχές του 13ου αιώνα όταν δημιουργήθηκαν οι βενετσιάνικες αποικίες στο Αιγαίο. Οι οχυροί σχηματισμοί, που οι Ιωαννίτες δημιούργησαν στα Δωδεκάνησα έναν αιώνα αργότερα, με τη χωροθέτησή τους έρχονται να επιβεβαιώσουν το βάρος που αποκτά για τους οικιστές η εποπτεία του θαλάσσιου ορίζοντα στις επιλογές των τόπων.

Οι ναυτικές καταβολές και η εξοικείωση

των αποίκων με τη θάλασσα κίνηση φαίνεται με τον πιο έντονο τρόπο στη σχέση των πρώτων εκείνων οικιστικών συναθροίσεων με τη θάλασσα. Οι τοποθεσίες που επάνω τους κτίζονται οι οικισμοί του 13ου και 14ου αιώνα διακρίνονται από τη βούληση των δημιουργών τους να αναδεικτούν στο πέλαγος, να βρίσκονται δίπλα στις ακτές, να ελέγχουν τα κομβικά σημεία των ναυτικών δρόμων του Αρχιπελάγους. Την ίδια λογική χωροθέτησης θα ακολουθήσουν και οι κοινότητες του τουρκοκρατούμενου Αιγαίου. Η επανακατοίκηση βυζαντινών και λατινικών οχυρών γίνεται επιλεκτικά, όταν οι θέσεις τους παρέχουν τις προϋποθέσεις για την απαιτούμενη σχέση με τη θάλασσα και τους επιθυμητούς προσανατολισμούς των οικισμών. Αλλά και οι νέοι οικισμοί μετά τον 16ο αιώνα ακολουθούν την κυρίαρχη, μέχρι τότε, παράδοση στο Αιγαίο: όλοι έχουν δυνατότητα να ελέγχουν τη θάλασσα και τις ναυτικές πορείες.

Οι συνθήκες μέσα στις οποίες ζουν οι κοινότητες επιβάλλουν κάθε φορά διαφορετική αντιμετώπιση. Έτσι η βούληση των κατοίκων των οικισμών της πρώτης περιόδου της Τουρκοκρατίας διαφέρει από αυτήν της ανάδειξης του οχυρού και της επιβολής του στη θάλασσα έκταση που καθορίζει τη χωροθέτηση των οικισμών της Ενετοκρατίας. Οι κοινότητες κατά την πρώτη περίοδο της Τουρκοκρατίας ζουν περισσότερο μέσα από τις σχέσεις της διανησιωτικής επικοινωνίας και της μικρής ναυτικής κίνησης.

Η ανάγκη όμως εποπτείας της θάλασσας

παραμένει η ίδια. Η συνεχής επαφή με τα γειτονικά νησιά και η παρατήρηση των πλοίων που κινούνται στις εκτάσεις γύρω από τις ακτές επιβάλλει την επιλογή συγκεκριμένων θέσεων για τη χωροθέτηση των οικισμών.

Η εποπτεία των θαλάσσιων εκτάσεων

Η δυνατότητα εποπτείας της θάλασσας από αυτούς είναι ένα από τα πιο χαρακτηριστικά γνωρίσματα οικισμών που κρατήθηκαν κοντά στη θάλασσα από το τέλος του Μεσαίωνα μέχρι τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας. Είτε πρόκειται για ναυτικά οχυρά κτισμένα δίπλα στο νερό και για Χώρες στις κορυφές των λόφων, είτε για πειρατικούς οικισμούς στο βάθος κρυφών όρμων και για Σκάλες που δεν κρύβονται από το πέλαγος, η ανάγκη ελέγχου της θάλασσας φαίνεται πως καθορίζει σε όλη την έκταση του Αρχιπελάγους και σε όλες τις περιόδους μετά το 1204 τη θέση και τους προσανατολισμούς των οικισμών. Πρόκειται για τον οπτικό έλεγχο των αγκυροβολίων, των θαλάσσιων διόδων προς τα νησιά, των μεγάλων περασμάτων των πλοίων. Η κίνηση σε αυτές τις περιοχές των φιλικών ή των εχθρικών πλοίων, έχοντας αποκτήσει καθοριστικό ρόλο για τους κατοίκους των νησιών, έπρεπε να βρίσκεται κάτω από τον διαρκή έλεγχο της κοινότητας. Άλλες φορές η υποταγή στην ανάγκη και η προσπάθεια να προστατευτούν οι κοινότητες από τη θάλασσα απειλή, άλλες φορές πάλι, η διάθεση κυριαρχίας, ο ενεργ-

2. Η έννοια της «βιωσιμότητας» ως στοιχείο της πολεοδομικής συγκρότησης των οικισμών στο Αιγαίο έχει οριστεί από τον Χ. Ιακωβίδη. Βλ. Ιακωβίδης Χ., *Χώρα της Πάτμου, 1088-1912*, Αθήνα 1978.

γνικός έλεγχος της θαλάσσιας κίνησης και η υποδοχή των πλοίων όριζαν τις θέσεις στις οποίες κτίζονταν οι οικισμοί. Έτσι προέκυψαν χωροθετήσεις μακριά ή κοντά στις ακτές, ψηλότερα από το νερό ή στο ίδιο το θαλασσινό επίπεδο, σε δύσβατες από τα αγκυροβόλια τοποθεσίες ή σε προσιτές από αυτά. Η αιφνίδια επίθεση των πειρατών, η διστακτική πλεύση των πλοίων που προσφέρονται για κούρσο, η επίσκεψη της Αρμάδας, η τιμωρός επίθεση των κυρίαρχων Λατίνων ή Οθωμανών επειδή κάποιοι νησιώτες συνέπραξαν με τους αντιπάλους ή αρνήθηκαν να καταβάλουν τους επιβαλλόμενους φόρους, ο ερχομός των πλοίων των νησιών με τα εμπορεύματα ή των μεγαλύτερων της ρότας που περνούσαν «πάνοντας» σε κάποια από τα αγκυροβόλια, ακόμη και το φάρμα με τα μικρά σκαριά γύρω από τα νησιά, ήταν τα καθημερινά γεγονότα, τα κομμάτια της ζωής στα νησιά που καθόρισαν ολόκληρη αυτή την περίοδο τις συμπεριφορές των κατοίκων τους απέναντι στις θαλασσινές εκτάσεις και που αποτυπώθηκαν στον χώρο. Παρ' όλες τις σημαντικές κοινωνικές και πολιτικές ανακατατάξεις στο Αιγαίο κατά τη διάρκεια των πέντε αιώνων και παρ' όλες τις ιδιομορφίες κάθε τύπου και κάθε κοινότητας, η εξάρτηση των νησιωτικών οικισμών από τις ακτές και τα λιμάνια τους είναι το κοινό στοιχείο που διέπει τη λογική της δομής τους. Η χωροθέτηση υποτάσσεται μεν στην κοινή βούληση των κοινοτήτων να παρατηρούν τον θαλάσσιο ορίζοντα, πλην όμως η καθεμιά περιμένει να δει

διαφορετικά πράγματα. Οι κοινές παράμετροι, όπως αποτυπώθηκαν στις χωροθετήσεις και στη δομή των οικισμών, μπορούν να περιγραφούν σαν μεγέθη στον χώρο ή σαν στάση απέναντι στο γεωφυσικό υπόβαθρο. Η επιλογή του τόπου με στόχο τον έλεγχο της μέγιστης έκτασης στη θάλασσα, του βάθους του ορίζοντα, των περασμάτων και των ακτών, η αποκάλυψη ή το κρύψιμο των οικιστικών ενότητων σε σχέση με τα οπτικά πεδία από τα πλοία, οι αποστάσεις ασφαλείας από τα φυσικά όρια της στεριάς και τα λιμάνια, η αξιοποίηση των φυσικών φραγμάτων και ο συνδυασμός τους με άλλες σκυρώσεις κατασκευασμένες από τους κατοίκους και τέλος οι ξεκάθαροι πάντοτε προσανατολισμοί προς το πέλαγος όλων αυτών των οικισμών, δείχνουν τον ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο που η θάλασσα και ο ναυτικός πόλεμος διαδραματίζει στη ζωή του Αιγαίου όλη αυτή την περίοδο.

Το δίκτυο της οπτικής επικοινωνίας

Έτσι από το 1207 μέχρι τα πρώτα χρόνια του 19ου αιώνα σε ολόκληρο το Αρχιπέλαγος, από τη βόρεια είσοδό του στα Δαρδανέλια μέχρι τη Ρόδο και τα Κύθηρα στον νότο, διαμορφώθηκε ένα δίκτυο οικισμών που εποπτεύει ακτές, αγκυροβόλια, θαλάσσιες ρότες και περάσματα πλοίων. Το πλέγμα αυτών των οικισμών καλύπτει σχεδόν όλα τα νησιά που απλώνονται κατά μήκος των ναυτικών δια-

δρομών που εξετάσαμε. Όλοι μαζί και κάθε οικισμός ξεχωριστά παρακολουθεί τις πορείες των πλοίων που διασχίζουν τις θαλασσινές εκτάσεις. Άλλες φορές η επικοινωνία από νησί σε νησί είναι συνεχής και άλλες φορές χάνεται. Η τάση όμως της σύνδεσης του οικιστικού δικτύου μέσω του θαλασσινού πεδίου είναι διαρκής. Και παρ' όλες τις καταστροφές και τις λεηλασίες, τις ερημώσεις και τις μετακινήσεις, το δίκτυο αυτών των οικισμών από την εποχή της Ενετοκρατίας διατηρήθηκε ενεργό επιστρέφοντας με κάθε ευκαιρία στη θάλασσα.

Οι αλληπάλληλες αιφνιδιαστικές επιθέσεις κατά τους αιώνες του ναυτικού πολέμου στα νησιά και, παρά τις τρομερές εκείνες συνθήκες, η συμβίωση των κοινοτήτων με τη θάλασσα, είχε ως επακόλουθο έναν τέτοιο βαθμό εξέλιξης των μηχανισμών εποπτείας της θάλασσας, ώστε στις πιο πολλές περιπτώσεις δημιουργήθηκαν από τις αιγαιοπελαγίτικες κοινότητες μόνιμοι κοινοτικοί θεσμοί που κάλυπταν αυτές τις ανάγκες. Εμφανίστηκε έτσι ένα δίκτυο από επιλεγμένες τοποθεσίες, τις λεγόμενες βίγλες ή βάρδιες, απ' όπου ήταν δυνατός ο ταυτόχρονος οπτικός έλεγχος της θάλασσας και των στεριανών προσβάσεων στις κατοικημένες περιοχές. Το δίκτυο στεφάνωνε στα πιο πολλά νησιά τους οικισμούς. Οι νυχτερινές φωτιές και ο ημερήσιος καπνός στις βίγλες, σημάδι για τους κατοίκους του νησιού και προειδοποίηση προς τη θάλασσα, χρησίμευε συγχρόνως σαν σιγάλο για τα απέναντι νησιά³.

3. Ο Σπ. Ασδραχάς εκτιμά ότι οι κοινοί φόβοι είναι αυτοί που ανάγκασαν τους νησιώτες να επικοινωνούν μεταξύ τους από νησί σε νησί. Ασδραχάς Σπ., *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, σελ. 239.

3.2. ΤΟ ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ

Οι πύργοι των σκοτεινών χρόνων

Το εκτεταμένο δίκτυο από βίγλες που κάλυπτε τα νησιά τους πρώτους αιώνες της Ενετοκρατίας πρωτοεμφανίζεται στο υλικό των χαρτογράφων το 1420 με τους χάρτες του Buondelmonti. Στις απεικονίσεις των νησιών του Liber Insularum Archipelagi⁴ διακρίνονται δύο κατηγορίες πύργων εκτός των οικισμών που λειτουργούν ως σύστημα προστασίας των νησιών. Πρόκειται για τους πύργους που λειτούργησαν αποκλειστικά ως παρατηρητήρια ή γι' αυτούς που ήταν οχυρά καταφύγια για τους νησιώτες και αποθήκες για τις σοδειές. Ο Buondelmonti σχεδιαστικά διαφοροποιεί τους απλούς πύργους με χρήση παρατηρητηρίου από αυτούς που είχαν ρόλο καταφυγίου⁵. Η διαφορά αυτή φαίνεται καθαρά στην Άνδρο. Στην ακτή του Μέσα Κάστρου, μακρύτερα από τα τείχη, έχει σχεδιαστεί ο πύργος του λιμανιού που το συνοδευτικό κείμενο αναφέρει καθαρά τη χρήση του.

«Εν δε τη θαλάσση εγγύς του αιγιαλού πύργος οράται, εις ον πάλοι οι περιόικοι τη νύχτα παραγενόμενοι διεβίβασον, την των πειρατών επιβουλήν φυλαττόμενοι».

Εκτός όμως από αυτόν τον πύργο που βρίσκεται στην ίδια θέση με τον «πύργο του Αγά», που συνάντησε ο Τουμεφορτ⁶ 280 χρόνια αργότερα, στο χάρτη του φλωρεντινού καλόγερου εμφανίζεται άλλος ένας πύργος στο νότιο

τμήμα της Άνδρου. Ο πύργος αυτός απεικονίζεται σχεδιαστικά διαφορετικά από τον προηγούμενο. Η θέση του στα νότια του νησιού δίπλα στο Στενό της Τήνου του δίνει περισσότερο χαρακτήρα πύργου έλεγχου της ναυσιπλοΐας. Στη Ρήνεια, στο δίδυμο νησί της Δήλου καταμεσής στο Αιγαίο, το μόνο κτιστό στοιχείο που έχει σχεδιάσει ο Buondelmonti είναι ένας πύργος. Βρίσκεται στο υψηλότερο σημείο του νησιού και εποπτεύει την πολυσύχναστη ρότα, που περνάει λίγα μίλια δυτικότερα, και τα στενά-ενέδρες της Δήλου και της Μυκόνου στα ανατολικά του. Τη θέση του σημειώνουν δύο ακόμη χαρτογράφοι με μεγάλη χρονική απόσταση μεταξύ τους. Το στοιχείο αυτό καθιστά σίγουρη την ύπαρξή του, αν ληφθεί υπόψη και η εγκυρότητα των έργων στα οποία δημοσιεύεται. Πρόκειται για τους χάρτες του Bordone το 1537⁷ και του Thevet το 1584⁸. Στον τελευταίο μάλιστα αναφέρεται με το όνομα «Tour de Porphire». Η Ρήνεια δεν φαίνεται να ήταν ποτέ κατοικημένη. Ο πύργος επομένως φαίνεται υπερβολικό μέτρο για την προστασία των λίγων βοσκών που πιθανόν επισκέπτονταν το νησί. Ίσως εξυπηρετούσε τα πλοία που αγκυροβολούσαν στο στενό της Δήλου ή, σε ακόμη πιο ακραία περίπτωση, ίσως ήταν βίγλα ενέδρας των πειρατικών που επί αιώνες εξορμούσαν από εκεί προς το κανάλι των βορείων Κυκλάδων. Ένας πύργος με χαρακτηριστικά βίγλας σημειώνεται και στα Εξάμπελα της Σίφνου⁹, ενώ το ίδιο σύμβολο έχει χρησιμοποιηθεί και στη Σάμο για έναν πύργο στο οροπέδιο του Παλιόκαστρου, από

όπου υπάρχει δυνατότητα εποπτείας του μικρού Μποζάκ και των παλιών πειρατικών αγκυροβολιών γύρω από το Μουλά Μπραήμ¹⁰. Τέλος, στη Μήλο ο τυπικός πύργος του λιμανιού εμφανίζεται δίπλα στην ακτή και αρκετά μακριά από την πόλη: «Περί δε το μέσον προς άρκτον λιμίν έστιν άριστος...και πύργος έτι».

Ενάμιση αιώνα αργότερα και από αρκετές διαφορετικές πηγές επιβεβαιώνεται η ύπαρξη του δικτύου που τμήμα του σχεδίασε ο Buondelmonti στις αρχές του 15ου αιώνα.

Στους χάρτες του Giovanni Camoccio του 1571¹¹ όπως και του André Thevet του 1584¹² σημειώνονται οι βίγλες των νησιών επάνω από τα λιμάνια και τα θαλάσσια περάσματα.

Έτσι φαίνεται πως το Στενό της Τήνου έχει ιδιαίτερη σημασία για τους νησιώτες, αφού εκτός από τη βίγλα από την πλευρά της Άνδρου υπάρχει, κατά τον Camoccio, και άλλη βίγλα από την πλευρά της Τήνου με σαφή προορισμό τον έλεγχο του δύσβατου θαλάσσιου περάσματος που μόνο ως σημείο ενέδρας μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τα πλοία. Στη χαρτογράφηση του Thevet η σχεδόν έρημη Κύθνος φαίνεται να διατηρεί πύργο στην υψηλότερη κορυφή της, ενώ στην Ανάφη, εκτός από τον οικισμό, σημειώνεται και βίγλα με την ένδειξη «Tour du guet» στο ανατολικό ακρωτήριο του νησιού, και συγκριμένα σε ένα σημείο που έχει εντυπωσιακές δυνατότητες εποπτείας του θαλάσσιου ορίζοντα στα βόρεια της Αμοργού, στα ανατολικά της Αστυπάλαιας και στα δυτικά της άδειας έκτασης που απλώνεται έως τις κρητι-

4. Buondelmonti C., *Liber Insularum Archipelagi ... 1420, Description des Iles del Archipel par Christoph Buondelmonti, version grecque par un anonyme... par Emile Legrant, Paris 1897.*

5. Στους χάρτες του Buondelmonti φαίνεται ότι έχουν χρησιμοποιηθεί διαφορετικά σύμβολα για τους οικισμούς, τα κάστρα και τους πύργους. Ενδεικτική περίπτωση είναι ο χάρτης της Ικαρίας.

6. Toumefort, P., *Relation d'un voyage du Levant, Paris 1717.*

7. Bordone B., *Isolaro, 1528.*

8. Thevet A., *Grand insulaire et pilotage, Paris 1584.*

9. Ο πύργος των Εξαμπελών της Σίφνου που σημειώνεται από τον Buondelmonti χαρακτηρίζεται βίγλα και από την Α. Τζάκου, *Κεντρικοί Οικισμοί της Σίφνου, μορφή και εξέλιξη σε ένα παραδοσιακό σύστημα*, Αθήνα 1976, σελ. 23.

10. Ας σημειωθεί ότι η ύπαρξη του πύργου του Παλιόκαστρου της Σάμου δεν επιβεβαιώνεται από καμία άλλη πηγή, εκτός του χάρτη του Buondelmonti.

11. Camoccio G., *Isole famose, porti, fortezze e terre maritime, 1571.*

12. Thevet A., *Grand insulaire et pilotage, Paris 1584.*

κές ακτές. Στις Σπέτσες, τέλος, που εκείνη την εποχή έχουν αρχίσει να εποικίζονται από τους Αλβανούς, η βίγλα φαίνεται στον χάρτη τοποθετημένη στο κέντρο του νησιού. Από αυτό το υψόμετρο πρέπει να σημειωθεί ότι διακρίνονται, εκτός από τα αγκυροβόλια της σπεισιώτικης ακτής και της Κόστας στην Πελοπόννησο, επιπλέον το βάθος του Αργολικού Κόλπου, οι παρυφές του Σαρωνικού και τα στενά της Ύδρας, όπως επίσης και οι ακτές του Πάρωννα τις οποίες παρέπλεαν τα πλοία ανεβαίνοντας από Κύθηρα.

Η Μεγάλη Χώρα της Σάμου

Στα ανατολικά όρια του Αιγαίου, δίπλα στη μικρασιατική ρότα, η Σάμος είχε βρεθεί επί πολλούς αιώνες μέσα στη δίνη των λεηλασιών και των ερημώσεων. Το εκτεταμένο βυζαντινό οικιστικό δίκτυο είχε παντελώς εγκαταλειφθεί και για πολλές δεκαετίες η Σάμος χαρακτηρίζεται από διάφορες πηγές ακατοίκητη¹³. Από το 1572 όμως η μορφή του νησιού υφίσταται σημαντικές αλλαγές. Ένας συστηματικός εποικισμός έδωσε ζωή στην επί έναν και πλέον αιώνα έρημη Σάμο. Στις τελευταίες δεκαετίες του 17ου αιώνα το νέο οικιστικό δίκτυο¹⁴ που προέκυψε μετά τον εποικισμό είχε καταλάβει όλη σχεδόν την έκταση του νησιού. Το 1678, 16 χωριά¹⁵, τα περισσότερα κτισμένα σε διαφορετικές από τις θέσεις των παλιών βυζαντινών οικισμών¹⁶, συγκροτούσαν το νεογέννητο οικιστικό δί-

κτυο. Κανένας από αυτούς τους οικισμούς δεν ήταν παράκτιος.

Η εικόνα αυτού του δικτύου οικισμών, που δημιουργήθηκε στις πλαγιές των ορεινών όγκων της Σάμου τον 17ο αιώνα, έχει καταγραφεί σε τρία σχεδόν σύγχρονα κείμενα για το νησί που γράφτηκαν τις τελευταίες δεκαετίες του 17ου αιώνα και σε έναν πλούσιο σε τοπογραφικά και πολεοδομικά στοιχεία χάρτη της ίδιας εποχής. Πρόκειται για τα έργα *The Present State of the Islands...* του Bernard Randolph¹⁷, *Relation d'un voyage* του Pitton de Tournefort¹⁸ και *Περιγραφή* του Ιωσήφ Γεωργιρίνη. Ο χάρτης του Petr Schenk συνοδεύει την *Περιγραφή*.

Σε απόσταση 2 μιλίων από το αρχαίο λιμάνι της Σάμου και στις πλαγιές των λόφων επάνω από το θαλάσσιο στενό ανάμεσα στο νησί και τη Μικρασία, κτίστηκε η Μεγάλη Χώρα, το μεγαλύτερο οικιστικό συγκρότημα του νησιού. Η θέση του οικισμού επιτρέπει την οπτική επαφή με το λιμάνι από ένα σημείο που αποκλείει την έκθεσή του στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Είναι αόρατος από τις δύο εισόδους του Νταρ Μπογάζ και φανερώνεται μόνο όταν τα πλοία ταξιδεύουν παράλληλα με τον όρμο του Πυθαγόρειου. Ο έλεγχος του λιμανιού και της ακτής φαίνεται πως έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην επιλογή της θέσης. Ο Randolph γράφει ότι οι κάτοικοι της Μεγάλης Χώρας «παρακολουθούν συνεχώς για να δίνουν σινιάλο σε περίπτωση απόβασης πειρατών».

Ο οργανωμένος έλεγχος της θάλασσας

από κάποια θέση κοντά ή μέσα στον ίδιο τον οικισμό είναι το στοιχείο που προσθέτει ο Randolph. Η διάταξη του οικισμού της Μεγάλης Χώρας επιτρέπει το δεύτερο. Η διάταξη των λόφων της Σάμου σε αυτή την περιοχή έδιναν τη δυνατότητα στους εποίκους του 1572 να επιλέξουν άλλες θέσεις, μακρύτερα από την ακτή από όπου θα απέφευγαν τους θαλάσσιους κινδύνους. Η αξιοποίηση της κορυφής του Τάγκου στα βορειοδυτικά της Μεγάλης Χώρας ήταν μια τέτοια λύση. Παρόμοια χαρακτηριστικά χωροθέτησης εξάλλου έχουν οι περισσότεροι οικισμοί της πρώτης περιόδου επανακατοίκησης της Σάμου. Η Μεγάλη Χώρα όμως διατήρησε την ελεγχόμενη εξάρτηση από τη θάλασσα, παρά τα προβλήματα που αυτή συνεπαγόταν για τους κατοίκους της.

Η πειρατική βίγλα των Φούρνων

Από τις αρχές του 15ου αιώνα τα ξερονήσια των Φούρνων ανάμεσα στη Σάμο και την Ικαρία αποτελούσαν μία από τις πολύ γνωστές ενέδρες πειρατικών πλοίων¹⁹. Ο Buonadromonti, επισκεπτόμενος τη Σάμο εκείνη την εποχή, κατέγραψε τη διήγηση των ναυτών για τους φοβερούς κάβους των Φούρνων, της Αγαθούσας και της Φορμάχης που ήταν παγίδες για τους εμπόρους. Στις αρχές του 16ου αιώνα, το 1506, το νησί φαίνεται πως, όπως και τα γειτονικά του, εξακολουθούσε να είναι ακατοίκητο, χωρίς να μπορεί να αποκλειστεί

13. Αντωνιάδη-Μημίκου Ε., «Ερημωμένα χωριά στην Ελλάδα, ένας προσωρινός απολογισμός» στο *Η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1979, σελ. 190-259· Kolodny E. Y., *La Population des Iles de la Grèce*, τ. 1, 2, 3, Αθήνα 1974.

14. Κρητικίδης Ε. Ι., *Πραγματεία περί της Ερημώσεως και του Ξνοοικισμού της Σάμου*, Σύρος 1870· Κρητικίδης Ε. Ι., *Τοπογραφία Αρχαία και Σημερινή της Σάμου*, Σύρος 1869.

15. Τα αναφέρει ο Ιωσήφ Γεωργιρίνης με τις ονομασίες, τη θέση τους και τον αριθμό των κατοικιών και εκκλησιών· επίσης σημειώνονται στον χάρτη του Petr Schenk, «Ex Descriptionis...», Amsterdam 1700, British Map Library, King's Collection, Georgirenes J., *A description of the Present State of Samos, Nicaria, Patmos and Mount Athos*, London 1678.

16. Στις θέσεις των βυζαντινών οικισμών της Σάμου και στα τελευταία οχυρά της περιόδου πριν από την ερήμωση αναφέρεται ο Ε. Σταματιάδης στο *Σαμιακά, ήτοι ιστορία της νήσου Σάμου*, τ. Α', Σάμος 1881-1891.

17. Randolph B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*, London 1687.

18. Tournefort P., *Relation d'un voyage du Levant*, Paris 1717.

19. Κραντωνέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 236.

20. Η Σάμος και η Ικαρία χρησιμοποιήθηκαν εκτεταμένα ως περιοχές κρυφών ναυπηγείων, κυρίως από τους πειρατικούς στόλους της μικρασιατικής ακτής. Η διαμόρφωση των βουνών και τα μεγάλα πευκοδάση επέτρεπαν τη δημιουργία πρόχειρων «καρνάγων» στους όρμους των νησιών. Οι κορμοί των δέντρων κατεβαίνουν χωρίς πολύ κόπο μέχρι τη θάλασσα από τους «σύρτες», τα ρέματα που με μεγάλη κλίση κατεβαίνουν προς την ακτή. Σημάδια αυτής της διαδικασίας διατηρούνται στον Ξυλοσύρτη της Ικαρίας, στον Άγιο Ισίδωρο, στο Βάροσσο και στον Μαραθόκομο της Σάμου.

21. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα, Δημόσιος και ιδιωτικός θίος, λαϊκός πολιτισμός, Εκκλησία και οικονομική ζωή, από τα περιηγητικά χρονικά*, Αθήνα 1981-1985, τ. Α', σελ. 106-107. *Mr. Robert's adventures among the Corsairs of the Levant*, London 1656.

22. Στο υποχρεωτικό πέρασμα από τους Φούρνους των πλοίων που ταξίδευαν προς Κωνσταντινούπολη ή Αλεξάνδρεια, παράλληλα προς τις μικρασιατικές ακτές και τις πειρατικές ενέδρες αναφέρονται οι περισσότεροι περιηγητές του 17ου αιώνα, όπως ο Brevés το 1604, ο Poulet το 1608, ο Desays de Courmesin το 1621 και ο Toutmefort το 1701.

23. Γνωστές βιγίλες με επιθετική λεπουργία είναι και οι βιγίλες στις ακτές της Μάνης.

24. *Ἡμελλος Στ., Η περί των Πειρατών Λαϊκή Παράδοση*, Αθήνα 1968, σελ. 17.

η περίπτωση να το χρησιμοποιούσαν οι Τούρκοι όπως και τη Σάμο για να ναυπηγούν και να κρύβουν τις φούστες τους²⁰.

Τον 17ο αιώνα η αναστάτωση που είχαν προκαλέσει οι Ενετοτουρκικοί Πόλεμοι στο Αιγαίο επέτρεψε να αναπτυχθούν ελεύθερα οι θύλακες της πειρατείας στις περιοχές που δεν μπορούσαν να ελεγχθούν από τους στόλους. Παράλληλα με τη Μήλο και τα λιμάνια των Κυκλάδων, τα Ψαρά, την Κάρπαθο και τα ξερόνησα της βόρειας Κρήτης, οι Φούρνοι έγιναν καταφύγιο, παζάρι και συγχρόνως ενέδρα στην υπηρεσία των πειρατών ολόκληρου του Αιγαίου.

Ένας άγγλος σκλάβος στα μέσα του 17ου αιώνα αναφέρει το νησί και τις συνθήκες των ναυτικών που «τρυφώναν στις κρυψώνες των ακτών των Φούρνων και καρδοκούσαν να φανεί κανένα πλοίο»²¹. Φαίνεται πως το μικρό λιμάνι των Φούρνων δεν είχε εκείνη την εποχή μόνιμο οικισμό, αλλά πρόχειρες ευκαιριακές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούσαν το πειρατικό παζάρι και την παραμονή των πληρωμάτων στη στεριά. Το μικρό επίπεδο πλάτωμα που είναι ανοικτό από τα δυτικά και τα βορειοδυτικά προς τη θάλασσα και που τις άλλες πλευρές του κλείνουν λόφοι ύψους 200-250 μ. είχε μια πηγή με γλυκό νερό. Στη βορειοανατολική πλευρά, στα όρια της πεδινής έκτασης και των λόφων, εκεί που ένα μικρό ρέμα κατεβαίνει προς τη θάλασσα, υπάρχουν ίχνη παλαιότερης κατοίκησης που πρέπει να χρονολογείται αρκετά πριν από τον οικισμό του 19ου αιώνα. Η τοποθεσία και τα

ερείπια δείχνουν πως δεν επρόκειτο για συκροτημένο οικισμό, αλλά για κτίσματα διάσπαρτα στην κρυμμένη πλευρά του λόφου που χρησιμοποιούσαν ως κατοικίες ή αποθήκες.

Το νησί ήταν δασωμένο κατά τους πρώτους αιώνες της Τουρκοκρατίας αλλά η ξυλεία του καταναλώθηκε σε κάρβουνα, που παρήγαγαν οι Ικαριώτες, σανίδες και άλμπουρα για τα πλοία. Η ύπαρξη πειρατικού ναυπηγείου κυρίως κατά τον 16ο αιώνα, την εποχή δηλαδή που οι Τούρκοι έφτιαζαν ναυπηγεία στα γειτονικά νησιά, είναι πιθανή, αλλά δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί από υλικά ίχνη. Από την περιγραφή του άγγλου αιχμαλώτου πληροφορούμαστε τη μέθοδο με την οποία οι νησιώτες έστηναν ενέδρα στα περαστικά εμπορικά πλοία. Στο μικρό και κρυμμένο από το πέλαγος λιμανάκι των Φούρνων βρισκόταν τα πειρατικά, αθέατα από τα πλοία που ταξίδευαν στα στενά της Ικαρίας και της Σάμου. Τα πληρώματα περίμεναν στην ακτή κοντά στα σκάφη τους. Στο «ψηλότερο σημείο» του νησιού ήταν τοποθετημένοι βιγλάτορες που παρακολουθούσαν το πέλαγος. Από εκεί έδιναν σιγιάλο στα πληρώματα για την εμφάνιση πλοίου ανεμίζοντας μια σημαία. Στη συνέχεια ακολουθούσε το ρεσάλτο στο πλοίο που, λόγω της διάταξης των ακτών, ήταν υποχρεωμένο, όποια κι αν ήταν η κατεύθυνσή του, να περάσει κοντά από τις ακτές των Φούρνων²². Η περιγραφή του Άγγλου που απεικονίζει την προσωπική του εμπειρία, όπως ο ίδιος λέει, δεν είναι υπερβολική. Η χρήση βιγίλας για την εξασφάλιση της επιτυ-

χίας του ρεσάλτου, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση του κρυφού λιμανιού των Φούρνων, είναι η πιο ασφαλής μέθοδος που θα μπορούσαν να εφαρμόσουν τα πειρατικά στη συγκεκριμένη περιοχή.

Περιπτώσεις βιγλών που χρησιμοποιούνται για επιθετικούς σκοπούς αναφέρονται σπάνια²³. Μια σοβαρή απτία γι' αυτό πρέπει να θεωρηθεί ο εφήμερος χαρακτήρας των πειρατικών κοινοτήτων που δρουν στο Αιγαίο και η παντελής έλλειψη γραπτών πηγών από την πλευρά των ίδιων των πειρατών. Έτσι τα περισσότερα στοιχεία προκύπτουν από τις περιγραφές των διωκτών ή των θυμάτων. Στην αναφορά του ο «Mr. Robert» περιγράφει το μικρό λιμάνι των Φούρνων με τον εφήμερο πειρατικό οικισμό δίπλα του και τις βιγίλες να συντηρούν την επιθετική του σχέση με τη θάλασσα έκταση που τυλίγει το νησί. Είναι χαρακτηριστική η αντίθεση ανάμεσα στο σιγιάλο των αμυνομένων που ειδοποιούσε για επιδρομή από το πέλαγος και στο σιγιάλο που ειδοποιούσε τους επιδρομείς για τη λεία τους. Στην πρώτη περίπτωση οι νησιώτες άναβαν φωτιές τη νύχτα ή καπνούς την ημέρα²⁴ με σκοπό να φανεί το σιγιάλο παντού στο νησί για να κρυφτούν οι αγρότες και να ξανοικτούν στο πέλαγος όσοι έπρεπε να φοβούνται από την επιδρομή²⁵. Έπρεπε ακόμη να ειδοποιηθούν τα κοντινά νησιά για τον κίνδυνο που διέτρεχαν και, το πιο σημαντικό, να ειδοποιηθεί ο επιδρομέας πως το νησί δεν είναι αφύλακτο και πως ο αιφνιδιασμός είχε αποτύχει, μήπως και το μετάνιωνε. Στη δεύτερη περι-

πώση η βάρδια λειτουργούσε τελείως αντίστροφα. Αντί να περιφέρονται τα πειρατικά μεσοπέλαγα με κίνδυνο να γίνουν από μακριά αντιληπτά, παρατηρούσαν κρυμμένα τα περαστικά πλοία για να εξασφαλίσουν τον αιφνιδιασμό και για να βεβαιωθούν πρώτα ότι τα υποψήφια θύματα δεν είχαν συνοδεία που θα δυσκόλευε το ρεσάλτο. Το σινιάλο έπρεπε να γίνει αντιληπτό από το λιμάνι και από πουθενά αλλού. Το νησί έπρεπε να φαίνεται ήσυχο και ειρηνικό για να μην αντιληφθεί ο καπετάνιος του υποψήφιου για κούρσεμα πλοίου τον κίνδυνο. Έτσι ένα κομμάτι πανί σαν σημαία ανάμεσα στα βράχια της βάρδιας μπορούσε να είναι ορατό μόνο από εκείνους που το ήξεραν και που βρίσκονταν μερικές εκατοντάδες μέτρα μακρύτερα.

Στην περίπτωση των Φούρνων, το μόνο ασφαλές από καιρούς και καλά κρυμμένο αγκυροβόλιο, που ταιριάζει στην περιγραφή του «Mr. Robert», είναι αυτό που βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του νησιού με δυτικό προσανατολισμό²⁶. Το «ψηλότερο σημείο του νησιού», που κατά τον Άγγλο φιλοξενούσε τη βίγλα των πειρατών, πρέπει να αναζητηθεί σε κάποια θέση ορατή από το λιμάνι που ταυτόχρονα εποπτεύει τη ρότα. Η ψηλότερη κορυφή του νησιού είναι του Κόρακα²⁷ στη βόρεια άκρη, αλλά αφενός δεν φαίνεται από το λιμάνι για να μπορεί από εδώ να δοθεί σινιάλο, αφετέρου απέχει απ' αυτό πάνω από δύο ώρες και η διαδρομή είναι πολύ δύσκολη. Εξάλλου ο άγγλος αιχμάλωτος, αν όντως παρέμεινε φυλακισμένος κοντά στα πλοία,

δεν πρέπει να είχε τόσο εκτεταμένη εικόνα του μακρόστενου νησιού. Τα ψηλότερα σημεία του νότιου τμήματος, που αυτά δείχνουν να ήταν στην πραγματικότητα οι βίγλες, βρίσκονται ακριβώς επάνω από το λιμάνι σε απόσταση μικρότερη από μισή ώρα και έχουν οπτική επαφή τόσο με τον οικισμό όσο και με τον κόλπο. Και τα δύο εξακολουθούν και σήμερα να διατηρούν το όνομα Βάρδια και έχουν τα χαρακτηριστικά παρατηρητηρίου²⁸.

Το κρυφό Χωριό στην Κάλυμνο

Στη μικρασιατική ρότα, το νησί της Καλύμνου δεν κατόρθωσε να ξεφύγει από την τύχη της ερημώσης των μικρών νησιών των Δωδεκανήσων. Η συρρίκνωση του εκτεταμένου δικτύου των οικισμών του νησιού κατά τη βυζαντινή περίοδο ανέδειξε την ύπαρξη του φυσικού οχυρού της κοιλάδας της Πόθιας. Όταν οι παράλιοι οικισμοί του 13ου και του 14ου αιώνα σταδιακά εγκαταλείφθηκαν, ο πληθυσμός της Καλύμνου που είχε απομείνει από τις μεταναστεύσεις και από τις επιδρομές απομακρύνθηκε στα βουνά ή κατοίκησε το Πέρα Κάστρο, μετατρέποντάς το στον μοναδικό συγκροτημένο οικισμό του νησιού. Ένα δίκτυο οχυρών και οικισμών που αναφερόταν στη θάλασσα και κάλυπτε ολόκληρη την Κάλυμνο δεν μπόρεσε να αντέξει τις επιδρομές των διάφορων σόλων και μέχρι τον 16ο αιώνα είχε ερημωθεί εντελώς.

Ο Εμπορείος και το Καστέλλι, που πάνω από τη θάλασσα προσάττευε τον κόλπο της Αργινώντας και το στενό της Τελένδου κοντά στο στενό με τη Λέρο, όπως και κάποιοι άλλος οικισμός που φαίνεται να υπήρχε στο ύψωμα της εξόδου της κοιλάδας στα δυτικά²⁹, το θαλασσινό φυσικό οχυρό στο Βαθύ ανατολικά, το Κάστρο της Χρυσοχέρας που κτίστηκε από τους Ιωαννίτες ως προπύργιο προφανώς της ανατολικής εισόδου από τη θάλασσα, εγκαταλείφθηκαν από τους κατοίκους τους κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης Ιωαννιτών και Μουσουλμάνων.

Ο πληθυσμός της Καλύμνου που είχε απομείνει από τις μεταναστεύσεις και τις επιδρομές απομακρύνθηκε, όπως προαναφέρθηκε, στα βουνά ή κατοίκησε το Πέρα Κάστρο³⁰. Το Κάστρο επάνω στον απόρθητο βράχο, κατασκευασμένο από τους Βυζαντινούς, είχε επισκευαστεί από τους Ιωαννίτες όταν προσπαθούσαν να κρατηθούν στην Κάλυμνο. Τα φυσικά του χαρακτηριστικά και η ισχυρή του οχύρωση του έδωσαν τον χαρακτήρα του ύστατου καταφυγίου των κυνηγημένων κατοίκων του νησιού. Η μακρόστενη κοιλάδα που μοιράζει την Κάλυμνο στα δύο εκτείνεται σε μήκος 6,5 κλμ. από τη δυτική ακτή της Καλύμνου μέχρι την ανατολική. Μέχρι το μέσον περίπου της διαδρομής, το έδαφος ανηφορίζει ελαφριά και στη συνέχεια ξανακατεβαίνει μέχρι να συναντήσει τη θάλασσα από την άλλη πλευρά του νησιού. Τις άλλες δυο πλευρές της κοιλάδας τις κλείνουν βουνά. Η πολύ μεγάλη κλίση του εδάφους επιτρέπει την

25. Μία σημαντική πληροφορία για την Ύδρα του 1800 έχει καταγραφεί από τον Α. L. Castellan, *Lettres sur le Moree et les iles Cerigo, Hydra et Zante*, Paris 1808. Οι φωτιές εκεί ειδοποιούσαν τα πλοία να απομακρυνθούν από το νησί προκειμένου να αποφύγουν τους φοροεισπράκτορες των Τούρκων που είχαν φθάσει.

26. Η διάταξη των ακτών του νησιού και τα τρία θαλάσσια στενά που αποτελούν τις φυσικές διόδους προς το λιμάνι, το καθιστούν ιδανικό καταφύγιο για πειρατικά πλοία, Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 297.

27. Η κορυφή του Κόρακα έχει ύψος 514 μέτρα.

28. Η Βάρδια του Κάβου, με 311 μέτρα ύψος, εποπτεύει προς βορρά ολόκληρο το στενό της Σάμου και της Ικαρίας, τη βόρεια είσοδο του λιμανιού και το νησί της Θύμαιας. Η δεύτερη Βάρδια, με ύψος 233 μέτρα, έχει δυνατότητα εποπείας της νότιας εισόδου προς το λιμάνι, του Ικάριου και της Πάτρου.

29. Η ύπαρξη οικισμού στη δυτική έξοδο της κοιλάδας δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί, παρότι οι «διηγήσεις» στην Κάλυμνο τον αναφέρουν. Ελάχιστα ίχνη κτισμάτων και ένα ημιορεινό μονοπάτι σύνδεσης με το Κάστρο σώζονται σε εκείνο το σημείο.

30. Μπογδάνου-Ηλιοπούλου Μ., Φετοκάκη-Σαραντιδίδη Α., «Κάλυμνος» στο *Ελληνική Παράδοσιακή Αρχιτεκτονική*, Αθήνα 1985, τ. III, σελ. 37.

πρόσβαση προς το υπόλοιπο νησί μόνο από ορεινά περάσματα και απομονώνει την πεδινή έκταση ανάμεσα στις δύο ακτές και τα φράγματα των σχεδόν κατακόρυφων γκρεμών. Στο ψηλότερο σημείο της κοιλάδας προς το βορρά ορθώνεται ένας συμπαγής βραχώδης όγκος ύψους 250 μ. Δύο βαθιά φαράγγια στα βόρεια και γκρεμοί στα νότια τον αποκόβουν από τις πεδινές εκτάσεις αλλά και από τα γεπονικά βουνά. Μόνο από τη νότια πλευρά του είναι δυνατή η άνοδος στην κορυφή, από μία στενή και με πολύ μεγάλη κλίση πλαγιά. Επάνω στην απροσπέλαστη κορυφή απλώνεται ένα επίσης βραχώδες υψίπεδο. Το σχεδόν ορθογώνιο περίγραμμά του στα νότια κόβεται από ένα μικρό άνοιγμα ανάμεσα στα βράχια. Αυτό είναι το μοναδικό φυσικό πέρασμα που επιτρέπει την άνοδο. Τα βορινά, ανατολικά και δυτικά του όρια σχηματίζουν τα άκρα των γκρεμών. Η ορατότητα από την κορυφή του βράχου προς τα βορειοδυτικά και τα νοτιοανατολικά καλύπτει ολόκληρη την πεδινή έκταση μέχρι το σημείο όπου συναντά τη θάλασσα³¹. Ακόμη από το ύψος αυτό φαίνονται οι δύο κόλποι και μεγάλο τμήμα της ορεινής νότιας Καλύμνου που οι κορυφογραμμές της βρίσκονται χαμηλότερα από το υψίπεδο.

Αυτή η ιδιόμορφη κορυφή στο κέντρο της Καλύμνου, που δίνει τη δυνατότητα της απόλυτης εποπτείας των λιμανιών του νησιού και που η μοναδική της πρόσβαση είναι το απότομο μονοπάτι στη νότια πλαγιά του βράχου, αποτέλεσε επί αιώνες για τους Καλύμνιους

το οχυρό της ασφάλειάς τους. Σε όλη τη διάρκεια των συγκρούσεων το Κάστρο παρέμεινε απόρητο, ενώ στο υπόλοιπο νησί οι λεηλασίες ήταν συνηθισμένο φαινόμενο³². Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του οχυρωμένου αυτού οικισμού, που οφείλεται βεβαίως στην ιδιαίτερη μορφολογία του εδάφους, είναι ο συνδυασμός απόλυτου αποκλεισμού μέσα σε ένα απροσπέλαστο «ερμητήριο» και εκτεταμένης εποπτείας των θαλασσινών και στεριανών προσβάσεων προς αυτό. Οι κάτοικοι του Κάστρου την περίοδο της απομόνωσης είχαν τη δυνατότητα να μη χάνουν ούτε στιγμή από τα μάτια τους τα αγκυροβόλια του νησιού, απέχοντας όμως 1.30' ώρα δρόμο από αυτά. Αυτό που σε άλλες κοινότητες γινόταν με την εποπτεία από τις βίγλες του θαλάσσιου ορίζοντα, εδώ δεν υπήρχε ανάγκη να συμβεί γιατί η βίγλα ήταν ο ίδιος ο οικισμός. Μέσα σε έναν πολύ ισχυρό οχυρωματικό περιβόλο, με μία πύλη διπλής οχύρωσης στριμώχτηκαν όλους εκείνους τους αιώνες περίπου 250 μικρές κατοικίες³³, στεγάζοντας έναν πληθυσμό που πιθανόν να έφτανε τους 1000 ανθρώπους³⁴.

Μετά τα μέσα του 17ου αιώνα ο πληθυσμός βγαίνει σταδιακά από το Κάστρο και χτίζει στη ρίζα ακριβώς του μεγάλου βράχου τον οικισμό Χωριό που αποτέλεσε τον ενδιάμεσο κρίκο για την κάθοδο στη θάλασσα. Ο νέος οικισμός, αμφιθεατρικά κτισμένος στους πρόποδες του φαραγγιού, εξακολουθεί να είναι εξαρτημένος από το οχυρό του Κάστρου παρά την ύφεση αυτής της ιστορικής περιόδου και την αυτονομία που έχει



Κάστρο και Χωριό Καλύμνου.

Πρόκειται για έναν από τους πιο απομονωμένους οικισμούς του Αιγαίου στην περίοδο της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας. Ο συμπαγής βράχος στο μέσο της κοιλάδας του νησιού πάνω στον οποίο χτίστηκε το Κάστρο έχει υψόμετρο 250 μέτρα. Από εκείνο το σημείο μπορούν να εποπτευθούν τα δυο αγκυροβόλια ανατολικά και δυτικά της κοιλάδας. Πιο πέρα από τα αγκυροβόλια το θαλάσσιο στενό με την Κω, όπως και τμήμα της διαδρομής για τη Λέρο ήταν κάτω από τον έλεγχο του Χωριού.

παραχωρηθεί από τους Τούρκους στην κοινότητα. Το Χωριό στη μέση της κοιλάδας, που απέχει σχεδόν μία ώρα δρόμο από τις ακτές που την ορίζουν, διατηρούσε κυρίως τα χαρακτηριστικά του αγροτικού οικισμού. Παράλληλα όμως η επιφυλακτική ενασχόληση τμήματος του πληθυσμού με τη θάλασσα άρχισε να αποφέρει κέρδη στην κοινότητα. Ο προσανατολισμός του Χωριού προς το λιμάνι της Πόθιας αρχίζει να γίνεται εμφανής με το κτίσιμο στις πλαγιές της εύφο-

31. Michaelides K., «Observations on Three Aegean Island Towns», στο *The Growth of Cities*, London 1971, και στο περιοδικό *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 8, Αθήνα 1974, σελ. 181.

32. Ο Θεοδόσιος Ζυγομαλάς το 1576 στο οδοιπορικό του καταγράφει 2000 κατοικίες μαζί στην Καλύμνο και στη Λέρο· Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 22.

33. Michaelides K., «Observations on Three Aegean Island Towns», στο *The Growth of Cities*, London 1971, και στο περιοδικό *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 8, Αθήνα 1974, σελ. 182.

34. Δύο στέρνες συγκέντρωναν τα αναγκαία αποθέματα νερού για τους κατοίκους του Κάστρου. Οι καλλιέργειες τέλος, σκορπισμένες στο απέναντι οροπέδιο του νότιου τμήματος ή στην κοιλάδα της Πόθιας, βρίσκονται σε μεγάλες αποστάσεις από τον οικισμό.

ρης κοιλάδας διάσπαρτων κτισμάτων για αγροτικές λειτουργίες και αργότερα πιο κοντά στην ακτή, αλλά ακόμη στις πλαγιές των λόφων, για θαλασσινές. Η κατοίκηση των πλαγιών του βουνού πάνω από τη θάλασσα και όκι του πεδινού τμήματος δείχνει ότι οι μνήμες όλων αυτών των αιώνων είναι ακόμη ζωντανές. Τα πρώτα συγκροτήματα κτισμάτων της Πόθιας φαίνεται πως δομούνται με τη λογική της προσωρινής χρήσης και όχι της μόνιμης. Η επιτυχία όμως της θαλασσινής δραστηριότητας των Καλύμνιων μονιμοποίησε τελικά τη λειτουργία του λιμανιού και της διδυμης οικιστικής ζώνης που τα δυο κομμάτια της ένωσε αργότερα η πεδιάδα.

Μέχρι το 1820 το δίκτυο αυτό των κτισμάτων πύκνωνε χωρίς να συγκροτεί οικισμό. Η οριστική εγκατάλειψη του Κάστρου συμπίπτει με τη δημιουργία του νέου οικισμού της Πόθιας που τα πρώτα σημάδια ύπαρξής του είχαν εμφανιστεί έναν αιώνα νωρίτερα. Το παλιό ορεινό Χωριό δεν είχε πλέον κανένα λόγο ύπαρξης. Πρόκειται για μία από τις πιο ακραίες περιπτώσεις απομάκρυνσης από τις ακτές και παράλληλα εγκατάστασης σε θέση που εξασφαλίζει την εποπτεία του περιβάλλοντος χώρου. Τα δύο μεγάλα οροπέδια του νησιού παρείχαν απόλυτη ασφάλεια, καθώς περιβάλλονται από τις δύσβατες κορυφογραμμές, και ταυτόχρονα έδιναν τη δυνατότητα σε έναν οικισμό να είναι τελειώς αόρατος από τη θάλασσα. Ο κανόνας όμως της σχέσης με τις ακτές υπό αυτούς τους ακραίους όρους ακολουθήθηκε και στην Κάλυμνο. Το Χωριό

και το Κάστρο δεν κρύφτηκαν από τα λιμάνια· επειδή δεσποζουν στην κοιλάδα, είναι ορατά και από τα δύο αγκυροβόλια. Τα πλοία που ταξίδευαν στη ρότα πλησιάζοντας τις ακτές του νησιού διέκριναν την απότομη κορυφή που το χρώμα των βράχων της και το περίεργο σχήμα της την κάνουν να ξεχωρίζει από τις πλαγιές των γύρω βουνών. Τα κτίσματα στην κορυφή δεν ξεχωρίζουν από τον βράχο καθώς είναι κτισμένα από την ίδια πέτρα³⁵ με αυτήν του υψώματος, αλλά οι τοίχοι του Κάστρου στεφανώνουν τον ορεινό όγκο κάνοντας ξεκάθαρη την ύπαρξη του συγκροτήματος. Έτσι η αμυντική δυνατότητα του οχυρού και η απόσταση έφτανε για να αποτρέψει τους κατά καιρούς επιδρομείς.

Η βάρδια των πιλότων της Μήλου

Το καλοκαίρι του 1815 η αγγλική φρεγάτα «H.M.S Phoenix» μπήκε στο Αιγαίο μαζί με μία μοίρα αγγλικών πολεμικών ερχόμενη από την Αδριατική και το Ιόνιο. Ο σκοπός της περιπολίας ήταν η καταδίωξη, σε συνεργασία με την τουρκική αρμάδα, πειρατικών πλοίων που δρούσαν εκείνη την εποχή στο Αρχιπέλαγος. Όπως φαίνεται όμως από το ημερολόγιο του πλοιάρχου της φρεγάτας, στην πραγματικότητα πρόκειται για εκκαθαριστικές επιχειρήσεις εναντίον των Γάλλων που έγιναν σε ολόκληρη την Μεσόγειο, την ίδια στιγμή που στην κεντρική Ευρώπη ο Βοναπάρτης ηττήθηκε στο Βατερλό. Αφήνοντας το

Τσιρίγο τα αγγλικά πλοία κατευθύνθηκαν προς τη Μήλο. Ο πλοιάρχος του «Phoenix» Charles Austen καταγράφοντας το ταξίδι στο ημερολόγιό του αναφέρει τους μηλιούς πιλότους³⁶.

Δευτέρα 19 Ιουνίου 1815 «θα πλησιάσουμε Μήλο και Αντίμηλο τη νύχτα...», «...πλησιάζοντας τη Μήλο τα μεσάνυχτα ήρθε ένας πιλότος που μας πληροφόρησε ότι οι Γάλλοι είχαν εγκαταλείψει το Αρχιπέλαγος ένα μήνα νωρίτερα και ότι μια πολεμική γαλλική σκούνα είχε φθάσει στο νησί πηγαίνοντας από Κωνσταντινούπολη για Γαλλία...», «...το μεσημέρι στο Λιμάνι της Μήλου...» «...ο πιλότος Manouel Mali μας πήγε στην πόλη που βρίσκεται ένα μίλι περίπου από το νερό στην κορυφή ακριβώς ενός ψηλού λόφου...»

Ενώ το πλοίο δεν είχε πλησιάσει ακόμη το λιμάνι, ο πιλότος Manouel Mali³⁷ το εντόπισε, έφυγε από το Κάστρο και έφθασε με βάρκα στο «Phoenix» για να δώσει πληροφορίες στους Άγγλους και στη συνέχεια να προσληφθεί ως πιλότος στην περιπολία που επρόκειτο να κρατήσει πολλούς μήνες. Η πληροφορία που δίνει ο Charles Austen έχει ενδιαφέρον γιατί, καθώς επιβεβαιώνεται από άλλες αναφορές στη Μήλο, δείχνει την εντυπωσιακή σχέση των κατοίκων του οικισμού με τη θάλασσα είσοδο του Αρχιπελάγους. Ο Ι. Χατζηδάκης³⁸, αναφερόμενος στους μηλιούς πιλότους, γράφει για τη «βάρδια των πιλότων» στο Κάστρο. Κατά τον Ι. Χατζηδάκη, σε μία θέση του οικισμού, από όπου φαίνεται η θάλασσα και η ναυτική ρότα που έρ-

35. Τα κτίσματα του Κάστρου διατηρούνται σε αρκετά καλή κατάσταση ώστε να επιτρέπουν κάποιες παρατηρήσεις. Οι πέτρινοι τοίχοι τους εσωτερικά έχουν επικρίσματα, ενώ οι εξωτερικοί τοίχοι δεν έχουν κανένα ίχνος, σοβά ή χρώματος.

36. Austen Charles-John, Rear-Admiral, *Χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου, 1815-1816*. AUS105. National Maritime Museum, London.

37. Ενδιαφέρον στοιχείο είναι και η «ξένη» όπως φαίνεται από το όνομα καταγωγή του πιλότου.

38. Χατζηδάκης Ι., *Η Ιστορία της Νήσου Μήλου*, Αθήνα 1927.



Όψη των στενών Μήλου-Κιμώλου από το Κάστρο της Μήλου.

κείται από τη δύση, υπήρχε το «στέκι» της συντεχνίας των πιλότων. Η παράδοση επέτρεπε σε αυτόν που θα διέκρινε πρώτος πλοίο ερχόμενο προς τη Μήλο να αναλάβει το πιλοταρίσμά του μέσα στο Αιγαίο. Ο πιλότος αυτός, για να πεισθούν οι συνάδελφοί του ότι είχε διακρίνει όντως το πλοίο, δόλωσε τα χρώματα της σημαίας του. Στη συνέχεια πήγαινε στο ανάλογο προξενείο, ανέφερε την άφιξη και, με τη συναίνεση φυσικά του πλοιάρχου, του παραχωρούσαν το δικαίωμα του πιλοταρίσματος και άδεια επιβίβασης. Ο οικισμός, σύμφωνα με τον Austen, απείχε από το λιμάνι μία ώρα δρόμο. Αν ληφθεί υπόψη και η περιγραφή του Ι. Χατζηδάκη, ο πιλότος που έφθασε στο πλοίο πρέπει να είχε περάσει από το αγγλικό προξενείο της Μήλου, να είχε κατεβεί στο λιμάνι, να είχε μπει σε βάρκα και να είχε φτάσει στο «Phoenix»

πριν ακόμη αυτό πλησιάσει τη στεριά, ίσως για να το βοηθήσει και στις μανούβρες αγκυροβολήσης. Και όλα αυτά συνέβησαν «μεσάνυχτα». Επομένως ή το πλοίο είχε γίνει αντιληπτό 4 ώρες πριν, δηλαδή γύρω στις 8 το απόγευμα, οπότε δεν είχε ακόμη νυκτώσει γιατί ήταν καλοκαίρι, ή οι πιλότοι το διέκριναν μέσα στη νύκτα. Είτε στη μία είτε στην άλλη περίπτωση η εποπτεία του ναυτικού περάσματος, όπως φαίνεται από αυτό το περιστατικό, είναι απόλυτη. Η ναυτική ρότα, ακόμη και για την καλοτάξιδη φρεγάτα που η ταχύτητά της άγγιζε τους 7 κόμβους, ελεγχόταν σε μήκος πολλών ωρών θαλάσσιας πλευσης μέσα από τον ίδιο τον οικισμό. Μια παλαιότερη αναφορά στη χρήση της κορυφής του Κάστρου ως σημείου εκπομπής φωτεινών σιγιάλων κατά τον ελλημενισμό στον μεγάλο κόλπο της Μήλου της βενετσιάνικης αρμάδας απαντάται στον Bernard Randolph το 1687³⁹. Η περίπτωση της Μήλου μπορεί να θεωρηθεί τέλειο πρότυπο των οικισμών του Αρχιπελάγους. Ο οικισμός, κτισμένος σε ένα απόκρημνο ύψωμα δίπλα στη θάλασσα, παρείχε στους κατοίκους του τη δυνατότητα, όχι απλώς να ελέγχουν τη θάλασσα πύλη του Αιγαίου και να αποφεύγουν τους αιφνιδιασμούς, αλλά και να παίρνουν τα μέτρα τους πολλές ώρες πριν καταφτάσουν οι επισκέπτες τους.

Εκτός από τις οχυρώσεις και τη φυσική προστασία των οικισμών από μια συγκεκριμένη κατεύθυνση, αυτή της θάλασσας, κατά τους

αιώνες του πειρατείας αναπτύχθηκε και ένας μηχανισμός πρόληψης και προετοιμασίας των κοινοτήτων για άμυνα ή φυγή. Ο κίνδυνος που ερχόταν από τη θάλασσα με τη μορφή είτε αντίπαλου πειρατικού, είτε πλοίων που διέσχισαν το Αρχιπέλαγος για την είσπραξη των φόρων, είτε περιπολίας που κυνηγούσε πειρατές κρυμμένους στα νησιά, ήταν ανάγκη να εντοπιστεί από τους κατοίκους των νησιών αρκετό χρόνο πριν φθάσει σε λιμάνι και πολύ περισσότερο προ των πυλών των οικισμών.

Η ανάγκη προστασίας απέναντι σε αυτούς τους κινδύνους ώθησε τους νησιώτες να δημιουργήσουν ένα σύστημα πλήρους εποπτείας του θαλάσσιου πεδίου στο οποίο κυκλοφορούσαν εχθρικά αλλά και φιλικά πλοία. Ένα πανί στο πέλαγος, ακόμη και τα μικρά βοηθητικά λατίνια των κωπήλατων πλοίων, ήταν κάτι που γινόταν πολύ εύκολα αντιληπτό. Ο καιρός στο Αιγαίο επιτρέπει μέση ορατότητα 5 ν.μ. που από τις κορυφές των νησιών αυξάνει και η οποία με καθαρή ατμόσφαιρα, φαινόμενο όχι σπάνιο, μπορεί να φθάσει στα 20 ν.μ. Οι ομίχλες και οι μικρές ορατότητες δεν είναι συνηθισμένο φαινόμενο σε αυτές τις θάλασσες. Έτσι λοιπόν από τη στιγμή που εμφανιζόταν εχθρικό πλοίο στο πέλαγος μέχρι τη στιγμή που θα πλησίαζε την ακτή χρειαζόταν από μία μέχρι τρεις ώρες με «πρίμα καιρό», δεδομένου ότι οι μέγιστες ταχύτητες των πλοίων της εποχής δεν ξεπερνούσαν τα 7 ν.μ. την ώρα. Η είσοδος ενός πλοίου σε κόλπο, οι μανούβρες και η αγκυ-

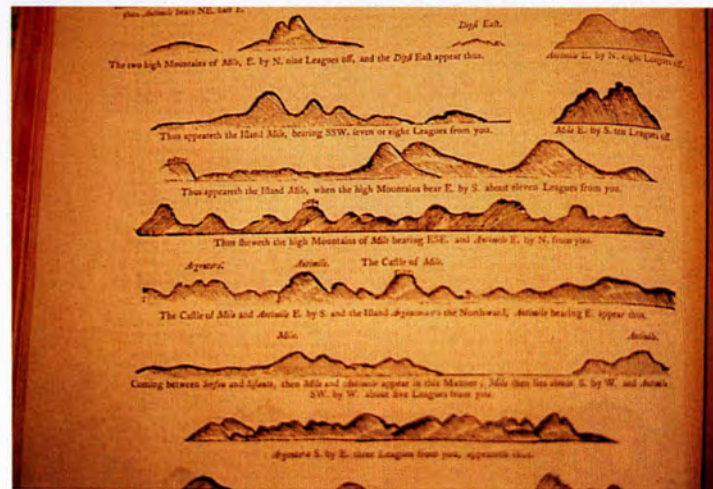
39. Randolph B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*. London 1687.

ροβόληση, ιδιαίτερα αν επρόκειτο για ιστιοφόρο, ήταν μια χρονοβόρα διαδικασία, ενώ επιπλέον προτού αποβιβαστεί το πλήρωμά του έπρεπε να ριχτούν τα μικρά πλοιάρια απόβασης στη θάλασσα και να τραβηχτούν στην ακτή. Πρέπει επομένως στον αρχικό χρόνο να προστεθεί τουλάχιστον μια ώρα για το «φουντάρισμα» της άγκυρας και την απόβαση.

Από αυτή τη στιγμή και έπειτα παρεμβαλλόταν ο χρόνος που χρειαζόταν για να φθάσει το εχθρικό πλήρωμα στον οικισμό. Έτσι ο τελικός χρόνος από τη στιγμή του εντοπισμού από την πλευρά των νησιωτών ενός πλοίου υπό φυσιολογικές συνθήκες ορατότητας μέχρι τη στιγμή της άφιξης των ανδρών του στον οικισμό κυμαινόταν κατ' εκτίμηση από δύο μέχρι πέντε ώρες⁴⁰. Οι υπολογισμοί βεβαία γίνονται πιο πολύπλοκοι, αν ληφθούν υπόψη οι ιδιομορφίες των νησιών και των απέναντι ακτών που κλείνουν την ορατότητα, καθώς επίσης τα τεχνάσματα των πλοίων που παρέπλεαν κρυμμένα τις απόκρημνες ακτές για να εμφανιστούν απότομα στα λιμάνια. Οι νυκτερινές αποβάσεις επίσης περιόριζαν σημαντικά τον χρόνο εντοπισμού, αλλά είχαν το μειονέκτημα ότι τα εχθρικά πληρώματα συναντούσαν τις πύλες των οικισμών κλειστές⁴¹. Έτσι ο κίνδυνος του αιφνιδιασμού για έναν παράλιο οικισμό δεν ήταν πολύ μεγαλύτερος από ό,τι για έναν οικισμό της ενδοχώρας. Ακόμη και το ίδιο το επίπεδο της ακτής εξασφαλίζει στο Αιγαίο τέτοια ορατότητα που αποκλείει την απρόσμενη επίθεση· πόσο μάλλον οι κορυφές

των λόφων επάνω από τις ακτές και τα αγκυροβόλια. Επάνω στους λόφους, η πληρέστερη εποπτεία του θαλάσσιου ορίζοντα, η επιμήκυνση του χρόνου προσβολής και η φυσική οχύρωση λόγω της μορφολογίας του εδάφους δημιουργούσαν ένα αμυντικό πλέγμα τόσο ισχυρό, ώστε να μη χρειάζεται απομάκρυνση από τις ακτές.

Η θεωρία της «απόκρυψης των οικισμών» λόγω της πειρατείας έχει στηριχτεί επιπλέον στην παραδοχή ότι οι πειρατικοί στόλοι δεν γνώριζαν τους οικισμούς και με κάποιο τρόπο τους εβλέπαν από τη θάλασσα και αποφάσιζαν να τους επιτεθούν. Η πειρατεία όμως φαίνεται πως για το Αιγαίο αποτέλεσε «ενδημικό φαινόμενο». Το Αρχιπέλαγος και οι οικισμοί του κάθε άλλο παρά άγνωστο ήταν σε αυτούς που το διέπλεαν. Οι στόχοι αποτελούσαν αντικείμενο συζητήσεων στα λιμάνια, η ανταλλαγή πληροφοριών γινόταν στα χειμωνιάτικα καταφύγια, οι ντόπιοι σκλάβοι και οι έμμισθοι πιλότοι συμπλήρωναν την εικόνα του δικτύου. Οι «ξένοι» Ιωαννίτες και οι Μαλτέζοι, οι Τούρκοι, οι Αλγερίνοι, οι Βενετσιάνοι, οι Καταλάνοι, οι Γάλλοι παρέμεναν επί πολύ μεγάλα διαστήματα στις θάλασσες και τα νησιά του Αιγαίου, επιλέγοντας περιοχές δράσης που γνώριζαν μέσα από το συνεχές ταξίδεμα. Όσο για τους αιγαιοπελαγίτες Μανιάτες, Αμοργιανούς, Αναφιώτες, Καρπαθιώτες, Μηλιοείς και τόσους άλλους, αυτοί γνώριζαν τα νησιά από γενιά σε γενιά και δεν είχαν καμιά ανάγκη να βλέπουν τους οικισμούς για να εντοπίσουν τις θέσεις τους.



English Pilot 1771. Σημειώνεται το Κάστρο της Μήλου (Γεννάδειος Βιβλιοθήκη, Αθήνα).

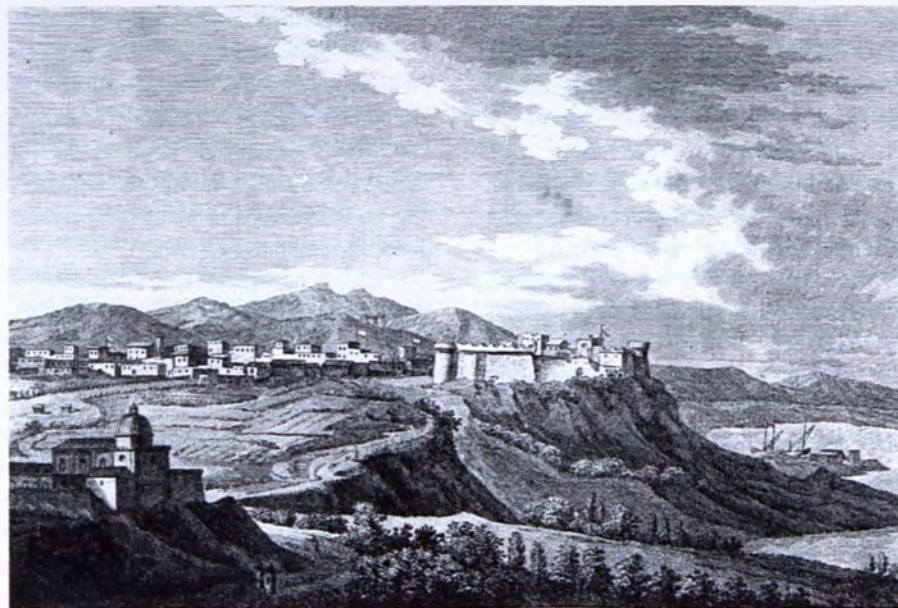


English Pilot 1771 (Γεννάδειος Βιβλιοθήκη, Αθήνα).

40. Στην περίπτωση του πολέμου της φρεγάτας «Phoenix» ο χρόνος άφιξης στον οικισμό έχει κατά πολύ υπερβεί τις 5 ώρες.

41. Ένα άλλο πειρατικό τέχνασμα ήταν η αθόρυβη νυκτερινή απόβαση και η επίθεση το ξημέρωμα όταν άνοιγαν οι πύλες. Και το τέχνασμα από τη μεριά των νησιωτών, αν αληθεύει όπως το διηγείται ο Buondelmonti, ήταν να βγάλουν πρώτα τις γριές το πρωί έξω από τους οικισμούς για να ενοπιοποιούν την ύπαιθρο.

Κάστρο Κυθήρων.
Απ' το Κάστρο,
το οποίο είναι κτισμένο
σε υψόμετρο 160 μέτρων,
υπάρχει δυνατότητα ελέγχου
της δυτικής θαλάσσιας πύλης
του Αιγαίου. Η ακτίνα
εποπτείας φτάνει συχνά έως τα
Αντικύθηρα.



Κάστρο Κυθήρων (G. Sauveur, 1797).

3.3. ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ

Κύθηρα

Η διάταξη των ακτών της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών ανάμεσα στη νότια Πελοπόννησο και την Κρήτη έχει δημιουργήσει τη φυσική πύλη του Αιγαίου για τους θαλάσσιους δρόμους που από τη δύση οδηγούν προς τα ναυτικά κέντρα της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας. Το κυρίως θαλάσσιο

πέραςμα των Κυθήρων ορίζεται από τις δύο άκρες, τη νότια και τη βόρεια αντίστοιχα, των Κυθήρων και των Αντικυθήρων. Η μεταξύ τους θαλάσσια έκταση έχει πλάτος 17,5 ν.μ. στο στενότερο σημείο της και βρίσκεται ανάμεσα στον Κάβο Γκρόσο των Κυθήρων στα βόρεια και στον Κάβο Κεφάλι των Αντικυθήρων στα νότια. Στην πραγματικότητα όμως οι βραχονησίδες που είναι διάσπαρτες στη νότια πλευρά του στενού εμποδίζουν την πλεύση μειώνοντας έτσι το πλάτος στα 12 ν.μ. περίπου. Στο γεωγραφικό όριο αυτού του θα-

λάσσιου περάσματος, του τόσο σημαντικού για τους αιγαιοπελαγίτικους ναυτικούς δρόμους, δημιουργήθηκε το οχυρό του Τσιρίγου⁴².

Η άκρη του νησιού, που επάνω της βρίσκεται κτισμένο το Κάστρο, είναι μία μοναδική γεωγραφική θέση σε σχέση με το θαλάσσιο πέραςμα. Αποτελεί το βόρειο φυσικό όριο της θαλάσσιας έκτασης και ταυτόχρονα το σημείο όπου οι ναυτικές πορείες, οι οποίες συνήθως έρχονται από το Αιγαίο ή το Ιόνιο, καμυλώνουν για να ξαναστραφούν προς βορ-

42. Το λιμάνι των Κυθήρων από τα μέσα του 15ου αιώνα αναφέρεται ως κλασικός σταθμός του δρομολογίου προς τους Αγίους Τόπους στον ταξιδιωτικό οδηγό του 1448 «Informations for Pilgrims unto the Holy Lands». Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα. Δημόσιος και ιδιωτικός βίος, λαϊκός πολιτισμός, Εκκλησία και οικονομική ζωή, από τα περιηγητικά χρονικά*, Αθήνα 1981-1985, τ. Α', σελ. 39.



Όψη του λιμανιού Καψάλι των Κυθήρων από το Κάστρο.

ρά περνώντας έτσι υποχρεωτικά σε μικρή απόσταση από τη στεριά.

Το Κάστρο και αργότερα ο οικισμός δημιουργήθηκαν στον αυχένα των λόφων πάνω από τον όρμο Καψάλι, ένα από τα πιο πολυσύχναστα αγκυροβόλια του Αιγαίου, λόγω της θέσης του σε σχέση με τις ρότες⁴³. Από την κορυφή όπου βρίσκεται το οικιστικό συγκρότημα και η οποία έχει υψόμετρο 160 μ., υπάρχει η δυνατότητα εποπείας της θάλασσας σε όλο το πλάτος του στενού αφού η ακτίνα ορατότητας φθάνει συνήθως έως τα Αντικύθηρα. Οι δύο κλειστές ακτές του αγκυροβολίου και

οι πιθανές διαδρομές των πλοίων προς αυτό βρίσκονται κάτω από τον πλήρη οπτικό έλεγχο του οικιστικού συγκροτήματος.

Στην άλλη άκρη του στενού, 18 ν.μ. νοτιότερα, ανοίγεται ο μοναδικός όρμος του Γιοταμού των Αντικυθήρων που, λόγω της διαμόρφωσής του, μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως εναλλακτικό αγκυροβόλιο από τα πλοία που ήθελαν να αποφύγουν το βενετσιάνικο οχυρό στο Καψάλι. Και ο όρμος αυτός βρίσκεται μέσα στα όρια του οπτικού ελέγχου από το Κάστρο των Κυθήρων. Η θέση στη νότια άκρη των Κυθήρων που επιλέχθηκε για να κτιστεί το



Κύθηρα 1572 (Thomas Porcacchi).

Κάστρο είναι ορατή από τα πλοία που διασχίζουν το στενό. Η κορυφή του Κάστρου διακρίνεται από μεγάλη απόσταση από τον νότο και τα ανατολικά, ενώ από τα δυτικά κρύβεται από την άκρη Τράχλος και φανερώνεται μόνο στα πλοία που έχουν πλησιάσει αρκετά κοντά στο αγκυροβόλιο. Η Χώρα, κτισμένη στον αυχένα του λόφου και σε μικρότερο υψόμετρο, δεν είναι σε τέτοια έκταση ορατή από τη θάλασσα. Το κτισμένο στον λόφο πάνω από το Καψάλι Κάστρο του 14ου αιώνα μαζί με τη Χώρα, που αργότερα το πλαισίωσε, διατηρήθηκε σαν κτιστό συγκρότημα σε όλη τη διάρκεια της Τουρ-

43. Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 634.

44. Τον 18ο αιώνα οι βραχοσπηλιές του Τσιρίγου συνεχίζουν να είναι πειρατικές ενεδρες, με στόχο τα πλοία για Παλαιστίνη και Κωνσταντινούπολη. Σιμόπουλος Κ. *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα. Δημόσιος και ιδιωτικός βίος, λαϊκός πολιτισμός, Εκκλησία και οικονομική ζωή, από τα περιηγητικά χρονικά*. Αθήνα 1981-1985, τ. Α', σελ. 106.

45. Στα 1815 στο ημερολόγιο του ο Charles Austen αναφέρει και αυτός τη συνθησιμένη στάση που η αγγλική ναυτική μοίρα έκανε στο Τσιρίγο προτού εισέλθει στο Αιγαίο. Austen Charles-John, *Rear-Admiral. Χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου. 1815-1816*. AUS105, National Maritime Museum, London.



Καστρο Κυθήρων 1651 (Marko Boschini).

κοκρατίας, κατέχοντας το ρόλο του «φυλακίου» στην απόλυτα προσδιορισμένη γεωφυσικά θαλάσσια πύλη του Αιγαίου.

Πρόκειται για μία από τις πιο τυπικές περιπτώσεις συνύπαρξης στρατιωτικού οχυρού και οικισμού με ξεκάθαρο προσανατολισμό το θαλάσσιο πέρασμα το οποίο παρουσιάζει πολύ αυξημένη ναυτική κίνηση ακόμη και για την κλίμακα της Μεσογείου.

Η επιλογή της εμφάνισης του κτιστού συγκροτήματος στα διερχόμενα πλοία δείχνει τον σπουδαίο στρατηγικό ρόλο που έπαιξε μέχρι τον 18ο αιώνα ως προκεχωρημένο «φυλάκιο» της Βενετίας. Μέσα σε συνθήκες πολύ έντονης πειρατικής δραστηριότητας σε ολόκληρη τη γεωγραφική ζώνη των ακτών της νότιας Πελοποννήσου και της δυτικής Κρήτης⁴⁴, μολονότι έχουν κτιστεί σε μία ιδιαίτερα μοναχική θέση, χωρίς επαφή με άλλους ναυτικούς σταθμούς, το οχυρό και ο οικισμός επιβίωσαν στην εκτεθειμένη προς τη θάλασσα θέση τους μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας⁴⁵.

Τζια

Τελευταίο νησί του συγκροτήματος των Κυκλάδων προς τις βαλκανικές ακτές του Αιγαίου, η Τζια κατέχει σημαντική θέση στην περιοχή με τα πιο πολυταξιδεμένα θαλάσσια στενά. Βρίσκεται επάνω στις δυτικές θαλάσσιες εισόδους των Κυκλάδων, δίπλα στο τελευταίο άκρο της Απικής και απέναντι από την είσοδο του Ευβοϊκού και το μεγάλο ναυ-



Εποπεία του ορίζοντα του Κάβο Ντόρο από τη Χώρα της Τζιας.

τικό πέρασμα του Κάβο Ντόρο. Στα δυτικά της Τζιας, οι Κάβο Κολώνες και το στενό κανάλι του Μακρονησιού βρίσκονται σε ακτίνα 11 ν.μ. Στα βόρεια-βορειοδυτικά, η είσοδος του Ευβοϊκού Κόλπου και τα στενά των Πεταλιών και στα βόρεια-βορειοανατολικά το στενό ανάμεσα στην Άνδρο και την Εύβοια έχουν την ίδια περίπου απόσταση, 19 ν.μ., από τις πλησιέστερες ακτές του νησιού. Τέλος, στα ανατολικά οι ακτές της Άνδρου δημιουργούν ένα φράγμα που κλείνει τον ναυτικό δρόμο προς το κεντρικό Αιγαίο. Σε ολόκληρη την περίοδο από τον ερχομό των Δυτικών στο Αιγαίο μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας, μέσα στα όρια του γεωγραφικού ημικυκλίου που σχηματίζουν το Σούνιο, η Νότια Εύβοια και η Άνδρος, διασταυρώθηκαν υποχρεωτικά, λόγω της διάταξης των ακτών, πολλές από τις καθιερωμένες ναυτικές πορείες.

Η ρότα που τον καιρό της Ενετοκρατίας διέτρεχε την εσωτερική διαδρομή του Ευβοϊκού, η ρότα που και στην Ενετοκρατία, αλλά και στην Τουρκοκρατία, διέσχισε διαγωνίως

το Αιγαίο και κατέληγε στη Χίο, τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη, οι εσωτερικές πορείες του Αιγαίου, από την Αττική προς τις Κυκλάδες, από τις Κυκλάδες προς τη βόρεια Ελλάδα, και άλλες μικρότερες, διασταυρώνονταν μέσα στον συγκεκριμένο θαλάσσιο χώρο. Το βόρειο άκρο της Τζιας ορίζει τη θέση του γεωμετρικού κέντρου αυτού του ημικυκλίου. Η πυκνή ναυτική κίνηση στην περιοχή αυτού του κόμβου και η συμπτωματική ύπαρξη στην ίδια αυτή βόρεια ακτή της Τζιας του ιδιαίτερα ασφαλισμένου από τους καιρούς κόλπου του Αϊ-Νικόλα, καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό τη χωροθέτηση και τους προσανατολισμούς της Χώρας, του μοναδικού οικισμού του νησιού, καθ' όλη αυτή την περίοδο⁴⁶.

Το βενετσιάνικο Κάστρο του 14ου αιώνα και η Χώρα που ιδρύθηκε γύρω στον 15ο⁴⁷ αιώνα, βρίσκονται στο βάθος του φαραγγιού που κόβει τη βόρεια πλευρά του νησιού και το οποίο ξεκινά από το οροπέδιο του κεντρικού τμήματος που υψώνεται 320 μ. πάνω από



Χώρα Τζιας

Από το ύψος των λόφων που βρίσκεται η Χώρα της Τζιας, σε απόσταση από τα σημαντικά αγκυροβόλια του νησιού, είναι ορατά όλα τα θαλάσσια πέρασματα στα βόρεια και τα δυτικά. Υπάρχει η δυνατότητα ελέγχου μιας μεγάλης έκτασης, που σε ανάπτυγμα καλύπτει 60 ν.μ. και περιλαμβάνει το Μακρονήσι, την είσοδο του Ευβοϊκού, τον Κάβο Ντόρο και μέχρι το βόρειο άκρο της Άνδρου.

την επιφάνεια της θάλασσας. Η απόσταση του οικιστικού συγκροτήματος από τους κόλπους του Αϊ-Νικόλα και του Οτζιά είναι περίπου 7 χλμ., ή λίγο περισσότερο από μία ώρα δρόμο με τα πόδια. Όλα αυτά δείχνουν καθαρά τον σημαντικό ρόλο που έπαιξε το πέρασμα του Κάβο Ντόρο και η είσοδος του Ευβοϊκού στη χωροθέτηση της Χώρας της Τζιας. Ενώ

46. Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*. Αθήνα 1960. σελ. 685.

47. Ζερλέντης Π., *Κατσούρος Φλ., Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918. σελ. 208.

το βορινό τμήμα του νησιού είναι αυτό που κυρίως υποφέρει από τους μόνιμους ανέμους των στενών⁴⁸, ο προσανατολισμός που ο οικισμός διατηρούσε σε όλες τις φάσεις της εξέλιξής του ήταν βορινός. Ο οπτικός έλεγχος των φυσικών αγκυροβολίων στο Λιβάδι και στο Βουρκάρι, αλλά και του αγκυροβολίου του Οτζιά ήταν εύκολος από τη Χώρα. Ολόκληρο το βόρειο τμήμα του νησιού είναι ορατό από τις πλαγιές των λόφων, που επάνω τους βρίσκεται ο οικισμός, και από το άνοιγμα των κοιλάδων προς τη θάλασσα φαίνεται μια πολύ μεγάλη έκταση που περιλαμβάνει την είσοδο του Ευβοϊκού και το στενό του Κάβο Ντόρο. Η ασφάλεια και η ζωή της Χώρας εξαρτιόταν άμεσα από την κίνηση των πλοίων σε αυτό το πέρασμα και η εποπτεία του είχε μεγάλη σημασία για τον οικισμό. Η μεγάλη συχνότητα με την οποία έμπαιναν στα λιμάνια της Τζιας όσοι ταξίδευαν με κακό καιρό στα στενά ή όσοι έκαναν μια στάση μετά το πέρασμα των ακτών του Πάρνωνα και του Σουνίου προτού διασχίσουν τις Κυκλάδες ή τον Ευβοϊκό, και αντιστρόφως, φαίνεται πως έκανε τους κατοίκους του νησιού να παρακολουθούν διαρκώς όλη αυτή τη θάλασσα κίνηση και τις διόδους προς τα αγκυροβόλια του νησιού τους⁴⁹. Λίγες εκατοντάδες μέτρα από τις δυτικές παρυφές του αρχικού πυρήνα της Χώρας, στον αυχένα των Μύλων, κοντά στο εκκλησάκι του Αγίου Κωνσταντίνου, η μικρή βραχώδης κορυφή που προεξέχει πάνω από τους λόφους ελέγχει μια πολύ εκτεταμένη θαλάσσια περιοχή. Βρίσκε-

ται σε άμεση οπτική επαφή με τη Χώρα και ελέγχει μία ζώνη που αρχίζει από τα νότια του Σουνίου και φθάνει μέχρι το βόρειο άκρο της Άνδρου. Η γραμμή του θαλάσσιου ορίζοντα που παρουσιάζεται από το φυσικό αυτό παρατηρητήριο περιλαμβάνει τις Κάβο Κολώνες, το στενό του Μακρονησιού, την ανατολική ακτή της Αττικής μέχρι τον κόλπο του Μαραθώνα, το στενό των Πεταλιών, τον κόλπο της Καρύστου, το κανάλι του Κάβο Ντόρο και τη βόρεια άκρη της Άνδρου. Η οπτική γωνία ελέγχου καλύπτει ολόκληρο τον κόμβο και ο ορίζοντας που διακρίνεται από τη βίγλα αυτή έχει ανάπτυγμα που φθάνει τα 60 ν.μ.

Η οπτική επικοινωνία της Χώρας της Τζιας με την Κερατέα και τις ακτές της Αττικής μέσω φωτεινών σημάτων αναφέρεται στις αρχές του 19ου αιώνα⁵⁰. Η επικοινωνία αυτού του είδους με την ακτή της Αττικής πιθανόν να αρχίζει από νωρίτερα, από την εποχή της εγκατάστασης των Αλβανών και τη δημιουργία κτηνοτροφικών κοινοτήτων στη Λαυρεωτική και τον Μαραθώνα. Το φαινόμενο αυτό της επικοινωνίας ανάμεσα σε ηπειρωτικές ακτές και σε γειτονικά νησιά απαντάται συχνά μετά τον 16ο αιώνα στην περιοχή του Αργοσαρωνικού. Τα σινιάλα ανάμεσα στην Τζια και τις απέναντι ακτές, που αφορούσαν την κίνηση των μικρών πλοιαρίων, εκπέμπονταν στο νησί σίγουρα από κάποια κορυφή κοντά στη Χώρα και το λιμάνι, από την οποία αφενός φαίνονταν τα πλοιαρία, αφετέρου ήταν αρκετά ψηλή ώστε να είναι ορατή από την Κερατέα, δηλαδή από μια απόσταση 16

ν.μ. περίπου, και να μην την κρύβει ο βραχώδης όγκος του Μακρονησιού. Το σημείο που συγκέντρωνε όλες αυτές τις ιδιότητες ήταν η κορυφή του Αγίου Κωνσταντίνου. Ένα άλλο φυσικό παρατηρητήριο που κάλυπτε την υπόλοιπη έκταση, την περιοχή δηλαδή από τον Κάβο Ντόρο και τα περάσματα της Γυάρου μέχρι τη Σύρο, ήταν η Καστριανή. Το μοναστήρι ήταν κτισμένο σε έναν απότομο βράχο της βορειοανατολικής πλευράς, πάνω από τον μικρό και ασφαλισμένο από τους βοριάδες όρμο του Καστριού αλλά απροσπέλαστο από αυτήν. Συνδεόταν άμεσα με τη Χώρα με ένα μονοπάτι από το οποίο φτάνει κανείς σε κάτι περισσότερο από μια ώρα και έμμεσα, δηλαδή οπτικά, ήλεγχε από την Πέρα Μεριά τη βορειοανατολική ακατοίκητη περιοχή του νησιού.

Τα πλοία που παραπλέουν το νησί δεν αντιλαμβάνονται όλες τις εποχές την ύπαρξη της Χώρας. Το αρχικό οχυρό της Ενετοκρατίας δεν διακρίνεται πάντα από το πέλαγος γιατί πολλές φορές χάνεται ανάμεσα στους λόφους γύρω του. Είναι εκτεθειμένο κυρίως προς τον βορρά, στις ρότες του Κάβο Ντόρο και του Ευβοϊκού. Ο πρώτος πυρήνας της Χώρας, δηλαδή ο οικισμός της πρώτης περιόδου της Τουρκοκρατίας, επειδή είναι κτισμένος στον αυχένα των λόφων πίσω από το Κάστρο, δεν είναι καθόλου ορατός από τη θάλασσα. Η αμφιθεατρική όμως ανάπτυξη της Χώρας στις πλαγιές των λόφων κατά τη δεύτερη περίοδο της Τουρκοκρατίας αποκαλύπτει πλέον το συγκρότημα στο πέλαγος προς

48. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 158.

49. Σιμόπουλος, Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Γ₂, σελ. 166-168 και 317-318.

50. O F. A. de Chateaubriand τον Αύγουστο του 1806 αναφέρει τη συνήθεια επικοινωνίας με φωτιές στην Τζια. Οι περιηγητές ερχόμενοι από την Ατική και προκειμένου να βρεθούν στην Τζια άναψαν φωτιά στην κορυφή ενός λόφου στην Κερατέα για να ειδοποιήσουν το νησί να στείλει καίκι. Εξηγεί δε ότι έτσι συνηθιζόταν στην εποχή του, *ό.π.*, τ. Γ₁ σελ. 303.

το βορρά από μεγάλη απόσταση. Μία σημαντική ιδιομορφία, που προκύπτει από τη χωροθέτηση της Χώρας και του Κάστρου της Τζιας, είναι ότι ενώ το συγκρότημα αυτό είναι ορατό από πλοία που ταξιδεύουν σε μεγάλες αποστάσεις από το νησί, μόλις πλησιάσουν τις εισόδους των φυσικών λιμανιών χάνεται πίσω από τους λόφους. Επίσης η ανακάλυψη του δρόμου προς τα εκεί είναι αρκετά δύσκολη, γιατί οι είσοδοι των φαραγγιών μπλέκουν τον προσανατολισμό και επιπλέον δεν υπάρχει κανένα σημείο αναφοράς γι' αυτόν που βρίσκεται στις ακτές⁵¹. Ιδιαίτερα τη νύχτα είναι αδύνατον να ανακαλυφθεί το μονοπάτι μέσα από τις πολλές διακλαδώσεις του προς τις κοιλάδες και τα ορεινά της Τζιας. Με αυτόν τον τρόπο φαίνεται ότι δινόταν στους κατοίκους της Χώρας η δυνατότητα να παρατηρούν τη θάλασσα και να μην κρύβονται από τα πλοία, ενώ συγχρόνως οι λόφοι και τα φαράγγια καθιστούσαν αθέατη την πρόσβαση προς τον οικισμό στους πιθανούς εισβολείς και τη Χώρα τελείως αόρατη από τα λιμάνια. Το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η περίπτωση της Τζιας έγκειται στο ολοκληρωμένο σύστημα εποπτείας που καλύπτει το νησί κατά τον 18ο αιώνα και που δεν αποκλείεται να είναι πολύ παλιότερο. Η επιλογή της τοποθεσίας του Κάστρου τον 14ο αιώνα εξασφάλιζε τον έλεγχο ενός μεγάλου μέρους της βόρειας θαλάσσιας έκτασης, της εισόδου των αγκυροβολιών και του φαραγγιού που οδηγούσε σ' αυτό.

Η ανάπτυξη της Χώρας δίπλα στο οχυρό,

που δεν αποτέλεσε όμως ποτέ σοβαρό στρατιωτικό σταθμό, αξιοποιεί με τον καλύτερο τρόπο τα προτερήματα της τοποθεσίας που είχε επιλεγεί πριν από αρκετούς αιώνες ως τόπος κατοικίας προφανώς λόγω αυτών ακριβώς των ιδιοτήτων της.



Η είσοδος του λιμανιού της Τζιας. Στο βάθος αριστερά διακρίνεται το Βουρκάρι.



Η Χώρα της Τζιας όπως φαίνεται πριν από την είσοδο του λιμανιού.

Πάτμος

Η ίδρυση του οχυρωμένου πυρήνα της Μονής του Θεολόγου στα 1088 από τους Βυζαντινούς στο έρημο τότε νησί της Πάτμου δεν φαίνεται πως αποσκοπούσε στην επιβολή της Πάτμου ως ναυτικού σταθμού της περιοχής. Αντίθετα, η ιστορία ίδρυσης της Μονής δείχνει πως τους πρώτους αιώνες της λειτουργίας της επιδιώχθηκε η απομόνωσή της από το υπόλοιπο Αιγαίο, μέσα στη λογική του βυζαντινού μοναχισμού. Το ιδιότυπο καθεστώς προνομίων που παρακολουθεί την εξέλιξη της Πάτμου, δημιούργησε τους όρους για την ανάπτυξη ενός οικιστικού ιστού που μέχρι τα 1700 είχε ως κέντρο το αρχικό οχυρό της Μονής.

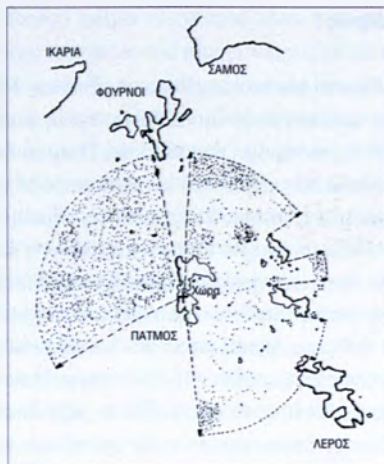
Οι συνθήκες που καθιέρωσαν το νησί ως ναυτικό σταθμό⁵², κυρίως μετά την πώση της Κωνσταντινούπολης, μεταξύ άλλων ενίσχυσαν τον ρόλο του ίδιου του οικιστικού συγκροτήματος στην κορυφή των λόφων της Πάτμου. Η σταδιακή απαγκίστρωση της Χώρας από τα τείχη της Μονής και η ανάπτυξη μετά το 1700 του παράλληλου οικισμού της Σκάλας δίπλα στη θάλασσα, που έχει τα χαρακτηριστικά ναυτικού κέντρου, ολοκλήρωσε στο τέλος της Τουρκοκρατίας την εξέλιξη του οικιστικού συγκροτήματος του νησιού. Η γεωγραφική θέση της Πάτμου σε ένα κομβικό σημείο της μικρασιατικής ρότας στη βόρεια άκρη των Δωδεκανήσων και στην είσοδο από νότο των μπουγαζιών της Σάμου και της Ικαρίας συνετέλεσε σημαντικά στην καθιέρωση του

51. Ο Bernard Randolph στο τέλος του 17ου αιώνα, αφού εξαιρεί τα χαρακτηριστικά του λιμανιού της Τζιας, γράφει ότι ήλθαν στη Χώρα με τη βοήθεια ενός νησιώτη που τους οδήγησε μέχρι εκεί μέσα από το φαράγγι, Randolph B., *The Present State of the Islands in the Arcipelago*, London 1687.

52. Από τα 1418 ο Nompars de Gaumont την αναφέρει ως σταθμό προς τους Αγίους Τόπους, Ιακωβίδης Χρ., *Χώρα της Πάτμου, 1088-1912*. Αθήνα 1978, σελ. 51.

Χώρα Πάτμου.

Από τον αυχένα, που κτίστηκε η Μονή και η Χώρα στο υψόμετρο των 190 μέτρων, υπάρχει δυνατότητα ελέγχου σχεδόν του συνόλου του θαλάσσιου ορίζοντα. Η εποπτεία απλώνεται σε όλα τα περάσματα της μικρασιατικής ρότας στα ανατολικά από τη Λέρο μέχρι τους Φούρνους. Στα δυτικά ελέγχεται το πέρασμα από τις Κυκλάδες, αφού τίποτα δεν παρεμβάλλεται μέχρι τη Νάξο και τη Μύκονο.



νησιού ως ναυτικού σταθμού. Η ύπαρξη των πολλών και ασφαλισμένων αγκυροβολίων στις πατμιακές ακτές ενίσχυσαν αυτό τον ρόλο. Η Πάτμος, ναυτικός κόμβος που απολάμβανε ιδιαίτερα προνόμια, αγκυροβόλιο για εμπόρους και πειρατές και ταυτόχρονα νησί που, από τον καιρό του Βυζαντίου, ήλεγχε τεράστια μετόχια σε όλη τη νησιωτική έκταση, δέσποζε και στον θαλάσσιο χώρο αλλά και στις κοινωνίες του νοτιοανατολικού Αιγαίου. Εξυπηρετούσε τα πλοία της ανατολικής ρότας, όταν η Σάμος και η Ικαρία ή η Κάλυμνος και η Λέρος δεν παρείχαν καμία ασφάλεια, και ήταν συνθήως ο πρώτος σταθμός μετά τις Κυκλάδες⁵³.

Παρότι ελάχιστες φορές προσβλήθηκε από επιδρομείς καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της Μονής, είχε κάθε λόγο να δημιουργήσει αμυντικό μηχανισμό, προκειμένου να προ-

στατεύσει τα πλούτη που συσσώρευε από τα νησιά του Αρχιπελάγους και το χρυσάφι που βρισκόταν φυλαγμένο στα υπόγεια της Μονής. Το πλάτος του θαλάσσιου διαύλου που χωρίζει σ' αυτή την περιοχή τα Δωδεκάνησα από τον κόλπο των Μαντιλιών και τις μικρασιατικές ακτές είναι γύρω στα 30 ν.μ. Στο σημείο που βρίσκεται η Πάτμος η απόσταση από τις ακτές της Μικρασίας είναι 28 ν.μ. Στα ανατολικά και τα νοτιοανατολικά η αλυσίδα των νησιών συνεχίζει πολύ πυκνή, αφήνοντας ανάμεσα μικρά θαλάσσια περάσματα. Στα 5 ν.μ. ανατολικά βρίσκεται το συγκρότημα με τα μικρά νησιά Λειψοί και Αρκοί και ανάμεσα σε αυτά και τη μικρασιατική ακτή άλλα δύο ξερονήσια, το Αγαθονήσι και το Φαρμακονήσι, σε αποστάσεις γύρω στα 10 ν.μ. από ακτή σε ακτή. Νοτιοανατολικά το πέρασμα με τη Λέρο έχει πλάτος 11 ν.μ. και διακόπτεται από βραχονησίδες στο νότιο τμήμα του. Το φράγμα της Σάμου και της Ικαρίας με το συγκρότημα των Φούρνων ανάμεσά τους, κόβει τον ορίζοντα προς τον βορρά σε μεγάλη έκταση. Μόλις 8 ν.μ. από την άκρη του Λιβαδίου της Πάτμου βρίσκονται οι πρώτοι βράχοι των Φούρνων, ενώ στα 18 ν.μ. προς τον βορρά είναι το άνοιγμα του στενού ανάμεσα στη Σάμο και την Ικαρία. Προς τις Κυκλάδες στα δυτικά η θάλασσα απλώνεται σχετικά άδεια από νησιά. Το κοντινότερο μεγάλο νησί, η Αμοργός, απέχει 32 ν.μ. στα νοτιοδυτικά, ενώ στη μέση περίπου της διαδρομής παρεμβάλλεται άλλο ένα σύμπλεγμα μικρών νησιών, η Κίναρος και η Λέβιθα.

Τα νησιά και οι ακτές σχηματίζουν ένα στεφάνι που από τα νότια, τα ανατολικά και τα βόρεια τυλίγει τις θαλάσσιες εκτάσεις γύρω από την Πάτμο. Αυτό το σύνολο από συμπλέγματα μικρών και μεγάλων νησιών και από θαλάσσια περάσματα ανάμεσά τους είναι η ζώνη της πολυσύχναστης μικρασιατικής ρότας. Αντίθετα, η έρημη θάλασσα έκταση δυτικά της Πάτμου φαίνεται πως ταξιδευόταν λιγότερο και κυρίως από τα μικρά σκάφη των εσωτερικών διαδρομών του Αρχιπελάγους. Προς αυτήν ακριβώς την έκταση και τη διαδρομή της ρότας στα ανατολικά προσανατολίζεται το οικιστικό συγκρότημα από τη γένεσή του στα βυζαντινά χρόνια μέχρι τον 18ο αιώνα.

Η κορυφή του λόφου, όπου κτίστηκε η Μονή του Θεολόγου, βρίσκεται στο κέντρο σχεδόν του νησιού και εποπτεύει άμεσα τα κυριότερα αγκυροβόλια. Ο μεγάλος κόλπος της Σκάλας στα βόρεια, ο όρμος του Χόκλακα στα βορειοδυτικά και του Γροίγου στα νοτιοανατολικά απλώνονται στη βάση της λοφοσειράς που επάνω της αναπτύχθηκε η Χώρα. Η επιλογή αυτής της θέσης σε συνδυασμό με το μικρό μέγεθος και το σχήμα της Πάτμου εξασφαλίζει στον οικισμό πλήρη οπτική επαφή με τις ομαλές ακτές του νησιού όπου μπορούσαν να πιάσουν πλοία. Από τα 190 μ. υψόμετρο του λόφου στον οποίο κτίστηκαν τα τείχη του Θεολόγου το βλέμμα σαρώνει άνετα τον ανατολικό και νότιο θαλάσσιο ορίζοντα με τα νησάκια των Λειψών και Αρκών, τη Λέρο και την Κάλυμνο και κά-

53. Είναι χαρακτηριστικό ότι τον Buondelmonti, που στο ταξίδι του συνάντησε το ερημωμένο νοτιοανατολικό Αιγαίο στα 1408, εντυπωσιάζει το γεγονός ότι η Πάτμος εξακολουθεί να κατοικείται.

ποιες φορές, όταν οι συνθήκες ορατότητας είναι καλές, τη Λεβίθα και τις ακτές της Μικρασίας. Προς τον βορρά, πίσω από τους χαμηλούς λόφους του Κάμπου, διακρίνεται η θάλασσα των Φούρων, η Σάμος και η Ικαρία. Υπό αυτές τις συνθήκες όλα τα σημαντικά στενά, από τα οποία ήταν αναγκασμένα να περάσουν τα πλοία που ταξίδευαν παράλληλα με τα Δωδεκάνησα και που στη συγκεκριμένη περιοχή λειτουργούσαν ως πειρατικές ενέδρες, βρίσκονταν στην ακτίνα της συνηθισμένης ορατότητας του οικισμού και της Μονής. Προς τα δυτικά η παρεμβολή δύο όγκων με μεγαλύτερο ύψος από τον αυχένα της Χώρας περιορίζουν την ορατότητα. Πρόκειται για τον Προφήτη Ηλία με υψόμετρο 269 μ. και τον Μέρικα με υψόμετρο 213 μ. Ανάμεσά τους όμως δημιουργείται μια αρκετά μεγάλη γωνία που επιτρέπει τον έλεγχο μιας ζώνης που καταλήγει στο στενό της Νάξου με τη Μύκονο. Αυτή η πλευρά της Πάτμου, λόγω των απόκρημνων ακτών και του καιρού, είναι η πλέον αφιλόξενη του νησιού για τα πλοία που θέλουν να αγκυροβολήσουν. Η μειωμένη ναυτική κίνηση και η ανυπαρξία αγκυροβολίων στα δυτικά, σε αντίθεση με την πυκνή από νησιά, περάσματα και αγκυροβόλια ανατολική πλευρά, δικαιολογεί τον προσανατολισμό της Χώρας και της Μονής κυρίως προς τα εκεί.

Στις περισσότερες περιοχές της Πάτμου υπάρχουν τοποθεσίες από όπου είναι εφικτός ο οπτικός έλεγχος του υπόλοιπου θαλάσσιου ορίζοντα που δεν είναι ορατός από τη Χώρα,



Πάτμος 1571. Giovanni Francesco Camoccio.



Πάτμος 1598. Giuseppe Rosaccio.

καθώς και του συνόλου σχεδόν των ομαλών αλλά και των απόκρημνων ακτών του νησιού. Από τη διάταξη των αγροτικών εγκαταστάσεων και από κάποιες θέσεις που λειτουργούσαν ως παρατηρητήρια⁵⁴ προκύπτει ότι επάνω στις κορυφές του νησιού διαμορφώθηκε ένα πλήρες δίκτυο από οργανωμένες θέσεις εποπτείας του θαλάσσιου χώρου και των όρμων του νησιού.

Οι τοποθεσίες αυτές είναι πάνω στον φυσικό άξονα των εξάρσεων του ανάγλυφου που διασχίζει το νησί από βορρά προς νότο και έχουν επιλεγεί με τέτοιο τρόπο ώστε οι βίγλεις να καλύπτουν τις αγροτικές περιοχές γύρω τους, να έχουν άμεση οπτική επαφή με τη

Χώρα και να εποπτεύουν τους όρμους και τη θάλασσα που δεν φαίνονται από το κεντρικό τμήμα του νησιού. Τα φυσικά αυτά παρατηρητήρια δεν βρίσκονται κατ' ανάγκη στις ψηλότερες κορυφές του νησιού, αλλά σε αυτές που συνδυάζουν όλες τις προηγούμενες προϋποθέσεις. Αρχίζοντας από την περιοχή του παλαιού αγροτικού συγκροτήματος στον Εύδηλο, η Αετοφωλιά εποπτεύει ολόκληρο σχεδόν το απόκρημνο βόρειο τμήμα και τα μικρά του οροπέδια. Στο κέντρο του νησιού το Καστέλλι βρίσκεται ακριβώς επάνω από τους τρεις σημαντικούς για τα πλοία κόλπους του Μέρικα, του Χόχλακα και της Σκάλας. Οι Μύλοι στα ανατολικά της Χώρας έχουν άμε-

54. Η λειτουργία παρατηρητήριων με «κοινοτικούς» βιγλάτορες κάλυπτε τις ανάγκες εποπτείας στην Πάτμο της Τουρκοκρατίας.

55. Αετοφωλιά Ευδύλου υψόμετρο 165 μ., Κασέλι Σκάλας υψόμετρο 144 μ., Προφήτης Ηλίας 269 μ., Βάρδια Βισουλιάς υψόμετρο 142 μ.

56. *ό.π.*, σελ. 61.

57. Barskij, B., *Stranstvovani-ja Vasilija Grigorovica- Barskago po sujatym mestma Vostoka s 1723 po 1747*, Sankt-Petrburg 1885-1887 τ. II, σελ. 182-183.

58. Είτε λόγω καλλιτεχνικής διάθεσης, είτε λόγω του ότι από εκεί παρουσιάζεται η πλέον παλιόραμη εικόνα του οικισμού, και οι τρεις όψεις έχουν σχεδιαστεί από το κέντρο του λιμανιού της Σκάλας, αναπαριστώντας έτσι την εικόνα της Πάτμου που έβλεπαν τα πλοία του 18ου αιώνα καθώς αγκυροβολούσαν στο λιμάνι της.

59. Στην πραγματικότητα, η Σκύρος και η Αστυπάλαια, μαζί με τη Λίμνο και το διδυμο Κάσου-Καρπάθου, είναι οι μοναδικές περιπτώσεις ανάμεσα στα εκατοντάδες νησιά, όπου οι θαλάσσιες εκτάσεις που τα χωρίζουν από τα γειτονικά συμπλέγματα έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 10-15 ν.μ. και δεν επιτρέπει την άμεση οπτική επαφή.

60. Με εξαίρεση το έρημο σύμπλεγμα της Λεβίθας, 21 ν.μ. βόρεια του νησιού.

ση εποπτεία των κόλπων του Γροίγου και των υπόλοιπων μικρότερων κόλπων του ανατολικού τμήματος. Τέλος με τον Προφήτη Ηλία στον Σταυρό, στην ψηλότερη κορυφή των λόφων της Πάτμου, και τη Βάρδια στη Βισουλιά, στη νοτιότερη δηλαδή βραχώδη ακτή με προσανατολισμό την ανατολική ρότα, ολοκληρώνεται το δίκτυο των φυσικών παρατηρητηρίων που προστάτευαν τη Χώρα και τη Μονή από τη θάλασσα⁵⁵.

Το οικιστικό συγκρότημα της Πάτμου είναι ευδιάκριτο από πολύ μεγάλη απόσταση στη θάλασσα. Από τα περάσματα της μικρασιατικής ρότας στα νότια και ανατολικά του νησιού, η εικόνα της Μονής προβάλλει στο πέλαγος χωρίς να κρύβεται απ' τις εδαφικές εξάρσεις. Ενώ το μικρό και χαμηλό νησί θα μπορούσε να περάσει απαρατήρητο –όπως και τόσα άλλα του συμπλέγματος στα βόρεια των Δωδεκανήσων– από τα πλοία που ταξίδευαν τη ρότα της Μικρασίας, η παρουσία της ήταν εμφανέστατη σε όλες τις θαλάσσιες εκτάσεις γύρω του. Τα υψηλά τείχη του Θεολόγου, που ορθώνονται στο κέντρο της Πάτμου, και οι πύργοι των μεγάλων καμπανών τις οποίες διατηρούσε καθ' όλη τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας⁵⁶ και που με τον κατάλληλο άνεμο ακούγονταν μέχρι την Ίκαρία, έκαναν την Πάτμο για πολλούς αιώνες θαλάσσιο σημείο αναφοράς. Η εξέλιξη του οικιστικού συγκροτήματος της Χώρας γύρω από το περίοπτο οχυρό της Μονής ακολουθεί με συνέπεια τις τάσεις της κοινότητας μέσα στην ιστορία. Ο πρώτος πυρήνας των βυζαντινών χρόνων

κρύβεται πίσω από τα τείχη προς την πλευρά του οροπεδίου και είναι αθέατος από τη θάλασσα και από τα αγκυροβόλια της Σκάλας και του Γροίγου. Η γεπονιά των Απορθιανών μετά την πώση της Κωνσταντινούπολης καταλαμβάνει τον δυτικό αυχένα και γίνεται ορατή από τη Σκάλα, ενώ παραμένει αθέατη από τον όρμο του Γροίγου και τη ρότα. Στην εξέλιξη του 17ου αιώνα ο οικισμός ολοκληρώνεται σαν βάση του μοναστηριού, είναι ορατός πλέον από τη θάλασσα και παράλληλα κατεδαφίζεται το παλιό κομμάτι που προστατευόταν από τα τείχη.

Από τους P. de Tournefort στα 1700, B. Barskij στα 1730⁵⁷ και Choiseul-Gouffier στα 1780 έχουν διασωθεί οι φάσεις αυτές της εξέλιξης του συγκροτήματος σε γκραβούρες που απέχουν χρονικά μεταξύ τους μόνο λίγες δεκαετίες. Και οι τρεις περιηγητές έχουν αποτυπώσει με μεγάλη ακρίβεια τον κτιστό χώρο της Πάτμου από την ίδια οπτική γωνία. Το σημείο οράσεως που επέλεξαν επέτρεψε την καλύτερη δυνατή απεικόνιση της σχέσης του οικισμού με το λιμάνι του και τη θάλασσα⁵⁸. Η αποκάλυψη στο πέλαγος του οικιστικού συγκροτήματος, που μέχρι τα 1600 σχεδόν κρύβεται πίσω από τα μοναστηριακά τείχη, ταυτίζεται χρονολογικά με τη ναυτιλιακή άνθηση της Πάτμου και την επαναλειτουργία των ναυτικών δρόμων. Η Χώρα είναι οπτικά τόσο εκτεθειμένη στα θαλάσσια περάσματα της περιοχής, ώστε η χωροθέτησή της καθόρισαν προφανώς οι ίδιες τάσεις ελέγχου αλλά και ανάδειξης σε μια ανεξέλεγκτη θαλάσσια ζώνη που

φαίνεται πως είχαν καθορίσει και τη χωροθέτηση της Μονής 600 χρόνια νωρίτερα.

3.4. ΟΙΚΙΣΜΟΙ

ΣΕ ΑΠΟΜΟΝΩΜΕΝΑ ΝΗΣΙΑ

Εκτός των ορίων των νησιωτικών συμπλεγμάτων του Αιγαίου απαντώνται ελάχιστα νησιά που η γεωγραφική τους θέση τα έχει απομονώσει. Η Αστυπάλαια και η Σκύρος είναι δύο από τις ελάχιστες περιπτώσεις νησιών που μπορούν να χαρακτηριστούν απομονωμένα⁵⁹.

Η Αστυπάλαια βρίσκεται στη μέση της θαλάσσιας έκτασης που παρεμβάλλεται ανάμεσα στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα, η δε Σκύρος στα ανατολικά της Εύβοιας, στο πλέον γυμνό από νησιά κομμάτι του Αιγαίου. Και τα δύο νησιά απέχουν από τις πλησιέστερες σειρές αρκετές δεκάδες μίλια. Συγκεκριμένα, στο νότιο Αιγαίο, η Αστυπάλαια απέχει από το ακραίο νησί των Κυκλάδων, την Αμοργό, 22 ν.μ. προς τα δυτικά και άλλα τόσα ναυτικά μίλια απέχει η Κως και τα Δωδεκάνησα προς τα ανατολικά. Προς τα βόρεια και τα νότια η θάλασσα απλώνεται άδεια από νησιά⁶⁰. Σε μια παρόμοια απομακρυσμένη γεωγραφική θέση του βόρειου Αιγαίου βρίσκεται και η Σκύρος. Το νησί απέχει από το κοντινότερο άκρο της Εύβοιας περίπου 20 ν.μ., από τις υπόλοιπες Σποράδες στα βορειοανατολικά περισσότερα από 30 ν.μ., ενώ τα Ψαρά στα νοτιοανατολικά της απέχουν 41 ν.μ.

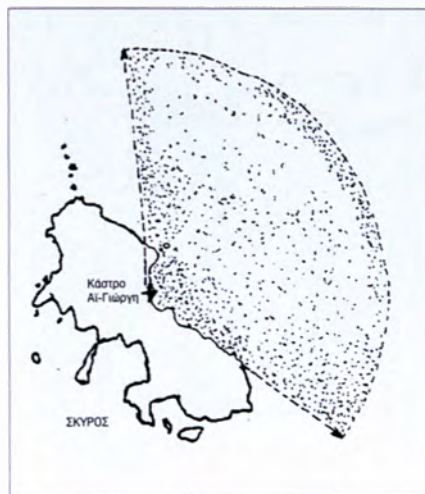
Οι καθιερωμένες ρότες του Αιγαίου περνούσαν δεκάδες μίλια μακριά από την Αστυπάλαια, πίσω από την αλυσίδα των Δωδεκανήσων και κοντά στη μικρασιατική ακτή, ή από τα στενά της Παροναξίας. Η θέση του νησιού είναι τέτοια σε σχέση με τις διαδρομές της ναυτιλίας προς τα μεγάλα ναυτικά κέντρα, ώστε σε ελάχιστες περιπτώσεις μπορούσε να χρησιμεύσει ως ναυτικός σταθμός.

Αντίστοιχα, η Σκύρος βρίσκεται πολύ μακριά τόσο από τις ρότες που από τις Κυκλάδες κατευθύνονται προς τον βορρά όσο και από τη ρότα της βαλκανικής ακτής που διέπλεε τον Ευβοϊκό και τα στενά των Σποράδων. Εκτός από τη γεωγραφική θέση, ένας πρόσθετος λόγος της απομόνωσης της Σκύρου μέσα στο Αιγαίο ήταν η επικίνδυνη για τα πλοία εξωτερική διαδρομή της Εύβοιας.

Η γεωγραφική απομόνωση των δύο αυτών νησιών καθώς και η μεγάλη απόστασή τους από τους ναυτικούς δρόμους, είναι χαρακτηριστικά που δεν απαντώνται συνδυασμένα σε άλλες περιπτώσεις⁶¹.

Σκύρος

Στο βόρειο τμήμα του νησιού, επάνω ακριβώς από τη θάλασσα, στην κορυφή ενός κωνικού βράχου που ατενίζει προς τα ανατολικά όλο το κεντρικό Αιγαίο, κτίστηκε το ενετικό οχυρό της Σκύρου συνεχίζοντας την παράδοση παλιότερων κάστρων στην ίδια θέση⁶². Ο βράχος του Αϊ-Γιώργη υψώνεται



εξίσου απότομος προς τη στεριά όπως και προς τη θάλασσα. Από το ύψος των 179 μ. της κορυφής του Κάστρου είναι δυνατός ο έλεγχος μιας πολύ μεγάλης θαλάσσιας έκτασης στα ανατολικά της Σκύρου καθώς και της ενδοχώρας του νησιού. Οι στεριανές τοποθεσίες γύρω του απέχουν 30 λεπτά περίπου δρόμο και τόσο αυτές όσο και οι φυσικές δίοδοι και τα μονοπάτια, που οδηγούν σ' αυτόν από το λιμάνι ή από τις βόρειες παραλίες του νησιού, ήταν υπό τον άμεσο οπτικό έλεγχο του Κάστρου. Η φυσική έξαρση που αξιοποιήθηκε για τη χωροθέτηση του Κάστρου, του Μοναστηριού και της Χώρας της Σκύρου έχει ανατολικό προσανατολισμό. Ο λόφος του Κάστρου βλέπει προς το έρημο Κεντρικό Αιγαίο, τη θάλασσα έκταση με την πολύ μικρή ναυτική κίνηση που απλώνεται μέχρι τη Χίο και τη



Αϊ-Γιώργης Σκύρου.

Από το Κάστρο του Αϊ-Γιώργη στη Σκύρο και από το υψόμετρο των 180 μέτρων υπάρχει δυνατότητα ελέγχου ολόκληρου του θαλάσσιου ορίζοντα στα ανατολικά και σε ένα ανάπτυγμα που φτάνει στα 40 ν.μ. Παρότι το Κάστρο εποπτεύει το έρημο από νησιά και θαλάσσιους δρόμους κεντρικό Αιγαίο, δεν έχει καμιά οπτική επαφή με τα πειρατικά αγκυροβόλια των Βόρειων Σποράδων.

Μυτιλήνη. Παρά το υψόμετρό του, από το Κάστρο, ακόμα και με άριστες συνθήκες ορατότητας, δεν διακρίνεται καμιά στεριά στα βόρεια, στα ανατολικά ή στα νότια του νησιού. Η ακτίνα του οπτικού πεδίου, που μπορεί να φθάσει άνετα τα 10 ή τα 15 ν.μ. από τη Χώρα της Σκύρου, σαρώνει μια άδεια θάλασσα έκταση που αρχίζει απ' το Βουνό στο νότιο άκρο του νησιού και φθάνει στα Βρυκολακονήσια στο βόρειο, ενώ ο ορίζοντάς της έχει ανάπτυγμα 40 ν.μ. Από την αντιδιαμετρική ακτή στα δυτικά του νησιού με καλό καιρό είναι ορατά τα βουνά της Εύβοιας και σ' αυτή την πλευρά βρίσκονται και τα ασφαλή αγκυροβόλια του νησιού. Στην περίπτωση όμως της Σκύρου ο προσανατολισμός του οικιστικού συγκροτήματος φαίνεται να μην επηρεάστηκε από τη δυνατότητα οπτικής επικοινωνίας

Σκύρος 1528.
Benedetto Bordone.

61. Τα πιο πολλά νησιά είτε βρίσκονται επάνω στους ναυτικούς δρόμους και είχαν την ευκαιρία να αποτελέσουν σταθμούς είτε αποτελούν τμήματα των πυκνών νησιωτικών συμπλεγμάτων.

62. Ο οικισμός οχυρωμένος, ήδη από τα χρόνια του Βυζαντίου, είχε απλωθεί στη δυτική πλαγιά του λόφου προς τη μεριά του εσωτερικού του νησιού και έξω από την οχύρωση.

63. Heikell, R. *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 239.

64. Σε παλαιότερες αγγλικές αποτυπώσεις και συγκεκριμένα στον πρώτο σύγχρονο υδρογραφικό χάρτη της Σκύρου, που εξέδωσε το Βρετανικό Ναυαρχείο το 1848, διακρίνεται η διαδρομή.

65. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 240.

66. Στις πρώτες δεκαετίες του 16ου αιώνα αναφέρονται περιστατικά με σκυρισμούς πειρατές ενά σύγχρονως το νησί λεηλατείται. Από ό,τι φαίνεται η Σκύρος είναι αγκυροβόλιο πειρατικό με τη συνεργασία και των Λατίνων που τη διοικούν. Βλ. Α. Κρατινιέλλη, *Ιστορία της Πειραιείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985.

67. Το Κάστρο της Σκύρου κατοικείται αδιάλειπτα από τους Δόλοπες μέχρι και τους Βυζαντινούς.

68. Οι επιχειρηματίες Gizi στα 1207 έγιναν κάτοχοι του νησιού μαζί με τις υπόλοιπες Β. Σποράδες, την Τήνο και τη Μύκονο.

69. Το ορθόδοξο Μοναστήρι του Αϊ-Γιώργη, ισχυρός κοινωνικός και οικονομικός παράγοντας της Σκύρου, συνυπήρξε με τους λατίνους κυρίαρχους του νησιού.

70. Το φαινόμενο της μεγάλης απόστασης ανάμεσα στο λιμάνι και τον οικισμό, που βρίσκεται δίπλα σε κάποια απρόσιτη ή δυσπρόσιτη ακτή και όχι στην ενδοχώρα, απαντάται σε πολύ λίγα νησιά. Οι Χώρες της Σικίνου και της Φαλεγάνδρου και η Όλυμπος της Καρπάθου, είναι οικισμοί κτισμένοι σε γκρεμούς επάνω από τη θάλασσα που δεν



Σκύρος 1776.
Giuseppe Rosaccio.

Αϊ-Γιώργης Σκύρου 1776. M. G. F. A. Choiseul-Gouffier.

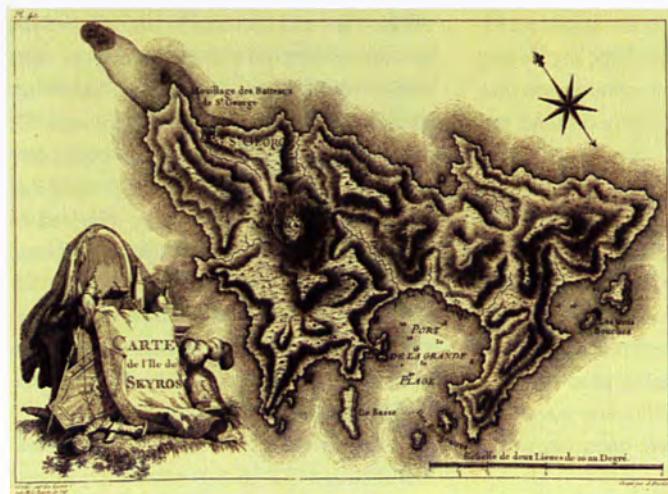


νίας ή από κάποια επιθυμητή σχέση με τα επισκέψιμα λιμάνια του νησιού. Αντίθετα, η κωροθέτηση του Κάστρου δείχνει μια τάση απομάκρυνσης από τα αγκυροβόλια και από τη θαλάσσια ζώνη κίνησης των πλοίων. Έτσι ο λόφος του Κάστρου στη Σκύρο, ενώ είναι κοντά στη θάλασσα και κυριολεκτικά βρέχεται από αυτήν, δεν έχει καμία σχέση με τα λιμάνια. Ανάμεσα στο οικιστικό συγκρότημα και τον μεγάλο κόλπο της Λιναριάς, την πιο κατάλληλη περιοχή των ακτών του νησιού για ελλιμενισμό πλοίων⁶³, παρεμβάλλεται η λοφοσειρά που καλύπτει το κεντρικό τμήμα της Σκύρου. Αυτοί οι λόφοι είναι που κάνουν δύσβατη και δυσδιάκριτη την ωριαία διαδρομή από τη Λιναριά μέχρι το Κάστρο⁶⁴. Στα ανατολικά του λόφου του Κάστρου απλώνεται η ακτή του νησιού που βλέπει στο κεντρικό Αιγαίο. Είναι η πιο εκτεθειμένη παραλία της Σκύρου⁶⁵ στους ισχυρούς βορειοανατολικούς ανέμους, πράγμα που την κάνει απλησίαστη από τη θάλασσα όταν έχει καιρό. Οι δύο ανοικτοί όρμοι, τα Μαγαζιά και το Αχιλι, που πλαισιώνουν τον λόφο και που βρίσκονται κάτω από τον άμεσο οπτικό έλεγχο του Κάστρου, είναι δυο αγκυροβόλια που μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για ελλιμενισμό πλοίων.

Τα δύο πραγματικά ασφαλισμένα φυσικά λιμάνια του νησιού, κυρίως η Λιναριά και, κατά δεύτερο λόγο, το Τρεμπούκι, βρίσκονται στον νότο, έχουν δυτικό προσανατολισμό και απέχουν πολύ από τον λόφο του Αϊ-Γιώργη. Αθέατα από το πέλαγος, ιδιαίτερα το

Τρεμπούκι, με πρόσβαση στην ενδοχώρα και νερό, αποτελούν φυσικά καταφύγια που χρησιμοποιήθηκαν συνεχώς από τα πειρατικά σκάφη. Η απόσταση ανάμεσα στα λιμάνια και το Κάστρο δημιουργούσε τις προϋποθέσεις ώστε να καταφεύγουν εκεί πειρατές έξω από τον έλεγχο της διοίκησης του νησιού ή με την ανοχή της⁶⁶. Τα λιμάνια αυτά δεν ήταν ορατά ούτε από το Κάστρο ούτε από τις κοντινές του αγροτικές περιοχές. Όμως μέσα στη γωνία εποπτείας του Κάστρου ήταν τα μονοπάτια που έρχονταν από τις νότιες ακτές στο μεγαλύτερό τους μήκος.

Η θέση που επιλέχθηκε για το κτίσιμο του Κάστρου συνδυάζει τέτοια στοιχεία που την καθιστούν μία από τις πιο οχυρές τοποθεσίες του Αιγαίου. Αυτή η ακρόπολη φαίνεται πως κατοικήθηκε σε όλες τις εποχές⁶⁷ και στους χρόνους της Ενετοκρατίας ήταν η έδρα του ηγεμόνα και ο μεγάλος οικισμός του νησιού⁶⁸. Η αδύνατη από τη μεριά της θάλασσας και δυσχερής απ' τη βαθιά κοιλάδα στα δυτικά του πρόσβαση στο οχυρό ήταν μάλλον οι σοβαρότεροι λόγοι που ώθησαν τους Gizi να το διαλέξουν για έδρα τους. Επάνω στον βράχο υπήρχε ήδη το βυζαντινό οχυρό και το ορθόδοξο μοναστήρι του Αϊ-Γιώργη⁶⁹. Έτσι με την ανάπτυξη του οικισμού της Χώρας έξω από το Κάστρο ολοκληρώθηκε η δημιουργία ενός ισχυρού συγκροτήματος, το οποίο απλώθηκε στις βραχώδεις πλευρές του λόφου που δεσπόζουν στις ανατολικές ακτές της Σκύρου. Η απομάκρυνση του οικιστικού αλλά και διοικητικού πόλου του νησιού από



Σκύρος 1776.
(M. G. F. A. Choiseul-Gouffier).

τα λιμάνια, όχι όμως και από τη θάλασσα, είναι αρκετά πρωτότυπη σε σύγκριση με τους περισσότερους αιγαιοπελαγίτικους οικισμούς⁷⁰.

Η συνεχής κατοίκηση του λόφου και η επαναχρησιμοποίηση του Κάστρου δεν μπορεί παρά να εκφράζει την τάση αποστασιοποίησης από τα φυσικά αγκυροβόλια⁷¹. Η απόκρυψη του οικισμού από τις περιοχές που παρουσίαζαν κάποια ναυτική κίνηση και από τα αγκυροβόλια που αποτελούσαν μόνιμα καταφύγια της πειρατείας, αναγκαστικά οδήγησε και στην αδυναμία ελέγχου αυτών των περιοχών⁷². Αντίθετα, φαίνεται ότι η ακατάλληλη ακτή στη βάση του λόφου του Κάστρου χρησιμοποιήθηκε για τις ναυτικές ανάγκες του τόσο κατά τους βυζαντινούς χρόνους,

οπότε στη Σκύρο λειτουργούσε και ναυπηγείο⁷³, όσο και κατά την Ενετοκρατία. Και αυτή η ανυπαρξία ελέγχου ήταν το στοιχείο που ολοκλήρωσε την απομόνωση από τη ναυτική κίνηση και, κατά συνέπεια, από το γειτονικό Αιγαίο. Το σκυριανό οικιστικό συγκρότημα ελέγχει μονάχα τις στεριανές και θαλασσινές εκτάσεις που έχουν σχέση με την ασφάλειά του⁷⁴. Η επικοινωνία με τις γειτονικές στεριές για τη Σκύρο δεν είχε νόημα, λόγω των μεγάλων αποστάσεων που χωρίζουν το νησί από αυτές. Οι εμπορικοί ναυτικοί δρόμοι του Αιγαίου δεν πλησιάζουν την περιοχή και κατά συνέπεια δεν ενδιέφερε η σχέση μαζί τους. Η μόνιμα ταραγμένη ανατολική θάλασσα, οι ακατάλληλες για ελλιμενισμό ακτές στο Αχιλίο και στα Μαγαζιά και οι

έχουν άμεση οπτική επαφή με το λιμάνι, έχουν όμως διατηρήσει την εποπτεία της θαλάσσιας έκτασης στους αντίποδες του.

71. Για να γίνει κατανοητή η πλήρης απομόνωση της Σκύρου, πρέπει να ληφθεί υπόψη η μορφή της λατινικής κυριαρχίας στο νησί. Τα νησιά Σκύρος, Σκόπελος και Σκιάθος αποτέλεσαν κατάκτηση των αδελφών Gizi παρότι στις συμφωνίες της εποχής προβλεπόταν η παραχώρηση της Σκύρου και της Τίνου στον αυτοκράτορα της Ρωμανίας. Αυτό οδηγεί σε απομόνωση και τους άρχοντές της. Η σχέση τους με τους ντόπιους αλλά και ο φόβος απόβασης από άλλο σημείο του νησιού ανάγκασε τους ηγεμόνες της Σκύρου να βρίσκονται σε απόσταση από την ενδοχώρα.

72. Ο Buondelmonti το 1420 βρίσκει τη Σκύρο μόνιμο αγκυροβόλιο των τουρκικών πειρατών, κάτι που δεν ενοχλεί τους ντόπιους. Buondelmonti C., *Liber Insularum Archipelagi ... 1420, Descriptions des Iles de l'Archipel* par Christoph Buondelmonti, version grecque par un anonyme, ..., par Emile Legrant, Paris 1897.

73. Μπεκιάρη-Εξαδακτύλου Αικ., *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1994, σελ. 118.

74. Η φυσική οχύρωση του Κάστρου του Αϊ-Γιώργη λεπτούργησε αποτελεσματικά. Στη ναυτική εκστρατεία του Ιουνίου του 1470 ο τουρκικός στόλος είχε 3000 πλοία. Τα μόνα νησιά που άντεξαν ήταν η Σκύρος και η Λήμνος. Miller, W. *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 76.

κοιλιάδες που περιβάλλουν τον λόφο του Αϊ-Γιώργη ήταν ο κύκλος εποπείας της Χώρας και του Κάστρου. Παρά την απομόνωσή του, όμως, η διατήρηση του οικισμού δίπλα στη θάλασσα αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Οι συνθήκες αποκλεισμού της Σκύρου κατά τον 14ο ή τον 15ο αιώνα θα δικαιολογούσαν την εγκατάλειψη του οικισμού και το αποτράβηγμά του στις πιο προσπατευμένες ορεινές κοιλιάδες του νησιού. Η επιβίωσή του όμως επάνω από την ακτή δείχνει με ακραίο τρόπο ένα φαινόμενο που παρατηρείται κυρίως μετά τον 13ο αιώνα: την ανάγκη και τη διάθεση συνύπαρξης των αιγαιοπελαγίτικων οικισμών με τη θάλασσα.

Από τη θάλασσα έκταση γύρω από τον λόφο του Αϊ-Γιώργη τα περασιακά πλοία δύσκολα αντιλαμβάνονταν την ύπαρξη οικισμού. Παρότι επάνω στον λόφο βρέθηκαν ένα αρκετά ευμεγέθες οχυρό, ένα μοναστήρι και ο κυριότερος οικισμός του νησιού, ο τρόπος με τον οποίο κτίστηκαν δείχνει σαφώς την προσπάθεια να καταστούν αθέατα από το πέλαγος. Οι οχυρώσεις του Κάστρου δεν πρόβαλλαν ιδιαίτερα από τη θάλασσα γιατί διατάχθηκαν παράλληλα προς τον γκρεμό που από εκείνη την πλευρά κάλυπτε απόλυτα την άμυνα. Το Μοναστήρι, παρότι ήταν το ογκωδέστερο τμήμα του συγκροτήματος εκείνης της εποχής και κατελάμβανε μεγάλο μέρος της δυτικής πλευράς, όντας κτισμένο πίσω από την κορυφή του λόφου, ήταν τελείως αθέατο από τη θάλασσα. Η Χώρα, μετά τη βυζαντινή περίοδο, αναπτύ-

χθηκε έξω από τα τείχη⁷⁵, ακολουθώντας τη νότια εσωτερική πλαγιά του λόφου, πίσω από τον αυχένα, και με αυτόν τον τρόπο δεν φαίνεται από τα βόρεια και τα ανατολικά. Με αυτή τη διάταξη, η κάλυψη του συγκροτήματος από τα νότια ήταν πλήρης, αφού δεν ήταν ορατό ούτε από τις ακτές ούτε από τη θάλασσα. Από τα βόρεια ξεχώριζε μόνο από τα πολύ κοντινά του τμήματα της ακτής. Τέλος από τα αγκυροβόλια Λιναριά και Τρεμπούκι, καθώς και από τη θάλασσα της Κύμης και από τα δυτικά του νησιού δεν υπήρχε καμία ένδειξη οικισμού στη Σκύρο.

Η εικόνα που έχει αποτυπώσει ο Choiseul-Gouffier το 1772 είναι η εικόνα της Χώρας όπως παρουσιάζεται από το μονοπάτι του λιμανιού, αφού έχει διανυθεί το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής. Εδώ φαίνεται η ανάπτυξη του συγκροτήματος προς το εσωτερικό της κοιλιάδας. Ακόμη και στο τέλος του 18ου αιώνα που οι συνθήκες ασφάλειας έχουν αλλάξει πολύ από την εποχή ίδρυσης του οικισμού, το όριο της αποκάλυψης προς το πέλαγος, το φυσικό δηλαδή όριο του αυχένα, μόλις που έχει παραβιαστεί⁷⁶.

Αστυπάλαια

Η μοναχική θέση της Αστυπάλαιας μέσα στο νοτιοανατολικό Αιγαίο και η απόστασή της από τις Κυκλάδες, στις οποίες ανήκε συνήθως διοικητικά κατά την περίοδο των Λατίνων, αλλά και από τα Δωδεκάνησα, από τα

οποία δεχόταν τις επισκέψεις των Ιωαννιτών στους όρμους της, καθόρισε την εξέλιξη του οικισμού της Ενετοκρατίας. Από τις βόρειες ακτές της Αστυπάλαιας σπάνια φαίνεται το περίγραμμα της Αμοργού στον ορίζοντα, και το ίδιο συμβαίνει από τις ανατολικές με την Κω.

Τα εμπορικά πλοία που ακολουθούσαν τις ρότες των Δωδεκανήσων ή των Κυκλάδων αναγκάζονταν να αναζητήσουν αγκυροβόλιο στις ακτές του νησιού μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις κακοκαιρίας, οπότε έβγαιναν πολύ απ' το δρόμο τους. Η θάλασσα έκταση που περιβάλλει το νησί στα χρόνια της Ενετοκρατίας αλλά και της Τουρκοκρατίας ταξιδευόταν από τα μικρά πλοιάρια της διανησιωτικής επικοινωνίας, από τα ίδια τα αστυπάλαια σκάφη και από τα πειρατικά του Τάγματος που χρησιμοποιούσαν ως καταφύγιο τα ασφαλή αγκυροβόλιά του στην περιφέρεια των μεγάλων ναυτικών δρόμων. Αυτά τα κρυφά από το πέλαγος αλλά πασιγνώστα στους ναυτικούς της πειρατείας αγκυροβόλια κόστισαν στην Αστυπάλαια μια ιστορία συνεχών ερημώσεων και επανεποικισμών⁷⁷.

Ο έλεγχος αυτών των αγκυροβολίων κατά μήκος των δύο μεγάλων κόλπων στη βόρεια και τη νότια ακτή είναι εφικτός από την κορυφή μιας απότομης κερσονήσου κοντά στον κεντρικό ισθμό του νησιού.

Το νησί διαθέτει και άλλα σημεία από όπου μπορεί να εξασφαλιστεί η εποπτεία των ακτών, λόγου χάρη τον λόφο του Κάστρου. Η σχέση, όμως, με τη θάλασσα που ο συγκεκριμέ-

75. Αρναούτογλου Χ., «Σκύρος» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991, τ. Ι, σελ. 188.

76. M.G.F.A. Choiseul-Gouffier. *Voyage Pittoresque...*, 3 τ. Paris 1782-1822.

77. Στην Αστυπάλαια οι ερημώσεις και οι επιθέσεις διήρκεσαν από τον 14ο μέχρι τον 17ο αιώνα.

νος λόφος αποκαθιστά είναι αυτή της ταυτόχρονης εποπτείας των μεγάλων όρμων και της παρεμβολής κάποιας χρονικής απόστασης ασφαλείας μεγαλύτερης από τη συνθησιμένη μισή ώρα των περισσότερων νησιών. Έτσι οι λόγοι που οδήγησαν στην κατοίκησή του είναι από τη μια μεριά ο συνδυασμός ενός επίνειου στα πόδια του λόφου, που δεν είναι όμως αρκετά ασφαλές για παρατεταμένη παραμονή⁷⁸, και η φυσική οχύρωσή του και από την άλλη η δυνατότητα εποπτείας του μεγαλύτερου μέρους του θαλάσσιου ορίζοντα γύρω από την Αστυπάλαια.

Οι ακτές της Αστυπάλαιας δημιουργούν πολλούς όρμους και αρκετοί από αυτούς είναι ιδιαίτερα ασφαλείς ως αγκυροβόλια, όπως ο Πέρα Γαλός και το Λιβάδι με νοτιοανατολικό προσανατολισμό στα πόδια του λόφου και τα προστατευμένα από τους καιρούς λιμάνια της Μαλτεζάνας και του Αγίου Ανδρέα σε μεγαλύτερη απόσταση από το χωριό. Στη Μαλτεζάνα κατέφευγαν τα πλοία όταν το λιμάνι του Πέρα Γαλού το έπιανε ο καιρός. Επίσης το Βαθύ στα βόρεια του νησιού είναι ένας κλειστός κόλπος πολύ καλά προστατευμένος από τους καιρούς⁷⁹. Το Κάστρο είναι κτισμένο πάνω στη χερσόνησο στα νοτιοδυτικά του ισθμού που χωρίζει το νησί σε δύο τμήματα. Η μικρή χερσόνησος βλέπει προς τον νότο και τα ανατολικά και ηλαισιώνεται από τους δύο ανοικτούς προς τα νοτιοανατολικά όρμους Λιβάδι και Σκάλα. Από το βραχώδες πλάτωμα του Κάστρου της Αστυπάλαιας, που έχει υψόμετρο 131 μ., ανοίγεται

προς νότο μια πολύ μεγάλη γωνία του ορίζοντα. Το ανατολικό της όριο βρίσκεται σχετικά κοντά στον οικισμό, καθώς η Μαύρη Πούντα και ένας λόφος με υψόμετρο 212 μ. κόβουν την ορατότητα προς τον νότο 2 ν.μ. περίπου μακρύτερα από το Κάστρο. Η δυτική ακτή της Αστυπάλαιας, που εκτείνεται πίσω από τη Μαύρη Πούντα και είναι έξω από τον έλεγχο του Κάστρου, είναι βραχώδης και αρκετά αφιλόξενη στα πλοία. Αντίθετα, ο μεγάλος κόλπος και τα πολλά βραχονήσια στα ανατολικά βρίσκονται στην ακτίνα ελέγχου του Κάστρου. Το ίδιο ισχύει και για τα φυσικά αγκυροβόλια της νότιας ακτής, το Στενό, τη Μαλτεζάνα, το Αγριλίδι και τον Άγιο Φωκά. Η Βίγλα της ανατολικής άκρης του νησιού ήταν το όριο της ακτίνας ελέγχου των ακτών αυτής της πλευράς. Όμως και εδώ, όπως και στο δυτικό άκρο του νησιού, η συνέχεια της ακτής πίσω από τη Βίγλα ήταν ακατάλληλη για τα πλοία.

Το υψόμετρο του ισθμού της Μαλτεζάνας στα περισσότερα σημεία δεν υπερβαίνει τα 70 μ., είναι δηλαδή αρκετά χαμηλότερο από το υψόμετρο των 131μ. του Κάστρου. Η θέση του Κάστρου επέτρεπε την αξιοποίηση αυτού του γεωφυσικού χαρακτηριστικού, που καθιστούσε εφικτή την οπτική επαφή και με τις βόρειες ακτές του νησιού. Έτσι, εκτός από τον οπτικό έλεγχο ολόκληρου του τμήματος της ακτής όπου μπορούσαν να ελλιμενιστούν πλοία στα νότια του νησιού, από την περιοχή του Κάστρου και πέρα από τον αυχένα του ισθμού ήταν ορατά μεγάλο τμήμα του κόλ-



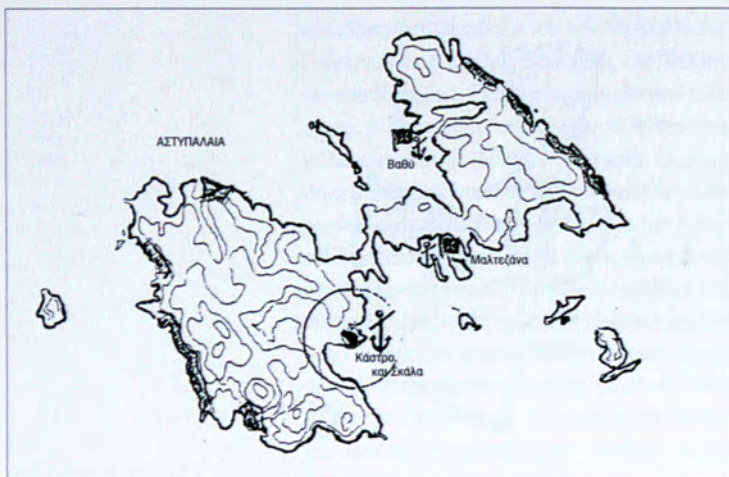
Κάστρο Αστυπάλαιας.

Από το υψόμετρο των 130 μέτρων του Κάστρου της Αστυπάλαιας υπάρχει δυνατότητα εποπτείας του θαλάσσιου ορίζοντα σε ολόκληρη την έκταση, νότια και δυτικά προς τα Δωδεκάνησα και βόρεια προς την Αμοργό και την Ίκαρία. Η εποπτεία του Κάστρου φαίνεται να αναφερόταν περισσότερο στα αγκυροβόλια του νησιού και λιγότερο σε κάποια συγκεκριμένη ναυτική ρότα, που ούτως ή άλλως δεν υπήρχε σε εκείνη την περιοχή.

που της βόρειας πλευράς και τα φυσικά του αγκυροβόλια. Παραδείγματος χάριν, φαινόταν η θάλασσα πέρα από την είσοδο του κόλπου του Αγίου Ανδρέα με όριο τη βορειότερη άκρη του νησιού. Στην ακτίνα οπτικού ελέγχου των κατοίκων του οικισμού της Αστυπάλαιας ήταν: μέσα στον όρμο οι βράχοι Φωκιονήσια και τα γύρω θαλάσσια στενά, οι ακτές του ισθμού και τέλος η είσοδος του

78. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 333.

79. *ό.π.*, σελ. 331.



Αστυπάλαια.

Το Κάστρο και στη βάση του λόφου του το λιμάνι της Σκάλας. Βοηθητικά λιμάνια και πειρατικά καταφύγια στη Μαλτεζάνα και στο Βαθύ.

μεγάλου κλειστού φυσικού λιμανιού στο Βαθύ, ενός από τα πλέον ασφαλή αγκυροβόλια των Δωδεκανήσων. Το Κάστρο της Αστυπάλαιας είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα οχυρού που επόπτευε μια ευρύτατη θαλάσσια έκταση ελέγχοντας έτσι σχεδόν κάθε σημείο από όπου θα μπορούσε να πλησιάσει πλοίο στο νησί. Ταυτόχρονα είχε την άμεση εποπτεία των αξιόλογων φυσικών αγκυροβολίων που κατά καιρούς αποτέλεσαν ναυτικά καταφύγια. Είναι φανερό ότι κτίστηκε με αυτό τον σκοπό αφού στα χρόνια των Ενετών αποτελούσε στην ουσία έναν «προκεχωρημένο σταθμό» στη σχετικά άδεια από νησιά περιοχή του νοτιοανατολικού Αιγαίου. Έπαιξε αυτό τον ρόλο είτε ως παρατηρητήριο για τις επι-

θέσεις των Ιωαννιτών και των υπόλοιπων δυτικών πειρατών, είτε ως σημείο απ' όπου ελέγχονταν οι κινήσεις των αντίπαλων πειρατικών στόλων.

Το 1413 αναφέρεται πρώτη φορά η κατασκευή παλατιού και φρουρίου αλλά και η αναστήλωση της πόλης με έξοδα των Querini που μέχρι τότε έχουν τη διοίκηση της Τήνου και της Μυκόνου στις Κυκλάδες. Στην κορυφή του λόφου πρέπει να προϋπήρχε κάποιο οχυρό από τους πρώτους χρόνους της κυριαρχίας των Ενετών στο Αιγαίο, από την εποχή της κατάκτησης της Αστυπάλαιας, αλλά δεν γνωρίζουμε τίποτε για αυτό.

Μέσα στο Κάστρο, που κτίστηκε επάνω στα ερείπια του παλιού οχυρού, δημιουργήθηκε ο οικισμός με αποίκους που οι Querini έφεραν από την Τήνο και τη Μύκονο⁸⁰. Ο λόγος επιλογής του Κάστρου για τη χωροθέτηση του οχυρού και του οικισμού πρέπει να αναζητηθεί, προφανώς, στην ανάγκη ελέγχου των φυσικών λιμανιών που βρίσκονται γύρω από τον κεντρικό ισθμό. Αντί να χρησιμοποιηθεί το παλιό του 9ου αιώνα βυζαντινό οχυρό του Αϊ-Γιάννη, που βρίσκεται στη δυτική άγρια πλευρά του νησιού, 2 ώρες μακριά από το κεντρικό του τμήμα, προτιμήθηκε η μετακίνηση προς την περιοχή των φυσικών λιμανιών. Το Κάστρο όμως, παρότι κτίζεται δίπλα στη θάλασσα, διατηρεί, όπως προαναφέρθηκε, μια μεγάλη απόσταση ασφαλείας από τους βολικούς για τα πλοία κόλπους. Το Κάστρο ήταν ο μοναδικός στην ουσία οικισμός, άρα και το μοναδικό οργανωμένο κέντρο ζωής που

έπρεπε να προστατευτεί. Το νησί, ευπρόσβλητο από παντού, δεν έχει πραγματική ενδοχώρα ασφαλή από θαλασσινές επιθέσεις που να μπορεί να φιλοξενήσει αγροτικές συναθροίσεις ή να κρύψει οικιστικά συγκροτήματα. Έτσι η χωροθέτηση του οικισμού δείχνει αμυντική στάση απέναντι και στη στεριά και στη θάλασσα. Η μοναδική και απότομη πρόσβαση από τη στεριά προς την απότομη χερσόνησο εξασφάλισε την ελεγχόμενη σχέση με το υπόλοιπο νησί. Το 1443 αναφέρεται ξανά επισκευή του Κάστρου, ενώ λίγες δεκαετίες αργότερα, στα 1470, επιχειρείται νέα μεταφορά κατοίκων στο νησί που για άλλη μια φορά έχει ερημώσει. Από αμέλεια, όπως αναφέρεται, των ενετών ηγεμόνων αποτυχαίνουν οι προσπάθειες επανεποικισμού της Αστυπάλαιας και ο πληθυσμός πέφτει από 4000 στις αρχές του αιώνα σε 400⁸¹ ψυχές.

Οι απίτες που προκάλεσαν τις συνεχείς ερημώσεις και τους επανεποικισμούς του κεντρικού οικισμού της Αστυπάλαιας πρέπει να αναζητηθούν στον ίδιο τον ρόλο που έπαιξε το νησί στην ανεξέλεγκτη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Κυκλάδων και Δωδεκανήσων. Στα φυσικά αγκυροβόλια που έχει η Αστυπάλαια και στη θέση της μέσα στο Αιγαίο οφείλεται το γεγονός ότι είναι σχεδόν μόνιμο αγκυροβόλιο της πειρατείας. Αποκομμένη από τις κεντρικές περιοχές της διοίκησης, παρείχε αρκετή ασφάλεια στους «εκτός νόμου» θαλασσινούς. Οι καταστροφές και οι επισκευές του Κάστρου ήταν απόρροια του ναυτικού πολέμου, της προσπάθειας των δύο αντιπάλων να

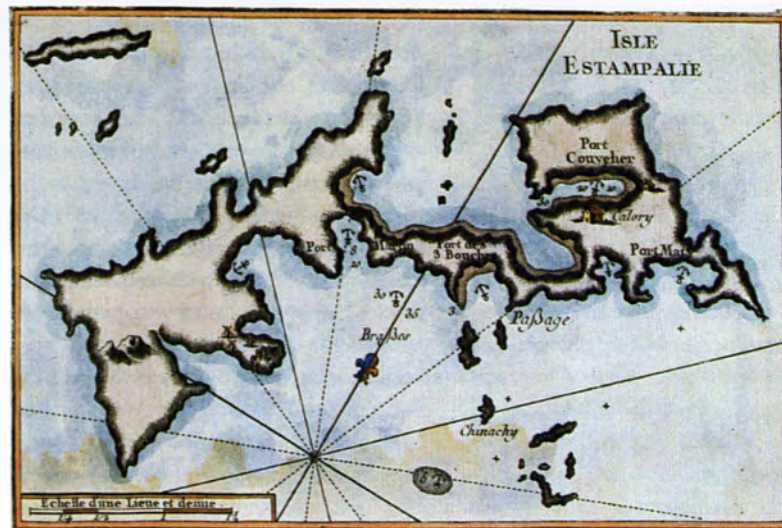
80. Σάββαρη Ε., Τσαμτσούρη Β., «Αστυπάλαια» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991, τ. III, σελ. 10.

81. *ό.π.*, σελ. 12.

ενισχύσουν την παρουσία τους στην περιοχή: η εξέλιξη του Κάστρου είναι παράλληλη με την πορεία αυτού του πολέμου.

Μετά από μια περίοδο επιδρομών, το 1341, ο Omar Bey Morbasson, εμίρης του Αϊδίν, ένας από τους πιο σκληρούς αντιπάλους των Ιωαννιτών στη θάλασσα, με τις επιθέσεις του προκάλεσε την πλήρη εγκατάλειψη της Αστυπάλαιας. Το νησί μετά το 1207 είχε περάσει από τους Βυζαντινούς στα χέρια των Ενετών. Όταν πραγματοποιείται ο πρώτος εποικισμός από τον Γιόβαννι IV Querini στα 1413, η Αστυπάλαια βρίσκεται ξανά στο κέντρο της πειρατικής δραστηριότητας. Αργότερα, στην τελευταία φάση της Ενετοκρατίας και μετά αρκετούς εποικισμούς, η Αστυπάλαια αναφέρεται εκ νέου ως ένα από τα πειρατικά καταφύγια των Ιωαννιτών που κυνηγούν τα εμπορικά πλοία των Οθωμανών και των Μαμελούκων προς την Αίγυπτο⁸².

Τα καταγραμμένα περιστατικά αυτής της περιόδου είναι πολλά. Το νησί τους τελευταίους χρόνους πριν από την προέλαση των Τούρκων στο Αιγαίο, βρέθηκε στη ζώνη της ναυτικής σύγκρουσης μεταξύ των δυτικών πειρατών και πειρατών της Μικράς Ασίας⁸³. Η συνύπαρξη των κατοίκων της Αστυπάλαιας με την πειρατεία τους εξοικείωσε αρκετά με το κυνήγι των λαφύρων. Στις περιόδους παρακμής ο οικισμός μετατρέπονταν σε μια ανεξέλεγκτη εστία ντόπιας πειρατείας. Εκείνους τους χρόνους δεν γινόταν διάκριση ανάμεσα στις σημαίες των πλοίων. Ένας από τους πλέον οχυρωμένους οικισμούς του Αιγαίου, το Κά-



Αστυπάλαια 1764. Joseph Roux.

στρο της Αστυπάλαιας, διέτρεξε μια πορεία συνεχών ερημώσεων και λεηλασιών. Επί 3 αιώνες όμως επισκευαζόταν και ξαναεποικιζόταν στην ίδια ακριβώς θέση, λίγα λεπτά δρόμο από τη θάλασσα, εποπτεύοντας τα πειρατικά λιμάνια του νησιού. Η προστασία του ήταν το ίδιο του το τείχος αλλά και τα πειρατικά πλοία στους μυχούς της θάλασσας. Η κάθοδος του Barbarossa και η τελική άλωση της Αστυπάλαιας δεν έκλεισε την περίοδο των λεηλασιών από τους Τούρκους αλλά ούτε και την πειρατική δραστηριότητα στα λιμάνια της. Και παρά τις πολεμικές συνθήκες που επικρατούν, στα 1580 το νησί εξακολουθεί να έχει Κάστρο το οποίο κατοικείται και αναφέρεται πρώτη φορά η ύπαρξη χωριών.

Το Κάστρο στην κορυφή της κερσονήσου με τον οικισμό μέσα του είναι ορατό από τις περισσότερες ακτές και τα λιμάνια της Αστυπάλαιας: από τη Μαλτεζάνα, από το Βαθύ, το Στενό, τον Άγιο Φωκά. Τα πλοία, που ακολουθούσαν οποιαδήποτε θαλάσσια διαδρομή νότια ή ανατολικά του νησιού, το διέκριναν όταν παρέπλεαν τις ακτές του. Πέρα όμως από τα 5 ν.μ., η εικόνα του Κάστρου προς τα ανατολικά καλύπτεται εν μέρει από τις διάσπαρτες βραχονησίδες στον κόλπο, που απέχουν από τις ακτές μέχρι 7 ν.μ., ενώ από τα νότια κρύβει τη θέα του η ορεινή άκρη της Αστυπάλαιας. Από αυτή την πλευρά το Κάστρο αποκαλύπτεται στα πλοία από απόσταση 2 ν.μ. ευθύς μόλις παραπλεύσουν το

82. Παρότι η Αστυπάλαια ανήκε στη δικαιοδοσία του Δουκάτου των Κυκλάδων, χρησιμοποιείται ως ορμητήριο από το τάγμα των Δωδεκανήσιων.

83. Η αντιπαράθεση ανάμεσα στο τάγμα και τους Τούρκους στα νερά της Αστυπάλαιας στις αρχές του 16ου αιώνα είχε πια κορυφωθεί. Τον Σεπτέμβριο του 1520 αναφέρεται η σύλληψη 190 Τούρκων με 3 φούστες και εμπορεύματα από ροδίτικες γαλέρες, η μεταφορά των αιχμαλώτων στη Ρόδο και η επιστροφή του πειρατικού στόλου στην Αστυπάλαια που συγχρόνως δεχόταν τις επιθέσεις των τουρκικών πειρατών. Αυτό συνέβαιναν μέχρι το 1536 που ο Barbarossa παίρνει το νησί όμως και μετά την τελική κατάκτησή του το 1538, οι λεηλασίες συνεχίστηκαν για αρκετές δεκαετίες: Κραντινέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985.

ακρωτήριο. Ενώ δηλαδή ο οικισμός έχει δυνατότητα εποπτείας ολόκληρου του νότιου και ανατολικού ορίζοντα, η έκθεσή του στο πέλαγος είναι περιορισμένη. Μόνο από τα πλοία που βρίσκονταν κοντά στις ακτές ήταν διακρπός και από τη μικρή γωνία που ανοίγεται στα νότια-νοτιοανατολικά. Από τον βορρά ήταν λιγότερο ορατός από το πέλαγος γιατί η κορυφή που πάνω της είναι κτισμένος χάνεται ανάμεσα στα Φωκιονήσια, τον ισθμό της Μαλτεζάνας και τις βραχώδεις πλαγιές των βουνών του νησιού. Ακόμη και μετά την αποκάλυψη του Κάστρου στα πλοία που πλησίαζαν, η ύπαρξη της στενής λωρίδας του ισθμού και των αγκυροβολίων πίσω από αυτήν μπορούσε να παραπλανήσει τους πιθανούς θαλασσινούς εισβολείς όσον αφορά τη θέση του σε σχέση με τα αγκυροβόλια. Η ναυτική πορεία προς τις Κυκλάδες συναντούσε την Αστυπάλαια, που διακρίνεται από απόσταση καθώς βρίσκεται μεσοπέλαγα και δεν την κρύβουν νησιά, από τα ανοικτά της Κω και της Νισύρου, κυρίως όμως από τα ανατολικά, όπου συνθήτως έπλεαν τα τουρκικά πειρατικά και τα εμπορικά της Αλεξάνδρειας. Επάνω στην προοπτική αυτής της διαδρομής μπορούσε να εντοπιστεί και ο οικισμός, αφού η ρότα έφθανε δίπλα στο νησί, ο οποίος άλλωστε είναι προσανατολισμένος και οπτικά εκτεθειμένος περισσότερο προς αυτή την κατεύθυνση και λιγότερο προς τις Κυκλάδες. Η όψη του οικισμού προς τη θάλασσα φαίνεται πως παρέμεινε η ίδια από το 1413 μέχρι τα μέσα του 18ου αιώνα⁸⁴. Η ταραγμένη ιστορία της

Αστυπάλαιας δεν επέτρεψε στον οικισμό να βγει έξω από τα τείχη μέχρι τα 1800⁸⁵. Εντούτοις παρά τις επιθέσεις και τις ερημώσεις, το Κάστρο των Ενετών, προκεχωρημένος σταθμός του Δουκάτου και καταφύγιο των Ιωαννιτών, συνέχισε μετά τον 16ο αιώνα να επιβλέπει το πέλαγος μπροστά του μέσα στην απομόνωση του νοτιοανατολικού Αιγαίου από το ύψος που είχε πρωτοχτιστεί στα 1400, χωρίς στην πραγματικότητα να εγκαταλειφθεί ποτέ από τους κατοίκους του.

Οι πολεοδομικές διαφορές ανάμεσα στις οικιστικές ενότητες της Σκύρου και της Αστυπάλαιας είναι αρκετές. Και πολύ περισσότερες είναι οι διαφορές στην ιστορική τους εξέλιξη. Τα κοινά χαρακτηριστικά όμως και των δύο οικισμών είναι: η μοναχική τους ύπαρξη επάνω στα γεωγραφικά αλλά και κοινωνικά αποκομμένα από το υπόλοιπο Αιγαίο νησιά· ο ρόλος των μοναδικών σταθμών στις όχθες και τόσο πολυσύχναστες θαλασσινές εκτάσεις γύρω τους· τα αξιολόγα αγκυροβόλια τους και η αυτονόητη μετατροπή τους σε λιμάνια «εκτός ελέγχου», χαρακτηριστικά που ώθησαν τις κοινότητες των δύο νησιών στην αναγκαστική συμβίωση με την πειρατεία. Η αδυναμία επικοινωνίας με τα γειτονικά νησιά του Αιγαίου παρήγαγε μια έντονα αμυντική στάση απέναντι στη θαλάσσια κίνηση, με τις επισκέψεις των στόλων και την πειρατεία. Και οι δύο κοινότητες, έχοντας ισχνές δυνατότητες επιβολής ελέγχου ακόμη και στα ίδια τους τα νησιά, δημιούργησαν τελικά μέσω των οικισμών μια σχέση

διακριτικής παρουσίας απέναντι στα φυσικά λιμάνια.

3.5. ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΣΕ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΑ ΝΗΣΙΩΝ

Νησιά της Αργολίδας

Η τριάδα των νησιών στο ανατολικό άκρο της Ερμιονίδας και οι βραχονησίδες τους δημιουργούν ένα φυσικό θαλάσσιο διάδρομο που αρχίζει από την είσοδο του Αργολικού Κόλπου, συνεχίζει παράλληλα με την ακτή της Πελοποννήσου και φθάνει στα όρια του Σαρωνικού καλύπτοντας ένα μήκος 35 ν.μ. περίπου. Η σειρά των θαλάσσιων στενών αρχίζει από νότο με τα νησιά των Σπετσών και της Σπετσοπούλας, συνεχίζεται με τη Δοκό, το Τρίκερι και την Ύδρα, διακόπεται από τον Κάβο Σκύλο και τα Τσελεβίνια και επαναλαμβάνεται με τον Πόρο και τη χερσόνησο των Μεθάνων. Το στενό ανάμεσα στις Σπέτσες και το Πόρτο Χέλι έχει πλάτος 1,5 ν.μ. και κατεύθυνση ΒΔ-ΝΑ, ακολουθεί το στενό ανάμεσα στη Σπετσοπούλα και το άκρο του Αϊ-Μιλιανού και το Τρίκερι με βόρεια κατεύθυνση. Το στενό ανάμεσα στην Ύδρα και τη Δοκό από τη μια μεριά και τον κόλπο της Ερμιόνης από την άλλη βρίσκεται στο μέσον του διαύλου και έχει πλάτος περίπου 4 ν.μ. και κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά. Τα μικρά ξερονήσια στα Τσελεβίνια με τον Κάβο Σκύλο κλείνουν από το βορρά ένα τμήμα της

84. Σάββαρη Ε., Τσαμπουράνη Β., «Αστυπάλαια» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991, τ. III, κάρτης 2.

85. Λεϊμωνά-Τρεμπέλα Ε., *Η Αστυπάλαια και η Λαϊκή της Αρχιτεκτονική*, Θεσσαλονίκη 1980, σελ. 22.

εξόδου του στενού της Ύδρας, αφήνοντας μεταξύ τους ένα αβαθές και απροσπείλαστο από μεγάλα πλοία πέρασμα και ένα μεγαλύτερο με πλάτος λίγων δεκάδων μέτρων. Από εκείνο το σημείο και βορειότερα, με κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά, εκτείνεται το αμμουδερό και αβαθές στενό του Πόρου, με αρκετές ξέρες και παγίδες για τα πλοία. Αυτό το στενό που σχηματίζεται ανάμεσα στον Πόρο, την Τροιζίνα και τα Μέθαινα βρίσκεται πλέον στα νότια όρια του Σαρωνικού Κόλπου.

Οι οικισμοί που δημιουργήθηκαν στα τρία νησιά τον 16ο αιώνα, η Κιάφα και το Καστέλλι αρχικά και λίγο αργότερα, κατά τον 17ο αιώνα, ο οικισμός του Πόρου από αλβανούς εποίκους, προσανατολίστηκαν με τον ίδιο σχεδόν τρόπο προς το εσωτερικό των θαλάσσιων στενών⁸⁶. Οι διαφορές ανάμεσα στο φυσικό υπόβαθρο των χωριών αυτών είναι μεγάλες. Η γεωμορφολογία διαφοροποιείται σημαντικά από το ένα νησί στο άλλο, όπως και η διάταξη των ακτών στα θαλάσσια περάσματα.

Στο ομαλό ανάγλυφο του νησιού των Σπετσών οι δασωμένοι λόφοι δεν ξεπερνούν τα 248 μ. ύψος και κατφορίζουν από όλες τις πλευρές του νησιού με μικρή κλίση προς τις ακτές. Η γραμμή της θάλασσας γύρω από το νησί δεν σχηματίζει μεγάλες εσοχές ή ακρωτήρια. Τα δύο φυσικά αγκυροβόλια στις άκρες του νησιού, η Μπάλιτζα ανατολικά και η Ζωγεριά δυτικά, κλείνονται από χαμηλές εξάρσεις της στεριάς και είναι στραμμένα προς το

στενό. Στις εξωτερικές ακτές σχηματίζονται μικροί ανοικτοί όρμοι που δεν παρέχουν ιδιαίτερη προστασία στα πλοία⁸⁷.

Η ίδια σχεδόν διαμόρφωση των ακτών επαναλαμβάνεται και στην ηπειρωτική πλευρά του στενού, με εξαίρεση τη λιμνοθάλασσα του Πόρτο Χέλι στη δυτική είσοδο του καναλιού που εισχωρεί σε μεγάλο βάθος μέσα στη στεριά. Το κανάλι των Σπετσών είναι καθαρό από ξέρες και ευκολοταξίδευτο, σε αντίθεση με τις περιοχές δυτικά και ανατολικά του νησιού. Το στενό της Σπετσοπούλας με τα ρηχά σημεία και τους υφάλους του⁸⁸ από τη μία και οι βράχοι του Πετροκάραβου από την άλλη κάνουν επικίνδυνη την πλεύση.

Σε αντίθεση με τις Σπέτσες, η Ύδρα κλείνει το στενό με την Ερμιόνη προς νότο, βραχώδης και απόκρημνη. Η κορυφογραμμή του Έρε, με μέγιστο υψόμετρο 588 μ., αποκλείει το βόρειο από το νότιο τμήμα του νησιού και οι ακτές στο μεγαλύτερο μήκος τους είναι απροσπείλαστες και επικίνδυνες για τα πλοία. Οι λιγοστοί όρμοι που μπορούν να θεωρηθούν ότι έχουν χαρακτηριστικά φυσικού λιμανιού, το Μανδράκι, το Καμίνι και το Λιμάνι, βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους στο μέσον της εσωτερικής πλευράς του νησιού προς την πλευρά του στενού⁸⁹. Η απέναντι πλευρά του στενού είναι γεμάτη από αμμουδερές ακτές και κόλπους, ενώ οι νησίδες Δοκός και Τρίκερι έχουν την ίδια μορφολογία εδάφους με την Ύδρα στις ακτές και στο εσωτερικό. Μόνο η Δοκός διαθέτει τον μεγά-



Τα στενά της Ύδρας από τις Σπέτσες.



Η είσοδος του λιμανιού της Μπάλιτζας στις Σπέτσες και η προοπτική των στενών της Ύδρας.



Τα στενά της Κόστας από τις Σπέτσες.

86. Λαμπρινιδης Μ. Τ. *Οι Αλβανοί κατά την κυρίως Ελλάδα και την Πελοπόννησον, Ύδρα-Σπέτσαι*. Αθήνα 1907, σελ. 15.

87. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 143.

88. *ό.π.*, σελ. 142.

89. *ό.π.*, σελ. 140.

λο και καλά προφυλαγμένο κόλπο της Σίνδου με προσανατολισμό προς την Ερμιόνη. Το κανάλι ανάμεσα στην Ύδρα και τις ακτές της Ερμιονίδας, καθώς βρίσκεται στη νότια προέκταση του Κάβο Ντόρο, προσβάλλεται εύκολα από τους καιρούς. Τα στενά της Δοκού στη δυτική άκρη, όπου τα πλάτη του διαύλου μειώνονται από 4-5 ν.μ. σε 1 ν.μ., και ανάμεσα στο Κάβο Σκύλο και τα Τσελεβίνια στα ανατολικά είναι τα επικίνδυνα σημεία της θαλάσσιας διαδρομής⁹⁰.

Τέλος το νησί του Πόρου αποτελεί στην ουσία προέκταση της Πελοποννήσου αφού διακόπεται από την ηπειρωτική ακτή με ένα στενό που το πλάτος του κυμαίνεται ανάμεσα στα 100 μ. και 200 μ. Το νησί έχει μια πολύπλοκη διαμόρφωση με ομαλά τμήματα, απότομους λόφους που φθάνουν στα 358 μ. ύψος με μεγάλη κλίση στο κέντρο του, γκρεμούς που κατεβαίνουν στη θάλασσα στην ανατολική εξωτερική του πλευρά και δάση. Στην εσωτερική πλευρά σχηματίζονται αμμώδεις ακτές και όρμοι που παρέχουν ασφαλή αγκυροβόληση. Οι εξωτερικές ακτές διαθέτουν όρμους ανοικτούς που δεν είναι ασφαλείς για αγκυροβόληση⁹¹. Από την άλλη πλευρά του στενού του Πόρου τα βουνατά της Πελοποννήσου κατεβαίνουν με μεγάλη κλίση προς τη θάλασσα δημιουργώντας μια ζώνη προσχώσεων στις ακτές. Το στενό είναι ρηκό και σε ορισμένα σημεία ο αμμώδης βυθός κλείνει τελείως την πορεία των πλοίων. Η θαλάσσια διαδρομή αναγκαστικά αλλάζει συνέχεια διευθύνσεις από τα

Τσελεβίνια μέχρι τις ακτές των Μεθάνων, λόγω των υφάλων και του μικρού βάθους, των βραχονησίδων που βρίσκονται κυρίως στο ανατολικό άνοιγμα και της ελυσόμενης διάταξης των δύο ακτών, τόσο της ηπειρωτικής όσο και του Πόρου.

Παρά τις σημαντικές διαφορές όσον αφορά τη μορφή αυτών των νησιών και των θαλάσσιων στενών ανάμεσά τους, ο τρόπος δόμησης των τριών αρχικών πυρήνων του Καστελλίου στις Σπέτσες, της Κιάφας στην Ύδρα και του Πόρου φανερώνει ότι η συμπεριφορά και των τριών αυτών πρώτων αλβανικών κοινοτήτων απέναντι στη θάλασσα και τις ηπειρωτικές ακτές αντίκρου τους είναι από πολλές απόψεις κοινή. Οι θέσεις των πρώτων οχυρών και ημιορεινών οικισμών που κτίστηκαν κατά τον 16ο και 17ο αιώνα⁹² κοντά στη θάλασσα έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά.

Στις Σπέτσες το Καστέλλι, που δημιουργήθηκε τον 16ο αιώνα, κτίστηκε στα ανατολικά της βόρειας ακτής του νησιού, δηλαδή της ακτής προς τη μεριά του στενού, στην κορυφή ενός βραχάδους αυχένα. Δύο από τις πλευρές του ορίζουν δυο ρεματιές που κόβουν κάθετα τους λόφους κατεβαίνοντας προς τη θάλασσα⁹³. Ο οικισμός απέχει 10 λεπτά περίπου από την ακτή και από το ύψος των 100 μ. είχε δυνατότητα πλήρους εποπτείας του βόρειου τμήματος του νησιού και του στενού. Συγκεκριμένα, ήλεγχε το αγκυροβόλιο της Μπάτζιζας στα ανατολικά και μεγάλο τμήμα της βόρειας ακτής του νησιού,

την ακτή και τα απέναντι αγκυροβόλια της Κόστας, την είσοδο της λιμνοθάλασσας στο Πόρτο Χέλι, τη θαλάσσια έκταση ανατολικά, βόρεια και δυτικά της εισόδου του καναλιού της Ύδρας και τα στενά των Σπετσών μέχρι το βάθος του Αργολικού Κόλπου προς το Ναύπλιο. Ο προσανατολισμός του έχει σαφώς επιλεγεί με κριτήριο την οπτική επαφή με το στενό, με τα αγκυροβόλια και με την απέναντι ηπειρωτική ακτή. Αντίθετα, όσον αφορά την εξωτερική πλευρά του νησιού προς το Λεωνίδιο και τις ακτές του Πάρωνα, το Καστέλλι δεν έχει επαφή μαζί της, αν και είναι αρκετά ομαλή και προσφέρεται για προσωρινό ελλιμενισμό πλοίων.

Η ακτίνα ελέγχου στη θαλάσσια ζώνη που εποπτεύει το Καστέλλι φθάνει αρκετά μακριά σε σχέση με το μικρό του υψόμετρο: από το βάθος του Αργολικού Κόλπου και από τις νησίδες που βρίσκονται έξω από το Τολό στα βορειοδυτικά, μέχρι το άκρο της Ύδρας και τα στενά της Δοκού στα 11 ν.μ. βορειοανατολικά. Έτσι ενώ η οπτική γωνία σε σχέση με τον θαλάσσιο ορίζοντα δεν είναι μεγάλη, αφού περιορίζεται σημαντικά από τις ακτές της Πελοποννήσου και τις νησίδες, ο οπτικός έλεγχος από το Καστέλλι καλύπτει τις ζώνες που ενδιαφέρουν, την παράκτια δηλαδή θαλάσσια διαδρομή του Αργολικού Κόλπου και την Ύδρα.

Στην Ύδρα η Κιάφα του 16ου αιώνα βρίσκεται στη μέση της βόρειας ακτής, στην κορυφή της κοιλάδας πάνω από τα αγκυροβόλια Μανδράκι, Λιμάνι και Καμίνι. Ο οικισμός έχει υψόμετρο 200 μ. και απέχει 20 λεπτά

90. *ό.π.*, σελ. 141.

91. *ό.π.*, σελ. 136.

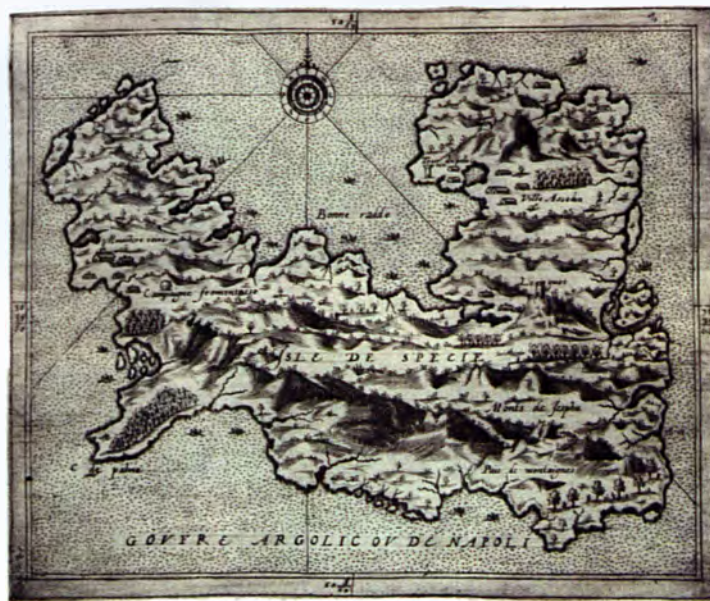
92. Την επιλογή των Αλβανών στο κτίσιμο της Κιάφας κατά τον ρόλο του γεωφυσικού υπόβαθρου αναλύει ο Κ. Μικαηλίδης στο Michaelides K., *Hydra, A Greek Island Town, its Growth and Form*, Chicago 1967.

93. Κυριακού Διομ., *Περί της αρχαίας ονομασίας της Νήσου Πέτσας*, Αθήνα 1860.

περίπου από το λιμάνι. Έχει βόρειο προσανατολισμό, άμεση οπτική σύνδεση με το υδραίικο φυσικό λιμάνι, με το εσωτερικό του θαλάσσιου στενού και με τον απέναντι κόλπο της Ερμιόνης.

Η εποπεία από το ύψος της Κιάφας, που καλύπτει τα τρία αγκυροβόλια της Ύδρας, προς βορρά τα ηπειρωτικά αγκυροβόλια και την ακτή της Ερμιόνης, τη θαλάσσια έκταση στα ανατολικά, τα βόρεια και τα δυτικά, καθώς και ολόκληρο το κανάλι από τα Τσελεβίνα μέχρι τη Δοκό και τις Σπέτσες, φθάνει σε μια ακτίνα 15 ν.μ. με καλές συνθήκες ορατότητας. Είναι χαρακτηριστικό πως ο συνδυασμός του ύψους και της θέσης της Κιάφας επιτρέπουν ακόμη και με τις χειρότερες συνθήκες τον έλεγχο τουλάχιστον των 4 ν.μ. του θαλάσσιου στενού μέχρι την ακτή της Πελοποννήσου. Η περιοχή που φαίνεται πως δεν ενδιέφερε καθόλου την κοινότητα, ώστε να επηρεάσει τη χωροθέτηση του οικισμού, είναι η νότια εξωτερική ακτή της Ύδρας με την οποία η Κιάφα δεν είχε καμιά επαφή. Αυτό το πρόβλημα φαίνεται πως λύθηκε με τη δημιουργία της βίγλας του Έρε που κάλυπτε όλη τη νότια θαλάσσια έκταση⁹⁴.

Στον Πόρο ο οικισμός, όπως προαναφέρθηκε, είναι ο τελευταίος χρονολογικά αυτής της σειράς των νησιωτικών οικισμών. Έχει υψόμετρο 30 περίπου μ. και είναι χωροθετημένος στην κορυφή της μικρής νότιας χερσονήσου, η οποία στην πραγματικότητα είναι ένα βραχώδες νησί ανάμεσα στον κυρίως Πόρο και την Πελοπόννησο. Η βραχώδης



Σπέτσες 1584. Andre Thevet.

Σπέτσες. Το Καστέλλι και η επέκτασή του προς την ακτή.

Το κύριο λιμάνι της Μπαλτζας και το μικρότερο βοηθητικό της Ντάπιας.



αυτή εξαρση διχοτομεί το θαλάσσιο στενό μειώνοντας το πλάτος του στα 200 μ. Γύρω της και κατά μήκος του στενού με την Πελοπόννησο σχηματίζονται πολλά μικρά φυσικά λιμάνια που όλα είναι ορατά από το ύψος του οικισμού. Από τον οχυρό βράχο ελέγχεται σε όλη του την έκταση το θαλάσσιο σύμπλεγμα των ακτών και βραχονησίδων που δημιουργούν το στενό του Πόρου, το οποίο από το Κάβο Σκύλο στα νοτιοανατολικά μέχρι τον κόλπο των Μεθάνων στα ανατολικά όπου και τελειώνει έχει μήκος περίπου 8 ν.μ. Όπως και στα άλλα δύο νησιά, έτσι και εδώ η εξωτερική πλευρά του Πόρου προς τον Σαρωνικό δεν

έχει οπτική επαφή με τον οικισμό. Η έλλειψη αγκυροβολίων στη βόρεια πλευρά και οι αρκετά απόκρημνες ακτές του ανατολικού τμήματος του νησιού δικαιολογούν εν μέρει την προτεραιότητα στις αναφορές του οικισμού, αν και ο προσανατολισμός φαίνεται και σε αυτή την περίπτωση πως είναι απόρροια της επιθυμίας ελέγχου του θαλάσσιου στενού και της ηπειρωτικής στεριάς.

Όπως φαίνεται, λοιπόν, οι αρχικοί πυρήνες και των τριών οικισμών, που δημιουργήθηκαν κατά τον 16ο και τον 17ο αιώνα, στην Ύδρα, τις Σπέτσες και τον Πόρο⁹⁵ παρουσιάζουν αρκετά κοινά χαρακτηριστικά όσον

94. Castellan A. L., *Lettres sur le Morée et les îles Cerigo, Hydra et Zante*, Paris 1808.

95. Και στα τρία νησιά υπάρχουν ενδείξεις αρχαιότερων οικισμών. Η περίοδος της ερήμωσης του Αργοσαρωνικού και ο ερχομός των εποίκων επιτρέπει να θεωρηθούν οι οικισμοί νέοι αφού δεν υπάρχει καμία οικιστική συνέχεια όσον αφορά το Καστέλλι των Σπετσών και την Κιάφα της Ύδρας στα ερημωμένα μέχρι τότε νησιά, ενώ ο Πόρος φαίνεται πως δεν έπαψε ποτέ να κατοικείται.



Εποπτεία από την Κιάφα της Ύδρας.

96. Λαμπруνίδης Μ. Τ., *Οι Άλβανοί κατά την κυρία Ελλάδα και την Πελοπόννησον*, Ύδρα-Σπέτσαι, Αθήνα 1907, σελ. 38.

97. Για τη ναυπήγηση υδραϊκών μπρικιών στο Σοφικό, βλ. Τζαμτζής, Α. Ι. «Ναυτικοί, Καράβια και Λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972.

98. Η περίοδος της μεγάλης εξάρσης των επιθέσεων σε πλοία στην περιοχή εγκαινιάζεται με την κάθοδο των Οθωμανών στο Αιγαίο. Ανάλογα περιστατικά εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα στην περιοχή επί μεγάλο χρονικό διάστημα και με ιδιαίτερη ένταση κατά την περίοδο των συγκρούσεων μεταξύ Τούρκων και Ενετών (1481-1533), γιατί το κανάλι της Αργολίδας βρισκόταν στα γεωγραφικά όρια αυτής της σύγκρουσης.

99. Μέχρι τα μέσα του 16ου αιώνα δεν υπάρχουν ενδείξεις πειρατικής δραστηριότητας των κατοίκων των τριών νησιών. Αργότερα η πειρατεία ασκείται κυρίως από τους Ενετούς και τους Ιωαννίτες. Η σύμπτυξη Υδραίων

αφορά τη χωροθέτησή τους. Το σημαντικότερο κοινό χαρακτηριστικό είναι ο ξεκάθαρος προσανατολισμός προς τον εσωτερικό θαλάσσιο δίαυλο που σχηματίζεται ανάμεσα στις ακτές της Πελοποννήσου και τα ίδια τα νησιά. Μπορεί βέβαια να ισχυριστεί κανείς πως σ' αυτό συντελεί η γεωμορφολογία των ακτών, αφού τα πιο σημαντικά φυσικά λιμάνια σε όλη την έκταση του διαύλου βρίσκονται στις εσωτερικές (προς το στενό) και όχι στις εξωτερικές πλευρές των νησιών προς το Αιγαίο. Στην περίπτωση της Ύδρας η ιδιομορφία αυτή φαίνεται πως όντως απαγορεύει το κτίσιμο οικισμού στις εξωτερικές απόκρημνες ακτές. Δεν ισχύει όμως το ίδιο για τις Σπέτσες ή τον Πόρο, όπου μεγάλα τμήματά τους έξω από τα στενά κατεβαίνουν ομαλά προς τη θάλασσα.

Οι ανάγκες επικοινωνίας με τις πελοποννησιακές ακτές των πρώτων εποίκων⁹⁶, η χρήση των δασών για ξυλεία και των όρμων της Επιδαύρου ή της Ερμιονίδας για ναυπήγηση σκαφών⁹⁷, έπαιξαν καθοριστικό ρόλο

στην εξέλιξη των οικισμών κατά τους πρώτους αιώνες της ζωής τους στα νησιά. Αυτές οι ανάγκες όπως και οι σχέσεις με τις συγγενείς αγροτικές κοινότητες της αργολικής χερσονήσου, μπορούν να θεωρηθούν σοβαροί λόγοι που οπωσδήποτε συντέλεσαν στην εγκατάσταση των πρώτων εποίκων στις ακτές ακριβώς απέναντι από την Αργολίδα. Την εποχή ίδρυσης των πρώτων αυτών οικιστικών πυρήνων, τα στενά της Δοκού και του Κάβο Σκύλο ήταν από τα πιο σημαδεμένα από την πειρατεία περάσματα του Αιγαίου. Η εξάρση των επιθέσεων σε πλοία και η συνεχής χρήση των νησιωτικών συσάδων για να κρύβονται πειρατικά⁹⁸ δεν φαίνεται να εμπόδιζε τον προσανατολισμό αυτών των χωριών προς αυτά ακριβώς τα νερά που αποτελούσαν το πεδίο της ναυτικής σύγκρουσης, αντιθέτως μάλιστα. Βέβαια, ως εξήγηση αυτού του φαινομένου προβάλλεται επίσης το επιχείρημα ότι οι φτωχές αγροτικές κοινότητες δεν κινδύνευαν από πειρατικές επιθέσεις διότι οι τελευταίες στόχευαν προφανώς

τα εμπορικά ή τα πολεμικά πλοία των δύο αντίπαλων στόλων⁹⁹.

Η διάταξη των οικισμών μέσα στην ευρύτερη γεωγραφική έκταση και η παράλληλη ανάπτυξή τους προσδίδει στο οικιστικό αυτό σύνολο χαρακτήρα δικτύου. Και τα τρία χωριά τοποθετήθηκαν επάνω στη σαφώς προσδιορισμένη γεωγραφικά παράκτια ναυτική πορεία που ενώνει τον Αργολικό με τον Σαρωνικό και, συγχρόνως, αποτελεί τμήμα της βαλκανικής ρότας. Μέσω της θάλασσας επικοινωνούν όχι μόνο με τα λιμάνια της βαλκανικής ρότας αλλά και με την ηπειρωτική ενδοχώρα. Τέλος και τα τρία είναι χωροθετημένα στη σειρά με σχεδόν ίσες μεταξύ τους αποστάσεις κατά μήκος των 35 ν.μ. της θαλάσσιας διαδρομής.

Το λιμάνι των Σπετσών απέχει από το λιμάνι της Ύδρας 15 ν.μ. ή 2,5 με 3 ώρες πλεύσης. Το λιμάνι της Ύδρας από το λιμάνι του Πόρου απέχει 11 ν.μ. ή 2 με 2,5 ώρες πλεύσης¹⁰⁰. Ο συνδυασμός οπτικού ελέγχου και οχύρωσης, δηλαδή προστασίας που παρέ-

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΣΤΕΝΟ ΠΟΡΟΥ

ΜΠΟΥΡΤΖΙ

ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΕΝΟΥ

ΚΑΒΟ ΣΚΥΛΟ



Εποπεία του στενού του Πόρου από τον οικισμό προς τα ανατολικά.

ΓΑΛΑΤΑΣ

ΔΥΤΙΚΟ ΣΤΕΝΟ ΠΟΡΟΥ

ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΕΝΟΥ

ΜΕΘΑΝΑ



Εποπεία του στενού του Πόρου από τον οικισμό προς τα δυτικά.

χουν οι κοιλάδες ή οι απότομες πλαγιές, διαφέρει από νησί σε νησί. Εντούτοις από τον χαμηλότερο σε σχέση με τους άλλους και πιο ευπρόσβλητο οικισμό του Πόρου μέχρι την απόλυτα οχυρή Κιάφα της Ύδρας, και οι τρεις έχουν τοποθετηθεί σε σχετική απόσταση ασφαλείας από την ακτή και έχουν παρεμβληθεί φυσικά εμπόδια ανάμεσα σε αυτήν και τον οικισμό. Η χωροθέτησή τους είναι επακόλουθο κυρίως της επιθυμίας ελέγχου του θαλάσσιου ορίζοντα. Τα τμήματα της θάλασσας γύρω από τα νησιά που έχουν τεθεί κάτω από τον άμεσο οπτικό έλεγχο των οικισμών δεν είναι ούτε τυχαία, ούτε ασύνδετα μεταξύ

τους. Ο απόλυτος προσανατολισμός των οικισμών προς τα στενά δείχνει πως κυρίως αυτά ήθελαν να ελέγχουν.

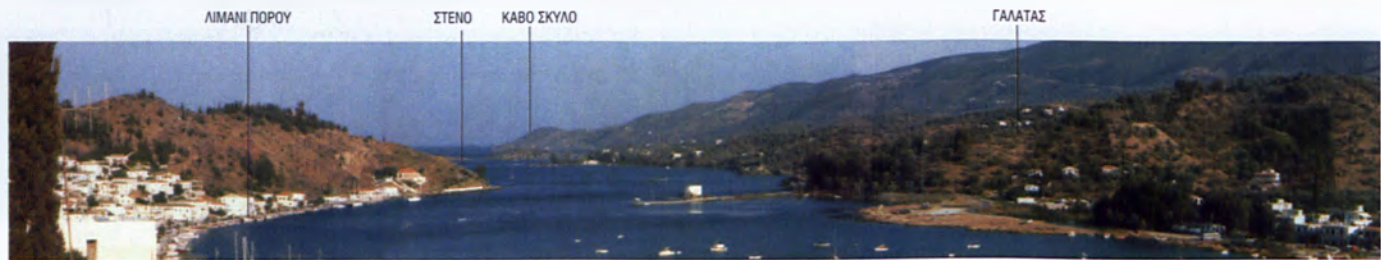
Έτσι και οι τρεις αυτές θέσεις μαζί εξασφαλίζουν ένα ευρύτατο πεδίο εποπτείας. Από το Καστέλλι των Σπετσών διακρίνεται ολόκληρη η παράκτια διαδρομή από το βάθος του Αργολικού Κόλπου μέχρι τις ακτές της Ύδρας και τα στενά της Δοκού και του Τρίκερι, απ' όπου υποχρεωτικά θα περάσει οποιοδήποτε πλοίο παραπλέει την Πελοπόννησο. Το συνολικό της μήκος ξεπερνάει τα 20 ν.μ. Από την Κιάφα της Ύδρας οι δυνατότητες εποπτείας είναι ακόμη μεγαλύτερες. Εδώ ο ελεγχος του θαλάσσιου ορίζοντα είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικός σε σχέση με τον οικισμό, αφού όπως είναι διαμορφωμένες οι ακτές της Ύδρας, δεν υπάρχει περίπτωση να πλησιάσει πλοίο τα λιμάνια του νησιού χωρίς να γίνει αντιληπτό πολύ πριν πλησιάσει τις ακτές. Η ακτίνα ελέγχου φτάνει από την έξοδο του σπετσιώτικου λιμανιού της Μπάλτιζας και τα στενά της Σπετσοπούλας μέχρι τα Τσελεβίνια και την είσοδο του Σαρωνικού. Έτσι φαινόταν η ρότα που έρχεται από τα Κύθηρα και τη Μονεμβασιά, οι εσωτερικές διαδρομές του Αργολικού και το τμήμα της ρότας που έφερνε τα πλοία στον Σαρωνικό και τις Κυκλάδες.

και Σπετσιωτών με τους πρώτους δικαιολογεί την επιβίωση των οικισμών και της ναυτιλίας των δύο νησιών. Λαμπρινιδής Μ.Τ., *Οι Άλβανοί κατά την κυρίως Ελλάδα και την Πελοπόννησον, Ύδρα-Σπέτσαι*. Αθήνα 1907, σελ. 39.

100. Η σχεδόν ισομετρική διάταξη των λιμανιών χαρακτηρίζει όλο τον Αργοσαρωνικό. Λεωνίδιο-Σπέτσες (15 ν.μ.), Αίγινα-Πόρος (15 ν.μ.), Πειραιάς-Αίγινα (17 ν.μ.): μια αλυσίδα ίσων αποστάσεων, αντίστοιχη με την αλυσίδα των ηπειρωτικών κεφαλοχωριών στα Βαλκάνια.



Ο οικισμός του Πόρου και τμήμα του λιμανιού από το στενό, 1 ν. μ. δυτικά.



Τμήμα του λιμανιού του Πόρου και η ηπειρωτική ακτή από τον οικισμό.

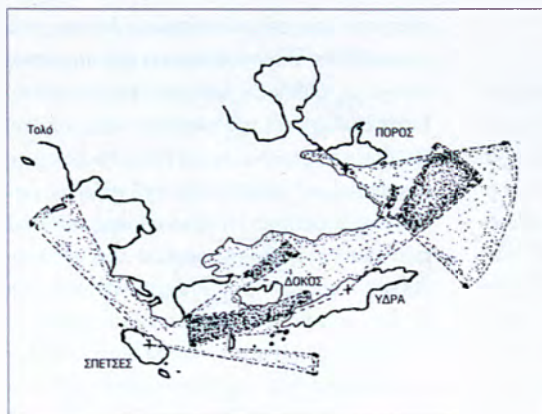
Το συνολικό μήκος της διαδρομής που ελέγχεται από την Ύδρα φθάνει με καλές συνθήκες ορατότητας τα 22 ν.μ. Το τμήμα της θάλασσας που περικλείεται ανάμεσα στη Σπετσοπούλα, την άκρη του Αϊ-Μιλιανού, τη Δοκό, τη νότια άκρη της Ύδρας και το Τρίκερι βρίσκεται κάτω από τον διπλό έλεγχο της Κιάφας και του Καστελλιού. Πρόκειται για το τμήμα του θαλάσσιου διαδρόμου μήκους 10 ν.μ. και πλάτους περίπου 4 ν.μ. που αποτελούσε τον έναν από τους δύο κόμβους όλων των καθιερωμένων θαλάσσιων διαδρομών της περιοχής. Ο άλλος πολυσύχναστος θα-

λάσσιος κόμβος της περιοχής είναι το Κάβο Σκύλο, που αποτελεί τη βορειοανατολική έξοδο του διαύλου προς τον Σαρωνικό. Από αυτό το σημείο περνούν αναγκαστικά όλες οι εσωτερικές διαδρομές που συνδέουν τον Αργολικό με τον Σαρωνικό Κόλπο¹⁰¹. Το ίδιο σημείο είναι ταυτόχρονα η πρόσβαση ανάμεσα στις ακτές του Πάρωνα και τον Ευβοϊκό Κόλπο¹⁰². Τέλος, το Κάβο Σκύλο ήταν κόμβος της βαλκανικής ρότας που ακολουθούσε την Πελοπόννησο από τα Κύθηρα μέχρι αυτό το σημείο και στη συνέχεια σπρεφταν προς τον Κάβο Νίτρο. Αυτό το σημα-

ντικό ναυτικό σταυροδρόμι, που επί αρκετούς αιώνες αποτελούσε ένα από τα εκτός ελέγχου πειρατικά σημεία ενέδρας, βρισκόταν κάτω από τη διπλή εποπτεία των οικιστικών συγκροτημάτων της Ύδρας και του Πόρου. Από τη βραχώδη κορυφή, που επάνω της κτίστηκε ο οικισμός του Πόρου, είναι ορατή όλη η έκταση γύρω από το Κάβο Σκύλο και ο ορίζοντας ανατολικά προς το Αιγαίο, εκεί που η ρότα αλλάζει διεύθυνση και κατευθύνεται προς το Σούνιο και την Εύβοια. Προς τα δυτικά ελέγχεται ολόκληρη η κλειστή θάλασσα που σχηματίζεται από τα στενά

101. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της θαλάσσιας κίνησης έχουν παίξει η Μονεμβασιά και το Ναύπλιο.

102. Το λιμάνι της Χαλκίδας λεπούργησε ως ο κυριότερος πόλος έλξης τόσο επί Ενετοκρατίας όσο και κατά την οθωμανική περίοδο.



Νησιά Αργολίδας.

Το σύμπλεγμα των τριών οικισμών ήταν στραμμένο προς το κανάλι που σχηματίζεται με τις ακτές της Πελοποννήσου. Από το Καστέλλι των Σπετειών (υψόμετρο 100 μ περίπου) ήταν δυνατή η εποπτεία των ακτών του αργολικού μέχρι το Τολό προς τα δυτικά, του Κάβο Μιλανού και των βραχονησίδων γύρω από την Ύδρα προς τα ανατολικά. Ναυτική πορεία υπό έλεγχο πλέον των 20 ν.μ. Από την Κιάφα της Ύδρας (υψόμετρο 200 μ. περίπου) ελεγχόταν η περιοχή των βραχονησίδων μέχρι τις Σπέτσες στα δυτικά, ολόκληρη η ακτή της Ερμιονίδας στα βόρεια, και το Κάβο Σκύλο με το πέρασμα προς τον Πόρο και τον Σαρωνικό στα βορειο-ανατολικά. Ναυτική πορεία υπό έλεγχο πλέον των 22 ν.μ. Από τον οικισμό του Πόρου (υψόμετρο 30 μ.) ελεγχόταν ολόκληρο το στενό με τον Γαλατά στα δυτικά και νότια, τα Τσαλεβίτια και το Κάβο Σκύλο, μέχρι την άκρη της Ύδρας στα ανατολικά. Η χωροθέτηση των τριών οικισμών είχε ως αποτέλεσμα να ελέγχεται ένα πολύ μεγάλο τμήμα της θαλακτικής ρότας, με αλληλοκαλύπτη των δύο κομβικών σημείων του καναλιού στο Κάβο Σκύλο και στον Κάβο Μιλανό.



Πόρος.

Ο οικισμός περιτριγυρισμένος από τα τρία λιμάνια στη βάση της μικρής χερσονήσου

του Πόρου και τη χερσόνησο των Μεθάνων με τις ομαλές ακτές και τα αγκυροβόλια. Η ακτίνα ελέγχου προς τα δυτικά δεν ξεπερνάει τα 3 ν.μ. Η φυσική οχύρωση της θαλάσσιας περιοχής στα δυτικά, με τη στενή δυσδιάκριτη δίοδο πλάτους σχεδόν 1/4 ν.μ. και τις φυσικές παγίδες του βυθού και των ακτών απέτρεπε την πλεύση των ξένων πλοίων από εκείνη την πλευρά. Έτσι φαίνεται πως για τον Πόρο αρκούσε ο έλεγχος του μικρού τμήματος μέχρι την είσοδο του στενού στα δυτικά.

Συνοψίζοντας, όλοι οι οικισμοί μαζί όπως χωροθετήθηκαν εξασφάλισαν στους κατοίκους αυτών των νησιών τη μέγιστη δυνατή εποπτεία της πολυσύχναστης ρότας σε μια ακτίνα που έφτανε τα 43 ν.μ.¹⁰³. Τα στενά σε όλο τους το μήκος αλλά και όλες οι δίοδοι που οδηγούν στα νησιά ήταν μέσα στην ακτί-

να ορατότητας των οικισμών. Τέλος ο ταυτόχρονος έλεγχος από δύο νησιά των δύο σημαντικών κόμβων εγγύοταν την απόλυτη σχεδόν προστασία τους από θαλάσσιους αιφνιδιασμούς και γενικά τη γνώση της ναυτικής κίνησης επάνω στην πολυσύχναστη ρότα. Κάθε οικισμός ήλεγχε λοιπόν ένα αρκετά μεγάλο τμήμα του θαλάσσιου ορίζοντα, την εικόνα όμως αυτή διευρύνε εξαιρετικά η λειτουργία του συστήματος οπτικής επικοινωνίας που κέντρο της ήταν η Ύδρα. Η ύπαρξη της κοινοτικής βίγλας του Έρε στα 580 μ. υψόμετρο και σε πολύ μικρή απόσταση από την Κιάφα εξασφάλιζε τον έλεγχο ολόκληρου του βόρειου Μυρτώου¹⁰⁴. Η βίγλα ήταν ορατή και από τα τρία νησιά. Ακόμη η συνθήκη των οινιάλων με φωτιές, σινιάλων που απευθύνονταν προς τα πλοία αλλά και τις γειτονικές στεριές¹⁰⁵, πρέπει να είχε μετατρέψει το δί-

κτυο των οικισμών σε ένα σύστημα με διαρκή επικοινωνία, παρά τις θαλάσσιες εκτάσεις που το διέκοπαν.

Η εικόνα που προσφέρουν οι ακτές και οι οικισμοί των νησιών στα πλοία που διαπλέουν τη ρότα είναι ανάλογη της εκάστοτε φάσης ανάπτυξης του δικτύου. Άλλη είναι τον 16ο αιώνα, τότε που δημιουργήθηκαν οι πρώτοι πυρήνες στα υψώματα των νησιών, και άλλη τον 18ο όταν ολοκληρώθηκε η οικιστική έκρηξη και τα νησιά μετατράπηκαν σε ναυτικά κέντρα του Αιγαίου. Όταν οι αγροτικοί πυρήνες των πρώτων εποίκων μετά τρεις αιώνες εξελίχθηκαν σε πολυπληθείς ναυτικές πόλεις, η εξέλιξη αυτή μετέτρεψε σταδιακά τη σχέση τους με τη θάλασσα. Η πρώτη φάση χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια απόκρυψης των οικισμών από τη ναυτική ρότα. Το Καστέλλι είναι κρυμμένο ανάμεσα στις κοιλάδες και το πευκοδά-

103. Αυτό σημαίνει ότι ένα πλοίο που ακολουθούσε αυτή τη ρότα βρισκόταν επί 10 σχεδόν ώρες κάτω από το βλέμμα των κατοίκων των τριών οικισμών.

104. Ο βιηλάρης στην κορυφή του Έρε αναφέρεται στην Ιστορία του Μιαούλη στα 1874, Αρναούτογλου Χρυσ., «Ύδρα» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, Αθήνα 1984, τ. II, σελ. 286.

105. Οι κάτοικοι της Ύδρας τοποθετούσαν διαδί στις προεξοχές των βράχων που τα άναβαν σε ώρα ανάγκης. Το σινιάλο προειδοποιούσε τα υδραϊκά πλοία να κρατηθούν «αλόργα» από το νησί γιατί ήταν οι μέρες της συλλογής των φόρων και της ναυτολόγησης από τον Καπουδάν Πασά που αρμύριζε στο Αιγαίο από περιγραφή του Α. Ι. Castellán, Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Β', σελ. 661.

σος¹⁰⁶, δηλαδή είναι αθέατο από το πέλαγος. Στα πλοία που πλησίαζαν γινόταν ορατό μόνο από την ακτή της Ντάμπας. Οι πέτρινες καλύβες¹⁰⁷ της Κιάφας κρύβονταν από τους βραχώδεις όγκους του Έρε και των δύο λόφων που σιεφανώνουν το λιμάνι. Ο οικισμός ήταν τελείως αθέατος από τη θάλασσα και φανερωνόταν μετά την είσοδο στον όρμο του λιμανιού. Τέλος ο οικισμός του Πόρου¹⁰⁸ δεν ήταν ορατός παρά μόνο από τα δυτικά του στενού. Από την άλλη πλευρά, προς το πέλαγος και τη ρότα, ο ψηλότερος λόφος τον καθιστούσε επίσης αθέατο. Η ραγδαία επέκταση των συγκροτημάτων έξω από τα όρια των πυρήνων των πρώτων εποίκων¹⁰⁹ λαμβάνει χώρα στα τέλη του 18ου αιώνα. Τα νέα τμήματα των οικισμών στρέφονται προς τα λιμάνια με την έντονη πλέον ναυτική κίνηση. Καθώς απλώνονται προς τις ακτές, αποκαλύπτονται πλέον στο πέλαγος. Τα δυναμικά αυτά ναυτικά κέντρα έχουν κάθε λόγο να μην κρύβουν την παρουσία τους από τα περαστικά πλοία. Η αυτονομία τους από τη διοίκηση της Πύλης, ο ισχυρός εμπορικός αλλά και οπλισμένος στόλος, ο ναυτικός τους πληθυσμός, είναι παράγοντες που έκαναν τους οικισμούς να στρέφονται όλο και περισσότερο προς τη θάλασσα. Οι αμφιθεατρικές διατάξεις των νέων συνοικιών επάνω από τις ακτές με άμεση ορατότητα στο πέλαγος αντικατέστησαν τις παλιότερες οχυρές και κρυμμένες πίσω από τους λόφους οικιστικές συναθροίσεις του 17ου αιώνα και στα τρία νησιά.

Κυκλάδες

Τα δεκαεννέα μεγάλα και τα δεκάδες μικρότερα νησιά του κεντρικού τμήματος του Αιγαίου, οι Κυκλάδες, κατέχουν τέτοια γεωγραφική θέση που δεν μπορούσαν παρά να ηγεμονεύσουν ως κόμβος των θαλάσσιων δρόμων από τη Δύση στην Ανατολή, καθ' όλη την ιστορική περίοδο της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας. Στην καρδιά του Αρχιπελάγους αναπτύσσεται ένα οικιστικό δίκτυο ήδη από την εποχή της Σταυροφορίας του 1204, αφού τα περισσότερα κεντρικά νησιά περνούν ταυτόχρονα στα χέρια των Βενετσιάνων. Η εγκατάσταση των Δυτικών στις Κυκλάδες και η δημιουργία οχυρών συγκροτημάτων σε δεκαεπτά τουλάχιστον νησιά σηματοεύει την εξέλιξη των Κυκλάδων μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας.

Η θάλασσα των Κυκλάδων σε όλη την περίοδο των βενετσιάνικων αποικιών και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας υπήρξε η πλέον πολυταξιδεμένη περιοχή του Αιγαίου και ίσως της ανατολικής Μεσογείου. Ταυτόχρονα αποτέλεσε ένα από τα σημαντικά πεδία της ναυτικής πολεμικής αναμέτρησης ανάμεσα στη Δύση και την Ανατολή. Τα νησιά που βρέθηκαν μέσα στα όριά της φιλοξένησαν τους ναυτικούς σταθμούς, τα οχυρά, τα πειρατικά καταφύγια και μαζί με αυτά τους οικισμούς που αναπτύχθηκαν παράλληλα με τις διακυμάνσεις της θαλάσσιας κίνησης ή με τις εξελίξεις του πειρατικού πολέμου. Η γεωγραφική διάταξη των νησιών μέσα στο Αρχιπέλαγος είναι

ένας από τους σημαντικότερους λόγους που συνετέλεσαν στην καθιέρωση των περισσότερων ως ναυτικών κέντρων επί 5 αιώνες. Εκτεινόμενα από την άκρη της ηπειρωτικής Ελλάδας, το Σούνιο και τον Κάβο Ντόρο προς τα νοτιοδυτικά μέχρι το Κρητικό πέλαγος δημιουργούν ανάμεσά τους τα υποχρεωτικά για τα πλοία θαλάσσια περάσματα που ακολουθούν οι περισσότερες ρότες του Αιγαίου. Οι μικρές αποστάσεις ανάμεσα στα νησιά, τα θαλάσσια περάσματα που τα χωρίζουν και που απαιτούν πλευσεις διάρκειας το πολύ δύο ωρών, η αλυσιδωπή οπτική επαφή από νησί σε νησί κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες, η οποία εκτείνεται σε όλο το μήκος και πλάτος της έκτασης που καταλαμβάνουν τα κυκλαδίτικα νησιά μέσα στο Αρχιπέλαγος, είναι τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά που λειτούργησαν ιδιαίτερα ευνοϊκά για τη συγκρότηση ενός εκτεταμένου δικτύου οικισμών με πολύ ισχυρούς δεσμούς μεταξύ τους και διαρκή «εσωτερική» επικοινωνία μέσω της θάλασσας.

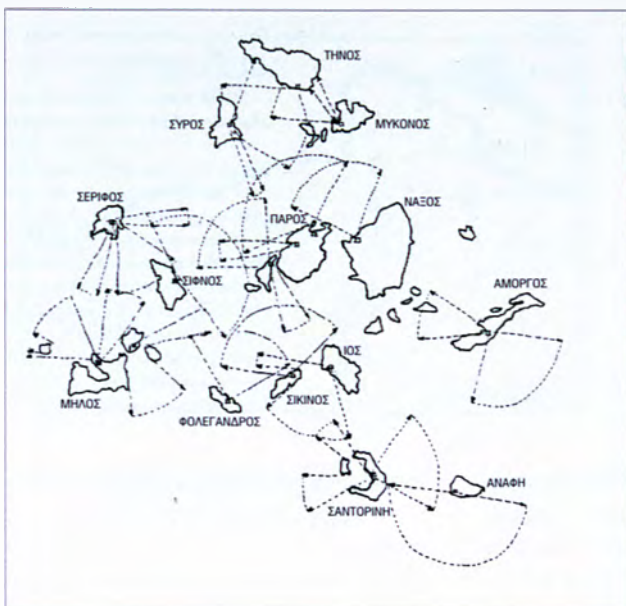
Το γεωγραφικό κέντρο των Κυκλάδων είναι ταυτόχρονα και το κέντρο του Αιγαίου, γιατί απέχει σχεδόν εξίσου από το πέρασμα του Κάβο Μαλέα προς την ευρωπαϊκή Μεσόγειο, από τα κρητικά λιμάνια, από τη Ρόδο και το πέρασμα προς τη Μέση Ανατολή και την Αλεξάνδρεια, από το λιμάνι της Σμύρνης, κόμβο της μικρασιατικής ενδοχώρας, από τα λιμάνια της ελλαδικής στεριάς Χαλκίδα, Πειραιά και Ναύπλιο, και τέλος από το πέρασμα του Κάβο Μαλέα προς τη Δύση.

106. Φιλίντρα Μ., «Σπέτσες» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, Αθήνα 1984, τ. II, σελ. 50.

107. Ανώνυμος, «Sydra» για το *Grand insulaire et pilotage* του A. Thevet, Paris 1584.

108. Roux J., *Recueil de Principaux Plans des Ports et Rads...*, Paris 1764, σκ. 95.

109. Στην Ύδρα ο πληθυσμός της πόλης ξεπέρασε τους 15000 κατοίκους στις αρχές του 19ου αιώνα, *Ιστορικών Αρχείων Κοινότητας Ύδρας*, τ. 14, Αθήνα 1930. Στις Σπέτσες η οικιστική έκρηξη οφείλεται σε ένα δεύτερο στην ουσία εποικισμό που λαμβάνει χώρα γύρω στα 1774 μετά την καταστροφή του Κασελλίου από τους Τούρκους σε αντίποινα για συνεργασία με τους Ρώσους στα 1770. Φιλίντρα Μ., «Σπέτσες» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, Αθήνα 1984, τ. II, σελ. 250.



Κυκλάδες.

Το στεφάνι των παράκτιων οικισμών, σε μια πληθώρα παραλλήλων γεπνιάσας με τη θάλασσα, λειτουργήσε ως δίκτυο που οι επιμέρους μονάδες του βρέθηκαν σε θέσεις εποπτείας των γειτονικών τους θαλάσσιων εκτάσεων και ακτών, ενώ ταυτόχρονα το σύνολο των οικισμών, με τη διαρκή οπτική επαφή, εξασφάλισε τον έλεγχο του πεδίου που περιγράφεται από τα νησιά.

Το κεντρικό τμήμα του συγκροτήματος περιγράφεται από τα νησιά Μύκονο, Τήνο και Σύρο στα βόρεια, Σέριφο και Σίφνο στα δυτικά, Αντίπαρο, Πάρο και Νάξο στα νότια. Ανάμεσα στις ακτές τους διαμορφώνεται μια μακρόστενη θαλάσσια έκταση που χωρίζει το συγκρότημα σχεδόν στη μέση. Ο άξονάς της ορίζεται από τη Σέριφο δυτικά και το στενό της Νάξου με τη Μύκονο στα ανατολικά. Το μήκος αυτής της ζώνης είναι περίπου 50 ν.μ., ενώ το πλάτος αρχίζει από 14 ν.μ. ανάμεσα στη Μύκονο και τη Νάξο, αυξάνεται στα 19 ν.μ. ανάμεσα στη Σύρο και την Πάρο, ενώ τη Σέριφο τη χωρίζουν μόλις 7 ν.μ. από

τη Σίφνο. Αυτό το θαλασσινό πεδίο αποτέλεσε την κυρίως ζώνη κίνησης μεταξύ των νησιών, αλλά και έναν πολύ σημαντικό κόμβο για τις ρότες που διασχίζουν το Αρχιπέλαγος.

Ολόκληρο το δίκτυο των οικισμών των συγκεκριμένων νησιών επί πέντε αιώνες είχε ως σημείο αναφοράς και προσανατολισμού τη θαλασσινή αυτή πεδιάδα της διανησιωτικής επικοινωνίας, αλλά και της μεγάλης ναυτικής κίνησης. Στα νησιά που περιγράφουν την κεντρική περιοχή των Κυκλάδων επιβίωσαν ολόκληρη την περίοδο από τον 14ο μέχρι τον 19ο αιώνα μια σειρά οικισμοί που

βλέπουν στις εσωτερικές ακτές, προς το κέντρο του συγκροτήματος. Πρόκειται για παράλιους οικισμούς ή για οικισμούς που κτίστηκαν σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα.

Η ιστορία αυτού του οικιστικού δικτύου, το οποίο επιβίωσε μέχρι τον 19ο αιώνα, ξεκινά από την ίδρυση του Δουκάτου του Αιγαίου. Οι κεντρικοί πυρήνες των οικισμών κτίζονται στην πλειονότητά τους από τις αρχές του 13ου μέχρι το δεύτερο μισό του 14ου αιώνα, με πρώτο το Κάστρο της Νάξου στην έδρα του Δουκάτου. Τελευταίος χρονολογικά οικισμός του συγκροτήματος είναι μάλλον το Κάστρο της Αντιπάρου που κτίστηκε γύρω στα 1445. Η γενεσιουργός αιτία της συγκρότησης του δικτύου φαίνεται πως ήταν η διάθεση των λατίνων αρχόντων των νησιών να οργανώσουν την παραμονή τους και την κυριαρχία τους σε αυτά. Σε συνδυασμό με την αποδιάρθρωση του παλιότερου βυζαντινού δικτύου των οικισμών στις περισσότερες περιοχές του Αιγαίου, οι οχυροί πυρήνες ή τα πλήρη φρουριακά συγκροτήματα, που οι νέοι κάτοχοι των Κυκλάδων δημιούργησαν εκείνη την περίοδο, αποτέλεσαν τους πόλους ενός πλέγματος που επρόκειτο να διανύσει πέντε αιώνες παρουσίας στο Αρχιπέλαγος. Η στροφή όλων ανεξαιρέτως των οικιστικών μονάδων του κεντρικού συγκροτήματος προς την εσωτερική θάλασσα των Κυκλάδων προφανώς επιβλήθηκε από τις χαρακτηριστικές ιδιότητες αυτής της θάλασσας. Η δυνατότητα οπτικής επικοινωνίας μεταξύ των εσωτερικών ακτών των



Ανδρος 1420.
Cristoforo Buondelmonti.



Κάστρο Ανδρου.

Σε αντίθεση με την πλειοψηφία των οικισμών των Κυκλάδων, ο παράλιος οικισμός της Ενετοκρατίας στην Ανδρο ήταν προσανατολισμένος στην ανατολική πλευρά του συμπλέγματος των νησιών. Αναφερόταν αποκλειστικά στο τμήμα εκείνο του Αιγαίου που γεγονεύει με τη Χίο και καθόλου στις περιοχές της κυκλαδίτικης ρότας. Από τον χαμηλό βράχο δίπλα στη θάλασσα όπου κτίστηκε ο οικισμός, ελεγχόταν η άδεια από νησιά ανατολικά από τις Κυκλάδες έκταση του Αιγαίου.

νησιών, η διέλευση των μεγάλων ναυτικών δρόμων, αλλά και η χρήση της για τις μικρότερες διανοητικές διαδρομές μάλλον διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην επιλογή των τοποθεσιών στις οποίες κτίστηκαν οι οικισμοί. Η αντικριστή διάταξη των εννέα οικιστικών κέντρων σε θέσεις παράλληλες με τη βασική κυκλαδίτικη ρότα που διατρέχει το Αρχιπέλαγος, κατευθυνόμενη από τη Μήλο προς τη Χίο και από τα παλικά λιμάνια προς την Κωνσταντινούπολη, μοιάζει πάρα πολύ με τις διατάξεις οικισμών στις παρυφές κοιλάδων από τις οποίες διέρχονται μεγάλοι στεριανοί δρόμοι.

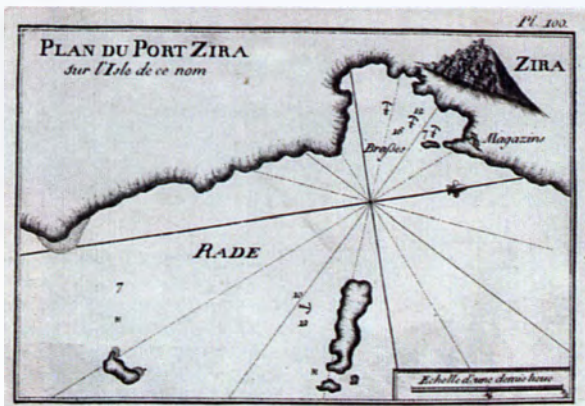
Η οπική επαφή ανάμεσα στα νησιά ήταν συνεχής. Οι οικισμοί χωροθετήθηκαν σε ακτές ή σε προωθημένες μέσα στη θάλασσα άκρες των νησιών που τους επέτρεπαν την ορατότητα προς τα απέναντι νησιά και στα στενά από όπου ήταν υποχρεωμένα να πε-

ράσουν τα πλοία των οποίων οι καθιερωμένες διαδρομές σπάνια άλλαζαν προς τις προσεγγίσιμες ακτές και τα αγκυροβόλια. Η περιβλεπτή θέση των οικισμών και κυρίως του οχυρού τμήματός τους από το πέλαγος τις περισσότερες φορές ήταν ηθελημένη. Δίπλα στις ακτές ή στις κορυφές των λόφων και επάνω από τα αγκυροβόλια οι οικισμοί έκαναν αισθητή την παρουσία τους στα περαστικά πλοία από πολύ μεγάλες αποστάσεις. Αντίθετα, ο εντοπισμός των οικισμών από τις ίδιες τις ενδοχώρες των νησιών ή από τις έρημες ακτές τους ήταν συνήθως δύσκολος. Οι οικισμοί ήταν ορατοί από τα αγκυροβόλιά τους και τις γύρω στεριανές εκτάσεις, από τη θάλασσα που οδηγεί στα κοντινά νησιά και από τα μεγάλα περάσματα των πλοίων. Το στεφάνι των παράκτιων οικιστικών συγκροτημάτων της Ενετοκρατίας κάλυπτε το σύνολο των νησιών του γεωγραφικού κέντρου των Κυκλά-

δων: τη Σύρο, τη Σέριφο, τη Σίφνο, την Αντίπαρο και την Πάρο, τη Νάξο, τη Μύκονο και την Τήνο. Πρόκειται για συγκροτήματα που άλλοτε βρίσκονται σε επαφή με τις ακτές, όπως το Κάστρο της Μυκόνου και η Νάουσα της Πάρου, άλλοτε σε απόσταση μισής περίπου ώρας από αυτές, στις κορυφές των λόφων επάνω από φυσικά λιμάνια, όπως η Χώρα της Σερίφου και η Απάνω Χώρα της Σύρου, και άλλοτε σε μικρές εξάρσεις λίγο πιο μακριά από τα όρια της θάλασσας, όπως τα Σεράλια της Σίφνου, η Χώρα της Νάξου, το Κάστρο της Αντιπάρου, και η Παροικιά της Πάρου.

Σύρος

Στα δυτικά του νησιωτικού συμπλέγματος βρίσκεται το νησί της Σύρου. Η θέση του συ-



Λιμάνι της Σύρου
1764. Joseph Roux.

Σύρος.
Η Άνω Πόλη
στο λόφο,
η νεότερη
Ερμούπολη
στο λιμάνι.



μπίπει με τον γεωγραφικό κόμβο όπου συναντώνται μια σειρά θαλάσσιοι δίαυλοι. Στην ανατολική ακτή του νησιού, προς το εσωτερικό της θάλασσας των Κυκλάδων, βρίσκεται ένας μεγάλος κόλπος που θεωρείται ένα από τα καλά αγκυροβόλια του Αιγαίου. Ο κωνικός λόφος του Σαν Τζώρτζη, η τοποθεσία ανάπτυξης του συριανού οικισμού της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας, δεσπόζει στο μεγάλο φυσικό λιμάνι της Σούδας. Η κορυφή του, που από τον 13ο αιώνα και έπειτα¹¹⁰ φιλοξενούσε τον μοναδικό μέχρι τον 19ο αιώνα οργανωμένο οικισμό του νησιού, προσφέρεται ως ένα πολύ καλό παρατηρητήριο¹¹¹. Από το υψόμετρο των 140 μ. έχει κανείς πολύ καλή ορατότητα προς τις ακτές του υπόλοιπου νησιού.

Η Σούδα, το σημαντικότερο αγκυροβόλιο του νησιού¹¹², βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από τη βάση του λόφου της Άνω Πό-

λης. Το ίδιο το αγκυροβόλιο, οι κοιλάδες που οδηγούν σ' αυτό και οι δύο νησίδες που βρίσκονται στα νότια της εισόδου του βρίσκονται στο πρώτο επίπεδο της ορατότητας από την κορυφή του βράχου του Σαν Τζώρτζη. Πιο μακριά από τη Σούδα, διακρίνονται οι ομαλές ανατολικές ακτές της Σύρου μέχρι τη νότια άκρη της. Εκεί υπάρχουν και οι περισσότερες προσβάσεις προς τον οικισμό. Το βόρειο βραχώδες και ορεινό τμήμα της Σύρου επικοινωνεί με την περιοχή της Σούδας και της Άνω Πόλης, όπως και με τις εύφορες κοιλάδες του νότου, μέσω μιας στενής χαράδρας που περνάει ακριβώς κάτω από τη δυτική πλευρά του λόφου. Έτσι, εκτός από τον έλεγχο των ομαλών νότιων ακτών και του λιμανιού, από τη θέση του οικισμού ήταν εξασφαλισμένος ο έλεγχος και της ορεινής διόδου από τα βόρεια.

Η γωνία οπτικού ελέγχου του θαλάσσιου

Σύρος.

Η Άνω Πόλη σε απότομο λόφο πάνω από τον κόλπο της Σούδας. Το λιμάνι της Σούδας σε μικρή απόσταση από τον οικισμό. Πειρατικά καταφύγια βόρεια στη Βαρβαρούσα και νότια στη Βάρη.



110. Τραυλός Ι., Κόκκου Α., *Ερμούπολις*, Αθήνα 1980, σελ. 32.

111. Η Άνω Πόλη της Σύρου μάλλον δημιουργείται στη δεύτερη περίοδο ίδρυσης κάστρων κατά την Ενετοκρατία, περί τα τέλη του 14ου αιώνα. Πρώτη φορά όμως εμφανίζεται σε γραπτά το 1494, Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 100.

112. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 163.

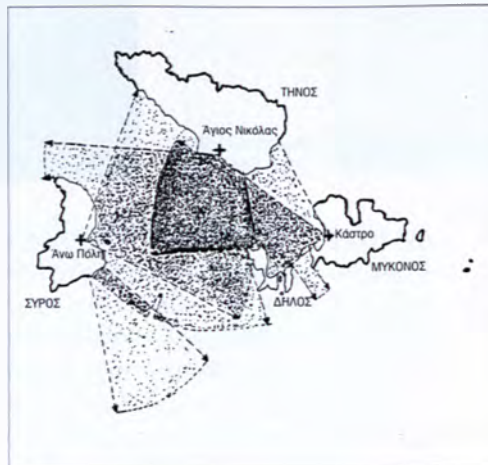


Εποπεία από την κορυφή του Σαν Τζώρτζη της Σύρου.



Το λιμάνι και η Άνω Πόλη Σύρου από την είσοδο του κόλπου.

113. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της Τήνου, της Μυκόνου, της Νάξου και της Σύρου, οι οικισμοί έχουν άμεση οπτική επαφή μεταξύ τους, παρά τις διαφορετικές εποχές και τη διαφορετική βαρύτητα που έχει ο κάθε οικισμός στο Αρχιπέλαγος.



Άνω Πόλη Σύρου, Άγιος Νικόλαος Τήνου και Κάστρο Μυκόνου. Το σύμπλεγμα των τριών οικισμών αναφέρεται στον θαλάσσιο κόμβο του Κάβου Αρμενισπί. Από την Άνω Πόλη της Σύρου (υψόμετρο 140 μ.) η οπτική γωνία καλύπτει ολόκληρη την έκταση στα ανατολικά από όπου διέρχονταν οι ναυτικοί δρόμοι (από το κέντρο των Κυκλάδων, τα στενά της Δίλου και τις ακτές της Τήνου). Από τον Άγιο Νικόλα Τήνου (στο ύψος της επιφάνειας της θάλασσας) ήταν ορατή σχεδόν η ίδια έκταση προς τα νοτιοδυτικά: οι ακτές της Σύρου, το πέρασμα της ρότας, οι ακτές της Δίλου και της Μυκόνου. Τέλος από το κάστρο της Μυκόνου και από το ελάχιστο ύψος των 10 μέτρων της μικρής κερσοντίσου, ελεγχοίταν το στενό του Αρμενισπί και οι ακτές της Τήνου στα δυτικά, όπως και τα στενά της Δίλου στα νότια. Η θαλάσσια έκταση όπου υποχρεωτικά έπλεαν τα πλοία, βρισκόταν κάτω απ' την ταυτόχρονη εποπεία των τριών οικισμών, που με καλές συνθήκες ορατότητας είχαν οπτική επαφή μεταξύ τους.

ορίζοντα αναπτύσσεται κυρίως προς τις κεντρικές Κυκλάδες. Από το ύψος του οικισμού, το βλέμμα μπορεί να καλύψει ένα ανάπτυγμα αρκετά μεγάλο που εκτείνεται από τους γκρεμούς της ορεινής πλευράς μέχρι επάνω από τις νησίδες του λιμανιού. Η υψομετρική διαφορά ανάμεσα στον Σαν Τζώρτζη και στους χαμηλούς λόφους των Λαζαρέττων και της Βάρης επιτρέπει την εποπεία της θάλασσας πέρα από τις νοτιοανατολικές ακτές του νησιού, παρά τη στεριά που παρεμβάλλεται.

Η οπτική αυτή γωνία καλύπτει σχεδόν ολόκληρο το νησί της Τήνου, το μπουγάκι μεταξύ Τήνου και Μυκόνου, το νησί της Μυκόνου και τις Δήλες, τη Νάξο και τη βόρεια πλευρά της Πάρου. Από τα παραπάνω σημεία οι ακτές της Τήνου, και συγκεκριμένα ο οικισμός του Αϊ-Νικόλα και το πέρασμα των πλοίων προς το βόρειο Αιγαίο βρίσκονται 12 ν.μ. βορείως του οικισμού. Το Κάστρο της Μυκόνου έχει άμεση οπτική επαφή με την Άνω Πόλη της Σύρου από απόσταση 18 ν.μ. Οι δύο οικι-

σμοί έχουν κτιστεί σε τέτοια θέση, ώστε να μην παρεμβάλλεται μεταξύ τους η Ρήνεια του νησιωτικού συμπλέγματος της Δίλου, ενώ η οπτική ευθεία που τους συνδέει, περνάει ελάχιστα βορειότερα από το μικρό νησί. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και με το Κάστρο της Νάξου που βρίσκεται 28 ν.μ. στα νοτιοανατολικά του οικισμού. Η σχέση αυτών των δύο οικισμών, της Σύρου και της Νάξου, είναι ενδεικτική του δικτύου οπτικής επαφής ανάμεσα στα νησιά που στήθηκε¹¹³ στο εσωτε-



Λιμάνι και Άνω Πόλη Σύρου, 1776. Μ. G. F. A. Choiseul-Gouffier.



Το λιμάνι της Σύρου στις αρχές του 19ου αιώνα.

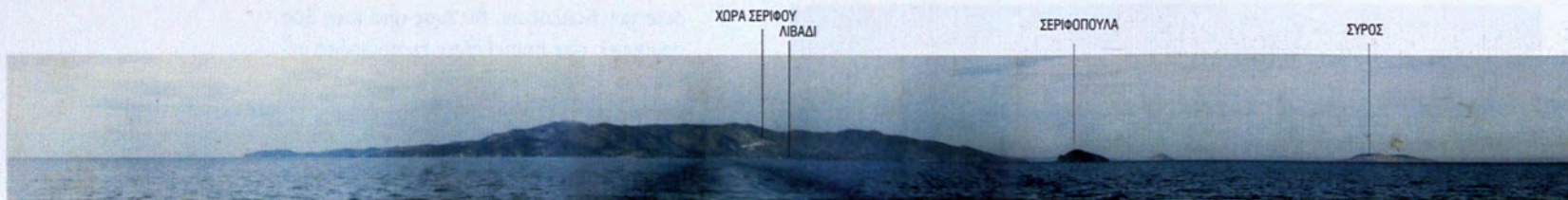
ρικό των Κυκλάδων. Αν ένας από τους δύο οικισμούς είχε κτιστεί λίγες εκατοντάδες μέτρα πιο μακριά, δεν θα υπήρχε δυνατότητα οπτικής επικοινωνίας μεταξύ τους. Στην πραγματικότητα η απόσταση ανάμεσα στη Σύρο και τη Νάξο είναι αρκετά μεγάλη έτσι ώστε μόνο με καλό καιρό φαίνεται από το ένα νησί το θολό περίγραμμα των κορυφογραμμών του άλλου. Οποιοδήποτε όμως σήμα καπνού ή φωτιάς, όπως και κάθε πλοίο που ταξιδεύει μεταξύ των δύο νησιών, από το ένα λιμάνι προς το άλλο, γίνεται εύκολα αντιληπτό.

Σερίφος

Η Σερίφος στα νοτιοδυτικά της Σύρου είναι ένα από τα μικρά σε έκταση κυκλαδίτικα νησιά. Στη νότια ακτή του νησιού και με ανατολικό προσανατολισμό υψώνεται η πλαγιά ενός απότομου λόφου, στη βάση του οποίου είναι κτισμένο το φυσικό λιμάνι του Λιβαδιού. Τόσο το γεωφυσικό υπόβαθρο όσο και η επιλογή για τη χωροθέτηση του μοναδικού οικισμού της Σερίφου του κωνικού λόφου που εποπτεύει το πιο καλό αγκυροβόλιο του νησιού¹¹⁴ θυμίζουν τη Σύρο. Η κορυφή του λόφου υψώνεται 200 μ. επάνω από τον ευρύχωρο κόλπο του Λιβαδιού καθώς και από ένα μικρότερο στην ανατολική άκρη της θαλάσσιας εισόδου του κόλπου. Το μικρό βενετσιάνικο οχυρό της Χώρας υπήρχε εκεί από τον 14ο αιώνα¹¹⁵. Αυτό το οχυρό αποτέλεσε και τον πυρήνα της Χώρας της Σερίφου που στη συνέ-

114. Heikkil R., *Greek Waters Pilot*. London 1987, σελ. 177.

115. Η Χώρα της Σερίφου πρώτη φορά αναφέρεται ως οικισμός από τον Λουκά Αργυρό το 1581: Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 92.



Η Σέριφος από πέντε ν. μ. νότια.



Λιμάνι Σεριφίου 1764. Joseph Roux.



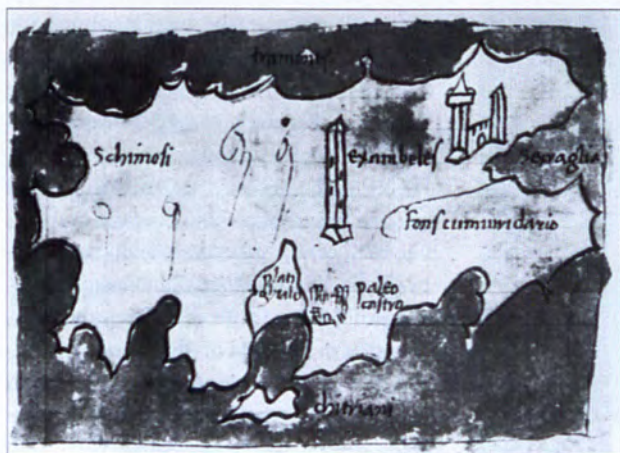
Σέριφος.
Η χώρα σε λόφο. Στη βάση του ο κόλπος Λιβάδι με το λιμάνι.

κεια επεκτάθηκε, καλύπτοντας όμως μικρή σχετικά έκταση στην πλαγιά του λόφου. Ο προσανατολισμός του οικισμού ήταν νοτιοανατολικός. Τα δύο αγκυροβόλια και η πεδιάδα που καταλήγει σε αυτά ήταν κάτω από τον άμεσο έλεγχο του οικισμού. Το ίδιο συνέβαινε με τις ανατολικές ακτές που βλέπουν την ανοικτή θάλασσα, όπως επίσης και με ένα μέρος των βορινών που βλέπουν το στενό της Κύθνου.

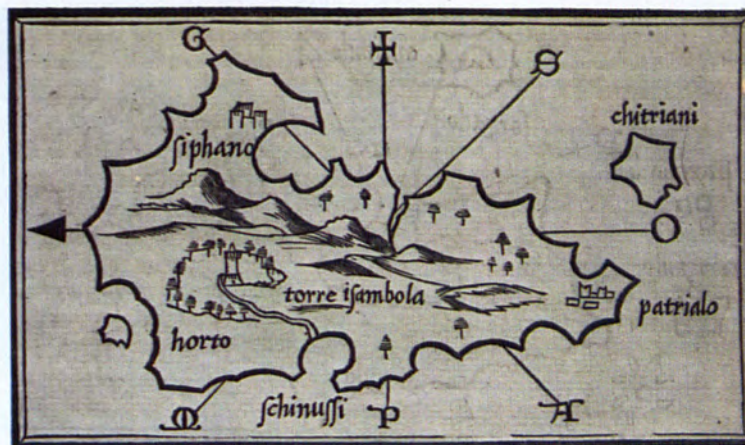
Η θάλασσα των Κυκλάδων μπροστά στον οικισμό είναι ορατή σε μεγάλη απόσταση προς τα ανατολικά και τα νότια. Από το ύψος της Χώρας είναι δυνατός ο οπτικός έλεγχος του πελάγους από τη νησίδα Σεριφοπούλα και την είσοδο του στενού της Κύθνου στα βόρεια μέχρι τα στενά της Κιμώλου στα νότια. Σε πρώτο επίπεδο, αμέσως μετά τις ακτές της Σεριφίου, βλέπει κανείς τις θαλάσσιες περιοχές που φέρνουν προς τα αγκυροβόλια και τις πλησιέστερες ακτές, το στενό της Σίφνου και τις ακτές της, μόλις 8 ν.μ. προς τον νότο, με τον κρυμμένο όρμο της Χερονήσου. Πιο μακριά, προς τα βορειοανατολικά όταν έχει καλό καιρό διακρίνονται οι ακτές της Σύρου

22 ν.μ. μακριά. Η Παροικιά της Πάρου στα 30,5 ν.μ. και το Κάστρο της Αντιπάρου λίγο πιο κοντά βρίσκονται σε ευθεία γραμμή στα ανατολικά της Χώρας. Η απόσταση είναι μεγάλη ώστε να διακρίνονται τα νησιά, πόσο μάλλον οι οικισμοί. Όμως η ευθεία αυτή επέτρεπε και εδώ την επικοινωνία με φωτιά, όπως και τον έλεγχο από κοινού των θαλάσσιων διαύλων.

Ο θαλάσσιος χώρος που ελέγχεται από τον λόφο του Λιβαδιού της Σεριφίου συμπίπτει με ολόκληρο το δυτικό τμήμα της εσωτερικής θάλασσας ανάμεσα στην Κύθνο, τη Σύρο, την Πάρο, την Αντίπαρο και τη Σίφνο, και επεκτείνεται ακόμη μακρύτερα προς τον νότο, στα Στενά της Μήλου και της Κιμώλου που αποτελούσαν τον προθάλαμο για τις περισσότερες κυκλαδίτικες ρότες. Από τη Χώρα της Σεριφίου, λόγω της θέσης της, είναι δυνατή η ταυτόχρονη παρατήρηση στον ορίζοντα των ακτών της Σύρου, της Σίφνου και της Κιμώλου και υπό ορισμένες συνθήκες των κεντρικών οικισμών της Πάρου, της Αντιπάρου και της Μήλου. Ο ορεινός όγκος στο κεντρικό τμήμα της Σεριφίου υψώνεται στα βορειοδυ-



Σίφνος 1420. Cristoforo Buondelmonti.



Σίφνος 1528. Benedetto Bordone.

τικά του οικισμού. Έτσι η Χώρα δεν ήταν ορατή από τη θάλασσα που απλώνεται έξω από τα όρια του συγκροτήματος των Κυκλάδων. Από το Μυρτώο στα δυτικά ή από την έξοδο του Σαρωνικού στα βόρεια, η εικόνα που έβλεπαν όσα πλοία ταξίδευαν κοντά στο νησί ήταν μια σειρά από άγονες απότομες λοφοσειρές. Αντίθετα, το χαμηλό ύψος των λόφων γύρω από το Λιβάδι και τους όρμους της νοτιοανατολικής άκρης του νησιού, άφηνε ακάλυπτη την εικόνα του Κάστρου και της Χώρας από την εσωτερική θάλασσα των Κυκλάδων. Ορατός στα πλοία κάτω από διαφορετική οπτική γωνία, από όλες τις διαδρομές που εισέρχονταν από τον νότο στις Κυκλάδες, όπως και από τις εσωτερικές διαηπιαστικές και τοπικές διαδρομές, ο οικισμός αναδυσόταν διαρκώς

πίσω από το λοφώδες περίγραμμα της Σερφί-
που.

Σίφνος

Η Σίφνος, όπως και η Σέρφιος, βρίσκεται στο ανατολικό όριο του κυκλαδίτικου συμπλέγματος προς το Μυρτώο Πέλαγος. Το Κάστρο στη Σίφνο¹¹⁶ ανήκει στην κατηγορία των κυκλαδίτικων οικισμών που η απόστασή τους από τη θάλασσα είναι πολύ μικρή. Από τα μέσα του 14ου αιώνα δεσπόζει στην ανατολική ακτή του νησιού, κτισμένο κοντά στη θάλασσα επάνω από το αγκυροβόλιο στα Σεράλια¹¹⁷. Στραμμένο ολοκληρωτικά προς το κέντρο του νησιώτικου συμπλέγματος, το Κά-

Σίφνος.

Το Κάστρο σε μικρό λόφο δίπλα στην ακτή. Το λιμάνι Σεράλια δίπλα στον οικισμό.



116. Ζερλέντης Π., Κατούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 95· Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 672.

117. Το Κάστρο της Σίφνου κτίστηκε από τους Ντα Κορώνια το 1374, Τζάκου Α. Ε., *Κεντρικοί Οικισμοί της Σίφνου, μορφή και εξέλιξη σε ένα παραδοσιακό σύστημα*, Αθήνα 1976, σελ. 23.



Σεράλια και Κάστρο Σίφνου 1776. M. G. F. A. Choiseul-Gouffier.

στρο στα Σεράλια κτίστηκε σε σχετικά μικρό ύψος επάνω από τη θάλασσα στον αυχένα μιας βραχώδους χερσονήσου. Ο οικισμός βρίσκεται 85 μ. ψηλότερα από το επίπεδο της θάλασσας και σε απόσταση μόλις 150 μ. από την αμμώδη ακτή του αγκυροβολίου. Η επιλογή της συνύπαρξής του με τον ελάχιστα ασφαλισμένο από τους ανοιξιάτικους και καλοκαιρινούς ανέμους μικρό όρμο¹¹⁸ φαίνεται πως έχει άμεση σχέση με τον προσανατολισμό της θέσης προς το εσωτερικό των Κυκλάδων και τα κεντρικά νησιά της Παροναξίας.

Η ελαφρώς καμπύλη ανατολική ακτή της Σίφνου εκτείνεται από τα βορειοδυτικά προς

νοτιοανατολικά. Σε αντίθεση με το δυτικό τμήμα, όπου κυριαρχούν οι μεγάλοι κόλποι και οι απότομες κορυφές των λόφων, τη χαρακτηρίζει ακόμη η έλλειψη μεγάλων εξάρσεων και υποχωρήσεων της στεριάς. Τα γεωφυσικά αυτά χαρακτηριστικά της ανατολικής πλευράς του νησιού δίνουν τη δυνατότητα εκτεταμένης εποπτείας του θαλάσσιου ορίζοντα και των ακτών από τη θέση του Κάστρου. Έτσι ο οικισμός μπορούσε άνετα να εποπτεύει το αγκυροβόλιο στα Σεράλια, ένα τμήμα της ανατολικής ακτής του νησιού και τη θαλάσσια έκταση προς το βορρά, προς τα ανατολικά μέχρι την Παροναξία και προς το νότο. Στα ανατολικά βρίσκονται οι κοντι-

νές ακτές και τα στενά της Πάρου και της Αντιπάρου: στα 12 ν.μ. βρίσκεται η νησίδα Δεσποτικό και 1,5 ν.μ. πιο πέρα οι ακτές της Αντιπάρου και το σημαντικό θαλάσσιο στενό που χωρίζει το μικρό νησί από την Πάρο. Η ευθεία που από τα Σεράλια κατευθύνεται προς τα βορειοανατολικά συναντά στα 16,5 ν.μ. το Κάστρο της Αντιπάρου και στα 20 ν.μ. την Παροικιά της Πάρου. Στα βόρεια του Κάστρου απλώνεται η ανοικτή θαλάσσια έκταση μέχρι τη Σύρο. Η απόσταση που παρεμβάλλεται είναι αρκετά μεγάλη και η οπτική επαφή κάτω από τις συνηθισμένες συνθήκες ορατότητας είναι δύσκολη.

Η διαμόρφωση της ακτής και των λόφων γύρω από τον οικισμό επιτρέπει τον άμεσο οπτικό έλεγχο της θάλασσας και των εισόδων προς τους όρμους σε μια ακτίνα που περιλαμβάνει το ακρωτήριο Νάπος γύρω στα 2 ν.μ. στα νότια και την άκρη Τράχυλας γύρω στα 3,5 ν.μ. στα βόρεια.

Από τον χάρτη του Buondelmonti¹¹⁹ για τη Σίφνο στα 1400 διαπιστώνεται η ύπαρξη κτιστού πύργου στα Εξάμπελα λίγα χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από τα Σεράλια πάνω στην κορυφογραμμή. Ο σχεδιαστικός συμβολισμός που έχει χρησιμοποιήσει ο φλωρεντίνος χαλόμετρος απαντάται σε πολλούς χάρτες νησιών, και από έναν συγκριτικό έλεγχο μπορεί να θεωρηθεί με βεβαιότητα ότι πρόκειται για οχυρό και ταυτόχρονα χώρο αποθήκευσης και βίγλα. Όπως φαίνεται είναι κτισμένος στην κορυφή του ρέματος επάνω από τα Σεράλια, 1,5 χλμ. περίπου μακριά από

118. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 180.

119. Buondelmonti C., *Liber Insularum Archipelagi...1420. Descriptions des Isles de l'Archipel par Christoph Buondelmonti. version grecque par un anonyme...*, par Emile Legerant, Paris 1897.

τη θάλασσα¹²⁰. Από την κορυφογραμμή η βίγλα διατηρούσε οπτική επαφή με το Κάστρο, ενώ ταυτόχρονα επέτρεπε ολόκληρο το μήκος των ανατολικών ακτών του νησιού αφενός αλλά και το κεντρικό κομμάτι των Κυκλάδων αφετέρου, μαζί με τα στενά και τις απέναντι νησιωτικές ακτές που δεν μπορούσαν να ελεγχθούν από τα Σεράλια.

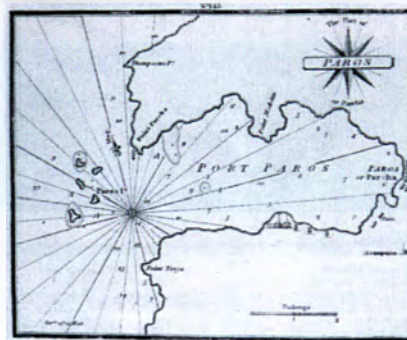
Η τοποθεσία επάνω στην οποία αναπτύχθηκε ο οικισμός του Κάστρου της Σίφνου φαίνεται από οποιοδήποτε σημείο της θάλασσας ανατολικά και βόρεια του νησιού. Ο ίδιος ο οικισμός ήταν οπτικά εκτεθειμένος στα πλοία που έπλεαν προς την Αντίπαρο, την Πάρο ή τη Σύρο από τον νότο, προς τη Μήλο και την Κίμωλο από τον βορρά και προφανώς σε όσα ταξίδευαν στις διαμπερείς διαδρομές που διασχίζανε εκείνες τις περιοχές των Κυκλάδων. Το Κάστρο δεν θα ήταν βέβαια ορατό από τη θάλασσα και τα περαστικά πλοία, αν είχε κτιστεί μέσα στη μικρή κοιλάδα που σχηματίζεται δίπλα στα Σεράλια. Φαίνεται όμως πως αυτό δεν ενδιέφερε τους ιδρυτές και κατοίκους όλης αυτής της σειράς των παράκτιων οικισμών.

Πάρος

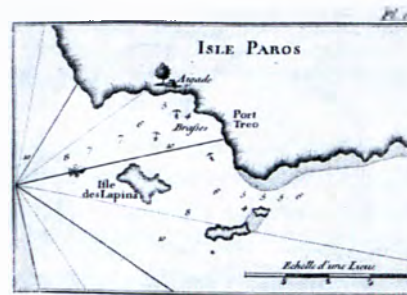
Το μεγάλο νησί της Πάρου δεσπόζει στο κέντρο των Κυκλάδων και, όπως ήταν φυσικό, λόγω της θέσης αλλά και του γεωργικού του πλούτου, αποτέλεσε έναν από τους πρώτους στόχους της λατινικής κατάκτησης. Το νησί

διαθέτει μια σειρά αξιόλογα και μεγάλα αγκυροβόλια που δεν έπαψαν ποτέ να χρησιμοποιούνται από τις επίσημες και ανεπίσημες ναυτικές δυνάμεις του Αρχιπελάγους ως ναύσταθμοι καθ' όλη τη διάρκεια των αιώνων της βενετσιάνικης αλλά και της τουρκικής κυριαρχίας στα νησιά. Εκτός από το λιμάνι της Παροικιάς στα δυτικά, που καθιερώθηκε ως το κύριο λιμάνι και ταυτίστηκε με την έδρα των ηγεμόνων της Πάρου, άλλες τρεις θαλάσσιες περιοχές του νησιού διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του νησιού. Η Νάουσα στη βόρεια άκρη υπήρξε «λιμάνι των πειρατών» από τον καιρό του Βουονδελμοντί και ανεξέλεγκτο θαλασσινό καταφύγιο σε όλη τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας, ενώ στα τελευταία χρόνια του 18ου αξιοποιήθηκε από τους Ρώσους ως ναύσταθμος και προκεχωρημένο φυλάκιο της περιοχής νότια από τα Δαρδανέλια. Στην ανατολική ακτή ο κόλπος του Δρύου λειτούργησε από τον 17ο αιώνα ως η μόνιμη βάση της ανοιξιάτικης καθόδου του Καπουδάν Πασά στο Αιγαίο. Τέλος τα στενά της Αντιπάρου φιλοξενούσαν τα διαχειμάζοντα πειρατικά σκάφη επί πολλούς αιώνες και μέχρι τα τέλη του 18ου αναφέρονται ως «φωλιά πειρατών».

Η Πάρος βρίσκεται επάνω στον κόμβο που συνδέει τη βόρεια «κεντρική» με τη νότια «εκτός ελέγχου» περιοχή των νησιών των Κυκλάδων αυτής της περιόδου. Από τη μια πλευρά η Πάρος έχει τη Νάξο, την Τήνο, την Άνδρο. Στην «κεντρική περιοχή» του συγκροτήματος υπήρχαν τα μεγάλα οχυρά, τα λιμάνια



Πάρος, λιμάνι Παροικιάς 1805. J. W. Norie.



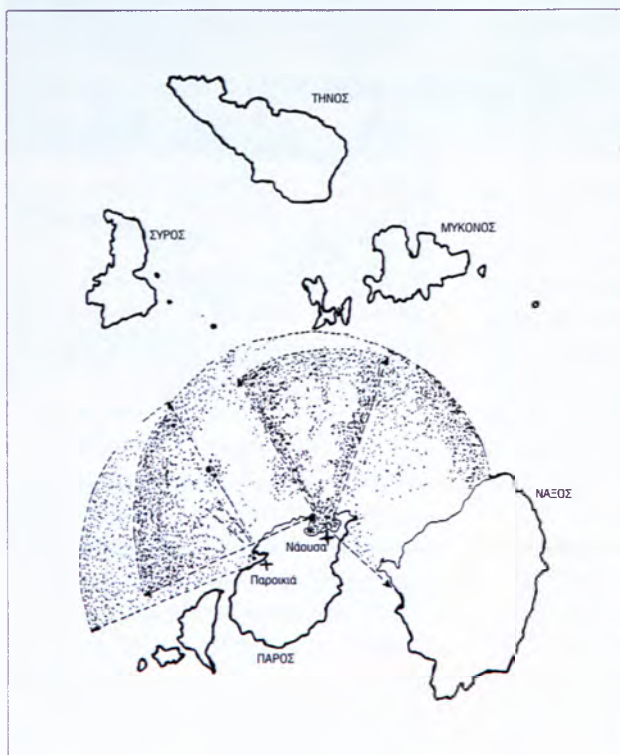
Πάρος, όρμος Δρύου 1764. Joseph Roux.

και τα εμπορικά κέντρα· από την άλλη πλευρά ήταν τα άγονα νησιά, η Νιος, η Φολέγανδρος, η Αμοργός και η Ανάφη, με τα πειρατικά αγκυροβόλια, τις θαλάσσιες ενέδρες και τις ανεξέλεγκτες κοινότητες. Η διπλή αυτή σχέση της Πάρου με τις επιμέρους ενότητες των νησιών καθόρισε σε σημαντικό βαθμό και την εξέλιξη του οικιστικού συγκροτήματος της Παροικιάς.

120. Ο Βουονδελμοντί έχει αποδώσει σωστά τα τοπωνύμια του νησιού, όπως και τις θέσεις του παλιού λιμανιού με τη νησίδα στον Πλατύ Γαλό, των προγενέστερων της Ενετοκρατίας οχυρών που βρίσκονται εκεί, του νέου λιμανιού στα Σεράλια και του Κάστρου που είχε κτιστεί λίγες δεκαετίες νωρίτερα. Η ακρίβεια που διακρίνει τις καταγραμμένες πληροφορίες του Βουονδελμοντί είναι ένα επιπλέον στοιχείο που επιτρέπει την αποδοχή του στοιχείου για τη βίγλα της Σίφνου.



Η Παροικιά της Πάρου από 2 ν.μ. βορειοδυτικά.



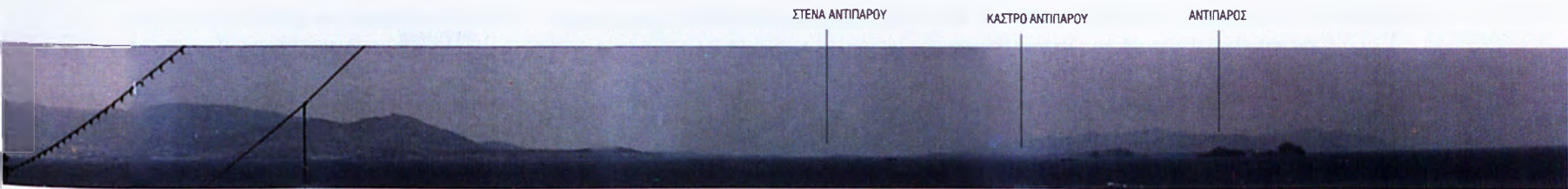
121. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 182.

122. Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 80· Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 642.

Στη μέση της δυτικής ακτής και δίπλα στη βόρεια έξοδο του στενού της Αντιπάρου βρίσκεται ο κόλπος της Παροικιάς¹²¹. Στο βάθος του και επάνω στη μικρή βραχώδη πιτύχωση της νότιας πλευράς του κόλπου κτίστηκε τον 13ο αιώνα ένα από τα πρώτα κάστρα των Βενετσιάνων στο Αρχιπέλαγος¹²². Το ύψος του λόφου που επιλέχθηκε για το κτίσιμο του οικισμού δεν ξεπερνάει τα 10 μ. Η διάταξη της ακτής του νησιού γύρω από την Παροικιά και συγκεκριμένα ο κάβος του Αϊ-Φωκά περιορίζει κάπως την ορατότητα. Η Αντίπαρος και τα θαλάσσια στενά της βρίσκονται μόλις 4 ν.μ. νοτιότερα από τον λιμάνι της Παροικιάς. Η Νάουσα και ο μεγάλος κόλπος της είναι το αμέσως επόμενο από την Παροικιά φυσικό λιμάνι προς τον βορρά. Και τα δύο όμως αυτά αγκυροβόλια δεν έχουν καμιά οπτική επαφή με τον οικισμό.

Η γωνία οπτικού ελέγχου του θαλάσσιου ορίζοντα δεν έχει μεγάλο άνοιγμα προς το κέντρο των Κυκλάδων στα δυτικά της Πάρου. Από την κορυφή του λόφου φαίνεται η θαλάσσια έκταση προς τα βόρεια και το άνοιγμα του κόλπου προς τα δυτικά, κλει-

Παροικιά και Νάουσα Πάρου. Δυο παράλιοι οικισμοί της Πάρου βρίσκονται σε ελάχιστη απόσταση από τη θάλασσα. Από τον βραχώδη λοφίσκο της Παροικιάς που το ύψος του δεν ξεπερνά τα 10 μέτρα υπήρχε η δυνατότητα ελέγχου της δυτικής θαλάσσιας έκτασης σε περιορισμένη ακτίνα. Από το βάθος του κόλπου όπου βρίσκεται η Νάουσα υπάρχει δυνατότητα ελέγχου μόνο της εισόδου του κόλπου προς βορρά και του στενού της Δίλλου στην προοπτική του. Η συμπληρωματική όμως λεπουργία της βίγλας στον δυτικό λόφο της εισόδου του κόλπου της Νάουσας επέκτεινε την εποπτεία στο στενό της Νάξου, το Κάστρο της Νάξου, τα στενά της Μυκόνου έως τις παρυφές της Σύρου στα νοτιοανατολικά για να φτάσει στα νοτιοδυτικά στην είσοδο του στενού της Αντιπάρου.



σμένο από δεκάδες ξέρες και βραχονησίδες. Το βόρειο άκρο και τα Σεράλια της Σίφνου βρίσκονται 20 ν.μ. δυτικά. Από αυτή την απόσταση διακρίνονται ακνά και μόνο με καλές καιρικές συνθήκες. Η Σέριφος και η Χώρα της απέχουν 30 ν.μ. από την Παροικιά. Σπάνια είναι ορατά από το επίπεδο του οικισμού. Ακόμη στα βόρεια η ακτή της Σύρου απέχει από την Παροικιά 20,5 ν.μ. Παρότι τα γειτονικά οικιστικά συγκροτήματα και τα λιμάνια δεν είχαν άμεση οπτική επικοινωνία με την Παροικιά, η θαλάσσια έκταση ανάμεσα στις Κεντρικές Κυκλάδες βρισκόταν κάτω από τον άμεσο οπτικό έλεγχο του οικισμού. Η πολυσύχναστη ρότα, που από τα Κύθηρα κατευθυνόταν στο κεντρικό Αιγαίο, περνούσε πολύ κοντά από την Πάρο, από την πλευρά που είναι κτισμένη η Παροικιά. Τα πλοία που διέσχισαν τα στενά της Σίφνου ή της Σερίφου και κατευθύνονταν προς τα βόρεια ήταν αναγκασμένα να ταξιδεύουν σε απόσταση το πολύ 15 ν.μ. από την Πάρο. Έτσι ένα μεγάλο τμήμα της διαδρομής τους βρισκόταν κάτω από τον άμεσο οπτικό έλεγχο της Παροικιάς. Το ίδιο δε

αυτό τμήμα της θαλάσσιας ρότας ελεγχόταν ταυτόχρονα από τα Σεράλια και τη Χώρα της Σερίφου. Οι αλληλοκαλυπτόμενες περιοχές εποπτείας των τριών νησιών, της Πάρου, της Σίφνου και της Σερίφου, κάλυπταν με αυτό τον τρόπο ολόκληρο το κεντρικό τμήμα της κυκλαδίτικης ρότας.

Ο λόφος της Παροικιάς ήταν δυσδιάκριτος από το πέλαγος. Και ο οικισμός επάνω του, αν και κτισμένος δίπλα στο νερό, κρυβόταν αρκετά από αυτό και χρησιμοποιούσε τη δύσκολη πρόσβαση στο λιμάνι για την προφύλαξή του. Ένα πλεούμενο έπρεπε να πλησιάσει πολύ κοντά στις ακτές του νησιού για να γίνει ορατή η ύπαρξη του οικισμού δίπλα στο κρυμμένο πίσω από τις ξέρες και τη βραχώδη χερσόνησο του Αϊ-Φωκά λιμάνι της Παροικιάς. Η Παροικιά είναι μία από τις σπάνιες περιπτώσεις κυκλαδίτικου οικισμού της πρώτης περιόδου της Ενετοκρατίας που, αν και δεν είναι εκτεθειμένος στη θάλασσα, αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα ναυτικά κέντρα του νησιωτικού Αιγαίου. Διατήρησε όμως την κεντρική θέση της επάνω στις ρότες και τον διακριτικό οπτικό τους

έλεγχο. Η θέση της και η σχέση της με τη θάλασσα διατηρήθηκε η ίδια σε όλη τη διάρκεια της Ενετοκρατίας αλλά και της Τουρκοκρατίας.

Νάξος

Η ίδρυση του οικισμού της Νάξου συμπίπτει με την εγκατάσταση των Ενετών στις Κυκλάδες. Η εγκατάλειψη από τους ενετούς άρχοντες της παλαιάς βυζαντινής πρωτεύουσας στο Απαλίρι και η χωροθέτησή της δίπλα στο νερό σίγουρα δεν ήταν τυχαία¹²³. Πρόκειται για την πρωτεύουσα του Δουκάτου, που ιδρύθηκε στις αρχές του 13ου αιώνα στην καρδιά του Αρχιπελάγους, και τον πρώτο χρονολογικά οχυρό οικισμό που κτίστηκε από τους Ενετούς. Η επιλογή της θέσης φανερώνει ακριβώς τη διάθεση ελέγχου της θαλάσσιας έκτασης αφού σε αυτόν στηριζόταν η επιβίωση των Λατίνων στην περιοχή. Η συνδυασμένη αξιοποίηση του λόφου και της ακτής με βασικό κριτήριο την οπτική σχέση του οικισμού με τον θαλάσσιο ορίζοντα, μπο-

123. Το Κάστρο της Νάξου έχει σχεδιαστεί από βενετούς αρχιτέκτονες με μια λογική κεντρικής οργάνωσης. Φίλιππα-Αποστόλου Α., *Κάστρο της Αντιπάρου, συμβολή στη μελέτη των οχυρωμένων οικισμών του Αιγαίου*, Αθήνα 1978, σελ. 94.

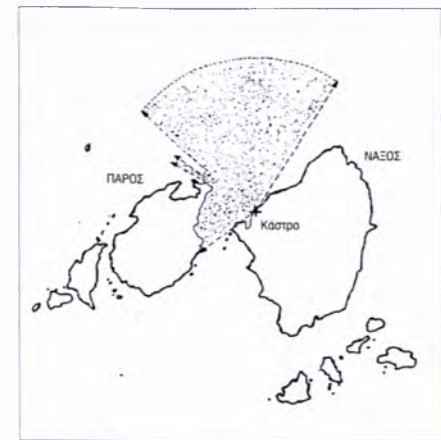


Το Κάστρο της Νάξου και τα στενά της Παροναξίας.

ρεί να θεωρηθεί ως το βασικό πρότυπο δημιουργίας παράκτιων οικισμών κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας. Ο λόφος που επiléχθηκε για την οικοδόμηση του Κάστρου της Νάξου έχει υψόμετρο μόλις 30 μ. Βρίσκεται πολύ κοντά στην ακτή και η δυτική του πλαγιά φθάνει σχεδόν στο όριο της θάλασσας. Δεσπόζει στη μεγάλη πεδιάδα και στην ομαλή ακτή του όρμου που καλύπτει τη βορειοδυτική πλευρά του νησιού. Η ακτή της Νάξου σε αυτό το σημείο κυρτώνει προς τη θάλασσα και ο λόφος προβάλλει μέσα στο πέλαγος. Έτσι από εδώ η γωνία οπτικού ελέγχου του θαλάσσιου ορίζοντα είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Οι κατάλληλες για αγκυροβόληση ακτές, ολόκληρος ο όρμος της Νάξου, η ομαλή ακτή του στα νότια και ο Κάβος Προκόπης στο όριο του στενού της Παροναξίας βρίσκονται υπό την άμεση εποπτεία του οι-

κισμού. Το ίδιο συμβαίνει και με τις ακατάλληλες για τα πλοία ακτές στα βόρεια του λόφου¹²⁴. Στα δυτικά, το θαλάσσιο στενό της Παροναξίας και οι αμμώδεις ομαλές ακτές της Πάρου είναι σε όλο τους το μήκος ορατές από το Κάστρο στα 4-5 ν.μ. Ο κόλπος της Νάουσας στα βόρεια της Πάρου δεν είναι ορατός αλλά διακρίνεται τμήμα της στενής του εισόδου στα 3,5 ν.μ. Οι αποστάσεις είναι τόσο μικρές, ώστε τα σημεία αυτά βρίσκονται μέσα στο πεδίο εποπτείας του Κάστρου κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες.

Πιο μακριά από την Παροναξία και πίσω από τους κάβους της Νάουσας στα βόρεια, ορισμένες φορές διακρίνονται οι νότιες ακτές της Σύρου στα 26 ν.μ. και η περιοχή του λιμανιού της και της Άνω Πόλης στα 28 ν.μ. Στα βόρεια σε απόσταση 16 έως 18 ν.μ. από το Κάστρο υπό καλές καιρικές συνθή-



Κάστρο Νάξου.

Ο λόφος δίπλα στο λιμάνι όπου χτίστηκε το Κάστρο δεν ξεπερνά τα 30 μέτρα ύψος. Ήλεγχε όμως κάθε σημείο κοντά στη Νάξο, από όπου περνούσαν οι καθιερωμένες ρότες: το στενό με την Πάρο στα νοτιοδυτικά, τις πορείες προς τους κόλπους της Νάουσας και του Δρύου, το πέρασμα προς τα βόρεια και προς τη μικρασιατική ακτή στα βορειοανατολικά

124. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 186.

κες φαίνονται οι ακτές του συμπλέγματος της Δήλου, τα θαλάσσια στενά και οι ακτές της Μυκόνου. Ο οικισμός της Νάξου ήλεγχε κυρίως τα ανατολικά και τα βόρεια περάσματα των Κυκλάδων καθώς και το τμήμα της ρότας το οποίο, αφού είχε διανύσει την κεντρική περιοχή, κατευθυνόταν ανατολικά προς τις ακτές της Μικρασίας. Είναι και αυτός προσανατολισμένος προς το εσωτερικό της θαλάσσιας έκτασης, αντικριστά με τα υπόλοιπα νησιά, έχοντας έτσι έναν κοινό τόπο ελέγχου με τους οικισμούς της Παροικιάς, της Μυκόνου και της Σύρου. Από αυτή την περιοχή περνούσε το βόρειο τμήμα της ρότας των Κυκλάδων. Η θέση όμως του μεγαλύτερου Κάστρου του Δουκάτου είχε μια επιπλέον ιδιομορφία: καθιστούσε το Κάστρο προωθημένο σημείο προς τα ανατολικά και τη Μικρασία. Ο λόφος, όπως υψώνεται στη μέση της πεδιάδας ανάμεσα στις ομαλές αμμουδιές, είναι ορατός από το πέλαγος. Είναι ίσως το πιο εκτεθειμένο σημείο κατάλληλο για λιμάνι και κατοίκηση που θα μπορούσαν να επιλέξουν οι Ενετοί στη δυτική ακτή της Νάξου. Το Κάστρο γινόταν εύκολα αντιληπτό από οποιοδήποτε πλοίο ταξίδευε στο στενό της Παροναξιάς ή ακολουθούσε το τμήμα της ρότας που έβγαζε από τις Κυκλάδες στο κεντρικό Αιγαίο. Η σχέση του με την έρημη έκταση προς τα ανατολικά που φθάνει έως την Ικαρία έκανε την τοποθεσία πολύ πιο ευπρόσβλητη από τις θέσεις των άλλων οικισμών και συγχρόνως πολύ πιο σημαντική όσον αφορά τον θαλάσσιο έλεγχο.

Είναι σαφές ότι με την οικοδόμηση του Κάστρου επιδιώχτηκε αυτή ακριβώς η σχέση εποπτείας του κεντρικού και μάλλον πλέον πολυσύχναστου τμήματος του Αρχιπελάγους, που επί αιώνες αποτέλεσε το όριο κυριαρχίας Δυτικών και Οθωμανών. Και αυτός πρέπει να ήταν ένας από τους σημαντικούς λόγους που εγκαταλείφθηκε η προφυλαγμένη από τη θάλασσα θέση της παλιάς βυζαντινής πρωτεύουσας στο Απαλίρι. Η εξέλιξη του οικισμού γύρω από το Κάστρο της Νάξου ακολούθησε πιστά την αρχική επιλογή της έκθεσης και ανάδειξης του ναυτικού οχυρού στον θαλάσσιο ορίζοντα. Έτσι οι νέες συνοικίες που ακολούθησαν χρονολογικά τον αρχικό πυρήνα απλώθηκαν στο ορατό από τη θάλασσα δυτικό τμήμα του λόφου, και αυτό εξακολούθησε να συμβαίνει μέχρι τον 18ο αιώνα¹²⁵.

Η όψη της Νάξου που ο Choiseul-Gouffier αποτύπωσε προς το τέλος του 18ου αιώνα δείχνει την περιβλεπτή θέση του οικισμού από τη θάλασσα και δεν έχει αλλάξει καθόλου από τότε που ο Sanudo έκτισε το Κάστρο¹²⁶.

Μύκονος

Το τελευταίο νησί που ολοκληρώνει με τη θέση του το στεφάνι του κεντρικού συγκροτήματος των Κυκλάδων είναι η Μύκονος. Στο κέντρο ακριβώς του μεγάλου κόλπου, που δημιουργείται στη δυτική ακτή του νησιού, υπάρχει μια μικρή χερσόνησος με υψόμετρο μόλις 10 μ. Εκεί δημιουργήθηκε μάλλον κατά

τον 14ο αιώνα το Κάστρο της Μυκόνου¹²⁷. Ο οχυρός οικισμός της Μυκόνου αυτής της περιόδου αποτελεί ειδική περίπτωση συνύπαρξης οικισμού και θάλασσας σε σύγκριση με τους υπόλοιπους συγχρόνους του ή και νεότερους αιγαιοπελαγίτικους οικισμούς¹²⁸. Η μικρή έξαρση της στεριάς βρίσκεται σε τέτοια θέση που μπορεί να ελέγχει ολόκληρο τον μεγάλο κόλπο και προς τον βορρά και προς τον νότο.

Οι νότιες ομαλές ακτές του νησιού και τα μικρά φυσικά αγκυροβόλια δεν είχαν οπτική επαφή με το Κάστρο. Στα δυτικά όμως το σύμπλεγμα της Δήλου και τα βραχώδη στενά του βρίσκονταν κάτω από τον οπτικό έλεγχο του Κάστρου σε απόσταση 4 ν.μ. περίπου. Τα μεγάλα νησιά της Πάρου και της Νάξου προς τα νότια κρύβονται πίσω από τους λόφους του Κόρφου και από τη Δήλο. Στα δυτικά η Σύρος φαίνεται με καλό καιρό και η Άνω Πόλη απέχει σε ευθεία 18 ν.μ. Βορειοδυτικά είναι ορατή η Τήνος και ολόκληρη η προοπτική του καναλιού ανάμεσα στη Σύρο και την Τήνο, την Τζια, τη Γυάρο και την Άνδρο. Το Κάστρο της Τήνου και το αγκυροβόλιο του Αϊ-Νικόλα βρίσκονται μόλις 10 ν.μ. μακριά και είναι σχεδόν πάντοτε ορατά. Ο παράγοντας που καθόρισε κατά κύριο λόγο τον προσανατολισμό του οικισμού της Μυκόνου φαίνεται πως ήταν η ανάγκη ελέγχου του μεγάλου θαλάσσιου περάσματος του Αρμενιστί που ενώνει το βόρειο με το νότιο Αιγαίο. Μόλις 3 ν.μ. από τη μικρή χερσόνησο βρίσκεται ο Κάβος Αρμενιστίς, το νότιο δηλαδή όριο του πε-

125. Το Μπούργος και η Αγορά του 14ου αιώνα, αλλά και η Οβριακή και η Γρόττα τον 16ο, απλώθηκαν από την αμμουδιά του λιμανιού μέχρι τη Φουντάνα, ήταν ορατές από τη θάλασσα και τύλιγαν την κορυφή του αναδεικνύοντας έτσι το Κάστρο ακόμη περισσότερο. Μόλις στα μέσα του 18ου αιώνα δημιουργούνται προσφυγικές συνοικίες ανατολικά του Κάστρου που κρύβονται από τον λόφο. Η εξέλιξη των συνοικιών φαίνεται αναλυτικά στον χάρτη που έχει σχεδιαστεί από τους Κουρουπάκη, Σάββαρη, Σταθάκη, Τσαμισούρη, ΕΜΠ 1976, *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991, τ. II, χάρτης 2, σελ. 81.

126. Choiseul-Gouffier M.G.-F.A., *Voyage Pittoresque...*, 3 τ., Paris 1782-1822.

127. Το Κάστρο της Μυκόνου κτίστηκε τον 14ο αιώνα, πριν από τον Buonfondelmonti και τον Λουκά Αργυρό, Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 73.

128. Στο Κάστρο της Μυκόνου όπως και στο Κάστρο της Άνδρου η θέση που επιλέχθηκε για την οικοδόμησή τους είναι η πιο κοινική στη θάλασσα που απαντάται στους νησιωτικούς οικισμούς.

ράσματος. Δυτικά του οικισμού είναι δυνατή η παρατήρηση ενός πολύ μεγάλου τμήματος της διαδρομής των πλοίων που ακολουθούν την καθιερωμένη ρότα μέσα από τις Κυκλάδες.

Τα συνδυασμένα πεδία εποπείας των οικισμών της Σύρου, της Τήνου και της Μυκόνου καλύπτουν πλήρως την έκταση που ήταν αναγκασμένο να διασχίσει οποιοδήποτε πλοίο ταξίδευε σ' αυτή την περιοχή των Κυκλάδων. Όπως φαίνεται και από τις περιπτώσεις της Σύρου και της Τήνου, η επιλογή της θέσης των οικισμών δεν είναι τυχαία. Είναι πολύ λίγα τα σημεία των αντικριστών ακτών στα τρία νησιά που μπορούν να δημιουργήσουν τρίγωνο με κορυφές τα τρία λιμάνια και τους οικισμούς τους.

Το Κάστρο της Μυκόνου ήταν και αυτό εκτεθειμένο στη θάλασσα. Ήταν ο πρώτος οικισμός που πρόβαλλε όταν ένα πλοίο έμπαινε από τον βορρά στις Κυκλάδες. Ορατός ήταν επίσης και από την παράλληλη προς την Τήνο ναυτική διαδρομή των πλοίων που έρχονταν από δυτικά. Από το πέρασμα της Δήλου δεν διακρινόταν καλά γιατί κρυβόταν πίσω από τη βραχονησίδα στην είσοδο του κόλπου. Από τα νότια δεν ήταν ορατός. Ο οικισμός της Μυκόνου δεν άλλαξε θέση καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας του. Παρά τις συνεχείς ερμώσεις του 16ου και 17ου αιώνα¹²⁹, παρέμεινε στην ίδια θέση δίπλα στην ακτή και το μεγάλο θαλάσσιο πέρασμα.

Η γένεση του δικτύου συμπίπτει με την εποχή της κυριαρχίας των Βενετσιάνων στο Αρ-

χιπέλαγος. Η θάλασσα των Κυκλάδων αποτελούσε γι' αυτούς το πεδίο του ναυτικού τους μονοπωλίου και οι παράκτιοι οικισμοί τους θαλάσσιους σταθμούς και τις έδρες των αρχόντων τους. Αυτή η εποχή όμως δεν κράτησε πολύ. Οι επιδρομές των Τούρκων, η συνεχής διεκδίκηση του ελέγχου των περισσότερων περιοχών του Αιγαίου από τους Δυτικούς μετά τη σταθεροποίηση της οθωμανικής κατάκτησης, η ερήμωση των νησιών κατά την πρώτη περίοδο αυτής της σύγκρουσης και τέλος το καθεστώς της ανεξέλεγκτης πειρατικής δράσης σε μια ζώνη που εξακολουθούσε να ταξιδεύεται ασταμάτητα από εμπορικές νποπομπές και πολεμικούς στόλους, όλα αυτά χαρακτηρίζουν το κλίμα που επικρατεί μετά τα μέσα του 15ου αιώνα.

Παρά τις αντίξοες, ωστόσο, συνθήκες το παράλιο οικιστικό δίκτυο των Κυκλάδων εξακολουθεί να παραμένει αμετακίνητο στις τοποθεσίες στις οποίες πρωτοδημιουργήθηκε κατά τον 13ο και τον 14ο αιώνα. Η επιβίωσή του στα δύσκολα χρόνια του τέλους της Ενετοκρατίας και της πρώιμης Τουρκοκρατίας και η σταδιακή ανάπτυξή του, η οποία κορυφώθηκε μέχρι τα 1800, δείχνουν ότι κατόρθωσε να παρακολουθήσει τις μεγάλες γεωπολιτικές αλλαγές.

Οι δεσμοί και οι σχέσεις με τη ναυτιλία, όσο οι ρότες της διέσχισαν το Αρχιπέλαγος, φαίνεται πως αποτέλεσαν μια πολύ ισχυρότερη συνθήκη ύπαρξης των οικισμών από τα προσωρινά βενετσιάνικα ή τουρκικά συμφέροντα στην περιοχή. Οι αλλαγές που συνέ-

βησαν στο επίπεδο της κυριαρχίας του Αρχιπέλαγους δεν εμπόδισαν τη διατήρηση των οικισμών και της σχέσης τους με τη θάλασσα. Αυτό αποδεικνύει τη διαχρονικότητα των χωροθετικών επιλογών του 1207 ή μάλλον την ισχύ τους όσο η ναυτιλία εξακολουθούσε να έχει τα ίδια χαρακτηριστικά, πράγμα που συνέβη καθ' όλη τη διάρκεια των αιώνων από τις Σταυροφορίες μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας στο Αιγαίο.

129. Στα μέσα του 16ου αιώνα η Μύκονος είναι σχεδόν έρημη, στα μέσα του 17ου, από το 1633 έως το 1667 σχεδόν ακατοίκητη και στα 1678 ο πληθυσμός αποδεκατίζεται από πανώλη· Ρωμανός Α., «Μύκονος» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991, τ. II, σελ. 46.

4. Νησιώτικα λιμάνια

4.1. ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ

Η απόβαση του Marco Sanudo με τις οκτώ γαλέρες του στην αμμουδιά της Νάξου το 1207¹ έγινε με τον ίδιο τρόπο που αποβιβάστηκαν οι Αχαιοί των ομηρικών χρόνων με τα ξύλινα σκαριά τους στις ακτές της Τροίας ή οι Αθηναίοι με τις τριήρεις τους στους νεώσοικους των κλασικών χρόνων.

Οι δυνατότητες προσέγγισης που προσφέρουν οι ακροθαλασσιές του Αιγαίου στα πλωτά μέσα αξιοποιήθηκαν το ίδιο καλά σε όλη την ιστορία του Αρχιπελάγους. Οι ομαλές αμμουδιές των νησιών με τις ελάχιστες παλίρροιες σε σύγκριση με άλλες θαλάσσιες ζώνες² δίνουν τη δυνατότητα σε σκάφη που δεν έχουν μεγάλο βύθισμα να πλησιάσουν πολύ κοντά στο όριο της θάλασσας. Έτσι τα στενόμακρα ξύλινα πλοία που επί τούς αιώνες ταξίδευαν το Αιγαίο αποτελούσαν τα μέσα με τα οποία οι άνθρωποι παραβίαζαν αυτό το φυσικό όριο ανάμεσα στη στεριά και τη θάλασσα.

Λιμάνια για τα κωπήλατα πλοία

Οι διαστάσεις και η μορφή των λατινικών πλοίων του τέλους του Μεσαίωνα και των

πλοίων που αργότερα χρησιμοποιήσαν και οι μουσουλμάνοι στο Αιγαίο βοηθούσαν την απευθείας προσάραξη στις ομαλές ακτές. Το βύθισμά τους επέτρεπε στα κωπήλατα της εποχής του Δουκάτου να φθάνουν με τα κουπιά τους σε πολύ μικρό βάθος και η πλήρη τους να βρίσκεται σχεδόν πάνω από τη στεριά ώστε να μπορούν να αποβιβαστούν ή να επιβιβαστούν τα πληρώματά τους. Οι συνηθισμένες γαλέρες του 13ου ή του 14ου αιώνα, όπως εκείνες του βασιλέα της Σικελίας Charles I d'Ανζου που το 1275 ταξίδευαν τη Μεσόγειο³, παρότι ήταν πλοία με πολύ μεγάλες διαστάσεις, μήκους μέχρι 39 μ. περίπου και μέσου πλάτους 4 μ., είχαν βύθισμα αναλόγως μικρό. Το βύθισμα μιας φορτωμένης γαλέρας δεν ξεπερνούσε τα 2 μ. Έτσι μπορούσε πολύ εύκολα να προσεγγίσει τις ακτές και να αποβιβάσει πλήρωμα και φορτία. Οι μεγάλες της όμως διαστάσεις και τα 108 κουπιά μήκους 7 μ. περίπου⁴ δεν της επέτρεπαν εύκολα ελιγμούς. Αυτό δυσκόλευε πολύ την κίνηση του πλοίου μέσα σε κλειστούς κόλπους ή κοντά σε βραχώδεις, πολυακτιδείς ακτές. Οι δύσκολες μανούβρες και τα αναγκαστικά «τακ», δηλαδή η απότομη στροφή 90 μοιρών του πλοίου με το ταυτόχρονο γύρισμα σε αντίθετη φορά των βοηθητικών «λα-

τινικών» πανιών ώστε να αξιοποιηθεί ο αέρας, αναφέρονται στα 1480⁵ ως επικίνδυνες στιγμές της πλεύσης για τις γαλέρες. Και πράγματι, ήταν εξαιρετικά δύσκολο να συντονιστούν πάνω από 100 κουπιά και δύο μεγάλα ιστία για να μανουβράρουν ένα βαρύ ξύλινο πλοίο με μικρό βύθισμα που κινδύνευε ανά πάσα στιγμή να ανατραπεί.

Έτσι οι μεγάλες, προστατευμένες από τους βοριάδες αμμώδεις ακτές του Αιγαίου, τις οποίες πλησίαζαν οι γαλέρες μέχρι να «ξύσουν» τα ύφαλά τους, ήταν πιο κατάλληλες από τα λιμάνια την εποχή της Ενετοκρατίας και της πρώιμης Τουρκοκρατίας⁶.

Το λιμάνι της Ίου από περιγραφές του 1420

Στα 1420 ο Christoforo Buondelmonti στο *Liber Insularum Archipelagi* αναφερόμενος στο λιμάνι της Ίου και σε ένα περιστατικό που συνέβη στον καιρό του, όπως ισχυρίζεται, περιγράφει την προσάραξη μιας γαλέρας στην ακτή του λιμανιού. «Ήλθον εις τη νήσον ταύτην πειραταί μετά μιας τριήρεως, ης τα διεργωτά βουληθέντες εν τω λιμένι διορθώσασθαι, εγκάρσιον έθηκαν κατά το ειωθός, επελ-

1. Miller, W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 85.

2. Heikell, R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 20.

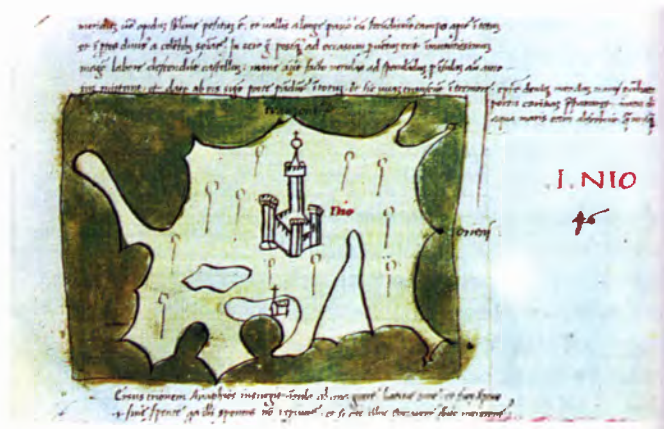
3. Pryor J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984, σελ. 65.

4. *ό.π.*, σελ. 66.

5. *ό.π.*, σελ. 42.

6. Τη μορφή του λιμανιού της Κωνσταντινούπολης, όπου οι γαλέρες φθάνουν μέχρι την ακτή, δίνει το *Χρονικόν του Μωρέως*, σελ. 26, 533[38]: «Διατί το βάθος του ένι βαθύ και μέγα, τόσων αυτίς της θάλασσας ομοίως και του λιμιώνος, όπου ένι γύρον της Πολέου, ωσάν σε το αφηνούμε, ότι τα κάτεργα αλλά δη οι κόκες, τα καράβια, ερχόντησαν μέχρι εις τη γην ωσάν να ήταν βάρκες».

Ένα τυπικό λιμάνι για γαλέρες του 1560 εικονίζεται σε ένα χειρόγραφο της Μαρκανθής Βιβλιοθήκης. Έχει σχεδιαστεί μία προκυμαία επιμήκης με δέσπρες κυλινδρικές. Σε αυτήν υπάρχουν γαλέρες με μαζεμένα πανιά, δεμένες από την πρύμνη. Κτίσματα πλαισιώνουν την προκυμαία δημιουργώντας ένας είδος πύλης της πόλης. Ένα οχυρό περιτοιχισμένο βρίσκεται σε λόφο επάνω



Ίλος, 1420. Cristoforo Buondelmonti.



Λιμάνι Ίου, 1764. Joseph Roux.



Λιμάνι και Χώρα Ίου, 1776. M. G. F. A. Choiseul-Gouffier.

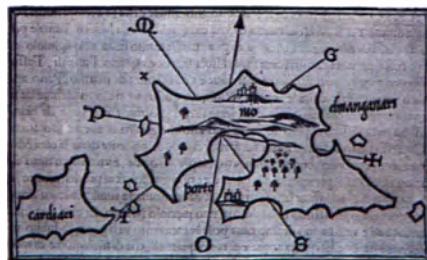
από το λιμάνι και ένας πύργος στη βάση του λόφου στην άκρη ενός ακρωτηρίου. Το υπόλοιπο λιμάνι έχει ομαλή ακτή. Στην είσοδό του πλέον τρεις γαλέρες με ανοικτά πανιά. Οι δύο είναι εξοπλισμένες με 32, ενώ η τρίτη με 36 κουριά. Galleys in a harbour sketches c. 1560, Manuscript in the Marciana Library, Venice. Braudel F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the age of Philip II*, Glasgow 1986, τ. II, σελ. 1013.

7. Buondelmonti, C., *Liber Insularum Archipelagi ... 1420 Descriptions des Iles de l'Archipel par Christoph Buondelmonti, version grecque par un anonyme ... par Emile Legrant*, Paris 1897.

8. Bordone, B., *Isolario*, Venezia 1528



Λιμάνι Ίου, 1805. J. W. Norie.



Ίλος 1528. Benedetto Bordone.

θούσα δε η θάλασσα νεύματι θείω ταύτην κατερρόφησεν»⁷.

Όπως γινόταν συχνά εκείνη την εποχή των ναυμαχιών που τα τραυματισμένα από τις συγκρούσεις σκάφη χρειάζονταν συνεχείς επισκευές, οι πειρατές τράβηξαν το πλοίο τους για να το επισκεύασουν στα ρηχά του λιμανιού της Ίου, στην αμμονδιά κάτω από το Κάστρο, όπου το τοποθέτησαν κάθετα στην ακτή. Η ιστορία που διηγείται ο φλωρεντίνος καλόγερος επιβεβαιώνει τη διαδικασία που τα πληρώματα ακολουθούσαν για να προστατεύσουν τις γαλέρες στα λιμάνια, με τη διαφορά πως στην προκειμένη περίπτωση οι πειρατές ήταν άτυχτοι γιατί, αφού επισκεύασαν τη γαλέρα τους, συνέβη το γνωστό θαύμα της βύθισης πειρατικού σκάφους, ένα θαύμα που οι περισσότεροι περιηγητές

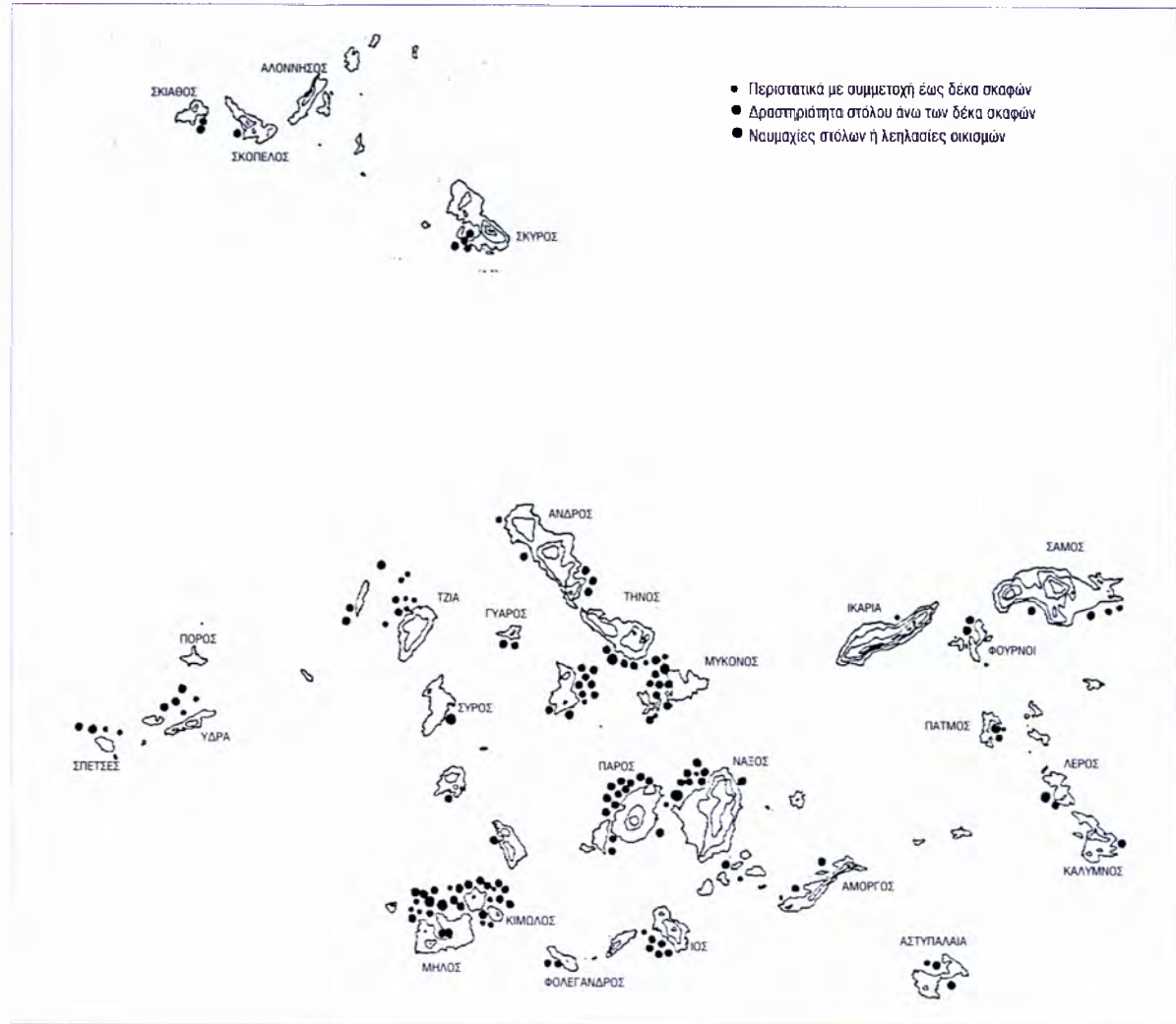
είχαν την τύχη να συναντήσουν στα ταξίδια τους μετά τον Μεσαίωνα.

Λιμάνια της πειρατείας

Στις περιγραφές των νησιών του 15ου και του 16ου αιώνα διάφοροι κόλποι χαρακτηρίζονται λιμάνια, παρότι δεν υπάρχουν κανενός είδους λιμενικές εγκαταστάσεις, χωρίς όμως να δίνονται περισσότερες πληροφορίες για τον ελλιμενισμό των σκαφών σε αυτούς. Αυτό κάνει, παραδείγματος χάριν, ο Benedetto Bordone το 1538, ο οποίος αναφέρει μεν στο *Isolario*⁸ του πως η Σκύρος έχει «πολλά λιμάνια και δάση», αλλά δεν επεκτείνεται σε λεπτομέρειες. Οι περιηγητές, επηρεασμένοι από το πνεύμα της Αναγέννησης, προτιμούσαν τις

εκτεταμένες αναφορές στη μυθολογία και την ιστορία της αρχαίας Ελλάδας, δίνοντας λιγότερη προσοχή στις σύγχρονες ιδιαιτερότητες των τόπων στους οποίους ταξίδευαν. Η σχέση των ξύλινων κωπηλατών και ιστιοφόρων πλοίων με τη στεριά στους πρώτους αιώνες μετά το Βυζάντιο καθόρισε και τη μορφή των λιμανιών εκείνης της περιόδου. Τα μεσαία και μικρά λιμάνια του Αρχιπελάγους χρησιμοποιήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια των μεταβυζαντινών αιώνων ως «Σκάλες» από πλοία που μετέφεραν πολυάνθρωπα πληρώματα και μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων. Στα λιμάνια όμως των νησιών μικρό μέρος από τα εμπορεύματα που βρίσκονταν στα αμπάρια φορτώνονταν ή ξεφορτώνονταν από τα πλοία στη στεριά, και αντίστροφα. Όσο για τα πληρώματα, άλλες φορές αποβιβάζονταν, άλλες όμως παρέμεναν στα πλοία τις λίγες ώρες της νύχτας που συνήθως έμεναν αγκυροβολημένα. Οι μικρές ανάγκες φορτοεκφόρτωσης, η επικινδυνότητα των νησιωτικών λιμανιών, λόγω των συνθηκών που είχε δημιουργήσει η πειρατεία, και το μικρό διάστημα παραμονής των πλοίων στα πιο πολλά λιμάνια, μέχρι τον 17ο αιώνα καθιστούσαν περιπτώσεις τις μόνιμες κτιστές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των αναγκών ελλιμενισμού των σκαφών στα περισσότερα.

Τα λιμάνια αποτέλεσαν το συνδυαστικό στοιχείο ανάμεσα στη ζωή της στεριάς και τη ζωή στα πλοία και τη θάλασσα. Η σχέση των νησιωτών με το λιμάνι καλάρωνε στις περιόδους που δεν είχαν να προσμένουν τίποτε



Ενδεικτικός χάρτης καταγραμμένων περιστατικών πειρατικής δραστηριότητας στο Αρχιπέλαγος από τον 15ο έως τον 19ο αιώνα (δημοσιευμένα από Α. Κραντωνέλλη, Κ. Σιμόπουλο, Ν. Κεφαλληνιάδη).

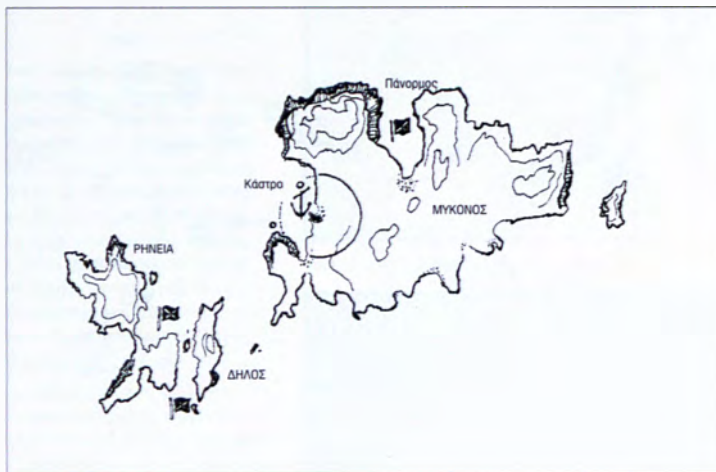
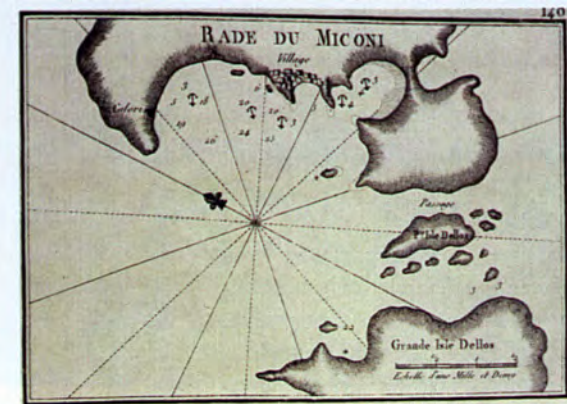
Μύκονος 1420. Cristoforo Buondelmonti.



Μύκονος 1584. André Thevet.



Λιμάνι Μυκόνου 1764. Joseph Roux.



Μύκονος.
Το Κίστρο δίπλα στην ακτή. Το λιμάνι είναι ενιαίο με τον οικισμό. Πειρατικά καταφύγια υπάρχουν στις βόρειες ακτές, στον Πάνορμο και στα νησιά Δήλος και Ρήνεια.

από τη θάλασσα ή εντεινόταν όταν αυτή γινόταν ξανά το πεδίο επικοινωνίας με τον υπόλοιπο κόσμο.

Το λιμάνι της Μυκόνου

Η Μύκονος, λόγω της θέσης της στο κεντρικό Αιγαίο, ήταν σταυροδρόμι πολλών ναυτικών διαδρομών. Στα φυσικά της αγκυροβόλια έβρισκαν καταφύγιο τα πλοία που τα έπιανε ο καιρός σε αυτό το πάντοτε ταραγμένο τμήμα του Αρχιπελάγους. Το λιμάνι του Κίστρου ήταν ιδιαίτερα σημαντικό γιατί γεγόνηνε με δυο μπουγάζια, το μπουγάτσι της Τήνου και αυτό της Ικαρίας. Και τα δύο είναι από τα χειρότερα περάσματα σε ολόκληρο το Αιγαίο. Από την άλλη το στενό της Μυκόνου

αποειλούσε την εναλλακτική πορεία για τα πλοία που έρχονταν από νοτιοδυτικά και δεν ήθελαν να «ορτσάρουν» το μελέμι στον Κάβο Ντόρο, τον πρώτο σταθμό μετά τη Χίο των πλοίων που κατέβαιναν το Αιγαίο και ήθελαν να αποφύγουν τα επικίνδυνα περάσματα των Φούρνων και της Σάμου και εκείνων που κατευθύνονταν προς τη Δύση. Άλλο ένα χαρακτηριστικό της περιοχής της Μυκόνου είναι ότι το πέρασμα Άνδρου-Τήνου δεν περνιέται από πλοία που ανεβαίνουν στον βορρά λόγω του συνεχούς αντίθετου ανέμου. Μέσα στο μάτι του κυκλώνα, η Μύκονος ανάγκαζε τα πλοία να σταθμεύσουν στα αραξοβόλια της, και νησί φτωχό καθώς ήταν ζούσε από τη ναυτιλία και την πειρατεία στα γειτονικά ξερονήσια που από κάποια στιγμή και μετά πήρε χαρακτήρα «κοινοτικής επιχείρησης».

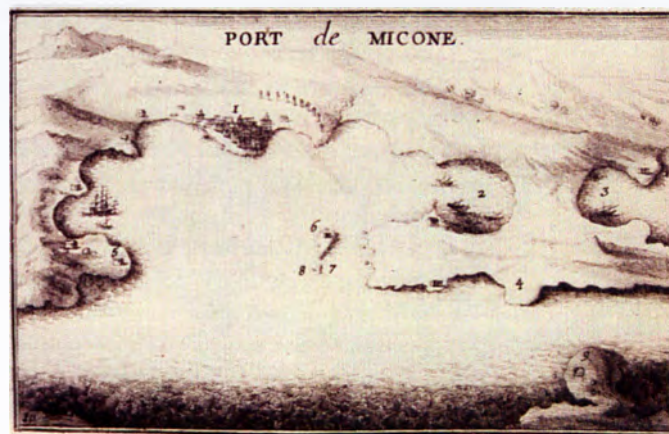
Το λιμάνι της Μυκόνου διαμορφώθηκε δίπλα ακριβώς στο Κάστρο, στο κάπως απόκλιμα τμήμα της μεγάλης αμμουδιάς του Γιαλού, εκεί όπου ο κοντινός στη στεριά βράχος του Αϊ-Νικόλα της Καδένας κόβει τα κύματα που ο δυνατός μαϊστρος ρίχνει στον αβαθή κόλπο. Η είσοδος στο λιμάνι ήταν δύσκολη κυρίως για τα πλοία που έρχονταν από Δήλες και Παροναξία, γιατί είχαν να περάσουν τον μεγάλο κυματισμό στις βραχονησίδες του Μπάου. Η δε έξοδος από τον κόλπο στα πλοία που ταξίδευαν προς τον βορρά ήταν αδύνατη όταν είχε καιρό στον Κάβο Αρμενιστή στα βόρεια του νησιού. Το Κάστρο και το λιμάνι δεν ήταν εύκολα ορατά από τη θάλασσα γιατί είναι στο βάθος του κόλπου. Συγκεκριμένα από τις Δήλες δεν φαινόταν καθόλου παρά μόνο μετά το πέρασμα του Μπάου, και από τον βορρά τα έκρυβε ο Κάβος Αρμενιστής. Από το ύψωμα όμως δίπλα στο λιμάνι ήταν ορατή όλη η θαλάσσια έκταση από Τήνο μέχρι Δήλο.

Στη Μύκονο δεν φαίνεται να υπήρχε ένα μόνο συγκεκριμένο λιμάνι. Μέσα στο λιμάνι του Κάστρου δεν μπορούσαν να κρατηθούν μεγάλα σκάφη γιατί ο βυθός είναι ρηχός και αμμουδερός και δεν κρατάει άγκυρα όταν έχει θαλασσοταραχή⁹. Ακόμη και τα μικρά σκαριά ήταν αναγκασμένα να διπλοδένονται από τη στεριά και τη θάλασσα ή να τραβιούνται στην ακτή. Η βραχονησίδα του Αϊ-Νικόλα της Καδένας ήταν το μοναδικό βολικό σημείο όπου μπορούσε να αγκυροβολήσει και να δεθεί πλοίο. Έτσι τα πλοία αγκυροβολού-

σαν ανάλογα με τον καιρό και ήταν έτοιμα ανά πάσα στιγμή να σαλπάρουν για πιο ασφαλισμένους όρμους. Η ακτή του Τούρλου, 1 ν.μ. περίπου βορειότερα του Κάστρου στον ίδιο κόλπο με το λιμάνι, ήταν το εναλλακτικό αγκυροβόλιο όπου κατέφευγαν τα σκάφη όταν είχε κακοκαιρία βρίσκοντας ασφάλεια από τους βοριάδες που κατέβαζε μέσα στο λιμάνι το μπουγάζι της Τίνου. Όπως στον Τούρλο έτσι και στα δύο φυσικά λιμάνια στα νότια του Κάστρου, στον Κόρφο και τον Όρνο, υπήρχαν εγκαταστάσεις αγκυροβόλιου για μεγάλα πλοία¹⁰.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της περιόδου της Ενετοκρατίας δεν πρέπει να ήταν ιδιαίτερα σημαντικές. Υπάρχουν δύο σοβαρές ενδείξεις ότι υπήρχαν προβλήτες στο λιμάνι ήδη πριν από τον 16ο αιώνα. Στο κείμενο του Buondelmonti του 1420 αναφέρονται «λίθινοι βραχίονες». Στον χάρτη που συνοδεύει το κείμενο συμβολίζεται ως λιμάνι και ο Κόρφος χωρίς όμως να σημειώνονται ανάλογες εγκαταστάσεις.

Στα 1584 σε μια χαλκογραφία χωρίς υπογραφή, που επρόκειτο να συνοδεύσει το ταξιδιωτικό του André Thevet¹¹, εμφανίζεται λιμάνι δίπλα στο Κάστρο με λιμενοβραχίονα καμπύλο και διευρυμένο στην άκρη που κλείνει τη θάλασσα από τον βοριά, με την ένδειξη «Bonne fonde». Είναι μία από τις ενδείξεις που χρησιμοποιούσαν στους πορτολάνους για να ξέρουν οι καπετάνιοι πού να «φουντάρουν» την άγκυρα. Ο χάρτης αυτός της Μυκόνου έχει αρκετά ακριβείς θαλάσσιες ενδεί-



Μύκονος 1700. Pitton de Tournefort.

Λιμάνι και Κάστρο Μυκόνου (γεωφυσική διαμόρφωση).



9. Heikell, R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 172.

10. Ρωμανός, Α., «Μύκονος», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, τ. II, σελ. 50, Αθήνα 1983.

11. Thevet, A., *Grand insulaire et pilotage*, Paris 1584.

Ξεις, παραδείγματος χάρη εντοπίζει το επικίνδυνο πέρασμα ανάμεσα στις βραχονησίδες του κόλπου με την ένδειξη «Passage dangereux», αυτό δε το στοιχείο σε συνδυασμό με την πληροφορία του Buondelmonti μπορεί να θεωρηθεί ότι τεκμηριώνει τις πέτρινες προβλήτες.

Το 1685 ο Chevalier de Constantine, γάλλος αξιωματικός του Ναυτικού, αποτυπώνει τη Μύκονο από την πλευρά της θάλασσας¹². Ο οικισμός φαίνεται να έχει ολοκληρωθεί, γιατί καταλαμβάνει τα πεδινά έξω από τον αρχικό πυρήνα του Κάστρου. Οι αμμώδεις ακτές στα βόρεια και στα νότια του Κάστρου μέχρι τις άκρες του κόλπου έχουν καταληφθεί από κτίσματα. Τα εξωτερικά κτίρια του Κάστρου δημιουργούν μέτωπο προς το νερό, ενώ στη θέση που υπήρχε το «παραπόρτι» στη δυτική πλευρά υπάρχει ένας ανεμόμυλος κτισμένος επάνω στην ξέρα της ακτής. Μέσα στο λιμάνι διακρίνεται η εκκλησιά του Αϊ-Νικόλα της Καδένας. Αρκετά κτίρια της ακτής είναι τόσο κοντά στο νερό ώστε μπορεί να συμπεράνει κανείς ότι ήταν αποθηκευτικοί χώροι. Δεν υπάρχει όμως καμία ένδειξη αγκυροβόλιου, προβλήτας ή άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο Τουρμεφορτ στις αρχές πλέον του 18ου αιώνα σημειώνει ως λιμάνια με ανάλογες εγκαταστάσεις τον Κόρφο και τον Τούρλο και ως αγκυροβόλιο για μικρά πλοία τον Όρνο. Στο λιμάνι του Κάστρου δείχνει τις βάρκες τραβηγμένες στην αμμουδιά του Γιάλου¹³.

Με βάση τη φυσική διαμόρφωση της ακτής, οι δύο πιθανές θέσεις για προβλήτες που θα πρόσφεραν στοιχειώδη προστασία από τον καιρό είναι η βραχονησίδα της Καδένας και η βραχώδης απόληξη της άκρης του Κάστρου στα βορειοδυτικά. Και στις δύο θέσεις υπάρχουν ίχνη κτιστά μέσα στη θάλασσα. Η πιθανότητα για κάποιες προβλήτες ή τουλάχιστον κάποιες εγκαταστάσεις για απόβαση στη στεριά στα δύο αυτά σημεία της ακτής ενισχύεται από το γεγονός ότι ταυτίζονται με τα δύο θαλασσινά παραπόρτια του Κάστρου. Εκτός από τις προβλήτες, το λιμάνι της Μυκόνου δεν πρέπει να είχε καμιά άλλη εγκατάσταση πριν από τον 17ο αιώνα έξω από τον περιβολό του τείχους. Οι αποθήκες θα ήταν μέσα στο Κάστρο και για γλίστρα θα χρησιμοποιούσαν ο Γιαλός. Τα πηγάδια προμήθευαν νερό στα πλοία και το Κάστρο παρείχε προστασία στα εμπορεύματα.

Το λιμάνι των Κυθήρων από περιγραφές του 1651

Τον 16ο και τον 17ο αιώνα με την πειρατεία και τους ανάμεικτους τύπους σκαφών καθιερώθηκε το κράτημα «αρόδου» των πλοίων στα νησιωτικά λιμάνια.

Η χαλκογραφία του Marco Boschini από το *Il Regno tutto di Candia*, που εκδόθηκε το 1651 στη Βενετία, περιλαμβάνει μια άποψη των Κυθήρων στην οποία βλέπουμε τον χαρακτηριστικό τρόπο αγκυροβόλησης των

πλοίων και τη μορφή των περισσότερων από τα λιμάνια του Αιγαίου στα μέσα του 17ου αιώνα. Στο φυσικό λιμάνι του Τσιρίγου Καψάλι, ακριβώς στη δυτική θαλάσσια είσοδο του Αρχιπελάγους, μονάχα ο προστατευμένος κόλπος και οι αμμουδιές ορίζουν το λιμάνι. Δύο γαλιότες βρίσκονται αγκυροβολημένες στο μέσον ακριβώς του κόλπου με σηκωμένα τα κουπιά τους έξω από το νερό. Στη στεριά, τέσσερα μικρά κτίρια, από τα οποία τα τρία αρκετά μακριά από το νερό, είναι τα μοναδικά κτίσματα ενός από τα πιο πολυσύχναστα –λόγω θέσης– λιμάνια του Αιγαίου. Ψηλά στον λόφο, το οχυρό εποπτεύει μεν τις ακτές του νησιού, αλλά τίποτε δεν φαίνεται να το συνδέει με αυτές παρά μόνο η εποπτεία.

Το λιμάνι της Σάμου από περιγραφές του 1680

Τρία παράλληλα κείμενα του τέλους του 17ου αιώνα για το Τηγάι της Σάμου δίνουν μια αρκετά ολοκληρωμένη εικόνα της μορφής ενός λιμανιού που έχει μεν ναυτική κίνηση αλλά δεν διαθέτει κτιστές εγκαταστάσεις. Η σχέση του λιμανιού με τη Μεγάλη Χώρα και η θέση αμφοτέρων στο στενό περιγράφεται και από τους τρεις συντάκτες των κειμένων. Το θαλάσσιο στενό της Σάμου αποκαλείται από τον Ιωσήφ Γεωργιερήνη στα 1678¹⁴ «φωλεά πειρατών... εκ Μελίτης, Λιβόρνου, Σαβαδίας ή Σάρδους» και το Τηγάι «παλαιός λιμν δια κάτεργα». Το μόνο κτίσμα για το

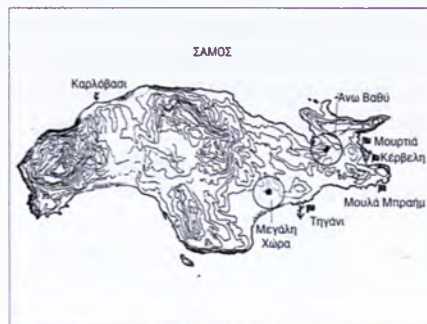
12. Καρύδης, Δ.Ν., *Το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, γεωγραφικές αναφορές του 17ου, 18ου, 19ου αι. από γαλλικές αρχαικές πηγές*, Αθήνα ΕΜΠ 1989, σελ. 11-29.

13. Tourmefort, P., *Relation d'un voyage du Levant*, Paris 1717.

14. Σταματάδης, Ε., *Σαμακά, ήτοι ιστορία της νήσου Σάμου*, τ. Α', «Σάμος 1881-1891», σελ. 33-34.

οποίο μιλά ο Γεωργιερήνης είναι μία μικρή εκκλησία με πηγάδι, αφιερωμένη στον Αϊ-Νικόλα από όπου τα πλοία προμηθεύονταν πόσιμο νερό. Στον χάρτη του Petr Schenk που συνόδευε την *Περιγραφή* το στενό σημειώνεται με το τούρκικο όνομα «Dard Bogazy», από όπου «επιπίθονται οι πειρατές στο νησί», ενώ δίπλα στο «Tigani Port» προς το βορρά έχει σχεδιαστεί η εκκλησία του Αϊ-Νικόλα. Ο Bernard Randolph το 1687 αναφερόμενος στη Σάμο¹⁵ λέει ότι το λιμάνι δεν είναι καλό για πλοία, αλλά μάλλον δεν πρόκειται για ναυτική αξιολόγηση γιατί το παλιό λιμάνι του Τηγανίου είναι αρκετά καλό αγκυροβόλιο¹⁶, πράγμα που επιβεβαιώνει και η συνεχής χρήση του από τους αρχαίους ακόμα χρόνους. Η αιτία που ο Άγγλος δεν θεωρεί το Τηγάνι καλό αγκυροβόλιο, είναι «οι πειρατές που πολύ συχνά το επισκέπτονται... και βγαίνουν στη στεριά».

Ο Pitton de Toumefort¹⁷ λίγα χρόνια αργότερα αξιολογεί το Τηγάνι ως καλό λιμάνι για τους περιηγητές, αν και είναι εκτεθειμένο στον νοτιοδυτικό άνεμο που έρχεται από το στενό, και αναφέρει το μικρό αγκυροβόλιο «των γαλερών» στο στενό απέναντι από το όρος Σαμψών της Μικρασίας. Πρόκειται προφανώς για το γνωστό από τους περιηγητές ως καταφύγιο πειρατών λιμανάκι του Μουλά Μπραήμ στα ανατολικά του Πόρτο Τηγάνι. Η έντονη πειρατική δράση στο Νιαρ Μπογάζ της Σάμου και στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του νησιωτικού συμπλέγματος, η ύπαρξη κρυφών ναυπηγείων για πειρατικές



Σάμος.
Η Μεγάλη Χώρα στις παρυφές του κάμπου κοντά στην ακτή. Το λιμάνι Τηγάνι σε προστατευμένο όρμο, σε απόσταση από τον οικισμό. Το Άνω Βαθύ στην κορυφή της κοιλάδας πάνω απ' τον κόλπο του Βαθέως. Το λιμάνι στο Βαθύ στην έξοδο της κοιλάδας. Βοηθητικό λιμάνι στο Καρλόβασι με μικρό οικισμό δίπλα του. Πειρατικά καταφύγια στους όρμους Κασονίσι, Μουριά, Μουλά Μπραήμ και στο Τηγάνι.

Σάμος 1420.
Cristoforo Buondeimonti.



Σάμος 1700.
Petr Schenk (British Library, London).

Μονή Βροντιανής Σάμου 1745.
Vasili Barkaj.



15. Randolph, B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*, London 1687, σελ. 54.

16. Heikell, R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 295.

17. Σταματιάδης, Ε., *Σαμακά. Ητοι ιστορία της νήσου Σάμου*, τ. Α'. «Σάμος 1881-1891», σελ. 43.

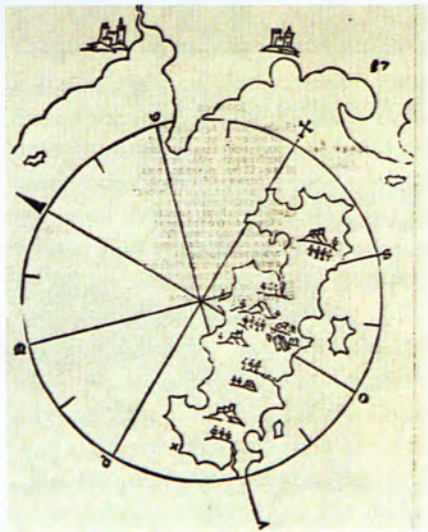


Ηραίο Σάμου 1776. M. G. F. A. Choiseul-Gouffier.

18. Μπεκιάρογλου-Εξαδακτύλου, Αικ., *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1994, σελ. 32-33.

19. ό.π., 45.

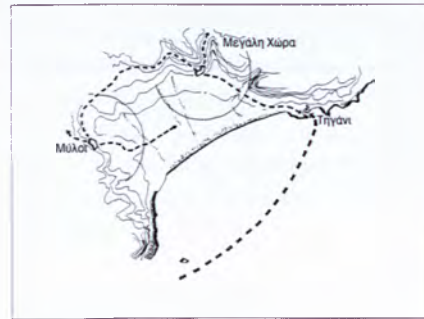
20. Η Μεγάλη Χώρα της Σάμου αναφέρεται στο τέλος του 17ου αιώνα ως η μεγαλύτερη πόλη του νησιού και είναι ο μόνος οικισμός για τον οποίο ο Γεωργερίνης δεν έχει συμπληρώσει αριθμό κατοικιών. Το Καρλόβασι όμως και το Βαθύ με 500 και 400 κατοικίες αντίστοιχα θεωρούνται μικρότερες πόλεις από τη Μεγάλη Χώρα, ενώ ο Τουμφορτί, ο οποίος δεν αντιγράφει τον Γεωργερίνη, αφού οι εργασίες τους δημιουργήθηκαν σχεδόν παράλληλα, περιγράφει τη Μεγάλη Χώρα ως οικισμό με 600 κατοικίες.



Σάμος 1485. Bartolomeo dalli Sonetti.



Βαθύ Σάμου. Ο οικισμός, το λιμάνι και η ευρύτερη περιοχή του κόλπου (18ος αι.).



Μεγάλη Χώρα Σάμου και Μύλοι. Οι οικισμοί, το λιμάνι Τηγάνι και η ευρύτερη περιοχή του Κάμπου Χώρας (18ος αι.).



Τηγάνι Σάμου (γεωφυσική διαμόρφωση).

φούστες, οι αποβάσεις και οι λεπλασίες είναι στοιχεία που αναφέρονται σταθερά σε όλες τις διηγήσεις για τη Σάμο, από τον καιρό του Buondelmonti μέχρι τον Τουμφορτί τρεις αιώνες αργότερα. Η πολύτιμη ναυπηγική ξυλεία των βουνών και η αξιοποίηση του ρετινιού για τη στεγάνωση των πλοίων κατέστησαν τη Σάμο σημαντικό σημείο ναυπήγησης και επισκευής σκαφών¹⁸ τόσο κατά τους βυζαντινούς χρόνους όσο και κατά την ύστερη Τουρκοκρατία. Παρότι τα βυζαντινά ναυπηγεία της Σάμου μετά τον 15ο αιώνα δεν χρησιμοποιούνται από τους Οθωμανούς¹⁹, συνεχίζουν να λειτουργούν στο νησί ναυπηγεία που εξυπηρετούν τους πειρατικούς στολίσκους.

Μέσα σε αυτό το σκηνικό η Μεγάλη Χώρα, κτισμένη μετά τον εποικισμό του 16ου αιώνα, στα χρόνια του Γεωργερίνη είναι ένας πυκνοδομημένος οικισμός με περισσότερες από 500 κατοικίες²⁰, κτισμένος, όπως φαίνεται από τον χάρτη του Petr Schenk, στα δυτικά του λιμανιού σε απόσταση 2 μιλίων. Από ένα ύψος 60 μ. επάνω από την ακτή ελέγχει την ακτή του Κάμπου σε όλο της το μήκος των 3,5 ν.μ. περίπου. Η ακτή αυτή, που αρχίζει από τον Άσπρο Κάβο στα νοτιοδυτικά και τελειώνει στο Πόρτο Τηγάνι στα ανατολικά, με την ομαλή της διαμόρφωση επιτρέπει την αγκυροβόληση και την πρόσδεση πλοίων.

Λιμάνια για τα ιστιοφόρα πλοία

Τον 16ο αιώνα ο ερχομός των ιστιοφόρων με τις διαφορετικές τεχνικές πλοήγησης και τα μικρότερα πληρώματα είχε ως επακόλουθο τη σχετική αυτονομία της ναυτιλίας γιατί τα ταξίδια μπορούσαν να έχουν μεγαλύτερη διάρκεια και τα πλοία κάλυπταν περισσότερες ανάγκες σε προμήθειες. Τα συνηθισμένα ιστιοφόρα του 17ου αιώνα ναί μεν ήταν μικρότερα από τις γαλέρες πλην όμως είχαν μεγαλύτερο βύθισμα, αφενός μεν για να υπάρχουν επαρκείς χώροι αποθήκευσης, αφετέρου δε λόγω του αναγκαίου μεγάλου βάρους χαμηλά, ώστε να αντισταθμίζεται η πίεση των ιστών που έτειναν να ανατρέψουν το σκάφος. Παράλληλα όμως με τα συνηθισμένα ελαφριά ιστιοφόρα, τα εμπορικά και τα καταδρομικά του 17ου αιώνα, την ίδια εποχή εμφανίζονται στη Μεσόγειο και το Αιγαίο ιστιοφόρα πλοία με πολύ μεγάλα προβλήματα ελλιμενισμού λόγω των διαστάσεών τους.

Τα γαλιόνια του 17ου αιώνα, που το μήκος τους ξεπερνούσε τα 40 μ., δεν ήταν άγνωστα στο Αιγαίο και τα λιμάνια του.

Υπάρχουν ιστιοφόρα εκείνης της περιόδου με διαστάσεις που έφταναν σε μήκος 47 μ. περίπου και βύθισμα 4 μ.²¹

Οι προσπατευμένοι όρμιοι με αμμουδιά και νερό, τα λεγόμενα «καραβοστάσια», ήταν οι απλούστεροι τύποι λιμανιών των ιστιοφόρων εκείνη την εποχή²² στα νησιά. Οι μικρές αποβάθρες όμως είχαν πια γίνει αναγκαίες για

την προσέγγιση στη στεριά γιατί το βύθισμα των πλοίων είχε μεγαλώσει. Έτσι ξύλινες κυρίως κατασκευές μέσα στο νερό, οι λεγόμενες «σκάλες», βοηθούσαν τα πλοία να έρθουν σε επαφή με τη στεριά και να ξεφορτώσουν ή να φορτώσουν. Το πλευρίσμα παράλληλα με την ακτή στην προβλήτα ή το δέσιμο της πρύμνης με σκοινιά από βράχια ή δέσμες στη στεριά και η εξασφάλιση της πλήρης με την άγκυρα στον βυθό, ήταν πια ο τρόπος με τον οποίο τα ιστιοφόρα προσέγγιζαν τις ακτές που δεν είχαν κτιστές κατασκευές.

Αλλά, εκτός από το μεγάλο σχετικά βύθισμα, οι κυριότεροι λόγοι που τα ιστιοφόρα εν γένει αδυνατούσαν να προσεγγίσουν τη στεριά ήταν: πρώτον το πηδάλιό τους, το βασικό αλλά και εύθραυστο αυτό εργαλείο πλοήγησης τους που βρισκόταν τόσο βαθιά όσο και η «καρίνα» τους, με αποτέλεσμα να κινδυνεύει να κτυπήσει στα βράχια και να καταστραφεί, και δεύτερον η αναγκαστική μονής κατεύθυνσης αξιοποίηση του ανέμου για να ξεφύγουν στα ανοικτά, ή το αντίστροφο. Το συνηθισμένο όμως δέσιμο «αρόδου», η αγκυροβόληση δηλαδή σε απόσταση από την ακτή, είχε το πλεονέκτημα ότι επέτρεπε τον γρήγορο κατάπλου και απόπλου χωρίς πολλές μανούβρες και χωρίς κινδύνους προσάραξης. Τότε η επικοινωνία με τη στεριά γινόταν με βάρκες που τα ιστιοφόρα μετέφεραν μαζί τους. Οι βάρκες ρίχνονταν στο νερό και μέσω της προβλήτας ή οποιουδήποτε τμήματος της ακτής γινόταν η φορτοεκ-

φόρτωση του σκάφους και η έξοδος του πληρώματος.

Η βραχονησίδα Καλόγερος

Στο κεντρικό, άδειο από νησιά τμήμα του Αιγαίου, στην περιοχή την οποία διασχίζουν οι περισσότερες ρότες που έρχονταν από τον Κάβο Ντόρο ή από το Στενό της Μυκόνου και κατευθύνονταν προς τη Χίο, υπήρχε μια μικρή συστάδα άγριων βραχονησίδων. Μέσα στο κέντρο της μεγάλης θαλάσσιας έκτασης, από όπου δεν διακρίνεται καμιά στεριά, υψωνόταν το βραχονήσι του Καλόγερου, σημάδι των πλοίων που περνούσαν από τη μια πλευρά του πελάγους στην άλλη. Οι κοντινότερες ακιές της Χίου βρίσκονται στα βορειοανατολικά σε απόσταση 35 ν.μ. και της Ανδρου στα νοτιοδυτικά σε απόσταση 27 ν.μ. από τον Καλόγερο. Το πέρασμα των πλοίων από το στενό του Κάβο Ντόρο διαρκούσε πάνω από 8 ώρες με πρίμα τον άνεμο και από τον Αρμενιστή της Μυκόνου πάνω από 10 ώρες, ενώ μετά τον Καλόγερο χρειαζόνταν άλλες τόσες ώρες πλεύσης μέχρι το στενό της Χίου. Στο Αρχιπέλαγος τέτοια διαδρομή χωρίς οπτική επαφή με στεριά ήταν σπάνια, αλλά τα περισσότερα πλοία της ρότας της Κωνσταντινούπολης ή της Σμύρνης ήταν υποχρεωμένα να τη διανύσουν διανυκτερεύοντας χωρίς να σταματήσουν το ταξίδι.

Το νησί στους χάρτες του Αιγαίου του 16ου και του 17ου αιώνα σημειώνεται στα βόρεια του στενού της Τίνου και στη μέση της δια-

21. «St Michael», 90 guns, 1669, μήκος 155 ft-47 μ. περίπου, πλάτος 40 ft-12 μ. περίπου, βύθισμα 4 μ. «Royal Oak», 70 guns, 1741, μήκος 151 ft-46 μ. περίπου, πλάτος 43 ft-13 μ. περίπου, βύθισμα 3 μ. National Maritime Museum, London.

22. Τζαμτζής Α. Ι., «Ναυτικοί, Καράβια και Λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, σελ. 119.



Η βραχονησίδα Καλόγερος στα νοτιοδυτικά της Χίου (φωτό: Ζάκρος, 1992, από έκδοση του Τομέα Οικολογίας και Ταξινόμησης, Πανεπιστημίου Αθηνών).

23. Bartolomeo dalli Sonetti, *Isolario*, Venezia 1485.

24. Mercator, G., *Atlas sive Cosmographicae Meditationes*, 1590· Boschini, M., *L'Arcipelago con tutte le Isole*, Venezia 1658.

25. Piacenza, F., *L'Egeo redivivo o'sia chorografia dell' Arcipelago*, Modena 1688.

26. Κραντωνέλλη, Α., *Ιστορία της Πειρατείας*, Αθήνα 1985, τ. Α', σελ. 150.

27. Bordone, B., *Isolario*, Venezia 1528.

δρομής προς τη Χίο. Επάνω σ' αυτή την αποκλεισμένη από παντού βραχώδη κορυφή, κτίστηκε ένα μοναστήρι σαν τα ερημητήρια των τελευταίων αιώνων του Βυζαντίου. Φαίνεται ότι η μονή αυτή υπάρχει τουλάχιστον από τον 15ο αιώνα, αφού τη συναντά ο Bartolomeo dalli Sonetti²³ και την περιλαμβάνει στις εικόνες του *Isolario* του 1485. Από τότε σχεδόν κανένας από τους χαρτογράφους που αποτυπώνουν το Αρχιπέλαγος δεν ξεχνά να μνημονεύσει τον Καλόγερο και να παραξενευτεί από το περίεργο σχήμα του. Ο ξεχασμένος αυτός ξεροβράχος δεν θα ενδιέφερε περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο μονα-



Καλόγερος, 1696. P. Coronelli.

στήρι, αν δεν συνέβαινε η απότομη εξαφάνισή του στα μέσα του 17ου αιώνα μετά τις τόσο συχνές περιγραφές των περιηγητών της εποχής και αν δεν είχε αποκτήσει τους προηγούμενους αιώνες μια θέση στα ιζολάρια και τους πορτολάνους ανάλογη με τα μεγάλα νησιά του Αιγαίου²⁴.

Από τις απεικονίσεις προκύπτει ότι ήταν ένας πολύ απότομος ενιαίος όγκος τριγυρισμένος από ξέρες. Στα νότια υπήρχε ένα μικρό πλάτωμα δίπλα στη θάλασσα αλλά ολόκληρο το νησί είχε, αντί για ακτές, ψηλούς γκρεμούς που αποκλείανε την αναρρίχηση. Στην κορυφή του, πολλά μέτρα ψηλότερα από

το επίπεδο της θάλασσας, απλωνόταν ένα οροπέδιο που επάνω του κτίστηκε το Μοναστήρι. Σε όλες τις απεικονίσεις του Καλόγερου φαίνονται δύο ή τρία κτίρια και κάποιες καλλιέργειες δίπλα τους. Στη χαλκογραφία του Piacenza²⁵ του 1688 έχουν σχεδιαστεί και οχυρώσεις με ένα στρογγυλό πύργο, και κτίσματα σε δυο μικρά νησάκια στα νότια με τα ονόματα «Chirana» και «Lesindra». Από την ανατολική πλευρά του πλάτωματος ξεπροβάλλει ένας εξώστης που αλλού μοιάζει με φυσική προεξοχή του βράχου και αλλού με ξύλινη εξέδρα. Ένας μεγάλος γερανός ανεβόκατέβαζε από τη θάλασσα ένα καλάθι σε σχήμα βάρκας και αυτός ήταν από ό,τι φαίνεται ο τρόπος που οι κάτοικοι του νησιού επικοινωνούσαν με τα περαστικά πλοία ή με τα γύρω ξερονήσια. Από τη στιγμή που σήκωναν το καλάθι, το φυσικό οχυρό του Καλόγερου ήταν απόρθητο.

Η σχέση του νησιού με την πειρατεία ήταν φυσική συνέπεια της θέσης του στο ναυτικό πέρασμα του Κεντρικού Αιγαίου. Στα 1517 ο βενετσιάνικος στόλος με τον Προβλεπτή S. Μορο βγήκε περιπολία στα νησιά μετά 12 χρόνια απουσίας και ενώ η πειρατεία είχε φουντώσει. Σε εκείνη την περιπολία ένα απόσπασμα του στόλου συνέλαβε δύο πειρατικά ροδιτικά μηριγκαντίνια²⁶ που γυρόφερναν τον Καλόγερο και τα οδήγησε στις Κυκλάδες.

Λίγο αργότερα, το 1528, ο Benedetto Bordone²⁷ στο δικό του *Isolario* γράφει μια ιστορία που συνοδεύει την εικόνα του Καλόγε-

ρου με το περίεργο καλάθι για τις βάρκες: «Είναι πολύ δύσκολο να ανεβείς εκεί πάνω, και τον παλιό καιρό τον κατοικούσαν μόνο καλόγεροι. Είχαν τον τρόπο αυτοί και πλεύριζαν εκεί με μια βαρκούλα αφού γύριζαν πρώτα ένα γύρω τα νησιά και μάζευαν ελεμμοσύνες... Τότε πλεύρισε ο Τούρκος στο ίδιο μέρος και έκανε το μυστικό σινάλο για να τραβήξουν τη βάρκα επάνω. Έτσι οι καλόγεροι από ψηλά έριξαν κάτω το καλάθι ανυποψίαστοι και τράβηξαν στο ερημητήριο τους δυο Τούρκους αρματωμένους.»

Ο Καλόγερος δεν φαίνεται τελικά να απέφυγε την τύχη των υπόλοιπων ξερόνησων του Αιγαίου. Τα πειρατικά που τριγύριζαν τη θάλασσα έπιαναν και εκεί, και καμιά φορά θα παραμόνευαν για φορτωμένα εμπορικά. Ίσως να εκποιούσαν και τα λάφυρά τους. Τα πλοία έμεναν εκεί με καλό καιρό για να μοιράσουν το ταξίδι, αλλά το σημαντικότερο φαίνεται πως ήταν η συγκέντρωση αγαθών στο Μοναστήρι από τους ναυτικούς εμπόρους του Αιγαίου. Είτε γίνονταν αγοραπωλησίες, που εκείνη την περίοδο ταυτίζονταν με την πειρατεία, είτε κάποιοι ναυτικοί έδιναν στο μοναστήρι πολύτιμα αγαθά για φύλαξη, το βέβαιο είναι πως ο Καλόγερος είχε μαζέψει πλούτη από τη «νόμιμη» ή την «παράνομη» ναυτιλία. Εκείνη την εποχή ήταν συνηθισμένα και τα δύο, και η φύλαξη της περιουσίας των χριστιανών αλλά και η εκποίηση εμπορευμάτων από τα μοναστήρια.

Η ίδια εικόνα του απότομου νησιού με τον γερανό για τις βάρκες και το μοναστήρι στην

κορυφή σχεδιάστηκε και από τον Francesco Piaccenza το 1688 και από τον Vincenzo Maria Coronelli²⁸ με πολύ μεγαλύτερη ακρίβεια από τους προγενέστερους του στο βιβλίο του που δημοσιεύτηκε το 1696 στη Βενετία.

Μερικά χρόνια νωρίτερα όμως, το 1687, ο άγγλος Bernard Randolph²⁹ περνώντας από τη Σμύρνη άκουσε για τον Καλόγερο ανάμεσα στην Άνδρο και τη Χίο πως το μεγαλύτερο τμήμα του ανατινάχτηκε και πως οι κάτοικοί του σκοτώθηκαν, χωρίς όμως να αναφέρει την αιτία αυτής της ανατίναξης: «Άκουσα πολλούς εμπόρους της Σμύρνης να λένε ότι εκεί στη Σμύρνη τα λεφτά και οι σφραγίδες τους έχασαν την αξία τους όταν ανατινάχτηκε το νησί. Και πολλά βράχια τινάχτηκαν μέχρι την Τήνο και την Άνδρο. Ένα πολύ μικρό μέρος του νησιού υπάρχει σήμερα.»

Ο άγγλος περιηγητής στις περιγραφές των άλλων νησιών είναι ιδιαίτερα ακριβής στις πληροφορίες του. Το οικονομικό στοιχείο που αναφέρει δείχνει ότι υπήρχε κάποιου τύπου συσσώρευση πλούτου στον Καλόγερο. Δεν αναφέρει καθόλου την ύπαρξη μοναστηριού, αν και η εικόνα που φιλοτεχνεί την ίδια εποχή ο Coronelli το δείχνει καθαρά.

Λιμάνια στους πορτολάνους του 17ου και 18ου αιώνα

Οι πορτολάνοι του 17ου και του 18ου αιώνα πληροφορούσαν τους ναυτικούς για τα λιμάνια και τις δυνατότητες δεσίματος των

πλοίων ή αγκυροβόλησης. Από αυτούς τους πορτολάνους, που δεν μοιάζουν με τις περιηγητικές γκραβούρες, αφού έχουν σκοπό να δώσουν μια συγκεκριμένη ναυτική πληροφορία και όχι να διακοσμήσουν βιβλία ή τοίχους, αναπαράγεται η εικόνα των λιμανιών της εποχής με ικανοποιητική ακρίβεια.

Από τη γαλλική πλευρά προς το τέλος του 17ου αιώνα, και συγκεκριμένα το 1685, ένας γάλλος αξιωματικός του ναυτικού ο *chevalier de Constantin* συνέταξε το *Recueil tres exact des ports et rades d'une partie des iles de l'Archipel par le chevalier de Constantin, officier de la Marine, l'an 1685*³⁰. Ο γάλλος αξιωματικός ταξίδεψε στο Τσιρίγο, τη Μήλο, την Κύθνο, τη Σίφνο, την Πάρο, τη Νάξο, τη Μύκονο, την Τήνο, την Τζια και τη Σύρα και περιέγραψε και σχεδίασε τα λιμάνια τους.

Είναι η εποχή που στους πορτολάνους, εκτός από το λιμάνι, σημειώνεται από τον συντάκτη τους και η «rade», δηλαδή ο όρμος, αλλά στην ουσία η ευρύτερη θαλάσσια περιοχή έξω από τα λιμάνια όπου μπορούν να αγκυροβολήσουν τα μεγαλύτερα και πιο βαριά σκάφη. Ο *chevalier de Constantin* αναφέρεται στις καιρικές συνθήκες του Αρχιπελάγους το καλοκαίρι για να τονίσει την ασφάλεια που τα λιμάνια παρέχουν στα πλοία από τους συνηθισμένους δυνατούς βόρειους και βορειοανατολικούς ανέμους του κεντρικού και δυτικού Αιγαίου. Το άνετο, ικανοποιητικού βάθους και προστατευμένο λιμάνι της Τζιας, που σημειώνει ο γάλλος

28. Vincenzo Maria Coronelli, *Isolario*, Venezia 1696.

29. Randolph, B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*, Oxford 1687.

30. Καρύδης, Δ.Ν., «Το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, γεωγραφικές αναφορές του 17ου, 18ου, 19ου αι. από γαλλικές αρχαικές πηγές», Αθήνα ΕΜΠ 1989, σελ. 11-29.

λος αξιωματικός, είναι το υποδειγματικό λιμάνι στο οποίο κάθε πλοίο της εποχής θα επιθυμούσε να αράξει.

Στον ολλανδικό *Zee Atlas* του Johannes Van Keulen, που εκδόθηκε το 1680³¹, σημειώνονται πολλά αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια και φαίνεται καθαρά η μορφή του λιμανιού εκείνης της μεταβατικής περιόδου για τη ναυτιλία του Αρχιπελάγους και τις κοινότητες των νησιών. Στο «Porto Cerigo» και «Porto San Nicolo» των Κυθίων, δηλαδή το Καψάλι και τον Άγιο Νικόλα, δεν υπάρχουν ενδείξεις για προβλήτες ή άλλα ανάλογα κτίσματα. Η ένδειξη αγκυροβόλησης για τον Άγιο Νικόλα είναι στην ανατολική ακτή με σκληρό βυθό σε βάθος 10 μ³². Στα «Porto Nio», στα ανατολικά του μεγάλου κόλπου μακριά από τη ρηχή παραλία του βορινού τμήματος, υπάρχει ένδειξη αγκυροβόλησης στα 10 μ³³. Ούτε και εδώ φαίνονται προβλήτες, το ίδιο δε συμβαίνει και με το λιμάνι της Μήλου. Στο «Porto Paris», δηλαδή στην Παροικιά της Πάρου, στις απάνεμες αμμουδιές εκατέρωθεν της εσοχής που δημιουργεί ο κόλπος δίπλα στον οικισμό όπου ο βυθός κατεβαίνει ομαλά στα 5 μ.³⁴, κάποιες ενδείξεις συμβολίζουν μάλλον «γλίστρες» για καθέλκυση σκαφών χωρίς να σημειώνεται αγκυροβόλιο. Στην Πάρο και στα άλλα δύο λιμάνια του νησιού, το «Porto Trio» και το «Porto Ausa», δηλαδή στη Νάουσα, δεν σημειώνονται εγκαταστάσεις. Το ίδιο ισχύει και για το «Porto Nixia», το λιμάνι του Κάστρου στη Νάξο, ενώ στο «Porto Sira» υπάρχει ένδειξη

αγκυροβόλησης στον αμμουδερό βυθό στα 6 μ. βάθος μέσα στο προφυλαγμένο τμήμα του κόλπου³⁵. Στον χάρτη του στενού της Δήλου, ο χαρτογράφος σημειώνει ως αγκυροβόλιο μια εσοχή του μεσαίου νησιού της Ρεματιάς σε βάθος 8 μ., αποφεύγοντας τα ρηκότερα σημεία της περιοχής³⁶. Ο Jacobus Robinj στο *Atlas de la Mer* που εκδόθηκε επίσης από τον οίκο Van Keulen λίγο αργότερα, στα 1683³⁷, δίνει περίπου τις ίδιες πληροφορίες. Έτσι και το «Porto St Gorgi de Schiro», η Λιναριά δηλαδή της Σκύρου, παρουσιάζεται απλώς ως ένας καλός, κλειστός, φυσικός κόλπος χωρίς κτίσματα, ενώ το Λιβάδι της Σερίφου στο χάρτη του «Porto de Serfou» φαίνεται να έχει μια μακρόστενη πρόσκωση στη νοτιοδυτική πλευρά που μοιάζει με βυθισμένη προβλήτη. Η αγκυροβόληση εδώ προτείνεται στα 6 μ., εκεί όπου μετριάζεται κάπως ο πολύ δυνατός άνεμος που επικρατεί συνήθως στο λιμάνι³⁸.

Το 1717 ο Pitton de Tournefort στο *Relation d'un Voyage du Levant* έχει δημοσιεύσει πραγματικά «πιστές», όπως συνήθιζαν να λένε τότε οι περιηγητές, απεικονίσεις των νησιωτικών λιμανιών του τέλους του 16ου αιώνα. Έτσι στις χαλκογραφίες των λιμανιών της Άνδρου και της Τήνου σχεδιάστηκαν τα δεμένα στη στεριά σκάφη. Σε κανένα από τα δύο λιμάνια δεν φαίνονται προβλήτες, αλλά τα μπριγκαντίνα και οι γαλιότες είναι ή δεμένα από τη στεριά και πολύ κοντά σε αυτή ή τραβηγμένα στις αμμουδιές. Στην Άνδρο, στην πολύ ρηχή αμμουδιά στα νότια του Κά-

στρου, εκεί όπου το νερό φθάνει σε βάθος μόλις 1 με 2 μ.³⁹, τα σκάφη είναι αραγμένα δίπλα στην ακτή. Και στην Τήνο τα κίρια του οικισμού αφήνουν ελεύθερη την αμμουδιά όπου επτά σκάφη είναι τραβηγμένα τελείως έξω από το νερό ή σε μια ενδιάμεση θέση. Στο ίδιο λιμάνι διακρίνονται και τα βοηθητικά μαδέρια για την καθέλκυση των σκαφών στη θάλασσα. Όπως και στην Άνδρο έτσι και εδώ δεν παρουσιάζονται προβλήτες ή άλλες κτιστές κατασκευές στο νερό.

Το 1764 ο γάλλος υδρογράφος και χαρτογράφος Joseph Roux δημοσίευσε το *Recueil de principaux plans de Ports et Rades de la Mediterranée*⁴⁰. Η μορφή ορισμένων λιμανιών έχει αλλάξει με το πύκνωμα των κτιστών εγκαταστάσεων. Η αλλαγή των μεγεθών των ιστιοφόρων έχει μεταβάλει επίσης τα προτεινόμενα βάθη για αγκυροβόληση και η απόσταση από τη στεριά των αγκυροβολημένων πλοίων έχει μεγαλώσει. Η μορφή και οι ανάγκες των καθαροαιμων ιστιοφόρων, που κυκλοφορούν πλέον στο Αρχιπέλαγος, συνεπάγονται διαφορετικές συνθήκες ελλιμενισμού και οι καπετάνιοι αντιλαμβάνονται πλέον αλλιώς την έννοια της ασφάλειας ενός λιμανιού. Στο χάρτη «Rade de Miconi» η Μύκονος απεικονίζεται τώρα χωρίς λιμάνι αλλά αντ' αυτού σημειώνονται πολλά σημεία αγκυροβόλησης «αρόδου». Είναι ξεκάθαρο πως οι μικρές προβλήτες και οι αμμουδιές που, εκτός των άλλων, είναι εκτεθειμένες στον καιρό όπως στο λιμάνι της Μυκόνου⁴¹, δεν μπορούν πλέον

31. Keulen, J. van, *Zee Atlas*, Amsterdam 1680-1710.

32. Heikell, R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 97.

33. *ό.π.*, σελ. 198.

34. *ό.π.*, σελ. 183.

35. *ό.π.*, σελ. 164.

36. *ό.π.*, σελ. 175.

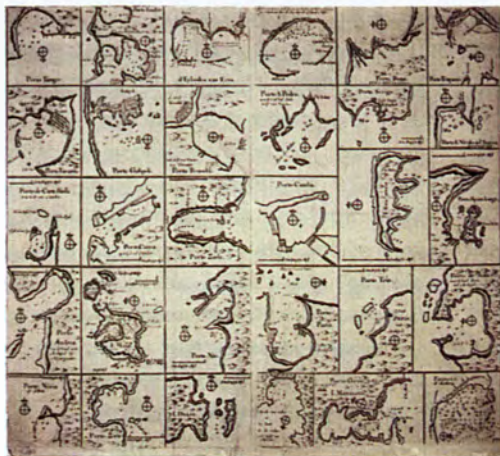
37. Robinj J., *Atlas de la Mer*, Paris 1694.

38. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 177.

39. *ό.π.*, σελ. 169.

40. Roux J., *Recueil de Principaux Plans des Ports et Rades de la Mediterranee*, Paris 1764.

41. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 172.



Λιμάνια του Αιγαίου, 1680.
Van Keulen.

Λιμάνια του Αιγαίου, 1694.
Jacobus Robinj.



Κάστρο Ανδρου, 1700.
Pitton de Toumefort.



να «κρατήσουν» τα μεγάλα ιστιοφόρα του δεύτερου μισού του 18ου αιώνα. Η Μήλος, παρότι ήταν λιμάνι με μεγάλη κίνηση, εξακολουθεί να μην έχει προβλήτες. Στον χάρτη της «Isle Estampalie», της νήσου Αστυπάλαιας, ο χαρτογράφος σημειώνει ως λιμάνια το Βαθύ («Port Couvetier») με αγκυροβόληση στα 15 μ.⁴², τη Μαλτεζάνα («Port de Bouches») με αγκυροβόληση στα 6 μ. μέσα στη μέση του φυσικού κόλπου, το Αγριλίδι με αγκυροβόληση στα 15 μ. περίπου, ενώ στη Σκάλα, που έχει ρηκό βυθό και είναι ανοικτή στον καιρό, και τον βορινό Πάνορμο δεν χρησιμοποιεί την ένδειξη «λιμάνι». Στο μεγάλο και προστατευμένο φυσικό λιμάνι της Τζιας, το «Port de Zea», δείχνει δυνατότητες αγκυροβόλησης σε μεγάλα βάθη. Συγκεκριμένα σημειώνει θέση αγκυροβόλη-

σης κοντά στην είσοδο, δηλαδή στο Λιβάδι, στα 15 μ. βάθος⁴³, πιο μέσα ανατολικά, δηλαδή στον Άγιο Νικόλα, πάλι στα 15 μ. και τέλος στο Βουρκάρι στα 10 μ., ενώ υπάρχουν και πιο ρηκά σημεία για να πιάσει άγκυρα. Στον χάρτη του κόλπου της Σύρας, του «Port Zira», τα προτεινόμενα βάθη έχουν μεγαλώσει από τον περασμένο αιώνα και είναι στα 6 μ., αλλά και στα 10 μ. και στα 12 μ. Στα ανατολικά ανοικτά του λιμανιού σημειώνεται η «ράδα». Τέλος στο στενό Πόρου-Αργολίδας προτείνονται για αγκυροβόληση τα βάθη των 10 μ. και 15 μ. ανατολικά και δυτικά της κερσονήσου του νησιού και όχι στα σημεία μέσα στο κανάλι, όπου τα βάθη της θάλασσας φθάνουν μόλις τα 5 μ.⁴⁴

Είναι προφανές πως ο τρόπος ελλιμενισμού των σκαφών είχε αλλάξει ριζικά από

τους προηγούμενους αιώνες. Οι ρηκές αμμουδιές μπορούσαν πλέον να αξιοποιηθούν μόνο από τα μικρά σκάφη που ούτως ή άλλως δεν έπαψαν ποτέ να τις χρησιμοποιούν. Οι πληροφορίες που παρείχαν οι πορτολάνοι στους καπετάνιους, τους προέτρεπαν να αγκυροβολούν στο μέσο προστατευμένων κόλπων και όχι κοντά στις ακτές, εκτός αν ο κόλπος ήταν βαθύς. Έτσι ενώ κατά τον 17ο αιώνα τα βάθη για αγκυροβόληση είναι γύρω στα 10 μ., τον 18ο αιώνα έχουν φθάσει τα 15 μ. ή και περισσότερο ακόμα. Λιμάνια που παλιότερα ήταν ανεκτά για ελλιμενισμό, δεν μπορούν πλέον να χρησιμοποιηθούν από τα μεγάλα σκάφη παρά μόνο το καλοκαίρι με ευνοϊκό καιρό και «αρόδου»· κι αυτό επειδή υπάρχει ο φόβος μήπως τα μεγάλα ιστιοφόρα με την αλλαγή του καιρού «ξεσύρουν» τις

42. *ό.π.*, σελ. 333.

43. *ό.π.*, σελ. 159.

44. *ό.π.*, σελ. 137.

άγκυρές τους και εξοκειλουν, και επειδή δεν διαθέτουν κουπιά όπως τα παλιότερα, μόνο ρυμουλκούμενα θα μπορούσαν να επανέλθουν.

Χαρακτηριστική είναι η περιγραφή του λιμανιού της Νάξου από τον *chevalier de Constantine*⁴⁵. Το λιμάνι των Δουκών και της βενετσιάνικης αποικίας θεωρείται ακατάλληλο γιατί έχει μικρό βάθος και είναι εκτεθειμένο στους καιρούς. Πράγματι, το παλιό λιμάνι της Νάξου, βάθους μόλις 2 μ. εκτεθειμένο στα δυνατά μελέμια, δεν παρείχε ασφάλεια στα πλοία του 18ου αιώνα. Έτσι η γαλλική έκθεση σημειώνει ότι τα πλοία έριχναν άγκυρα έξω από το λιμάνι για να ξεφορτώσουν. Ο κόλπος, που σημειώνεται στα νότια-νοτιοανατολικά και που είναι μάλλον ο όρμος του Κάλαντου, παρείχε ασφάλεια σε μικρά μόνο πλοία αφού είχε βάθος μόλις 5 μ.⁴⁶

Τα λιμάνια αυτής της περιοχής του Αρχιπελάγους τα οποία η έκθεση θεωρεί αξιόλογα είναι η Νάουσα και το Δρύο, η έδρα του στόλου του Καπουδάν πασά στην Πάρο και το κλειστό λιμάνι της Παροικίας. Από τη μορφή αυτών των κόλπων της Πάρου συνάγονται οι προδιαγραφές που έπρεπε να πληροί εκείνη την εποχή ένα αγκυροβόλιο για να θεωρείται καλό και τις οποίες υπαγόρευαν η ιστοσοφία πλεύσης των πλοίων και τα μεγέθη τους.

Οι διαστάσεις ενός συνηθισμένου τρικάρταρου εμπορικού μπάρκου του 1760 ήταν 30 μ. μήκος και 2,5 μ. περίπου βύθισμα⁴⁷. Την ίδια εποχή εμφανίζονται και τα αποκλει-

σικά σχεδόν πολεμικά τρικάρταρα ιστοσοφία, οι φρεγάτες. Μια από τις τυπικές αγγλικές φρεγάτες των αρχών του 19ου αιώνα, από αυτές που εκείνο τον καιρό ταξίδευαν στη Μεσόγειο και το Αιγαίο, εμφανίζεται με διαστάσεις 44 μ. μήκος και 3 μ. βύθισμα⁴⁸. Ένα αντίστοιχο πολεμικό, το Η.Μ.Σ «Phoenix», που το καλοκαίρι του 1815 ταξιδεύει στο Αιγαίο κυνηγώντας πειρατές, πάνει σε λιμάνια και μικρούς κόλπους, αποδεικνύοντας, όπως διαβάζουμε στα ημερολόγια του πλοίαρχου του⁴⁹, ότι ακόμη και εκείνη την εποχή οποιοσδήποτε όρμος των νησιών μπορούσε να χρησιμεύσει σαν λιμάνι. Είναι τρικάρταρο και έχει μήκος 137ft (41,75 μ.) και βύθισμα 13ft (3,90 μ.). Ο πλοίαρχός του καταγράφει τις αγκυροβολήσεις στα διάφορα μικρά και μεγάλα λιμάνια που «πιάνουν σκάλα»: «στα 5 Φμ (4,5 μ.) σε καλό καθαρό βυθό στο Πόρτο Τρίο», στον ασφαλή κόλπο του Δρύου στην Πάρο, «στα 2 Φμ (1,8 μ.) ένα μίλι από την ακτή στον Άγιο Νικόλα», αρόδου έξω από το λιμάνι της Τήνου, «στο αγκυροβόλιο κάτω από τον ναό στον Κάβο Κολώνα», σε έναν ασήμαντο όρμο στο Σούνιο δυτικά του Ναού, «στο Λιμάνι Μαντρί στα 3 Φμ (2,7 μ.)», σε ένα βραχώδες αγκυροβόλιο χωρίς ίχνη κατοίκησης μάλλον στο Μακρονήσι, «στον Πειραιά στα 15 Φμ (13,6 μ.)», και μετά το πέρασμα στη μικρασιατική ακτή, «δύο μίλια από την Πόλη σε 10 Φμ (9,1 μ.) βάθος στη Χίο» «στα μισά της διαδρομής, ανάμεσα στο νησί Βούρλα και στο Κάστρο στα 27 Φμ (24,5 μ.)» και τέλος, «αγκυροβολήσαμε σε 10

Φμ (9,1 μ.) νερό στο λιμάνι του Τσεσμέ».

Η φρεγάτα, όπως βλέπουμε, αγκυροβολεί σε βάθη που κυμαίνονται από 2 μ. έως 25 μ. Οι αποστάσεις από την ακτή είναι άλλες φορές ελάχιστες και άλλες φορές φθάνουν τα 2 μίλια. Και σε όλα αυτά σημαντικό ρόλο παίζει ο γενικός και ο τοπικός άνεμος και η ποιότητα του βυθού. Στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα έχει διαμορφωθεί πια στο Αρχιπέλαγος ένας τύπος νησιώτικου μεσαίου λιμανιού προσαρμοσμένος στη ναυτική κίνηση εκείνου του καιρού. Από τη μια κατέπλεαν σε αυτά τα λιμάνια τα βαριά ιστοσοφία που πιάνουν «σκάλα»⁵⁰ στα νησιά διαπλέοντας το Αιγαίο στα ταξίδια τους ανάμεσα στα μεγάλα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, της Κωνσταντινούπολης, της Σμύρνης, της Θεσσαλονίκης και αυτά της Αλεξάνδρειας, της ιταλικής κερσονήσου ή της Μασσαλίας και της υπόλοιπης Δυτικής Μεσογείου από την άλλη εδω έβρισκαν αραξοβόλι τα πλοία που εξυπηρετούσαν τη διανησιωτική ναυτιλία, τα μικρά και μεσαία ψαράδικα, τα μεταφορικά ή εμπορικά, ακόμη και τα πειρατικά πλοία που ταξίδευαν από νησί σε νησί.

Ναυτικές σκάλες στο τέλος του 18ου αιώνα

Την εικόνα των περισσότερων νησιώτικων λιμανιών μετά το 1750 δίνει ο Choiseul-Gouffier στις γκραβούρες που δημοσίευσε

45. Καρύδης Δ. Ν., *Το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, γεωγραφικές αναφορές του 17ου, 18ου, 19ου αι. από γαλλικές αρχαιολογικές πηγές*, Αθήνα ΕΜΠ 1989, σελ. 11-29.

46. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 187.

47. Cat-Bark, 1760: μήκος 98 ft-30 μ. περίπου, πλάτος 28 ft-8,5 μ. περίπου και βύθισμα 2,5 μ. περίπου. National Maritime Museum, London

48. Frigate 36 guns, 1805: μήκος 144 ft-44 μ. περίπου, πλάτος 37 ft-11,5 μ. περίπου και 3 μ. βύθισμα. National Maritime Museum, London.

49. Austen, Charles John, Rear-Admiral, *Χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου, 1815-1816 AUS104, AUS105*, National Maritime Museum, London.

50. Τζαμτζής, Α.Ι., «Ναυτικοί, Καράβια και Λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, σελ. 119.

στα τέλη του 18ου αιώνα. Ο κόμης de Choiseul-Gouffier, ο οποίος περιηγήθηκε την Ελλάδα και το Αιγαίο με τη φρεγάτα «Atalante» μετά το 1776, είναι ο συντάκτης του έργου *Voyage Pittoresque de la Grèce*⁵¹. Σ' αυτό περιγράφει με πολύ μεγάλη ακρίβεια τα γεμάτα ζωή νησιώτικα λιμάνια με τις βάρκες που πηγαινοέρχονται ψαρεύοντας ή μεταφέροντας εμπορεύματα και ανθρώπους και με τα πλήθος άλλα πλεούμενα διαφόρων τύπων που είτε βρίσκονται δίπλα στις ακτές ή επισκευάζονται τραβηγμένα στη στεριά, είτε ξεφορτώνουν αγκυροβολημένα στα ανοικτά.

Μερικές δεκαετίες αργότερα, στα 1815, από τα ημερολόγια του πλοίαρχου Charles J. Austen⁵² έρχονται κάποιες συμπληρωματικές πληροφορίες που ολοκληρώνουν τις εικόνες των λιμανιών του Choiseul-Gouffier. Με τη φρεγάτα Η.Μ.Σ «Phoenix», ο Austen αγκυροβολώντας στα διάφορα κυκλαδίτικα λιμάνια καταγράφει τα βάθη και τις μορφές των αγκυροβολιών.

Στο λιμάνι της Σύρας την εποχή που φθάνει ο Choiseul-Gouffier έχουν πλέον δημιουργηθεί κάποια πρόχειρα κτίσματα δίπλα στο νερό στον βόρειο μυχό του κόλπου της Σούδας. Η μικρή αμμουδιά σ' αυτό το σημείο λειτουργεί σαν «γλίστρα» για τις βάρκες που είναι δεμένες στη στεριά. Το ίδιο σημείο του λιμανιού αναφέρει και ο πλοίαρχος Charles J. Austen. Είναι το κατάλληλο σημείο για να προφυλαχτούν τα μικρά σκάφη από όλους τους καιρούς. Γύρω από αυτή την αμμουδιά

λειτουργεί παζάρι πειρατικών λαφύρων κατά τον Austen. Πρόκειται ίσως για τα ίδια κτίσματα που συνάντησε ο Choiseul-Gouffier. Μέσα από τις δύο αναφορές αποκαλύπεται η διαδικασία γένεσης ενός από τα μεγαλύτερα λιμάνια του Αιγαίου. Η μικρή αμμουδιά για τις βάρκες και τα παραπήγματα γύρω της του 1800 είναι το ίδιο σημείο που επρόκειτο να εξελιχθεί στον πυρήνα του νεότερου λιμανιού της Ερμούπολης στη Σύρο. Όσο για τα μεγάλα ιστιοφόρα όπως το Η.Μ.Σ «Phoenix», αγκυροβόλησαν «αρόδου» μέσα στον κόλπο που παρείχε κάλυψη από τους βορειοδυτικούς ανέμους, όπως αναφέρει ο Austen στο κείμενό του.

Στην γκραβούρα του Choiseul-Gouffier που απεικονίζει το λιμάνι της Τίνου φαίνεται ο παράλιος οικισμός του Αϊ-Νικόλα που ιδρύθηκε τον 18ο αιώνα. Τα κτίσματα είναι πολύ κοντά στο νερό δημιουργώντας μέτωπο, αλλά προβλήτες εξακολουθούν να μην υφίστανται. Τα μικρά σκάφη είναι τραβηγμένα στη μικρή ζώνη της άμμου, στη μέση του λιμανιού. Τα μεγαλύτερα ιστιοφόρα δεν μπορούν να πλησιάσουν και γι' αυτό το Η.Μ.Σ «Phoenix» αγκυροβολεί ένα μίλι μακριά από την ακτή και επικοινωνεί με τη στεριά με βάρκες.

Οι τελευταίες αυτές αναφορές, λίγα χρόνια πριν από το τέλος της τουρκικής κυριαρχίας στο Αιγαίο, τεκμηριώνουν την ολοκλήρωση του κύκλου των νησιώτικων οικισμών και λιμανιών. Τα λιμάνια ξαναφτιάχνονται στο βάθος των μικρών ή μεγάλων, συνήθως προστατευμένων, φυσικών κόλπων προσαρμοζό-



Αϊ-Νικόλας Τίνου, 1776. Μ.Γ.Φ.Α. Choiseul-Gouffier.

Αϊ-Νικόλας Τίνου. Λιμάνι και οικισμός (18ος αι.).



51. Choiseul-Gouffier, M.G.F.A., *Voyage Pittoresque*, 3 τ., Paris 1782-1822.

52. Austen, Charles John, Rear-Admiral, *Χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου, 1815-1816*, AUS104, AUS105, National Maritime Museum, London.



Λιμάνι και Άνω Πόλη Σύρου, 1776. M.G.F.A. Choiseul-Gouffier.



Μήλος.

Ο οικισμός του Κάστρου πάνω από την είσοδο του κόλπου. Στη βάση του το μικρό λιμάνι Κλίμα. Η Νέα Χώρα στην πεδιάδα στο βάθος του κόλπου με το λιμάνι του Αδάμαντα. Πειρατικά καταφύγια μέσα στον κόλπο.

Κίμωλος.

Το Κάστρο και το λιμάνι Ψαθί. Πειρατικά καταφύγια στην περιοχή του στενού της Κιμώλου.

μενα στις ανάγκες της ναυτιλίας του τέλους του ναυτικού πολέμου. Προορισμένο να εξυπηρετεί μικρά και μεσαία σκάφη που μπορούσαν να πλησιάσουν τις ακτές, συνδύαζε συνήθως τον προσανατολισμό και την προστασία από τον άνεμο (κυρίως από τα μελέμια και από τους τοπικούς ανέμους εξαιτίας των ρευμάτων στα στενά, δηλαδή των λεγόμενων «μπουγαζιών», με την ύπαρξη της στενής ομαλής λωρίδας στεριάς που δημιουργούν οι εκβολές των χειμάρρων στους αιγαιοπελαγίτικους όρμους. Έτσι η κοίτη και οι προσχώσεις στη θάλασσα εξασφάλιζαν την απαιτούμενη ελαφρά κλίση της ακτής για να δημιουργηθεί (με την προσθήκη πολλές φορές ξύλινων δοκαριών) η «γλίστρα» για την καθεκκυσία των πλοίων. Επειδή η επίπεδη έκταση κοντά στην εκβολή ενός ρέματος κρύβει συνήθως και μια φλέβα πόσιμου νερού, εξασφαλιζόταν ταυτόχρονα ο αναγκαίος σύντομος ανεφοδιασμός σε νερό των μεγαλύτερων περαστικών πλοίων.

Η ευρύτερη θαλάσσια έκταση του υπόλοιπου όρμου, η «ράδα», εκεί που το βάθος της θάλασσας είναι 10 με 15 μ., ήταν ο χώρος που αγκυροβολούσαν τα βαριά πλοία με τις βάρκες τους που τους εξασφάλιζαν την επικοινωνία με τη στεριά.

Τα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια της κωπήλατης και ιστιοφόρας ναυτιλίας επιβιώνουν με τη μορφή που περιγράφουν τα κείμενα και οι γκραβούρες του 18ου αιώνα όσο διατηρούνται και οι αντίστοιχοι τύποι πλοίων, δηλαδή μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα. Ο ναυ-

τικός πόλεμος των 5 αιώνων έφθασε στο τέλος του με έσχατη αναλαμπή τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας. Η πειρατεία μετά τα μέσα του 19ου αιώνα αποτελεί για τους νησιωτικούς οικισμούς παρελθόν. Οι δομές των οικισμών, οι σχέσεις τους με τη θάλασσα, οι λειτουργίες των λιμανιών, θα αρχίσουν σιγά-σιγά να ανατρέπονται, περνώντας στην ιστορία μαζί με τα ιστιοφόρα, τα κάστρα και τους πειρατές.

4.2. ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ

Μήλος

Γεωφυσικά χαρακτηριστικά

Το νησί της Μήλου βρίσκεται στη νότια φυσική είσοδο του Αρχιπελάγους από τη Δυτική Μεσόγειο. Μετά τον Κάβο Μαλέα, ήταν η πρώτη στεριά που συναντούσαν τα πλοία όταν παρέπλεαν τα ακρωτήρια της νότιας Πελοποννήσου και ετοιμάζονταν να διασχίσουν το Αιγαίο. Απομακρυσμένο, στα νοτιοδυτικά των υπόλοιπων νησιών, ανάμεσα στο κυκλαδίτικο συγκρότημα, τις ακτές του Πάρνωνα και την Κρήτη προς τον νότο, δημιουργεί μαζί με την Κίμωλο και τα δύο μικρότερα νησιά Αντίμυλο και Πολύαιγο μια μικρή συστάδα με πολλά περάσματα και ένα μοναδικό, μεγάλο φυσικό αγκυροβόλιο. Ο φημισμένος κρατήρας, μέσα στον οποίο η θάλασσα δημιούργησε τον μεγάλο φυσικό κόλπο της Μήλου,



Στενά Κιμώλου προς βορρά 1 ν.μ. από το λιμάνι Ψαθί.



Στενά Κιμώλου προς νότο 1 ν.μ. από το λιμάνι Ψαθί.

περιβάλλει με ένα στεφάνι από λόφους το νησί και αποκρύβει το εσωτερικό του από το πέλαγος. Έτσι οι πεδινές και ομαλές ακτές του εσωτερικού κόλπου εναλλάσσονται με τις εξωτερικές βραχώδεις ακτές του υπόλοιπου νησιού. Ο κόλπος έχει ένα μοναδικό στενό κανάλι με απότομες πλευρές που φέρνει τη θάλασσα στο κέντρο της Μήλου από τα βορειοδυτικά.

Πιο έξω, το νησί της Αντιμήλου στην προοπτική της εισόδου του κόλπου, η Κίμωλος στα βόρεια και οι υπόλοιπες βραχονησίδες ανάμεσα στα προηγούμενα δημιουργούν στενά περάσματα, κυρίως προς τον βορρά, μετατρέποντας τελικά τη μοναδική είσοδο στον κόλ-

πο σε πολύπυλη έξοδο από τη νησιωτική συστάδα.

Η πειρατική κοινότητα

Μέσα σε αυτό το προστατευμένο φυσικό περιβάλλον αναπτύχθηκε μία από τις κοινότητες που η σχέση της με τη θάλασσα έδωσε στο Αιγαίο μερικούς από τους καλύτερους καπετάνιους τον 17ο και 18ο αιώνα⁵³.

Ο συνεχής πόλεμος της θάλασσας των αιώνων της Ενετοκρατίας δεν άφησε τη Μήλο έξω από τις συγκρούσεις.

Αρκετές δεκαετίες του 15ου και του 16ου

αιώνα κύλησαν με συνεχείς λεηλασίες και επιδρομές από τους Οθωμανούς. Το 1470 επιδρομές Τούρκων⁵⁴, το 1503 λεηλασία πάλι από τον στόλο των Τούρκων⁵⁵ με 26 φούστες και μια γαλιότα και καταστροφή του Μπούργγου. Φεύγοντας πήραν 160 αιχμαλώτους⁵⁶. Το 1506 ο Κεμάλ Ρείς βγήκε με άδεια του Σουλτάνου από τα Στενά και λεηλάτησε το Μπούργκος της Μήλου, συλλαμβάνοντας πολλά ιστιοφόρα Δυτικών⁵⁷. Το 1515 ο Κούρτογλου, προτού ακόμη πάρει το επίσημο «δίπλωμα καταδρομών» από τον Σουλτάνο Σελήμ Α', επέδραμε με 18 φούστες και 4 γαλιότες αλλά αποκρούστηκε⁵⁸. Το 1526, 10 τουρκικές γαλιέρες λεηλάτησαν μια γαλλική μπάρ-

53. Στοιανοβίχ Τ., «Ο Κατακτιπής Ορθόδοξος Βαλκάνιος Έμπορος», στο *Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1979, σελ. 308.

54. Κραντονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 52.

55. *ό.π.*, σελ. 30

56. Ζερλένης Π., *Γράμματα των τελευταίων Δουκών του Αιγαίου Πελάγους*, Σύρος 1924, σελ. 14.

57. Κραντονέλλη Α., *ό.π.*, Αθήνα 1985, σελ. 30.

58. *ό.π.*, σελ. 99.

τσα έξω από το νησί⁵⁹ και το καλοκαίρι του 1532 ο Κούρτογλου με τον στόλο του επανεμφανίζεται στη Μήλο⁶⁰. Τα καταγραμμένα περιστατικά για τη Μήλο και την Κίμωλο πριν από την κάθοδο του Barbarossa το 1537 είναι πολλά σε σύγκριση με τα άλλα νησιά. Όμως η οθωμανική πειρατεία στην ακραία εκείνη περιοχή του Αρχιπελάγους ερχόταν σαν απάντηση στην εγκατάσταση δυτικών πειρατικών στη Μήλο. Το παλιό νησί του Δουκάτου⁶¹ αποτελούσε συνεχώς καταφύγιο των δυτικών πλοίων και τα πειρατικά περιστατικά στην περιφέρεια ή και μέσα στο λιμάνι όριζαν και την κυριαρχία, κυρίως των Βενετσιάνων και των Γάλλων, στα νερά της Μήλου. Ένα περιστατικό που αφορά τη σύλληψη του μουσουλμάνου πειρατή Έρρικι⁶² το 1501 από τους κατοίκους της Μήλου δείχνει τη φιλική σχέση των Μηλιών με τη δυτική πειρατεία, που εξηγεί και το μένος των Τούρκων κατά του νησιού. Ενώ ο Έρρικι επέστρεφε από την Μπαρμπαρία με τρεις φούστες και 132 Τούρκους πλήρωμα, εξόκειλε λόγω θύελλας στη Μήλο. Τα δύο σκάφη διαλύθηκαν, το τρίτο τραβήχτηκε στη στεριά. Κατόπιν καταδίωξης πιάσθηκαν πολλοί και κάπκαν ζωντανοί από τους νησιώτες 34 Τούρκοι μαζί με τον Έρρικι.

Δυο χρόνια αργότερα, το 1505, αναφέρεται ότι γύρω από τη Μήλο και την Κίμωλο περιφέρονταν οι Ροδίτες με τα πειρατικά τους και, ακολουθώντας μια συνθησιμένη την εποχή εκείνη τακτική του πολέμου της θάλασσας, δεν άφηναν τα φορτία σταριού να φθάσουν

στην Κωνσταντινούπολη⁶³. Τον ίδιο καιρό όμως αναφέρονται και περιπτώσεις δυτικών πειρατών που κούρσευαν δυτικά πλοία. Το 1517 ένα γαλλόνι από τη Μεσοήνη της Σικελίας λεηλάτησε ένα βενετσιάνικο εμπορικό μέσα στο ίδιο το λιμάνι⁶⁴, το 1519 γαλλικές μάρτσες συλλάβανε ένα ιταλικό εμπορικό της Ραγγούσας⁶⁵ και το 1531 μια βενετσιάνικη μάρτσα υποχρέωσε μια γαλλική να παραδώσει το σάρι που μετέφερε⁶⁶. Το 1525 τέλος ο Zuan Fiorin, ένας γάλλος πειρατής, επέδραμε κανονικά στο λιμάνι της Μήλου και προξένησε ζημιές σε δύο σφακιανά πλοίαρια, προτού αντιδράσουν οι κάτοικοι και συλλάβουν τρεις πειρατές από το τσούρμο του⁶⁷.

Οι δεκαετίες πριν από την κατάλυση του Δουκάτου βρήκαν τη Μήλο μόνιμο πλέον αγκυροβόλιο των δυτικών πειρατών που, όπως δείχνουν τα προηγούμενα περιστατικά, η δράση τους δεν περιοριζόταν μόνο στους «αλλόθρησκους». Η γεωγραφική θέση της Μήλου αμέσως μετά τη νοτιοδυτική πύλη του Τσιρίγυ στο Αρχιπέλαγος και η μεγάλη απόσταση από τα Δαρδανέλια και τις δραστηριότητες του τουρκικού στόλου, έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην προτίμηση των δυτικών πειρατών. Η Μήλος το 1563 ήταν ένα από τα πέντε νησιά που εξακολουθούσαν να κατοικούνται στο κεντρικό Αιγαίο. Η βενετσιάνικη έκθεση⁶⁸ που περιέγραφε την εκτεταμένη ερήμωση των νησιών λόγω των επιδρομών και λεηλασιών από τον 15ο αιώνα και μετά δείχνει πως η κοινότητα της Μήλου είχε επιβιώσει παρά τον συνεχή ναυτικό πόλεμο. Πριν

από το τέλος του 16ου αιώνα το νησί βρέθηκε πάλι στη δίνη των ναυμαχιών και των ανακαταλήψεων των νησιών από τους στόλους, Το 1570 αποδιβάστηκε στο νησί ο βενετσιάνικος στόλος και ναυτολόγησε άνδρες και το καλοκαίρι του 1571 ο Καπουδάν πασάς με τον στόλο επανέφερε με τη βία την τουρκική κυριαρχία στη Μήλο⁶⁹ που στην ουσία είχε συμπράξει άλλη μια φορά με τους Δυτικούς. Παρ' όλα αυτά το 1581 ο Λουκάς Αργυρός περιγράφει το νησί με αρκετή ζωή για την εποχή⁷⁰. Η συμβίωση με την πειρατεία των προηγούμενων αιώνων είχε ήδη αποδώσει καρπούς. Το 1600 πλέον η Μήλος είναι αναγνωρισμένο πειρατικό αγκυροβόλιο μέσα στα τουρκοκρατούμενα νησιά, με πολυάριθμα καταδρομικά, κυρίως της Μάλτας και της Μεσοήνης.

Ο 17ος αιώνας επρόκειτο να αναδείξει τη Μήλο «στο μεγάλο πανηγύρι του Αρχιπελάγους... όπου οι λείες εύνες έκαναν την τύχη των αστών που τις μεταπωλούσαν με κέρδος»⁷¹.

Μέσα σε ένα Αιγαίο φορτισμένο από την πειρατεία και την ανασφάλεια των μεταφορών οι μοναδικές σημαντικές εμπορικές πράξεις εκείνης της περιόδου για τη ναυτιλία ήταν οι ίδιες οι πειρατικές και οι εκποιώσεις των λαφύρων. Αυτή ακριβώς τη λειτουργία αξιοποίησαν οι κάτοικοι της Μήλου και έστησαν μια από τις καλές αγορές του Αιγαίου. Η εκποίηση στο παζάρι του νησιού των κούρσων σε εξευτελιστικές τιμές από τους ντόπιους, που τα αντάλλασαν με χρυσάφι και εφόδια, τα

59. *ό.π.*, σελ. 199.

60. Ζερλέντης Π., *ό.π.*, Σύρος 1924, σελ. 15.

61. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. Ι, σελ. 188.

62. Κραννονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 92.

63. *ό.π.*, σελ. 30.

64. *ό.π.*, σελ. 175.

65. *ό.π.*, σελ. 176.

66. *ό.π.*, σελ. 217.

67. *ό.π.*, σελ. 179.

68. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. Ι, σελ. 90.

69. *ό.π.*, σελ. 188.

70. Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επιτηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 71.

71. Ασδραχάς Σπ., στο *Χάρτες και Χαρτογράφου του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, σελ. 244.

οποία είχαν μεγάλη ανάγκη τα πλοία, επέφε-
ρε την ταχεία οικονομική άθηση της κοινό-
τητας⁷². Το ανεξέλεγκτο από την Πύλη παζά-
ρι με τη σειρά του έφερε τους πειρατές του
Αρχιπελάγους σε αυτό το νότιο καταφύγιο που
συνδύαζε το άσυλο από τους κρατούντες με
το κέρδος των αγοραπωλησιών. Έτσι τα πει-
ρατικά σκάφη του Αρχιπελάγους, προτού ξε-
κυθούν ξανά την άνοιξη στα στενά των Φούρ-
νων ή στις υπόλοιπες θαλασσινές ενέδρες,
περνούσαν τον χειμώνα αγκυροβολημένα ή
τραβηγμένα στη στεριά στο ασφαλισμένο λι-
μάνι της Μήλου⁷³. Ολόκληρος ο 17ος αιώ-
νας είναι γεμάτος από καταγραμμένα πειρα-
τικά περιστατικά που πρωταγωνιστές τους δεν
είναι εκπρόσωποι συγκεκριμένων εθνοτήτων·
στην πειρατεία επιδίδονται οι πάντες και έχουν
στόχο τους πάντες, όπως για παράδειγμα οι
Τυνήσιοι που το 1624 κούρσεψαν ολλανδι-
κό πλοίο στο ταξίδι του για Σμύρνη και Κων-
σταντινούπολη⁷⁴. Το 1666 ο Sebastiani συ-
νάντησε και αυτός πειρατές στη Μήλο και το
1678 ο γραμματέας της ολλανδικής πρε-
σβείας στην Πόλη Hochepied σε έκθεσή του
περιγράφει το παζάρι και τις παλλακίδες των
πειρατών⁷⁵. Είναι η πρώτη φορά που σημειώ-
νεται η «έκλυση ηθών» της κοινότητας, αλλά
από εδώ και έπειτα θα απαντάται συνεχώς στις
αναφορές των δυτικών περιηγητών. Αρκετά
χρόνια αργότερα, το 1730, όπως γράφει ο
Charles Thomson⁷⁶, οι γυναίκες της Μήλου
έχουν «ελευθέρια πθή και αφροδίσα νοσή-
ματα που οφείλονται στη μακροχρόνια συ-
ναλλαγή τους με τους φράγκους πειρατές».

Μια άλλη περιγραφή του 1656 αναφέρει πως
οι σκλάβοι είχαν δικαίωμα να βγαίνουν στη
στεριά σε όλα τα λιμάνια με εξαίρεση τη Μήλο.
Στα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου οι σκλάβοι
δεν τολμούσαν να δραπετεύσουν διότι αμέ-
σως τους φυγάδες τους έψαχναν 200-300
ντόπιοι, ενώ οι πειρατές που τους είχαν ξε-
φύγει οι σκλάβοι κρατούσαν ομήρους έλλη-
νες παπάδες μέχρι να βρεθούν. Αν αυτό δεν
συνέβαινε, οι παπάδες αντικαθιστούσαν τα
χέρια που έλειπαν από τα κουπιά των κά-
τεργων⁷⁷. Η διήγηση αυτή του Άγγλου πα-
ρουσιάζει μια απάνθρωπη πλευρά της πραγ-
ματικότητας στο Αρχιπέλαγος του 1650 και
είναι βέβαια τραγική, αλλά συγχρόνως δεί-
χνει τη σχέση υποτέλειας και τρόμου που οι
νησιώτες είχαν με τους πειρατές εκείνο τον
καιρό.

Η περίπτωση της Μήλου φαίνεται να κρύ-
βει άλλους νόμους ηθικής από αυτούς που
επικρατούσαν στα αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια,
όπου οι σκλάβοι είτε μπορούσαν να γλιτώ-
σουν διότι οι νησιώτες δεν τους κυνηγούσαν
και γι' αυτό δεν τους άφηναν ελεύθερους στη
στεριά, είτε, εμπορεύματα καθώς ήταν, μπο-
ρούσαν να «κλαπούν» από άλλους πειρατές.

Από τον 16ο αιώνα η κοινότητα της Μή-
λου ήταν φόρου υποτελής στον Σουλτάνο. Η
υποχρέωσή της προς την Πύλη ήταν μια γα-
λέρα για τον στόλο⁷⁸ και επειδή οι Τούρκοι
επάνω στο νησί ήταν λίγοι, το καθεστώς δεν
ήταν ιδιαίτερα καταπιεστικό. Εξάλλου στο αυ-
τοκρατορικό φερμάνι των προνομίων των νη-
σιών του 1565⁷⁹ μια παράγραφος αναφέρει:



Μήλος 1420 (Cristoforo Buondelmonti).



Μήλος 1572 (Thomaso Porckacki).

«Να μη λαμβάνωσιν αποβαίνοντες εις τας
νήσους αυτού δωρεάν μυλόπετρας, ουδέ να
αρπάζωσι τα άλατα αυτών επιπηδώντες εις τας
αλυκάς αυτών...» Το προνόμιο φαίνεται να
έχει γραφτεί ειδικά για τη Μήλο με τις αυτο-
διοικούμενες κοινοτικές αλυκές και τις μυ-
λόπετρες της⁸⁰.

Το 1678 όμως και ενώ η Μήλος εξακο-
λουθεί να απολαμβάνει το προνόμιο της σχε-
τικής αυτονομίας απέναντι στην Πύλη, οι πει-
ρατές τα έβαλαν και με αυτούς τους λιγιστούς

72. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Α', σελ. 111.

73. *ό.π.*, σελ. 106.

74. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 223.

75. *ό.π.*, σελ. 222.

76. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Β', σελ. 163-165.

77. *Mr. Robert's adventures among the Corsairs of the Levant*, London 1656. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Α', σελ. 106.

78. Ζερβέντης Π., *Γράμματα των τελευταίων Δουκών του Αιγαίου Πελάγους*, Σύρος 1924, σελ. 53.

79. *ό.π.*, σελ. 77.

80. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Α', σελ. 163-165.

81. Από κώδικα Μονής Αγ. Αντωνίου του Κάστρου. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 224.

82. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Α', σελ. 119.

83. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 192. Το περιστατικό της αυτονομίας της Ανάφης υπό τον Delocano το αναφέρει αρκετές φορές και ο W. Miller (Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960).

84. Sauger P., *Histoire nouvelle des anciens ducs et autres souverains de l'Archipel*, Paris 1690.

85. Σφυρόερας Β., στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ', σελ. 81.

86. Στοϊανovich Τ., «Ο Κατακτιπτής Ορθόδοξος Βαλκάνιος Έμπορος», στο *Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1976, σελ. 308.

87. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Α', σελ. 106. Οι συνθήκες και οι θεσμοί των πιλότων της Μήλου περιγράφονται αναλυτικά από τον Ιωσ. Χατζηδάκη *Η Ιστορία της Νήσου Μήλου*, Αθήνα 1927.

88. Miron de, *Mémoires et aventures secrètes et curieuses d'un voyage du Levant*, Liege 1719.

89. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 229-232.

90. *ό.π.*, σελ. 235.

Τούρκους επιχειρώντας να αιχμαλωτίσουν τον Καδή. Ο Καδής γλίτωσε τελικά χάρη σε καπουτσίνους καλόγερους που τον έκρυψαν⁸¹, αλλά το θράσος των πειρατών και των κατοίκων απέναντι στους Τούρκους είχε ήδη φθάσει σε πρωτοφανή για το Αρχιπέλαγος επίπεδα όταν ανακήρυξαν έναν αρχιπειρατή, τον Ι. Καψή, ηγεμόνα του νησιού⁸².

Μόνο στην Ανάφη πριν από 4 αιώνες αναφέρεται ένα παρόμοιο θρυλικό περιστατικό με ήρωα τον γενοβέζο πειρατή Delocano⁸³. Ο Sauger περιέγραψε τον πειρατή Καψή «άρχοντα» της Μήλου μετά από στέψη που έγινε από τον λαίνο επίσκοπο don Antonio Camillo στον μητροπολιτικό ναό. Ο Καψής έμεινε στο καλύτερο σπίτι του νησιού και εφρουρείτο από 25 ενόπλους, κυκλοφορούσε στην πόλη με συνοδεία 50 ενόπλων και διοικούσε στην κυριολεξία σαν άρχοντας επί τρία χρόνια⁸⁴. Τελικά οι Τούρκοι του έσπασαν παγίδα, τον συνέλαβαν και τον κρέμασαν στην Πόλη το 1680. Η Μήλος πλήρωσε αυτή της την έμπνευση με τη λεηλασία που υπέστη από τους Τούρκους το 1682. Ο Καπουδάν Πασάς επιτέθηκε στο νησί με 30 γαλέρες και με εντολή της Πύλης κατέστρεψε τη μονή των Καπουτσίνων. Η επίθεση στη μονή ήταν προφανώς η τιμωρία για τη «στέψη» του Καψή αλλά και για τη συμμετοχή των μοναχών στο πειρατικό παζάρι. Δεν πέρασε όμως καιρός από την επιδρομή του Καπουδάν Πασά και το 1686 η Μήλος αναφέρεται πάλι ως καταφύγιο πειρατών από τις Κυκλάδες. Όσο για το γκρεμισμένο μοναστήρι των Καπουτσίνων,

οι γάλλοι πειρατές της Μήλου ανέλαβαν την επισκευή του με έξοδά τους⁸⁵.

Τα γεγονότα αυτά παρουσιάζουν ιδιαίτερα παραστατικά τη ζωή της πειρατικής αυτής κοινότητας του νότιου Αιγαίου σε μια περίοδο που οι έλληνες νησιώτες άρχιζαν να ξανοίγονται στις θάλασσες με αφορμή κυρίως την περιπέτεια του κούρσου. Η πειρατεία εκείνων των αιώνων ήταν έτσι κι αλλιώς επικερδής επιχείρηση. Μόνο που ήταν ιδιαίτερα ριψοκίνδυνη. Πιο ενδιαφέρον ακόμα για τους καταδικασμένους στη φτώχεια αγρότες ορισμένων νησιών ήταν το εμπόριο των λαφύρων που δεν έκρυβε τους κινδύνους της θαλασσινής σύγκρουσης. Οι έμποροι αυτοί του 17ου αιώνα μερικές φορές έπαιρναν όσα δεν μπορούσαν να αγοράσουν, ήταν δηλαδή ταυτόχρονα και πειρατές, αλλά όσο περνούσαν τα χρόνια όλο και περισσότερο άρχιζαν να ασχολούνται σοβαρά με τις μεταφορές, τις αγορές και τις πωλήσεις⁸⁶. Αυτή την εξέλιξη φαίνεται πως παρακολούθησε με συνέπεια η κοινότητα της Μήλου μέχρι τα μέσα του 18ου αιώνα. Η σχέση της κοινότητας αυτής με τη θάλασσα όμως έχει και ένα άλλο επακόλουθο σε κοινωνικό επίπεδο: τη «συλλογική γνώση» γύρω από το Αιγαίο. Λόγω της συνύπαρξης της Μήλου με τα πλοία που διέσχισαν το Αρχιπέλαγος επί τόσους αιώνες, οι Μηλιοί γνώριζαν τις θάλασσες του Αιγαίου όσο λίγοι νησιώτες, με αποτέλεσμα να τροφοδοτούν με πιλότους τα πλοία που ταξίδευαν προς τα βόρεια⁸⁷. Αυτή η «ανήθικη» μικροκοινωνία πειρατών, καπε-

τάνιων και εμπόρων αποτέλεσε τελικά ένα από τα κύτταρα της αυτόνομης ναυτιλίας των νησιών κατά τον 19ο αιώνα. Το λιμάνι με τους σκλάβους και τις «ελεύθερες» γυναίκες, με τους χρεοκόπους Έλληνες και Δυτικούς, που κατέφρευαν εκεί για να γλιτώσουν την κρεμάλα στις πατρίδες τους και να απολαύσουν τα προϊόντα της απάτης τους⁸⁸, και με τους μοναχούς που ασχολούνταν με το παζάρι των λαφύρων έζησε επί αιώνες χωρίς να υπολογίζει τη δύναμη του τουρκικού στόλου, με τους δικούς του νόμους και με τις δικές του αξίες, γεννώντας ναυτικούς που ταξίδευαν ολόκληρη τη Μεσόγειο.

Οι πρώτες δεκαετίες του 18ου αιώνα βρίσκουν τη Μήλο ακόμη καταφύγιο πειρατών και παζάρι λαφύρων. Η μόνη επαφή της με την Τουρκία το 1738 ήταν η επίσκεψη μιας τουρκικής γαλέρας που ερχόταν για να εισπράξει τους φόρους. Οι Τούρκοι φοβούνταν ακόμη τους μαλτέζους πειρατές και προτιμούσαν να μη βρίσκονται στη Μήλο όταν αυτοί ήταν στο λιμάνι. Την πειρατική ιστορία της Μήλου γράφουν το 1749 πειρατικά με σημαίες της Σαρδηνίας και το 1751 με σημαίες του Μονακό, το 1754 σφακιανά καϊκια που κλέβουν ζώα⁸⁹, το 1767 μεταξύ Μήλου και Κιμώλου ένας οθωμανός πειρατής από την Κω με πλήρωμα 60 άτομα, άλλους Έλληνες και άλλους από το Dulcigno και την Μπαρμαριά και ένα πλοίο με 20 πυροβόλα⁹⁰ και, τέλος, ένα ρεσάλτο το 1787 με ένα μπρίκι κεφαλλονίτικο υπό ρωσική σημαία.

Οι ξακουστοί πιλότοι του νησιού εξακολουθούν αυτή την εποχή να συνοδεύουν τα δυτικά κυρίως πλοία που έμπαιναν στο Αρχιπέλαγος, αλλά έχει ήδη αρχίσει η παρακμή του λιμανιού. Η πρώτη αναφορά σε «φτωχούς» κατοίκους χρονολογείται στα 1738⁹¹, το 1776 μνημονεύονται οι μόλις 200 κάτοικοι του νησιού⁹² και το 1792 η ρημαγμένη του κοινότητα: «...μόλις 40 οικογένειες ζουν δυστυχισμένα στην πόλη που ζούσαν 5000 άνθρωποι... πεσμένα σπίτια, ερείπια, κάτισχνα πρόσωπα, πτώματα ζώντα, η εικόνα της καταστροφής και του θανάτου...»⁹³

Στο κείμενο αυτό περιγράφεται η παρακμή που παρατηρείται από τις αρχές του αιώνα, τον καιρό που ο Tournefort επισκέφθηκε το νησί⁹⁴. Η πλούσια κοινότητα των 7000 ανθρώπων που συνάντησε στα τέλη του 17ου αιώνα ο Vincenzo Maria Coronelli⁹⁵ μειώθηκε σε λίγες εκατοντάδες στα μέσα του 18ου αιώνα: «Όταν πέρασαν τα ωραία χρόνια οι Μηλιοί αρκούσαν στην εξαγωγή των κερκόμυλων τους στην Πόλη, στην Αίγυπτο, στον Μοριά, στη Ζάκυνθο, στην Κεφαλλονιά, στην Αγκόνα.»⁹⁶

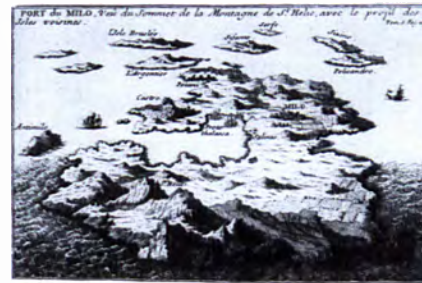
Και έτσι την ώρα που άρχισε η ραγδαία ανάπτυξη των ναυτικών νησιών του Αρχιπέλαγους, η Μήλος χανόταν από το προσκίνητο βυθισμένη στο πειρατικό παρελθόν της.

Το λιμάνι κατά την περίοδο της πειρατείας

«...Η περίμετρος της νήσου μιλίων εστίν εγγύς ογδοήκοντα, περί δε το μέσον προς άρκτον λιμήν εστίν άριστος και περί αυτόν πλήθος υδάτων ιατρικών εκ θείου θερμών, και πύργος έτι και πεδιάς μετά οικιών ου πάνυ πολλών. Προς δε την έω και αύθις την άρκτον πόλιν εστίν οχυρωάτη...»⁹⁷

Η ιστορία της κοινότητας της Μήλου από τον 13ο αιώνα, από την πρώτη καταγραμμένη βενετσιάνικη πειρατική επιδρομή μέσα στο λιμάνι⁹⁸ μέχρι τη διαμάχη με τους Γενοβέζους στα μέσα του 14ου⁹⁹, και στη συνέχεια όλα τα γνωστά περιστατικά μέχρι και τον 18ο αιώνα, δεν είναι τίποτε άλλο παρά ένας μακρύς κατάλογος ρεσάλτων, αγοραπωλησίας λαφύρων και λεηλασιών. Οι συνηθισμένες αγροτικές ή «νόμιμες» εμπορικές δραστηριότητες των υπόλοιπων κοινοτήτων του Αιγαίου στη Μήλο έχουν δευτερεύουσα θέση. Όπως προκύπτει από τα ιστορικά γεγονότα, που δείχνουν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της κοινότητας του νησιού, η ζωή εκεί περιστρεφόταν κυρίως γύρω από τη ναυτιλία, το εμπόριο της και το λιμάνι.

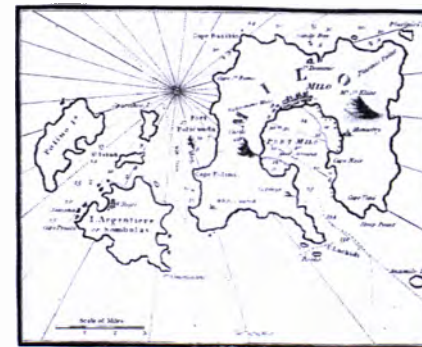
Η ανάδειξη της Μήλου στους αιώνες κατά τους οποίους τα περισσότερα νησιά έχαναν τους πληθυσμούς τους και ρήμαζαν δεν μπορεί παρά να οφείλεται στην ίδια τη λειτουργία του πειρατικού λιμανιού. Ήδη το 1490 το λιμάνι ήταν πολυσύχναστο και καλό, αλλά οι οχυρώσεις του ήταν αδύνατες¹⁰⁰.



Μήλος και Κίμωλος, 1700. Pitton de Tournefort.



Μήλος και Κίμωλος 1798. G. A. Olivier.



Μήλος και Κίμωλος 1805. J. W. Norie.

91. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Β', σελ. 184.

92. *ό.π.*, σελ. 371.

93. Olivier, G. A., «Voyage dans l'Empire Ottoman», Paris 1792.

94. Tournefort P., *Relation d'un voyage du Levant*, Paris 1717, τ. 1, σελ. 145.

95. Ζερλέντης Π., Κοτσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 71-73.

96. Ασδραχάς Σπ., *στο Χάρτες και Χαρτογράφου του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, σελ. 244.

97. Buondelmonti, C., *Liber Insularum Archipelagi 1420, Description des Iles de l'Archipel par Christoph Buondelmonti. version grecque par un anonyme... par Emile Legrant*, Paris 1897.

98. Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 650.

99. *ό.π.*, σελ. 658.

100. *ό.π.*, σελ. 683.



Κάστρο και Αδάμαντας Μήλου 1776. Μ. G. F. A. Choiseul-Gouffier.

Το Επάνω Κάστρο, βενετσιάνικο οχυρό στη βόρεια πλευρά του κόλπου, έκλεινε την είσοδο του στενού αλλά βρισκόταν μακριά από τις βολικές θέσεις αγκυροβόλησης της ομαλής ακτής στην ανατολική άκρη. Ο πύργος της θάλασσας, στο σημείο στο οποίο τον τοποθετεί και ο Buondelmonti στον χάρτη του, λειτουργεί ως λιμάνι από τον 14ο αιώνα. Στην ίδια εποχή ανάγεται κατά τα φαινόμενα και ο οικιστικός πυρήνας στην πεδινή ανατολική έκταση που μέσα σε ένα μόλις αιώνα έμελλε να μεταβληθεί στη θαλασσινή πολυπεία της Μήλου. Έτσι σε ένα χάρτη του Girolamo Porro του 1572 ξεχωρίζει η μεγάλη οικιστική πυκνότητα του νησιού και οι λιμενικές εγκαταστάσεις με τον πύργο στα ανατολικά του κόλπου.

Ο Ιάκωβος Μηλοΐτης το 1589 αναφέρει ήδη δύο πόλεις, δηλαδή το Κάστρο και τη Χώρα, και ο Λουκάς Αργυρός το 1581 γράφει¹⁰¹: «Μήλος πόλεως, ονόματι Μήλος, επισκοπάτο και χωρία πολλά, και ένα κάστρο ονόματι Κασρί απάνω».

Την ίδια εποχή, το 1590, τον χάρτη της Κρήτης του G. Mercator συνοδεύουν οι μικρότεροι χάρτες έξι νησιών μεταξύ των οποίων και της Μήλου. Σε αυτόν σημειώνονται η Μήλος, το Απάνω Κάστρο και ο πύργος του λιμανιού. Τις ίδιες ακριβώς πληροφορίες μας δίνει το 1584 ο A. Ortelius πάλι σε χάρτη της Κρήτης που συνοδεύεται από χάρτες άλλων δέκα νησιών. Ο οικισμός που παραπάνω ονομάζεται Μήλος, η Χώρα δηλαδή του νησιού, γέννημα της αναστάτωσης του 16ου αιώνα, άρχισε τότε να δημιουργείται δίπλα στο λιμάνι που ήταν οχυρωμένο και λειτουργούσε από τον καιρό του Δουκάτου.

Οι ιστορικές συνθήκες που οδήγησαν στην απομάκρυνση από τη θάλασσα, φαινόμενο που παρατηρείται και σε άλλους παραθαλάσσιους οικισμούς αυτή την περίοδο, στη Μήλο είχαν αντίθετα αποτελέσματα. Η μεγάλη ναυτική κίνηση είχε προκαλέσει τη συγκρότηση οικισμού σε σημείο που θεωρείται ευπρόσβλητο από τη θάλασσα. Παρ' όλα αυτά, οι 2500 κάτοικοι του 1638 γίνονται 3000 το 1655 και, σύμφωνα με τον Coronelli, 7000 το 1696¹⁰².

Το Κάστρο στα μέσα του αιώνα φαίνεται να έχει 500 κατοίκους και η Χώρα 2500. Ενώ όλη αυτή την περίοδο η πειρατεία ανθεί, στους

ευρωπαϊκούς πορτολάνους το λιμάνι της Μήλου χαρακτηρίζεται πάντα καλό λιμάνι του Αιγαίου. Ο Van Keulen το 1680¹⁰³, ο J. Robijn το 1694¹⁰⁴ και ο V. M. Coronelli στον χάρτη του νότιου Αιγαίου του 1696¹⁰⁵ δεν παραλείπουν να δείξουν τη Μήλο, και ο τελευταίος συνοδεύει τον χάρτη με ένα κείμενο στο οποίο περιγράφει μια ναυμαχία. Όμως δεν αναφέρονται πλέον οι βενετσιάνικες οχυρώσεις του κάστρου, του κάβου Μπομμάρδα στην είσοδο του λιμανιού και του πύργου που σημείωναν οι προηγούμενοι χαρτογράφοι και περιηγητές.

Στο λιμάνι της Μήλου τα πειρατικά φαίνεται να προστατεύονται, τόσο τα ίδια όσο και τα εμπορεύματά τους, από τα κανόνια τους μέσα στον μεγάλο κόλπο στον οποίο σπάνια τολμούσε να μπει ο τουρκικός στόλος όταν ήταν εκεί οι πειρατές.

Η τυπική ναυτική τουρκική περίπολος του καλοκαιριού, που έβγαινε από τα Δαρδανέλια τον Απρίλιο, έβρισκε το λιμάνι άδειο από πειρατικά, γιατί είχαν ξεκινήσει ήδη από τον Μάρτιο για τα έρημα περάσματα του Αιγαίου. Όταν τον Δεκέμβριο γύριζαν οι πειρατές, το Αρχιπέλαγος ήταν ελεύθερο πλέον από τον στόλο του Καπουδάν Πασά που από την ημέρα του Ruz-Kasim στις 26 Οκτωβρίου είχε φθάσει στην Κωνσταντινούπολη.

Κατά τη διάρκεια του 17ου αιώνα η καλοχπισμένη και πυκνοκατοικημένη Χώρα με τα δίπατα σπίτια¹⁰⁶ και το βαθύ προστατευμένο λιμάνι με τα γύρω θαλασσινά στενά διαφυγής ήταν ένας αυτόνομος πειρατικός ναύσταθμος

101. Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 71.

102. *ό.π.*, σελ. 71-73.

103. Keulen J. van, *Zee Atlas*, Amsterdam 1680-1710.

104. Robijn J., *Atlas de la Mer*, Paris 1694.

105. Coronelli V. M., *Isolario*, 1696.

106. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Β', σελ. 263.

και το μεγάλο παζάρι του κούρσου στο Αιγαίο: ένα λιμάνι και ένας οικισμός που αναπτύχθηκαν παράλληλα στην ανατολική πεδινή έκταση του κόλπου και υποδέχονταν τις λείες και τα πλοία παίζοντας τον ρόλο του ενδιάμεσου σταθμού ανάμεσα στις αγορές της Μεσογείου.

Η κωροθέτηση της Χώρας μέσα στην ομαλή και εύφορη πεδιάδα της και η επικράτησή της σε σχέση με το παλιό οχυρωμένο Κάστρο, καθώς επίσης η πληθυσμιακή άνοδος του 1700, παρουσιάζουν ανάγλυφα την εξέλιξη ενός από τους λίγους ανοικτούς προς τη θάλασσα οικισμούς εκείνης της περιόδου στο Αρχιπέλαγος. Ενώ οι κίνδυνοι από τη θάλασσα, οι ίδιοι που έκρυψαν άλλους οικισμούς στα βουνά, εξακολούθουσαν να υφίστανται και για τη Μήλο, και μάλιστα αυξημένοι αν σκεφτεί κανείς τη γεωγραφική της απομόνωση, η ναυτιλία έφερνε στο νησί λιγότερες συμφορές και περισσότερα οφέλη.

Αυτό το ζύγισμα ήταν που έβγαλε και τη Μήλο από τη θαλασσινή απομόνωση¹⁰⁷.

Ύδρα

Γεωφυσικά χαρακτηριστικά

Το νησί της Ύδρας απέναντι από την Αργολίδα, στενόμακρο και βραχώδες, κλείνει μαζί με τη Δοκό το άνοιγμα του κόλπου της Ερμιόνης δημιουργώντας το δεύτερο τμήμα του θαλάσσιου καναλιού που από τις Σπέτσες φθάνει μέχρι τον Πόρο και την Τροιζίνα. Τα

νησιά διατεταγμένα το ένα πλάι στο άλλο και παράλληλα με τις ακτές της Πελοποννήσου, δημιουργούν περάσματα πλάτους 5 ν.μ. έως μόλις 1 ν.μ. Το κανάλι στο τμήμα που χωρίζει την Ύδρα από τις απέναντι ακτές έχει πλάτος περίπου 4 ν.μ. Οι απρόσιτες από τη θάλασσα «έξω» ακτές της Ύδρας, όπως και της Δοκού, δημιουργούν ένα φυσικό φράγμα προς τα νότια.

Η στεριά της Ύδρας που βλέπει τον βορρά και το κανάλι, το οποίο απλώνεται για 20 σχεδόν κλμ.¹⁰⁸ σε ευθεία γραμμή από το στενό της Δοκού μέχρι το στενό του Κάβο Σκύλλο, καταλήγει σε απότομους γκρεμούς που κατεβαίνουν μέχρι τη θάλασσα. Μόνο σε τρία σημεία σχηματίζουν μικρούς όρμους οι εκβολές των ρεμάτων που κόβουν τα άγρια βουνά¹⁰⁹. Στον ένα από αυτούς, στη μέση σχεδόν του νησιού, καταλήγει το μοναδικό κάπως ομαλό φαράγγι που χωρίζει τους ορεινούς όγκους. Είναι πολύ κλειστός και, επειδή το άνοιγμά του έχει πλάτος μόνο μερικές δεκάδες μέτρα, δεν διακρίνεται εύκολα από το πέλαγος¹¹⁰. Ο μικρός αυτός όρμος στα ανατολικά και τα δυτικά στεφανώνεται από ψηλούς βράχους, ενώ στο βάθος του κρύβει μια μικρή αμμουδιά, δημιουργημένη από τις προσχώσεις των χειμάρρων. Ο βυθός κατεβαίνει απότομα και δημιουργεί ένα ευρύχωρο αγκυροβόλιο βάθους 5 έως 6 μ. που το άνοιγμά του φθάνει τα 20 μ. Ο προσανατολισμός προς τα βόρεια και τα βορειοδυτικά αφήνει την ακτή, ακόμη και στο εσωτερικό του όρμου, εκτεθειμένη στους ανέμους που

φυσούν συχνά από τα βουνά του Μοριά προς τη θάλασσα. Ακόμη και όταν φυσάει νοτιάς από τις κορυφές των βουνών της Ύδρας, μέσα στο φαράγγι κατεβαίνει δυνατός αέρας προς τη θάλασσα. Στα δυτικά και στα ανατολικά δύο άλλοι γεπονικοί κολπίσκοι, το Μανδράκι και τα Καμίνια, έχουν την ίδια σχεδόν μορφή με τη διαφορά ότι είναι πιο εκτεθειμένοι στους βοριάδες¹¹¹.

Ο εποικισμός των Αλβανών

Τον 15ο αιώνα, τον καιρό των πληθυσμιακών ανακατατάξεων στον αιγαιοπελαγίτικο χώρο, το πέραςμα στην Ύδρα, όπως και στα γύρω νησιά, φυγάδων από την Πελοπόννησο, είχε ως επακόλουθο την κατοίκηση του νησιού ίσως για πρώτη φορά στην ιστορία του. Στο έρημο μέχρι τότε νησί κατέφυγαν κυνηγημένοι αγρότες από άλλα μέρη του Αρχιπέλαγους, αλβανικής κυρίως καταγωγής¹¹². Πρόκειται για το πρώτο κύμα ενός ελληνοαλβανικού εποικιστικού ρεύματος που συνεχίστηκε αμείωτο από τα πρώτα χρόνια μετά την πώση του Βυζαντίου μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 18ου αιώνα, πολλαπλασιάζοντας συνεχώς τον πληθυσμό επάνω στο άγονο νησί. Από την Ήπειρο, την Κύθνο, την Εύβοια, την Κρήνη, τη Σμύρνη και τη Φώκαια τον 16ο αιώνα ή από την Πελοπόννησο, όπου μαινόταν επί δεκαετίες ο πόλεμος, έφταναν κατά κύματα στην Ύδρα οι έποικοι, μέχρι και το τέλος των τουρκο-βενετικών συγκρούσεων το 1715¹¹³. Το

107. Η ολοκληρωμένη πληθυσμιακή απογραφή της Μήλου από τον 16ο αιώνα έως το 1828 παρουσιάζεται από τον Β. J. Slot (*Archipelagus Turbaus, Les Cyclades...*, σελ. 282-290). Στους πίνακές του φαίνεται ότι η Μήλος είναι από τα νησιά που διατήρησαν τον πληθυσμό τους στις περιόδους της «ερήμωσης» του Αρχιπέλαγους.

108. Μηλιαράκης Α., *Γεωγραφία Αργολίδος και Κορινθίας*, Αθήνα 1886, σελ. 179.

109. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 138.

110. *ό.π.*, σελ. 140.

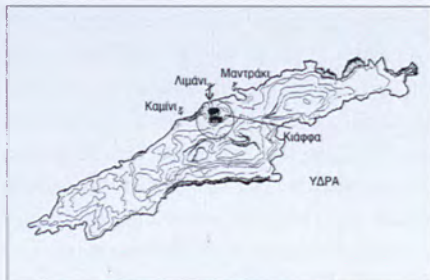
111. *ό.π.*, σελ. 141.

112. 1519, 1524, 1531, 1532, 1533: στο Κάβο Σκύλλο και στην περιοχή της Ύδρας αναφέρονται πειρατικά περιστατικά, ρεσάλτα σε πλοία που ταξιδεύουν προς τον βορρά ή αποβάσεις και λεηλασίες με πρωταγωνιστές Τούρκους από την περιοχή του Ναυπλίου ή πειρατές του Κούρτογλου που κάποιες φορές συγκρούστηκαν με τους Αρβανίτες της Ύδρας. Α. Κραντωνέλη, *Ιστορία της Πειραιώς*, τ. Α', Αθήνα 1985.

113. Οι συνθήκες που επικρατούσαν στις αρχές του 16ου αιώνα στο κανάλι της Ύδρας όπως και σε ολόκληρο το Αρχιπέλαγος δεν επέτρεπαν τη δημιουργία παράκτιου οικισμού. Η πειρατική δραστηριότητα στις γεπονικές θάλασσες από μουσουλμάνους, κυρίως, πειρατές και η ύπαρξη ορμητηρίου στα Τσελεβίνα καθόρισαν τη συμπεριφορά των κυνηγημένων Αλβανών και τους απομόκρυναν από τις ακτές του νησιού.

Ύδρα.

Η Κιάφα και η επέκτασή της προς την ακτή. Το κύριο λιμάνι στον οικισμό και τα βοηθητικά στους όρμους Μανδράκι και Καμίνι.



114. Αρναούτογλου Χρ., «Ύδρα», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991, τ. Ι, σελ. 281.

115. Κυριακού Διομ., *Περί της αρχαίας ονομασίας της Νήσου Πέτσας*, Αθήνα 1860, Λαμπρυνίδης Μ. Τ., *Οι Άλβανοί κατά την κυρίως Ελλάδα και την Πελοπόννησον, Ύδρα-Σπέσσι*, Αθήνα 1907, σελ. 37.

116. Stoianovich Tr., στο *Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1976, σελ. 308.

117. Λαμπρυνίδης Μ. Τ., *Οι Άλβανοί κατά την κυρίως Ελλάδα και την Πελοπόννησον, Ύδρα-Σπέσσι*, Αθήνα 1907, σελ. 48.

118. Στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ', σελ. 224.

119. Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Γ', σελ. 407-408.

120. Σφυρόερας Β., *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τουρκικού Στόλου*, Αθήνα 1968, σελ. 60 και 109.

121. Todorov N., *Η Βαλκανική Πόλη, 15ος-19ος αιώνες*, Αθήνα 1986, σελ. 288.



Ύδρα 1584 (André Thevet).

τελευταίο κύμα εποίκων του 1720 έφερε πρόσφυγες από την Εύβοια, τις Κυκλάδες, την Κυνουρία και τη Λακωνία¹¹⁴. Βοσκοί, γεωργοί αλλά και πολεμιστές κατοίκησαν την Ύδρα, ζώντας στην αρχή από τη γη¹¹⁵. Οι ελάχιστες βοσκές και καλλιεργήσιμες γαίες του νησιού σύντομα έστειλαν τους κατοίκους στα γεγονικά ξερονήσια σε αναζήτηση γης για τα κοπάδια τους. Η σχέση αυτή των Ύδραίων με την κτηνοτροφία δεν κράτησε πολύ καιρό. Είτε γιατί ο μεγάλος για την



Λιμάνι και πόλη της Ύδρας (αεροφωτογραφία, 1985).

κλίμακα της Ύδρας πληθυσμός δεν μπορούσε να τραφεί από τη γη, είτε γιατί οι συνθήκες της εποχής τούς έστρεψαν προς τη θάλασσα, γρήγορα οι άλλοτε βοσκοί και καλλιεργητές άφησαν τις γεωργικές ασχολίες τους και άρχισαν να ταξιδεύουν σαν πειρατές, σαν έμποροι ή και τα δύο¹¹⁶. Η περιπέτεια της θάλασσας, που ξεκίνησε από τις κοντινές ακτές του Ναυπλίου και των γειτονικών νησιών, σύντομα ξεπέρασε τα σύνορα της Αργολίδας για να φθάσει στα τέλη

του 18ου αιώνα μέχρι τις άκρες της Μεσογείου.

Η πρωτοφανής για τα μέτρα του Αιγαίου οικονομική ανάπτυξη της Ύδρας κατά το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα είχε ως συνέπεια τη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού¹¹⁷.

Παρά την καταστροφή που είχε προκαλέσει ο λοιμός του 1782, ο πληθυσμός της Ύδρας αυξήθηκε από 5000¹¹⁸ σε 11000 κατοίκους το 1794¹¹⁹ διατηρώντας την αυξητική του τάση και κατά τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα. Η αυτόνομη υδραϊκή κοινότητα, απολαμβάνοντας προνομιακή θέση ανάμεσα στις υπόλοιπες κοινότητες των νησιών, υπό την άμεση εποπτεία του Καπουδάν Πασά¹²⁰ αλλά χωρίς Τούρκους επάνω στο νησί, στα 1800 ευημερούσε. Η αποκλειστική πλέον ενασχόληση των κατοίκων με τη ναυτιλία απέφερε σημαντικά πλούτη και το υδραϊκό ναυτικό στις αρχές του 19ου αιώνα καταλάμβανε κυρίαρχη θέση στο ναυτικό του Αιγαίου.

Η πειρατεία, το λαθρεμπόριο και παράλληλα η «νόμιμη» ναυτιλία συσσώρευαν στην Ύδρα τα κεφάλαια που μετέτρεψαν το νησί από ξερόβραχο και καταφύγιο φυγάδων στα 1600 σε έναν από τους πιο πλούσιους τόπους του ελλαδικού χώρου και σε έδρα των πρώτων ελληνικών αστών εμπόρων το 1800¹²¹. Η υδραϊκή κοινωνία, κατορθώνοντας να διατηρήσει μια επικίνδυνη μεν αλλά πετυχημένη ισορροπία μεταξύ νομιμοφροσύνης απέναντι στην Πύλη και αυτονομίας, απέκτησε τον χαρακτήρα μιας αναπτυσσόμενης κοινωνίας με ασικά χαρακτηριστικά που ολοκλήρωσε τον κύκλο της με τον πόλεμο της Ανε-

ξαρτησίας. Μέχρι τότε επάνδρωνε με πληρώματα αλλά και με πλοιάρχους «Μπας Ρεϊζνδες» τον τουρκικό στόλο¹²², υποσιήριζε άλλοτε κρυφά, όπως στα 1790, και άλλοτε ανοικτά, όπως στα 1809, τις ρωσικές ναυτικές επιχειρήσεις στο Αιγαίο¹²³ και αποκαθιστούσε στη συνέχεια τις διαταραγμένες σχέσεις με την Τουρκία. Την εποχή εκείνη τα πλοία της ταξίδευαν με διάφορες σημαίες και κάτω από όλες τις πολιτικές συνθήκες σε ολόκληρη τη Μεσόγειο μεταφέροντας στο νησί τα πλούτη του εμπορίου¹²⁴.

Το λιμάνι κατά την περίοδο της νέας ναυτιλίας

Το απομονωμένο νησί δεν έγινε ποτέ πόλος έλξης των περιηγητών και των χαρτογράφων των πρώτων αιώνων της Τουρκοκρατίας, όπως άλλα νησιά του κεντρικού και του ανατολικού Αιγαίου. Σπάνια απαντάται στους πορτολάνους και τους χάρτες και γι' αυτό τον λόγο ελάχιστα στοιχεία υπάρχουν για τη μορφή του λιμανιού κατά τον 16ο και τον 17ο αιώνα. Το μικρό και τριγυρισμένο από βράχια λιμάνι της Ύδρας μπορεί να μην αποτελούσε στα 1600 ακόμη σταθμό για τα πλοία που ταξίδευαν στο Αιγαίο, αλλά από την πρώτη στιγμή του εποίκισμού ήταν το σημείο επικοινωνίας που ένωσε την Ύδρα με τις απέναντι αργολικές ακτές, όπου ήταν εγκατεστημένες συγγενικές αλβανικές κοινότητες. Οι πρώτοι κάτοικοι διέσχισαν με πρωτόγονες

βάρκες το στενό και πήγαιναν στην Ερμιονίδα ή στα γύρω νησιά για τις ανάγκες των κοπαδιών τους ή για εμπόριο. Έτσι το λιμάνι εκείνου του καιρού δεν είχε να εξυπηρετήσει παρά αυτή την κίνηση των κατοίκων ή κανένα περαστικό πλοίο που έπιανε στην Ύδρα.

Η μορφολογία της ακτής του όρμου, οι απότομοι βράχοι και ο προσανατολισμός της εισόδου περιορίζουν σημαντικά τις δυνατότητες προσάραξης μέσα στο μικρό λιμάνι, ενώ υπάρχει ευρυσκωρία λόγω του βάθους για αγκυροβόληση. Ένας από τους ελάχιστους παλιούς χάρτες της Ύδρας απαντάται στο ανέκδοτο έργο του André Thevet, *Grand insulaire et pilotage*, του 1584. Η «Sydra» ή Ύδρα, είναι λεπτομερώς σχεδιασμένη από τον χαρτογράφο¹²⁵. Το βορινό λιμάνι της απεικονίζεται με το πραγματικό του σχεδόν σχήμα και δίπλα του στα ανατολικά σημειώνεται ο όρμος Μανδράκι χωρίς όμως να κατονομάζεται. Η είσοδος των δύο αγκυροβολίων απεικονίζεται εσφαλμένα κοινή. Το λάθος του χαρτογράφου πρέπει να οφείλεται στα βουνά που από τη θάλασσα, καθώς το πλοίο παραπλέει τις ακτές της Ύδρας, δίνουν την εντύπωση ότι τυλίγουν και τους δύο όρμους.

Η ένδειξη στην είσοδο του λιμανιού είναι «Bon pour tous navires» και στη νοτιοδυτική άκρη του όρμου διακρίνεται ένα πλάτωμα με την ένδειξη «Lieu du traffic». Όντως, η είσοδος του λιμανιού της Ύδρας με τις κατακόρυφες, χωρίς ξέρες ακτές και τον απότομο βυθό δεν δημιουργεί μεγάλες δυσκολίες στην



Λιμάνι και οικισμός Ύδρας, 1808. Antoine Laurent Castellan.

Λιμάνι και οικισμός Ύδρας (γεωφυσική διαμόρφωση).



122. Σφυρόερας Β., *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τούρκικου Στόλου*, Αθήνα 1968, σελ. 109.

123. Ο Β. Κρεμμυδάς αναφέρει τη διαδικασία εξαγοράς της ρωσικής σημαίας και τη χρήση της στα αιγαίοπελαγίτικα πλοία, στο *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835*, Αθήνα 1985, τ. Α', σελ. 22.

124. Ένα χαρακτηριστικό περιστατικό που αναφέρει και η Χρ. Αρναούτογλου στο «Ύδρα», σελ. 282, δείχνει την ανυπαρξία εθνικής συνειδησης, τουλάχιστον μέχρι το 1800. Κατά τον Ρωσοτουρκικό πόλεμο του 1787-92, ο Κατσώνης και ο κορσικανός Γουλιέλμος δημιουργούν προβλήματα με τη δράση τους στις σχέσεις της Ύδρας με την Πύλη. Το 1792 λοιμός αποδεκατίζει την πόλη και πολλοί εγκαταλείπουν το νησί. Ο Κατσώνης λεηλατεί τους φυγάδες στην Ερμιόνη.

125. Thevet A., *Grand insulaire et pilotage*, Paris 1584.

είσοδο κανενός τύπου πλοίου¹²⁶. Τα κατακόρυφα βράχια της δυτικής και της ανατολικής πλευράς του λιμανιού δεν είναι κατάλληλα για να πλησιάσει και να δέσει όχι μόνο πλοίο, αλλά ούτε καν απλή βάρκα. Το μεγάλο βάθος των νερών στη βάση τους εξάλλου δεν επέτρεπε να κατασκευαστεί ξύλινη ή πέτρινη προβλήτα με τα τεχνικά μέσα που υπήρχαν τον 17ο ή τον 18ο αιώνα. Το πιο κατάλληλο σημείο για άραγμα των μικρών μονόξυλων πλοιαρίων, που χρησιμοποιούσαν οι Υδραίοι πριν από τα μέσα του 17ου αιώνα για τις θαλάσσιες διαδρομές μέχρι τις κοντινές απέναντι ακτές, είναι η αμμουδιά και το ρηκό τμήμα του εσωτερικού νοτιοδυτικού μυχού του λιμανιού, που είναι απάνεμο και η ακτή του είναι ομαλή. Το σημείο της ακτής που σημειώνει ο χαρτογράφος τηρούσε τις προϋποθέσεις ενός αγκυροβολίου μικρών σκαφών. Εκεί επάνω στις προσχώσεις της εκβολής του ρέματος, που αργότερα αποτέλεσε έναν από τους άξονες του λιμανιού, πρέπει να δημιουργήθηκε ο πρώτος πυρρίνας στοιχειωδών λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η πρώτη φάση της λειτουργίας του υδραϊκού λιμανιού, κατά την οποία εξυπηρετεί τον ελλιμενισμό μικρών πλοιαρίων και την επικοινωνία με τις γειτονικές σπериές, λήγει μαζί με τον 16ο αιώνα. Η ανάπτυξη του ναυτικού της Ύδρας από τα 1657, δηλαδή τη χρονιά ναυπήγησης του πρώτου μεγάλου πλοίου¹²⁷ από τους ίδιους τους Υδραίους, είναι ανοδική μέχρι τον 19ο αιώνα. Από το πρωτόγονο εκείνο καράβι, η ναυπηγική τέχνη των

Υδραίων εξελίχθηκε τόσο, ώστε έναν αιώνα αργότερα κατασκεύασαν το πρώτο ελληνικό μπρίκι¹²⁸. Σύμφωνα με τον άγγλο περιηγητή Chandler¹²⁹ και τις γαλλικές προξενικές αναφορές¹³⁰, στα 1764 τα υδραϊκά πλοία –ναυπηγημένα στην Ύδρα ή αγορασμένα από ξένους ταρσανάδες– συγκροτούσαν έναν εμπορικό στόλο της τάξης των 120 ιστιοφόρων, κωρυκτικότητας 45000 τόνων, επανδρωμένων με 5400 ναύτες και οπλισμένων με 2400 κανόνια. Λίγο αργότερα, στα 1766, ο γάλλος πρόξενος στην Κορώνη Lemaine αναφέρει 200 πλοία, αριθμό πολύ πιθανό αν συμπεριλαμβάνει και τα μικρότερα υδραϊκά πλεούμενα. Στα 1820 ο υδραϊκός στόλος αριθμούσε 80 μεγάλα ιστιοφόρα «Α΄ κατηγορίας» και 800 μικρότερα «Β΄ και Γ΄ κατηγορίας». Η ραγδαία αυτή ναυτική ανάπτυξη που μετέτρεψε τον μικρό όρμο σε πολυσύχναστο αγκυροβόλιο οφείλεται κυρίως στα τεράστια κέρδη που απέφερε η μεταφορά σιταριού κατά τη διάρκεια του αγγλογαλλικού πολέμου και των αποκλεισμών των μεσογειακών λιμανιών της Γαλλίας και της Ισπανίας¹³¹.

Η δεύτερη φάση ανάπτυξης του λιμανιού συμπίπτει με την εποχή κατά την οποία το υδραϊκό ναυτικό ταξιδεύει τη Μεσόγειο και η πόλη μεγαλώνει με γρήγορους ρυθμούς κατεβαίνοντας προς τη θάλασσα. Ο αρχικός οικιστικός πυρρίνας, που δημιούργησαν οι αλβανοί φυγάδες του 1500, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις βρισκόταν μακριά από τη θάλασσα, στο ύψωμα του Προφήτη Ηλία. Ο οικισμός (καλύβες από πευκόξυλο ψηλά στο βου-

νό) ήταν ασφαλές καταφύγιο όταν γίνονταν επιδρομές. Μέχρι τα 1650 αυτές οι καλύβες ήταν μια εγκατάσταση με χαρακτηριστικά μάλλον αραιοδομημένης αγροτικής συνάθροισης παρά συγκροτημένου οικισμού. Μετά τα μέσα του 16ου αιώνα και ενώ η ναυτική πολεμική ένταση μέσα στο στενό κάπως κοπάει, οι Υδραίοι αρχίζουν να επεκτείνουν τις κτηνοτροφικές και γεωργικές τους ασχολίες, εξομαλύνοντας την ορεινή γη του νησιού και αναζητώντας βοσκές και στα γύρω ερημονήσια. Την ίδια εποχή ο οικισμός μετατοπίζεται χαμηλότερα στην κορυφή της Κιάφας, πράγμα που φαίνεται και από την γκραβούρα την οποία φιλοτέχνησε ο André Thevet στα τέλη του 16ου αιώνα. Ο οικισμός αυτής της περιόδου έχει προσπέλαση στη θάλασσα αλλά και στις γεωργικές εκτάσεις και ταυτόχρονα είναι οχυρωμένος από τα φυσικά φράγματα που δημιουργούν οι γκρεμοί γύρω του. Επίσης, έχει σπίτια με οχυρωμένους περιβόλους, πολεμίστρες στις συμβολές των δρόμων και σκεπαστές διαβάσεις, δηλαδή συγκεντρώνει πολλά από τα στοιχεία αμυντικής αξιοποίησης του κτιστού χώρου και του φυσικού ανάγλυφου που χαρακτηρίζουν τον 16ο αιώνα τις περισσότερες Χώρες του Αρχιπελάγους. Ο άξονας που επάνω του αναπτύχθηκε η Κιάφα στην πρώτη φάση ήταν ο κεντρικός δρόμος που συγκέντρωνε και τις περισσότερες βασικές «κοινές» χρήσεις του οικισμού. Ο κίνδυνος από τη θάλασσα και η αμυντική στάση απέναντί της εξακολουθεί να καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι

126. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 140.

127. Αρναούτογλου, Χρ., «Ύδρα», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991, τ. Ι, σελ. 284.

128. Τζαμτζής Α. Ι., «Ναυτικοί, Καράβια και Λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, σελ. 117.

129. Στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ΄, σελ. 222.

130. Todorov N., *Η Βαλκανική Πόλη, 15ος-19ος αιώνας*, Αθήνα 1986, σελ. 288.

131. Από τα μέσα του 18ου αιώνα η συγκυρία αλλά και η τόλη των ναυτικών αναδεικνύουν σε πρώτη ναυτική δύναμη. Ταξιδεύουν συνεχώς με οποιοδήποτε καιρικές συνθήκες, επωφελούνται του σκοταδιού για να διαφύγουν ελέγχους και πειρατές, έχουν διπλά πιστοποιητικά (ρωσικά και τουρκικά). Στους Ναπολεόντειους Πολέμους διασπύουν τον αποκλεισμό των γαλλικών και ισπανικών λιμανιών εφοδιάζοντάς τα με σιτάρι.



Λιμάνι και οικισμός Ύδρας, 1795. Thomas Hope.



Τα στενά του Κάβο Σκύλο στην προοπτική του λιμανιού της Ύδρας.

της Ύδρας διατάσσουν τον οικισμό τους. Η σχέση του οικισμού του 16ου αιώνα με τη θάλασσα φαίνεται από τη χωροθέτηση του κεντρικού αυτού άξονα, ο οποίος, ακολουθώντας τις ισοϋψείς καμπύλες του λόφου, κινείται προς τον αυχένα που ενώνει τα Καμίνια με το λιμάνι, και κατ' αυτόν τον τρόπο παράλληλα προς τη θάλασσα, αλλά χωρίς να την πλησιάζει. Η ίδρυση του Μοναστηριού της Κοίμησης δίπλα στη θάλασσα το 1643 και η ναυπήγηση του πρώτου υδραϊκού πλοίου στα 1657 σηματοδοτούν το τέλος της περιόδου της φυγής στα βουνά για τους Υδραίους¹³².

Το λιμάνι της Ύδρας του δεύτερου μισού του 18ου αιώνα δεν είναι πια απλώς μια Σκάλα στην οποία σταθμεύουν ευκαιριακά διάφορα περαστικά πλοία, αλλά κανονικός ναύσταθμος ενός μεγάλου στόλου που περιφέρεται στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο.

Ο ελλιμενισμός όλων αυτών των πλοίων στην Ύδρα ήταν μάλλον αδύνατος ακόμη και αν οι γεπονικοί όρμοι χρειαζόταν για αγκυροβόλια. Τα υδραϊκά πλοία όμως ταξίδευαν συνεχώς αρμενίζοντας τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, νύχτα και μέρα και κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες. Περνούσαν από την Ύδρα και ξανάφευγαν ξεχειμωνιάζοντας ίσως σε όποιο μεσογειακό λιμάνι τύχαινε να βρίσκονται.

Ένα καράβι που στα 1797 μετέφερε μια γαλλική τεχνική αποστολή στην Κωνσταντινούπολη, στην οποία συμμετείχε και ένας σχεδιαστής, ο A. L. Castellan, σύρθηκε από τους ανέμους και, έχοντας χάσει τη μια του άγκυρα, βρέθηκε τελικά στο λιμάνι της Ύδρας¹³³. Όπως γράφει ο ίδιος: «Οι Υδραίοι φέρνουν εμπορεύματα από την Ασία και από την Αφρική και εφοδιάζουν την Κωνσταντι-

νούπολη και τις Σκάλες της Ανατολής ακόμη και με προϊόντα της Ινδίας· μεταφέρουν πορτοκάλια της Μάλτας, καφέδες της Αραβίας, ρύζι της Αιγύπτου, σταφίδα του Τζάντε, λάδι της Προβηγκίας και της Ιταλίας, κουρμάδες της Μικράς Ασίας, βιομηχανικά προϊόντα από τη Γαλλία και βενετσιάνικα κομφοτεχνήματα, ενώ έχουν την αποκλειστικότητα στο εμπόριο των σιτηρών. Γνωρίζουν και την τελευταία γωνιά της Μεσογείου, έχουν απέραντες πρακτικές γνώσεις της ναυτικής τέχνης, αλλά δεν ρισκάρουν στην ανοικτή θάλασσα, όχι λόγω έλλειψης θάρρους, αλλά λόγω της μικρής χωρητικότητας των πλοίων τους και των μακραιώνων συνθηκών. Οι κάτοικοι της Ύδρας τοποθετούσαν δαδιά στις προεξοχές των βράχων που τα άναβαν σε ώρα ανάγκης. Το σινιάλο προειδοποιούσε τα υδραϊκά πλοία να κρατηθούν αλάργα από το νησί γιατί ήταν

132. Μισούλης Α. Α., *Υπόμνημα περί της νήσου Ύδρας*, Μόναχο 1834, σελ. 1-2 Κριεζής Γ., *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, Πάτρα 1860, σελ. 31-34· Michaelides C. E., «Observations on Three Aegean Islands», στο *Architect's Year book*, τ. 13, London 1971, σελ. 174-177.

133. Castellan A. L., *Lettres sur le Morée et les îles Cerigo, Hydra et Zante*, Paris 1808.

134. J. S. Morrit of Rokeby Park 1794, Σιμόπουλος Κ., *Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981, τ. Β', σελ. 611.

135. Η ανάπτυξη της ναυτικής κοινότητας άρχισε να ανατρέπει την παλιά αμυντική λογική. Η αυτοπεποίθηση των υδραίων ναυτικών και η όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση της Ύδρας από τα πλοία της λεπτούργησης αποτελεσματικά υπέρ της επέκτασης του οικισμού προς την ακτή τα επόμενα χρόνια. Από τότε μέχρι τα 1820 η κάθοδος του οικισμού προς το πλάτωμα του λιμανιού ακολουθεί την οικονομική ανάπτυξη που είναι άμεσα δεμένη με τη ναυτιλία. Η επέκτασή του εναρμονίζεται με το ανάγλυφο του εδάφους και, ξεκινώντας από το διάσελο ανάμεσα στους λόφους και τις πλαγιές στα βορειοδυτικά της Κιάφας, συμπληρώνει το πλάτωμα της ακτής ανάμεσα στην Κιάφα και στο Μοναστήρι. Το ρέμα στα δυτικά μέχρι τα Καλά Πηγιάδια και ο απόκρημνος λόφος της ανατολικής εισόδου του λιμανιού αποτελούν τα φυσικά όρια της κοιλάδας. Στον 18ο αιώνα παραβιάστηκαν και αυτά και ο οικισμός απλώθηκε μέχρι το βάθος του ρέματος, τις πλαγιές πάνω από το λιμάνι και τον γειτονικό όρμο στα Καμίνια. Το ρέμα μετατράπηκε στη μια από τις δύο κύριες αρτηρίες που ορίζουν το νέο κέντρο της Ύδρας στο λιμάνι και το παλιό μονοπάτι που οδηγεί από την Κιάφα στο Μοναστήρι στην άλλη. Αυτή την πλούσια ποικιλία που μεγάλωνε μέρα με τη μέρα, κτισμένη αμφιθεατρικά γύρω από το λιμάνι με

οι μέρες της συλλογής των φόρων και της ναυτολόγησης από τον Καπουδάν Πασά που αρμένιζε στο Αιγαίο. Στην κορυφή των βράχων φαίνονται περίεργοι ανεμόμυλοι με έξι ως οκτώ φτερά. Όλα είναι ασεβασμένα και έτσι προβάλλουν πεντακάθαρα.» Περιγράφοντας το νησί αναφέρει και το μικρό λιμάνι που όμως λέει πως είναι βαθύ και σίγουρο. Τα καράβια μπορούν να πλησιάσουν και να δέσουν στο «όμορφο μουράγιο».

Το «όμορφο μουράγιο» του Α. Λ. Castellan προφανώς ήταν κτιστό, γιατί αλλιώς δεν υπήρχε λόγος να το αποκαλέσει «μουράγιο». Για να μπορούν τα πλοία να δέσουν επάνω του, σήμαινε ότι το βάθος του νερού πρέπει να ξεπερνούσε τα δύο μέτρα, αν ληφθούν υπόψη τα βυθίσματα των μεσαίου μεγέθους πλοίων του 1800. Σε ένα άλλο χωρίο του κειμένου, όπου αναφέρεται στις κοινωνικές συνθήκες του λιμανιού, περιγράφει βάρκες που κινούνται από πλοίο σε πλοίο. Ο Castellan παρακολουθεί εδώ τον αγιασμό των αγκυροβολημένων πλοίων από τους παπάδες οι οποίοι κυκλοφορούσαν ανάμεσά τους με βάρκες περιφέροντας την εικόνα της Παναγίας. Ο γάλλος σχεδιαστής έχει φθάσει την εποχή που το λιμάνι ήταν πάντοτε γεμάτο πλοία, εικόνα που είχε αντικρίσει 3 χρόνια νωρίτερα και ο άγγλος περιηγητής J. S. Morrit¹³⁴. Οι πιο πάνω αναφορές σε συνδυασμό με το μικρό μήκος της ακτής του λιμανιού δείχνουν πως όλα αυτά τα πλοία, και κυρίως τα μεγαλύτερα, έμεναν με τις άγκυρες «αρόδου» στη μέση και στα ανατολικά του λιμα-

νιού. Άλλωστε το λιμάνι της Ύδρας προσφέρεται για ασφαλή αγκυροβόληση «αρόδου», κάτι που σίγουρα θα εκμεταλλεύονταν οι καπετάνιοι εκείνων των ημερών για να αποφυγούν το στρίμωγμα στον μικρό μόλο. Η γκραβούρα που συνοδεύει το κείμενο του Α. Λ. Castellan και απεικονίζει την πόλη της Ύδρας είναι σχεδιασμένη από το μέρος των Καλών Πηγαδιών, στα ανατολικά της Κιάφας, από όπου φαίνεται η φυγή του ρέματος και της πόλης προς το λιμάνι. Η προοπτική όμως του λιμανιού κρύβεται τελείως από το μοναστήρι που το τείχος του υψώνεται στο βάθος του όρμου¹³⁵.

Αντίθετα, ένας σύγχρονος του Α. Λ. Castellan, ο Thomas Hope, σε μια υδατογραφία του από το 1795¹³⁶ απεικονίζει ιδιαίτερα πιστά το λιμάνι της Ύδρας από τη θαλάσσια είσοδό του στα βόρεια του όρμου. Μία δεκάδα μεγάλων δικάταρτων και τρικάταρτων ιστιοφόρων είναι αγκυροβολημένα στον νοτιοανατολικό μυχό του λιμανιού, ανάμεσα στο μοναστήρι και τη βραχώδη ανατολική πλευρά του λιμανιού. Η υδατογραφία αυτή, αν συνδυαστεί με τις πληροφορίες που παραθέτουν για την Ύδρα και οι άλλοι περιηγητές της εποχής, δείχνει πως το κτιστό «μουράγιο» για τα μεγάλα πλοία πρέπει να βρισκόταν στα ανατολικά, ανάμεσα στο μοναστήρι και τα βράχια. Τα μικρότερα πλοία και μερικές βάρκες έχουν πλησιάσει στην άλλη άκρη της αμμουδιάς, ενώ μερικά άλλα απεικονίζονται τραβηγμένα στη στεριά στο σημείο της ακτής όπου φαίνεται καθαρά η εκβολή του χειμάρ-

ρου, η οποία δεν έχει καταληφθεί ακόμη από κτίσματα. Το αδόμητο αυτό τμήμα στα ανατολικά φαίνεται πως χρησίμευε ως «γλίστρα». Η ύπαρξη κτιστού «ταρσανά» και αποθηκευτικών χώρων για τα πλοία του 19ου αιώνα, οι οποίοι σώζονται μέχρι σήμερα σ' αυτή τη θέση, ενισχύει την υπόθεση πως το απάνεμο αυτό τμήμα του λιμανιού προοριζόταν για το δέσιμο των μεγάλων πλοίων και πως εκεί βρισκόταν η παλιότερη προβλήτα που ολοκληρώθηκε κατά τον 19ο αιώνα με τη μορφή που διατηρεί μέχρι σήμερα, ενώ το δυτικό του τμήμα προφύλασσε τα μικρότερα σκάφη και εξυπηρετούσε ναυπηγοεπισκευαστικές λειτουργίες. Η υδατογραφία του Thomas Hope δείχνει σε όλη την ομαλή ακτή στο βάθος του λιμανιού κτίρια που δεν φθάνουν όμως μέχρι τη θάλασσα, με εξαίρεση το κτίριο της μονής που δεσπόζει με τον όγκο του στο κέντρο σχεδόν του λιμανιού. Στις δύο άκρες όμως, δυτικά και ανατολικά, η ζώνη της αμμουδιάς στενεύει συνεχώς και δίνει τη θέση της στα ψηλά βράχια. Σ' αυτές τις στενές λουρίδες έχουν κτιστεί ήδη τα πρώτα κτίρια δίπλα στη θάλασσα με πλάτη στις απότομες πλαγιές. Με την οικιστική έκρηξη του 1800 γέμισε κάθε γωνιά του λιμανιού με κτίρια δομημένα με τον ίδιο τρόπο μέχρι και τα βράχια της εισόδου. Η λιμενική ζώνη της τελευταίας δεκαετίας του 18ου αιώνα είχε πια τα τυπικά κτίσματα ενός μέσου λιμανιού της εποχής. Παντού υπήρχαν μαγαζιά γεμάτα εμπορεύματα και καφενεία. Οι προσόψεις των παραλιακών κτισμάτων είχαν στοές για περίπατο.

Δύο ήταν τα κέντρα της ζωής του λιμανιού: η μονή της Κοίμησης και ο παλιός χείμαρρος των Καλών Πηγαδιών. Το κυριακό συγκρότημα της Μονής της Κοίμησης, που ο πρώτος του πυρήνας κτίστηκε στα 1643, τον 18ο αιώνα ήταν το «επίσημο» κέντρο όχι μόνο του λιμανιού αλλά και ολόκληρης της υδραϊκής κοινωνίας¹³⁷. Η θέση του στο μέσο της ακτής το καθιστά ορατό από τη θάλασσα είσοδο, όπως και από οποιοδήποτε άλλο σημείο της πόλης. Ο οχυρός, σχεδόν τετράγωνος, περίβολός του πριν από την Επανάσταση φιλοξενούσε, εκτός από τις θρησκευτικές και τις κοινωνικές τελετές της Ύδρας, και την Καγκελαρία¹³⁸, δηλαδή το Διοικητήριο του νησιού.

Ο παλιός χείμαρρος των Καλών Πηγαδιών, από την άλλη, εξελίχθηκε σε κεντρικό άξονα της ζωής των πληρωμάτων συγκεντρώνοντας τα καφενεύα και τις ταβέρνες. Αυτός ο δρόμος έγινε τελικά ο κεντρικός άξονας του οικισμού, το «Νντρινμ Σοκάκι» του 19ου αιώνα που συνέδεε το λιμάνι με το νερό στα Καλά Πηγάδια. Οι περισσότεροι κάθητοι προς τη θάλασσα δρόμοι που ενώνουν την Κιάφα με το λιμάνι, όσο πλησιάζαν στη θάλασσα τόσο περισσότερες εμπορικές λειτουργίες συγκεντρωναν μεταπορίζοντας το κέντρο της Ύδρας μέσα στο λιμάνι. Τα αναγκαία αποθέματα πόσιμου νερού, που έπρεπε να έχει ένα λιμάνι όπως η Ύδρα προκειμένου να τροφοδοτεί τα καράβια, ήταν μεγάλο πρόβλημα για τους Υδραίους.

Τα Καλά Πηγάδια τις περισσότερες φορές δεν συγκεντρώναν τις απαιτούμενες πο-

σότητες και οι στέρνες μόλις που έφθαναν για τα σπύτια. Το πρόβλημα του νερού φαίνεται έντονα στην περιγραφή του Α. Ι. Castellan. Τα πλοία μπορούσαν να βρουν πλούσιες προμήθειες για ανεφοδιασμό στο λιμάνι αλλά καθόλου νερό. Το νερό στις στέρνες και τα πηγάδια δεν επαρκούσε ούτε για τους ίδιους τους Υδραίους. Έτσι προμηθεύονταν τελικά πόσιμο νερό από την απέναντι σπειριά, προφανώς από την πηγή της Αργολίδας που μέχρι σήμερα τροφοδοτεί την Ύδρα με γλυκό νερό. Η ναυπήγηση πλοίων, μικρών ή μεγάλων, φαίνεται πως δεν ήταν δραστηριότητα άγνωστη στους Υδραίους. Η θητεία τους σε τούρκικους ή βενετσιάνικους ναύσταθμους τους παρείχε τις γνώσεις ώστε να μπορούν με τα δικά τους μέσα να κτίζουν καράβια.

Όπως φαίνεται από την περίπτωση του Σακελλάριου, στη ναυπηγική επιδίδονται από τα μέσα του 17ου αιώνα, μετά το 1715 ναυπηγούν καράβια με δάνεια και το 1757 κατασκευάζουν το πρώτο τους μπρίκι¹³⁹.

Η έλλειψη εκτεταμένων ελεύθερων χώρων στο λιμάνι για τη ναυπήγηση σκαφών, οδήγησε στην ίδρυση ταρσανά στον δυτικό όρμο, δηλαδή στο Μανδράκι. Στην ανατολική προφυλαγμένη αμμουδιά¹⁴⁰ σώζονται ίχνη παλιού «καρνάγιου» που πιθανόν να αποτελούσε κι αυτή ένα από τα «καρνάγια» έξω από το λιμάνι. Το μπρίκι του Κοκκίνη ναυπηγήθηκε, όπως προαναφέρθηκε, στα 1757 στον όρμο του Σοφικού στην Πελοπόννησο. Η προμήθεια ξυλείας από τα δάση της Επιδαύρου ή κι



Mediterranean Passes, 1811. Αγγλική ανακοίνωση (δίγλωσση, σε αγγλικά και παλικά) για την κίνηση των σκαφών στη Μεσόγειο (National Maritime Museum Greenwich).

από άλλες περιοχές της Πελοποννήσου, η έλλειψη χώρου στο ίδιο το νησί καθώς και το γεγονός ότι οι Υδραίοι ήταν συνηθισμένοι στο πέραςμα του στενού της Πελοποννήσου, ήταν οι λόγοι που τους ώθησαν τελικά να ιδρύσουν ναυπηγείο στις απέναντι ακτές. Η ναυπηγική δραστηριότητα κορυφώνεται κατά το δεύτερο ήμισυ του 18ου αιώνα, όταν η Ύδρα ναυπηγεί πλοία μεγάλης χωρητικότητας στις ακτές της ή στις απέναντι ακτές της Αργολίδας. Εκείνη την εποχή ναυπηγεί πλοία και για τις ανάγκες του οθωμανικού στόλου¹⁴¹.

Πάτμος

Γεωφυσικά χαρακτηριστικά

Τελευταίο νησί των Δωδεκανήσων, η Πάτμος, δίπλα στη μικρασιατική ρότα, γεμάτη από ακυροβόλια και ομαλές ακτές, αποτέλεσε επί

την πολυτελή Μπιρόπολη δίπλα στο νερό και τα δεκάδες πλοία να ανοίγουν ή να μαζεύουν παλιά συνάντησε ο Α. Ι. Castellan λίγο πριν από το 1800. Όπως και τόσοι άλλοι περιηγητές έτσι και ο γάλλος σχεδιαστής έγινε μάρτυρας της ραγδαίας ανάπτυξης της πόλης και του λιμανιού που γεννήθηκε μαζί με τη ναυτιλία των Ελλήνων του Αιγαίου του 18ου αιώνα.

136. Τσιγκάκου Φ. Μ., *Εικόνες από την Ελλάδα του 18ου αιώνα*, Αθήνα 1985.

137. Το μοναστήρι πρωτοκτίστηκε επάνω σε νησίδα, που οι προσχώσεις ένωσαν με τη σπειριά.

138. Λαμπρυνίδης Μ. Τ., *Οι Άλβανοί κατά την κυρίως Ελλάδα και την Πελοπόννησο, Ύδρα-Σπέισσι*, Αθήνα 1907, σελ. 62.

139. Τζαμτζής Α. Ι., «Ναυτική, Καράβια και Λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, σελ. 60.

140. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 141.

141. Μπεκιάρογλου-Εξαδακτύλου Ακ., *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1994, σελ. 114-116.

αιώνες τον σημαντικότερο ναυτικό σταθμό ανάμεσα στη βόρεια πλευρά των Δωδεκανήσων και το συγκρότημα της Σάμου και της Ικαρίας. Βρίσκεται μέσα σε ένα σύμπλεγμα από μικρότερα νησιά, διατηρώντας οπτική επαφή με τα περισσότερα από αυτά. Στο κέντρο του χαμηλού νησιού υπάρχει μια στενή λωρίδα στεριάς που ενώνει το βόρειο με το νότιο τμήμα. Από τη μία άκρη του ισθμού αυτού αρχίζει η κοιλάδα που φθάνει μέχρι τις παρυφές της Χώρας, η οποία είναι κτισμένη στην κορυφή του νότιου λόφου, έχει υψόμετρο 190 μ. και απέχει 20 περίπου λεπτά από τους πλησιέστερους κόλπους.

Η τοποθεσία πλαισιώνεται από τρεις μεγάλους φυσικούς κόλπους που ο καθένας από αυτούς έχει διαφορετικό προσανατολισμό: από τον κόλπο του Μέρικα με δυτικό-νοτιοδυτικό προσανατολισμό, τον κόλπο του Χόκλακα με βορειοδυτικό και τον κόλπο της Σκάλας¹⁴². Ο τελευταίος έχει έντονα καμπύλο σχήμα και το εσωτερικό τμήμα του παρέχει απόλυτη προστασία από τους ανέμους και τον κυματισμό. Ο κύριος προσανατολισμός της εισόδου του κόλπου είναι ανατολικός και το μέσα τμήμα του στρέφει τα νότια στο βορρά. Έτσι παρέχει αυξημένη προστασία ως αγκυροβόλιο. Την κοιλάδα διασχίζει ένα από τα λίγα ρέματα του νησιού που τον χειμώνα κατεβάζει νερό διατηρώντας επίσης υπόγειες υδάτινες φλέβες. Εκτός από τις δυο λοφώδεις εκτάσεις που κλείνουν την κοιλάδα από τα ανατολικά και τα δυτικά, ανάμεσα στα τρία φυσικά λιμάνια υψώνεται ένας

απόκρημνος βραχώδης όγκος ύψους 144 μ.

Ο εντοπισμός της Πάτμου από το πέλγαος ήταν εύκολος λόγω της Μονής που δεσπόζει με την παρουσία της. Το δικαίωμα στη χρήση των καμπανών που της παρείχαν οι Τούρκοι κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας έδινε στην Πάτμο τη δυνατότητα να ακούγεται από τα πλοία που ταξίδευαν με τη δύση ή την ανατολή του ήλιου. Οι καμπάνες του Θεολόγου ακούγονταν μέχρι την Πούντα της Ικαρίας όταν φύσαγε νότιος άνεμος¹⁴³. Παρότι ο κόλπος της Σκάλας εισχωρεί βαθιά στη στεριά και το λιμάνι δεν φαινόταν από τα ανοιχτά, η μονή και τα εκκλησιάκια που βρίσκονταν επάνω στους κάβους της εισόδου του κόλπου διευκόλυναν τον εντοπισμό τους από το πέλγαος. Η είσοδος δεν κρύβει ναγίδες για τα πλοία και η μεγάλη ναυτική κίνηση των αιώνων της Τουρκοκρατίας έκανε γνωστά τα νερά του λιμανιού στους καπετάνιους του Αιγαίου.

Η περίοδος της Μονής

Η ασφάλεια που παρείχε το φυσικό αγκυροβόλιο της Σκάλας αξιοποιήθηκε από την πρώτη ήδη φάση της ζωής της Μονής του Θεολόγου και της Χώρας. Ο 11ος και ο 12ος αιώνας ήταν περίοδοι αστάθειας για την Πάτμο. Τούρκοι, Σαρακηνοί, Νορμανδοί έκαναν επιδρομές στο νησί μέχρι την κατάληψή του από τους Σταυροφόρους τα πρώτα χρόνια του 13ου αιώνα. Η μέχρι τότε προστατευόμενη

από τους Βυζαντινούς αυτοκράτορες Μονή ζήτησε και πέτυχε προστασία από τον Πάπα¹⁴⁴. Ήδη με το Χρυσόβουλο του Αλεξίου Β΄ Κομνηνού, με το οποίο το 1088 δίνεται η άδεια στον Λατρινό να ιδρύσει τη μονή, της παραχωρείται ταυτόχρονα και το προνόμιο της ιδιοκτησίας πλοίων.

Η κατοχή από τη Μονή εμπορικών πλοίων προφανώς σημαίνει ότι υπάρχει ναυτική κίνηση και λιμάνι στην Πάτμο το αργότερο από τον 12ο αιώνα. Ο Buondelmonti στις αρχές του 15ου αιώνα τη βρήκε να μην ενοχλείται από πειρατές, ενώ τον ίδιο καιρό ο Clavijo τη σημειώνει σε χάρτη του νοτιοανατολικού Αιγαίου και ο Nompars de Gaumont το 1418 την ονομάζει σταθμό προς τους Αγίους Τόπους. Η «ιερότητα» του νησιού φαίνεται ότι είχε συνδυαστεί με την πορεία προς τη Μέση Ανατολή. Έτσι και στην Γ΄ Σταυροφορία του 1191 ο Φίλιππος της Γαλλίας φροντίζει να επισκεφθεί την Πάτμο. Τα προνόμια που παραχωρούνται στην Πάτμο την ασφάλιζαν από τις επιδρομές, πράγμα που επιδίωκαν φυσικά οι μοναχοί με κάθε τρόπο προκειμένου να επιδιώκονται ανενόχλητοι στις εμπορικές τους δραστηριότητες στο Αιγαίο αλλά και έξω από αυτό. Ο Πάπας Πίος Β΄ έφτασε σε σημείο να απειλεί με αφορισμό όποιον είχε σκοπό να κάνει κακό στο «ιερό» νησί. Τελικά τα αρχεία της Μονής γέμισαν από παροχές προστασίας και δώρα από τους κατά καιρούς ισχυρούς Δύσης και Ανατολής τις εποχές που το Αιγαίο λεηλατιόταν από άκρη σε άκρη. Ο Φίλιππος Γ΄ της Ισπανίας, ο Κάρο-

142. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 303.

143. Ο ήχος της καμπάνας της Μονής ακούγεται στους ικαριώτικους γκρεμούς προς την πλευρά της Πάτμου όταν έχει «καιρό», όπως διηγούνται οι χωρικοί της Ικαρίας. Μελάς Ι., *Ιστορία της Νήσου Ικαρίας*, Αθήνα 1955.

144. Μαλανδράκης Μ. Η., *Η Πάτμος*, Οδησός 1889. Ιακωβίδης Χ., *Χώρα της Πάτμου*, 1088-1912, Αθήνα 1978, σελ. 50.

λος ΣΤ΄ της Γερμανίας, ο Τείμουράζ της Γεωργίας, οι Πάπες Πίος Β΄, Λέων Α΄ και Γρηγόριος ΙΓ΄ μαζί με τους βενετούς δόγηδες, τον εκπορθητή της Κωνσταντινούπολης Μωάμεθ Β΄ και τους εκάστοτε σουλτάνους που τιμούσαν τη Μονή, όλοι αυτοί επιβεβαίωσαν τα διαχρονικά προνόμια της Πάτμου¹⁴⁵.

Το λιμάνι κατά την περίοδο της Σκάλας

Ο γεωγραφικός αυτός κόμβος του νοτιοανατολικού Αιγαίου, που βρίσκεται ανάμεσα στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα, διατήρησε ένα από τα λιμάνια που λειτουργούσαν στο Αρχιπέλαγος ακόμη και τότε που τα πάντα είχαν ερημώσει. Δίπλα ακριβώς στον κουρσαρότοπο των Φούρνων, σε οπτική επαφή μαζί τους, το λιμάνι της Σκάλας δεν έδειξε να θίγεται από τον θαλασσινό πόλεμο που μαινόταν λίγα μίλια βορειότερα στη Σάμο και την Ικαρία ή νοτιότερα στην Κάλυμνο και τη Λέρο. Ιδιαίτερα μετά το 1600 η Σκάλα απόκτησε κανονικές λιμενικές δραστηριότητες. Ελάχιστοι περιηγητές που ταξίδεψαν προς τους Αγίους Τόπους ή την ανατολική ρότα προς την Κωνσταντινούπολη δεν αναφέρουν την Πάτμο. Το 1630 ο Stochovne μας πληροφορεί πως η Πάτμος είχε ναυτικές συναλλαγές με την Αγκώνα και δύο περιηγητές των μέσων του 17ου αιώνα, ο Tavernier το 1633 και ο C. Thevenot το 1655¹⁴⁶, αναφέρουν την Πάτμο ως πειρατικό παζάρι και καταφύγιο. Δεδομένου ότι οι εμπορικές

ναυτικές δραστηριότητες από τον 15ο αιώνα ταυτίζονταν με την πειρατεία, ήταν πολύ λογικό η Σκάλα να αποτελεί σταθμό εκποίησης των κούρσων που στη συνέχεια ταξίδευαν στα μεγάλα λιμάνια για πούλημα¹⁴⁷.

Όταν το 1670 ο B. Randolph¹⁴⁸ έφθασε στην Πάτμο, εκτός από τα πολλά και καλά αγκυροβόλια που είδε, παρατηρεί ότι κατά τη διάρκεια του κρητικού πολέμου έβρισκε καταφύγιο τον χειμώνα στο λιμάνι της ολόκληρη η βενετσιάνικη αρμάδα. Από τα γύρω νησιά έφερναν εφοδία και από αυτό είχαν κέρδος οι νησιώτες. Όλα αυτά συνέβαιναν το 1659, αλλά το 1670, λόγω των Τούρκων και των πειρατών, η Πάτμος είχε φθάσει στην ίδια κατάσταση φτώχειας με τα υπόλοιπα νησιά. Πράγματι, οι Ενετοτουρκικοί Πόλεμοι διέκοψαν την επαφή της Πάτμου με την Κρήτη και τη Βενετία και αυτό είχε αντίκτυπο στην ανθούσα οικονομική κατάσταση της Μονής. Η περίοδος κρίσης δεν κράτησε όμως πολύ. Το νησί ήταν γεμάτο ναυτικούς και νησιώτες από άλλες περιοχές του Αρχιπελάγους. Το 1673 οι έντονες μεταναστευτικές κινήσεις προς την Πάτμο φαίνονται από το γεγονός ότι μόνο το 15% των κατοίκων είχε όνομα που έδειχνε καταγωγή πατμιακή¹⁴⁹. Ο διακινούμενος πλούτος της Μονής είχε ως αποτέλεσμα την έξαρση της ναυτικής κίνησης. «Ασήμι, χρυσάφι, μαργαριτάρια, όποια τα εκατέβαζαν στα κάτεργα με τα σακκία»¹⁵⁰.

Η Σκάλα της Πάτμου τον 18ο αιώνα ήταν ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια του Αιγαίου και, στα μέσα του αιώνα, ήταν το πρώ-



Πάτμος, 1528. Benedetto Bordone.



Το λιμάνι της Σκάλας από τη Μονή Θεολόγου στην Πάτμο.

Πάτμος.

Η Χώρα στον αυχένα των λόφων πάνω από τον κόλπο της Σκάλας. Ο δεύτερος οικισμός στη Σκάλα είναι ενιαίος με το λιμάνι. Βοηθητικά λιμάνια στους όρμους Χαλακας και Γροΐου που έχουν διαφορετικό προσανατολισμό από τη Σκάλα.

145. Τα αποσπάσματα των κειμένων των περιηγητών σχετικά με την Πάτμο παραθέτει ο Χ. Ιακωβίδης.

146. Thevenot C. Le, *Relation d'un voyage au Levant...*, Paris 1864.

147. Ζερλέντης Π., *Καισούρος Φλ., Νησιώτικη Επειτηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 84.

148. Randolph B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*, London 1687.

149. Ασδραχάς Σπ., «Το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, μια Διασπαρτη Πόλη», στο *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, σελ. 239.

150. *ό.π.*, σελ. 239.

το σε κίνηση από τα μεσαία λιμάνια¹⁵¹. Λειτουργούσε πλέον ως σταθμός για τη διαδρομή από τη Μαύρη Θάλασσα προς τη δυτική Μεσόγειο και από την Αίγυπτο προς την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη. Τα πλοία της εκείνη την εποχή ταξίδευαν κάτω από διάφορες σημαίες, όπως για παράδειγμα το 1740 που βρίσκονταν κάτω από αγγλική προστασία με σημαίες της Μινόρκας¹⁵². Οι πατρινοί πιλότοι, με τις γνώσεις που αποκτούσαν από τα ταξίδια στα νησιά, δούλευαν σε όλα τα πλοία που διεσχίζαν το Αρχιπελάγος.

Μέχρι τα τέλη του 16ου αιώνα, αν και λιμάνι, η παραλία της Σκάλας παραμένει μάλλον αδόμητη. Ο Β. Bordone στον χάρτη του το 1528¹⁵³ δείχνει μόνο μια εκκλησία στον βόρειο κόβο της Σκάλας πάνω από το Μελόι, και αυτό είναι το μοναδικό κτίσμα που επαναλαμβάνεται από τον Camoccio το 1575, ο οποίος σημειώνει το λιμάνι με το όνομα «Porto Domiciano», και από τον G. Rosaccio 25 χρόνια αργότερα¹⁵⁴. Ο τελευταίος βέβαια φαίνεται πως έχει αντιγράψει επακριβώς προηγούμενους χαρτογράφους γιατί υιοθετεί και τα λάθη τους. Άλλη μια ξυλογραφία από τον Seb. Munster στα 1550¹⁵⁵, που υποτίθεται ότι παρουσιάζει την Πάτμο, είναι αρκετά ακατανόητη για να ληφθεί υπόψη.

Οι πρώτες λιμενικές εγκαταστάσεις στη Σκάλα εμφανίστηκαν γύρω στα 1600. Ήδη από τον 16ο αιώνα υπάρχουν μαρτυρίες ότι στην Πάτμο νουπηγούνται πλοία όχι μόνο για χρήση του νησιού αλλά και για μεταπώληση¹⁵⁶. Οι πρώτες λιμενικές εγκαταστάσεις

ήταν πρόχειρες αποθήκες στην αμμουδιά κοντά στην έξοδο του ρέματος, στη βάση του βράχου που βρίσκεται στα ανατολικά του κόλπου και είναι κρυμμένος από το πέλαγος. Στον βράχο αυτόν κατέληγε το μονοπάτι που συνέδεε εκείνη την εποχή τη Σκάλα με τη Χώρα. Η αμμουδιά του ρέματος, μία μικρή προβλήτα στα ανατολικά του και η αμμουδιά του βράχου, οι αποθήκες και κάποιο κτίριο στην κορυφή κοντά στο τέλος του μονοπατιού, που ίσως ήταν κάποια πιο σταθερή ή οχυρωμένη αποθήκη ή η εκκλησία ορατή από την είσοδο του κόλπου, συνιστούσαν το πρώτο λιμάνι. Στα 1630 ο Stochove δεν βρίσκει ακόμη κατοικίες στο λιμάνι, οι άνθρωποι τη νύχτα, λείει, ανέβαιναν στη Χώρα¹⁵⁷. Χαρακτηρίζει όμως τη Σκάλα μεγάλο και σίγουρο λιμάνι.

Αργότερα εμφανίζονται οι πρώτες πυρήνες κατοικιών και οι πρώτες κτιστές αποθήκες για τις βάρκες στον άξονα του μονοπατιού που αναφέραμε προηγουμένως, ο οποίος είναι κρυμμένος πίσω από τα βράχια και δεν φαίνεται από το πέλαγος. Ψαράδες και εργάτες του λιμανιού πρέπει να ήταν οι πρώτοι που κατοίκησαν τη Σκάλα. Το τμήμα αυτό επεκτάθηκε μέχρι το ρέμα και δημιούργησε το κτιστό μέτωπο της παραλίας στο οποίο περιλαμβάνεται και μια αγορά αφού δεν υπήρχε αγορά στη Χώρα. Οι δημόσιοι χώροι της Σκάλας τον 17ο αιώνα εφάπτονταν στις λειτουργίες του λιμανιού. Τα πρώτα ελεύθερα κοινόχρηστα πλατώματα ήταν στο επίπεδο της θάλασσας, δίπλα στον αρχικό οικιστικό πυρήνα του

βράχου και στις προσχώσεις του ρέματος. Στη συνέχεια, μετά τη δόμηση εκκλησίας, ο περιβολός της αποκτά χαρακτηριστικά δημόσιου χώρου σε επαφή με τους δημόσιους χώρους της παραλίας.

Το λιμάνι δεν ήταν οχυρωμένο, απλώς τα πρώτα του κτίρια δεν ήταν ορατά από το πέλαγος. Τα δύο οικιστικά αρχικά συγκροτήματα της Σκάλας όταν ολοκληρώθηκαν συνδέθηκαν με τρόπο που θυμίζει οχυρωματική πολεοδομική διάταξη, η οποία όμως μάλλον ήταν απόρροια του συνηθισμένου τρόπου δόμησης των γειτονιών και της νοοτροπίας των ανθρώπων εκείνη της εποχή. Γύρω στα 1700 ο Pitton de Toumefort¹⁵⁸ μας δίνει την εικόνα αυτού του πρώτου οικιστικού συγκροτήματος κατά τη γένεσή του. Το «Port de Scala», όπως ονομάζεται στην αποτύπωση, πλησιάζει πολύ την πραγματικότητα όσον αφορά τα περιγράμματα των ακτών του κόλπου και το γεωφυσικό ανάγλυφο. Κατά μήκος της ακτής, πολύ κοντά στο νερό, υπάρχουν πέντε μικρά κτίσματα, αραιά διατεταγμένα. Το μονοπάτι προς τη Χώρα περνάει από έναν ελεύθερο χώρο μεταξύ των τριών στα δυτικά και των δύο στα ανατολικά του. Ένα άλλο ισομεγέθες κτίσμα απεικονίζεται στην κορυφή του βραχώδους λόφου που κλείνει τη νοτιοανατολική πλευρά του λιμανιού. Στη μέση ακριβώς της αμμόδους ακτής με τα κτίρια δίπλα στη θάλασσα υπάρχει μια μακρόστενη προεξοχή σε σχήμα προβλήτας. Σε μια δεύτερη γκραβούρα του Toumefort¹⁵⁹ η Σκάλα, που εδώ ονομάζεται «Port de Patmos», είναι σχε-

151. *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*. Αθήνα 1972, πίν. λιμανιών.

152. Ιακωβίδης Χ., *Χώρα της Πάτμου, 1088-1912*, Αθήνα 1978, σελ. 76.

153. Bordone B., *Isolario*, Venezia 1528.

154. Rosaccio G., *Viaggio da Venezia a Constantinopoli*, Venezia 1606.

155. Munster Seb., *Cosmographia universalis*, Basel 1550.

156. Μπεκιάρογλου-Εξαδακτύλου Αικ., *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα 1994, σελ. 113.

157. Stochove Sieur de, *Voyages d'Italie et du Levant faites aux anneés 1630, 1631, 1632, 1633*, Bruxelles 1643.

158. Toumefort P., *Relation d'un voyage du Levant*, Paris 1717, τ. 1, σελ. 436.

159. ό.π., τ. 1, σελ. 437.

διασμένη από την απέναντι βορινή ακτή του κόλπου. Στη μετωπική αυτή άποψη διακρίνεται καθαρά η προεξοχή μέσα στη θάλασσα, ενώ τη χρήση της ως προβλήτας επιβεβαιώνουν οι βάρκες που είναι αραγμένες στα ανατολικά. Δεν διακρίνεται αν η προβλήτα είναι κτιστή ή προϊόν προσχώσεων, ή και τα δύο.

Κατά την περίοδο δημιουργίας της Σκάλας, διανεμήθηκε η γη της Πάτμου ανάμεσα στο Κοινό και τη Μονή¹⁶⁰. Το όριο ανάμεσα στις δύο περιοχές τοποθετήθηκε στο Κακκούδι επάνω στον κόλπο, στη βορινή του πλευρά. Το βόρειο αβαθές τμήμα του κόλπου της Σκάλας δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για αγκυροβόληση, αλλά ήταν ιδιαίτερα βολικό για καθέλκυση σκαφών. Σε αυτό το σημείο, κατά τα πρώτα μάλλον χρόνια του 18ου αιώνα δημιουργήθηκε ένας οργανωμένος ταρσανάς για τις ανάγκες των ντόπιων πλοίων αλλά και για τις επισκευές αυτών που έπιαναν σκάλα στην Πάτμο. Το δυτικό αγκυροβόλιο, τέλος, του Χόκλακα, προστατευμένο από τους ανατολικούς ανέμους και τους νοτιάδες, ορισμένες φορές το χρησιμοποιούσαν ως εναλλακτικό λιμάνι, γιατί συνδεόταν άμεσα με τη Χώρα και τη Σκάλα. Ποτέ όμως δεν έγινε μόνιμο αγκυροβόλιο ούτε απέκτησε μόνιμες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Ο Choiseul-Gouffier το 1776¹⁶¹ μας δίνει και σ' αυτή την περίπτωση μια ακριβέστατη εικόνα της Σκάλας και της Χώρας από τη βόρεια πλευρά του κόλπου. Ο πυρήνας στην ηροαναφερθείσα γκραβούρα του Τουμφορτ έχει επεκταθεί πλέον κατά μήκος της ακτής.



Μονή Θεολόγου στην Πάτμο. 1745. Vasilij Barkij

Φαίνονται τα δύο οικιστικά συγκροτήματα, το ένα πάνω στα βράχια στα ανατολικά, όπου διακρίνονται κτίρια αποθηκών στην ακτή, και το άλλο στην εκβολή του ρέματος. Μικρές βάρκες είναι αγκυροβολημένες στο τμήμα κάτω από το Καστέλλι καθώς και λίγο ανατολικότερα, ενώ τα μεγαλύτερα σκαριά είναι στην αμμουδιά του βράχου ή αγκυροβολημένα αρόδου στη μέση του κόλπου. Η μετακίνηση του δρόμου προς τη Χώρα, στα δυτικά της κοιλάδας, το 1794 και η ραγδαία ανάπτυξη του λιμανιού μετά τα μέσα του 18ου αιώνα συνέτειναν στην επέκταση του οικισμού της Σκάλας πέρα από το ρέμα στις πλαγιές του Καστελλίου. Η κατασκευή του νέου δρόμου και η επέκταση της Σκάλας στο ορατό από το πέλαγος τμήμα του κόλπου συνέπεσε με το οριστικό ξεπεράσμα του φόβου των επι-



Πάτμος 1776. M. G. F. A. Choiseul-Gouffier.

δρομών από τη θάλασσα που βασάνιζε τους νησιώτες τους προηγούμενους αιώνες. Το λιμάνι της Σκάλας της Πάτμου λειτουργεί συνεχώς από τον 12ο μέχρι τον 19ο αιώνα. Η μακρά ιστορία του το κατατάσσει στις λίγες περιπτώσεις μεσαιών λιμανιών των νησιών που αντιστάθηκαν με επιτυχία στις συνεχείς ανακατατάξεις και την αστάθεια όλης αυτής της εποχής. Είναι ακόμη ένα από τα λιμάνια που κρατήθηκαν εναλλάξ τότε από την «επίσημη» ναυτική κίνηση και τότε από την πειρατεία, ηγεμονεύοντας στην περιοχή από την Κω μέχρι τη Σάμο και τις ανατολικές Κυκλάδες.

Τα φυσικά του χαρακτηριστικά του επέτρεψαν να φιλοξενήσει όλους τους τύπους σκαφών, από τις γαλέρες του 1200 μέχρι τα μπρίκια του 1800. Σ' αυτό όμως συνέτεινε και το

160. Ιακωβίδης Χ., *Χώρα της Πάτμου, 1088-1912*, Αθήνα 1978.

161. Choiseul-Gouffier M.G. F.A., *Voyage Pittoresque...*, Paris 1782-1822.

Νάξος.

Το Κάστρο σε μικρό λόφο δίπλα στην ακτή. Η επέκταση του οικισμού φτάνει στη θάλασσα όπου βρίσκεται το λιμάνι. Βοηθητικό λιμάνι στον όρμο Προκόπη.

Πάρος.

Η Παροικιά στα δυτικά δίπλα στην ακτή. Το λιμάνι είναι ενιαίο με τον οικισμό. Η Νάουσα στα βόρεια δίπλα στην ακτή. Το λιμάνι που είναι και πειρατικό καταφύγιο είναι ενιαίο με τον οικισμό. Βοηθητικά λιμάνια στις προστατευμένες πλευρές του κόλπου. Ο θερινός ναύσταθμος στο Δρύο στην ανατολική πλευρά.

Αντίπαρος.

Το Κάστρο σε χαμηλή χερσόνησο ανάμεσα σε δυο μικρά λιμάνια. Πειρατικά καταφύγια στο στενό της Αντιπάρου.



γεγονός ότι άλλαζε ταυτόχρονα και η μορφή του λιμανιού, το οποίο βλέπουμε να εξελίσσεται διαρκώς προσαρμοζόμενο στις ανάγκες των καιρών, μεταβαλλόμενο από το κρυφό λιμάνι των πρώτων αιώνων στο φανερό κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής έκρηξης του 18ου αιώνα.

Νάουσα

Γεωφυσικά χαρακτηριστικά

Η Πάρος είναι ένα νησί που το περίγραμμά του είναι γεμάτο από μικρούς και μεγάλους θαλάσσιους κόλπους και που η ομαλή γεωφυσική του διαμόρφωση με τους ήπιους χα-

μηλούς λόφους καθιστά τις περισσότερες ακτές του προσπελάσιμες από τη θάλασσα. Ο κόλπος της Παροικιάς και οι ακτές του στενού της Αντιπάρου στα δυτικά, η Αλυκή στα νότια, το Δρύο και τα Μάρμαρα στα ανατολικά, είναι κόλποι με αμμουδιές και ρηχούς βυθούς, προφυλαγμένοι από τους περισσότερους καιρούς¹⁶². Το ωσειδές περίγραμμα του νησιού διακόπτει στο βορρά μια μεγάλη θαλάσσια λεκάνη που κλείνεται από δύο σπεριανούς βραχίονες. Ο κόλπος αυτός της Νάουσας βρίσκεται στα δυτικά της βόρειας εισόδου του στενού της Παροναξιάς και είναι τριγυρισμένος από μικρές βραχονησίδες και βραχώδεις ακτές¹⁶³. Τα δύο ακρωτήρια στο στόμιό του σχηματίζουν προς την ανοικτή θάλασσα βραχώδεις και από-

κρημες ακτές. Αμέσως όμως μετά το θαλάσσιο αυτό στενό πλάτους σχεδόν 1 ν.μ., ανοίγεται προς τα νότια ο ευρύχωρος και ομαλός σε διαμόρφωση κόλπος. Το πλάτος του ξεπερνάει τα 2 ν.μ. και το βάθος του είναι λίγο περισσότερο από 1 ν.μ. Οι ακτές του είναι σχεδόν όλες αμμώδεις. Η άμμος της παραλίας προχωράει πολύ μέσα από το όριο της θάλασσας δημιουργώντας μεγάλες ρηχές εκτάσεις, όπου το βάθος του βυθού είναι μόλις 1 μ.

Μέσα στον κόλπο, υπάρχουν πέντε μικρά και χαμηλά βραχονήσια και αρκετές ξέρες που μαζί με τον ρηχό βυθό κάνουν σε πολλά σημεία αδύνατο το πλησίασμα της στεριάς με πλωτό μέσον. Στη δυτική άκρη της εισόδου του στενού το ακρωτήριο Κόρακας καμπυλώνει και στη βάση του δημιουργείται ένας απόλυτα προστατευμένος από τον άνεμο και το κύμα όρμος, με ομαλή ακτή και βάθος βυθού 4-6 μ.¹⁶⁴. Το ίδιο συμβαίνει και στο δίδυμό του ανατολικό ακρωτήριο, με τη διαφορά ότι στις άκρες του η θάλασσα είναι πολύ ρηχή και η πρόσβαση στην ακτή δύσκολη. Ακόμη στο κέντρο της ακτής του μυκού του κόλπου, εκεί που εκβάλλει το μοναδικό ρέμα της περιοχής, οι προσχώσεις έχουν δημιουργήσει μία μικρή λωρίδα στεριάς μέσα στη θάλασσα που στην άκρη της υπάρχει ένας μικρός στρογγυλός μυκός βάρους περίπου 2 μ. Λόγω της θέσης του ακριβώς απέναντι από την είσοδο του κόλπου και του βόρειου προσανατολισμού της, η μικρή αυτή θαλάσσια εσοχή, όταν φυσάει καθαρός βόρειος άνε-

162. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 181.

163. *ό.π.*, σελ. 183.

164. *ό.π.*, σελ. 184.



Το λιμάνι και ο οικισμός της Νάουσας Πάρου από το εσωτερικό του κόλπου.



Η Νάουσα Πάρου 1 ν.μ. έξω από την είσοδο του κόλπου.

μος, χτυπιέται καμιά φορά από τα κύματα που φθάνουν από το πέλαγος.

Μέσα στον κόλπο οι δύο όρμοι στη βάση των λόφων που σχηματίζουν τα ακρωτήρια είναι τα πιο προφυλαγμένα από τους καιρούς σημεία, λόγω της θέσης τους, του προσανατολισμού και της διαμόρφωσης της γύρω ακτής. Και η υπόλοιπη έκταση του κόλπου της Νάουσας δεν προσβάλλεται εύκολα από τον αέρα ή το κύμα, παρότι το γειτονικό στενό της Παροναξίας διατηρεί σχεδόν πάντα ανέμους¹⁶⁵. Η διαμόρφωση των χαμηλών λόφων και ο φυσικός αποκλεισμός από το πέλαγος συντελούν ώστε η θάλασσα μέσα στον κόλπο της Νάουσας να ταραζεται σπάνια. Η λωρίδα της γης στην εκβολή του ρέματος, στη νότια ακτή του εσωτερικού του κόλπου, αποτελείται από μια μικρή στρογγυλή έξαρση του εδάφους με ύψος μόλις 3,5 μ., που καλύπτει τον χώρο ανάμεσα στο ρέμα και τη θάλασσα, και από τις προσχώσεις που έχουν συσσω-

ρευτεί γύρω της. Η μορφολογία του εδάφους αυτής της λωρίδας, που ίσα και προβάλλει επάνω από το επίπεδο της θάλασσας, ελάχιστα διαφέρει από τη διαμόρφωση του εδάφους σε άλλα σημεία του κόλπου. Η διαφορά της έγκειται στο γεγονός ότι γειτονεύει με τις εκβολές του ρέματος και κατά συνέπεια με τη ζώνη του γλυκού νερού. Οι λόφοι και τα βράχια της ακτής που περιβάλλουν την αμμουδιά αποκόβουν κάπως την περιοχή από τις πεδινές εκτάσεις του υπόλοιπου κόλπου που βρίσκονται στα ανατολικά και στα δυτικά της. Το ρέμα σ' αυτό το σημείο κόβει βαθιά τους λόφους και μέσα από μια φυσική δίοδο ελίσσεται προς τα νοτιοδυτικά φθάνοντας μέχρι το κεντρικό, λοφώδες τμήμα της Πάρου. Η κοιλάδα αυτή δημιουργεί την πρόσβαση από την πλευρά της στεριάς στην ακτή. Στις εκβολές του ρέματος κοντά στη θάλασσα βρίσκεται η μοναδική πηγή γλυκού νερού του κόλπου της Νάουσας¹⁶⁶. Από τις κορυ-

φές των λόφων πάνω από το πλάτωμα της εκβολής φαίνεται ολόκληρη η έκταση του κόλπου και η θαλάσσια είσοδος στα βόρεια, η κοιλάδα που φέρνει στη θάλασσα καθώς επίσης και η λοφοσειρά στο κέντρο του νησιού.

Η περίοδος της πειρατείας

Ευδειξεις κατοίκησης της Νάουσας υπάρχουν από την πρώτη περίοδο του Δουκάτου, χωρίς να αποκλείεται η ύπαρξη πόλης και κατά τη βυζαντινή περίοδο. Η βενετσιάνικη πλούσια αποικία της Πάρου, που χρονολογείται από τον 13ο αιώνα, αποτέλεσε μαζί με το γειτονικό νησί της Νάξου το κέντρο των Κυκλάδων¹⁶⁷.

Η πρωτεύουσα των Sommaripa που δημιουργήθηκε στην Παροικιά, στη δυτική ακτή του νησιού, και το Κάστρο του Κεφαλού στα

165. *ό.π.*, σελ. 185.

166. Σημαντικές πληροφορίες για την περιοχή του Κάστρου της Νάουσας παραθέτει η Φίλιππα-Αποστόλου, στα *Κυκλαδίτικα Κάστρα* και στον σχετικό χάρτη που δημοσίευσε στο *Κάστρο της Αντιπάρου, συμβολή στη μελέτη των οχυρωμένων οικισμών του Αιγαίου*, Αθήνα 1978, σελ. 92.

167. Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 688.

168 *ό.π.*, σελ. 689.

169. Φίλιππα-Αποστόλου Α., *ό.π.*, Αθήνα 1978, σελ. 92.

170. Buondelmonti C., *Liber Insularum Archipelagi ...1420, Descriptions des Iles de l'Archipel par Christoph Buondelmonti, version grecque par un anonyme..., par Emile Legrant, Paris 1897.*

171. Miller W., *ό.π.*, Αθήνα 1960, σελ. 699.

172. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. Ι, σελ. 83.

173. Κραντονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 49.

174. *ό.π.*, σελ. 359.

175. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 78

176. *ό.π.*, σελ. 88.

177. Coronelli V. M., *Isolario, Venezia 1696* Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 81.

178. Δημοσιευμένα αποσπάσματα από τον Κώδικα των Καπουτσιών της Νάξου, Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 79, 82.

179. Από γράμμα του αρχηγού της Ιεραποστολής των Καπουτσιών της Νάουσας, *ό.π.*, σελ. 88.

180. Ο Λουκάς Αργυρός, το 1581, αναφέρει το Κάιστρο χωρίς να διευκρινίζεται αν πρόκειται για τη Νάουσα. Ίσως συγχέει την «Αουσα» με την «Αγόστα» στα νοτιοδυτικά του νησιού. Τον ίδιο περίπου καιρό στον χάρτη του

ανατολικά ήταν οι έδρες της βενετσιάνικης διοίκησης¹⁶⁸. Η περιοχή της Νάουσας στα βόρεια του νησιού πρέπει να ζούσε στη σκιά της υπόλοιπης Πάρου, αν και είναι το κοντινότερο λιμάνι στη Νάξο. Κατοικήθηκε από αγρότες και θαλασσινούς και μάλλον δεν αποτέλεσε διοικητικό κέντρο ή έδρα ηγεμόνα κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας στις Κυκλάδες¹⁶⁹.

Λίγα χρόνια μετά το 1400 ο Buondelmonti βρίσκει τη Νάουσα κατοικημένη¹⁷⁰. Στα μέσα του 16ου αιώνα η Πάρος έχει την τύχη του υπόλοιπου Δουκάτου και περνάει στα χέρια των Οθωμανών. Αυτή την εποχή η Πάρος είναι ένα από τα ελάχιστα νησιά του Αιγαίου που έχουν γλιτώσει την ερήμωση¹⁷¹, η δε Νάουσα χαρακτηρίζεται από τις πηγές πειρατικό ορμητήριο από τον καιρό της Ενετοκρατίας¹⁷². Ο ασφαλής και κρυμμένος από το πέλαγος κόλπος, όντας σε στρατηγική θέση σε σχέση με το πολυσύχναστο στενό της Παροναξίας, φιλοξένησε κατά καιρούς πειρατές όλων των εθνοτήτων. «Λιμάνι πειρατών» κατά τον Buondelmonti¹⁷³, καταφύγιο μουσουλμάνων, κυρίως αυτών που επεδράμαν στις κτήσεις και τα πλοία των Ενετών¹⁷⁴, γίνεται μετά την οθωμανική κατάκτηση ορμητήριο των Φράγκων που τους πρώτους αιώνες της Τουρκοκρατίας επεκτείνουν τη δράση τους στην κυκλαδίτικη ρότα των πλοίων προς τη Νάξο, τη Δήλο και τη Μύκονο.

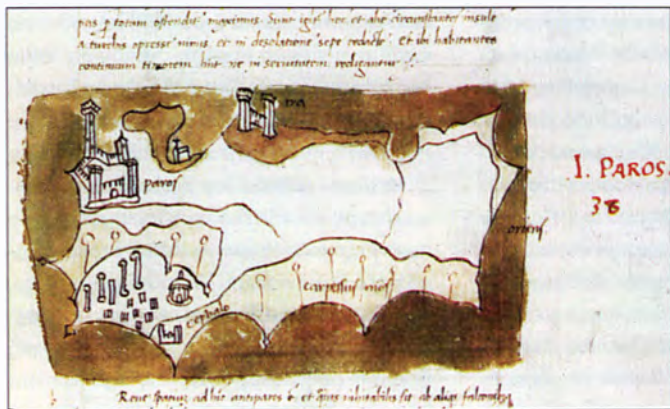
Τον 17ο και τον 18ο αιώνα η Νάουσα είναι αραξοβόλι για τα πειρατικά, και τα πλη-

ρώματά τους έχουν πλέον αναμειχθεί με τους νησιώτες κατοίκους. Μανιάτες, Κρητικοί, Κεφαλλονίτες, Μαλιτέζοι, Κορσικανοί και Μαγιορκίνοι ξεχειμωνιάζουν στη Νάουσα με τα πλοία τους, ζουν με την ντόπια κοινότητα και πολλές φορές δημιουργούν οικογένειες και εγκαθίστανται μόνιμα¹⁷⁵. Έτσι στη Νάουσα επαναλαμβάνεται το φαινόμενο της πειρατικής κοινότητας της Μήλου, χωρίς όμως αυτό το νησί μέσα στην καρδιά των Κυκλάδων να αποκτήσει ποτέ την αίγλη και τα πλούτη της Μήλου.

Κατά την Ενετοκρατία η Νάουσα ήταν μια μικρή κοινότητα και αυτό δεν άλλαξε μέχρι τα 1800. Ο 17ος αιώνας, ο «αιώνας της πειρατείας», πρέπει να ήταν η εποχή της μεγαλύτερης αύξησης του πληθυσμού της. Μετά τις «επισκέψεις» της τουρκικής αρμάδας κατά τους Ενετοτουρκικούς Πολέμους και αφού εκδιώχθηκαν κάπου εκατό δυτικοί¹⁷⁶ πειρατές που ζούσαν μόνιμα εκεί, στα 1696 ο Coronelli βρίσκει τη Νάουσα με 660 κατοίκους¹⁷⁷. Η συμβίωση των πειρατών με τους Ναουσαίους από την Ενετοκρατία μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα είναι το στοιχείο που καθορίζει πιο έντονα από κάθε άλλο την ιστορία της μικρής κοινωνίας της Νάουσας. Οι ασχολίες των κατοίκων της την περίοδο της Τουρκοκρατίας και οι σχέσεις τους με την πειρατεία δεν είναι ξεκάθαρες. Από τη μία περιγράφονται ως φιλήσυχοι γεωργοί και από την άλλη ζουν διπλά στη θάλασσα, στο στόμιο ενός από τα πιο πολυσύχναστα αιγαιοπελαγίτικα περάσματα εμπορι-

κών πλοίων φιλοξενώντας μόνιμα πειρατές. Η στάση τους φαίνεται αντιφατική. Στα 1676, για παράδειγμα, δηλώνουν νομιμοφροσύνη στην Πύλη «αποφασίζοντας να εγκαταλείψουν την πατρίδα τους λόγω της πειρατείας και να ζητήσουν από τους Τούρκους νέα πατρίδα», ενώ λίγα χρόνια νωρίτερα, στα 1668, αυτός που ρήμαζε το νησί και τους οικισμούς του ήταν ο τουρκικός στόλος¹⁷⁸. Αλλά δεν πέρασε ένας χρόνος αφότου οι ναουσαίοι πρόκριτοι ζητούσαν την εύνοια των Τούρκων και δήλωναν υποταγή σε αυτούς, και η Νάουσα έκρυβε πάλι μια εκατοντάδα πειρατές από τη Δύση¹⁷⁹. Η παραμονή επί όλους αυτούς τους αιώνες της κοινότητας δίπλα σε έναν κόλπο, ο οποίος από τη φύση και τη θέση του δεν μπορούσε παρά να είναι αραξοβόλι των πειρατικών του κεντρικού Αιγαίου, ενώ άλλες αγροτικές κοινότητες γειτονικών νησιών που δεν μπορούσαν να συμβιώσουν με τον όλεθρο της θάλασσας είχαν εγκαταλείψει τις ακτές, ίσως να σημαίνει πως οι Ναουσαίοι βρήκαν τρόπους διατήρησης της θέσης τους στον αρχικό παράλιο τόπο που είχαν κατοικήσει μέσα στις συνθήκες του 16ου και του 17ου αιώνα¹⁸⁰.

Μετά τα μέσα του 18ου αιώνα η ιστορία της Νάουσας σηματοδεύτηκε από ένα πρωτοφανές για την κλίμακα της κοινότητας γεγονός. Ο ρωσικός στόλος στα 1770 προσπάθησε να καταλάβει τη Λήμνο για να τη χρησιμοποιήσει ως ναύσταθμο επιχειρήσεων στο Αιγαίο και ως ορμητήριο κατά των Στενών της Προποντίδας¹⁸¹. Μετά την αποτυ-



Πάρος, 1420.
Cristoforo Buondelmonti.



Πάρος και Αντίπαρος, 1678.
Olfert Dapper.

χία του, στράφηκε προς την Πάρο και επέλεξε τη Νάουσα για τον ίδιο σκοπό.

Ο πληθυσμός της Νάουσας το 1770, σύμφωνα με τον Pasch van Krienen¹⁸², αριθμούσε 400 κατοίκους. Η εγκατάσταση στη Νάουσα των Ρώσων και η μετατροπή του κόλπου σε ναύσταθμο για δεκάδες πλοία και πληρώματα χιλιάδων ανδρών πρέπει να αναστάτωσε τη μικρή της κοινωνία. Αυτή όμως η αναστάτωση είχε τελειώς εφήμερο χαρακτήρα και δεν φαίνεται να προκάλεσε αλλαγές που να επηρέασαν τη μετέπειτα εξέλιξή της. Παρότι ο τρόπος της δημιουργίας του ναύσταθμου έδειχνε μακρόχρονα σχέδια και η κατάληψη των νησιών σημειώνει το πρώτο ρήγμα στην τουρκική κυριαρχία στο Αρχιπέλαγος, το 1774 οι Ρώσοι εγκατέλειψαν τη Νάουσα το ίδιο

απότομα όπως είχαν εγκατασταθεί¹⁸³. Οι νησιώτες, που είχαν πειστεί για τη μόνιμη παραμονή των Ρώσων, μετά το 1774 βρέθηκαν πάλι¹⁸⁴ μαζί με τους μοναχικούς πειρατές ακολουθώντας μια πορεία χωρίς εξάρσεις, διανθισμένη με ρεσάλτα και λαθρεμπόριο μέχρι τον 19ο αιώνα¹⁸⁵.

Το λιμάνι κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας

Η θαλασινή εσοχή με τον βόρειο προσανατολισμό δίπλα στο μικρό ύψωμα από τις απαρχές της Ενετοκρατίας χρησιμοποιείται ως λιμάνι. Όντας πολύ μικρό όμως, δεν μπορεί να φιλοξενήσει παρά μόνο λίγα μικρά

πλοία. Δίπλα στο λιμάνι, η εκβολή του ρέματος δημιουργεί, όπως προαναφέρθηκε, μια αμμουδιά με δυτικό προσανατολισμό και δίνει τη δυνατότητα να τραβηχτούν ακόμη και μεγάλα πλοία κοντά στη στεριά. Η δημιουργία του πετρόκτιστου ορθογωνικού λιμανιού της Νάουσας φαίνεται πως ανάγεται στην πρώτη περίοδο της οργάνωσης των οχυρών από τους Βενετσιάνους στις κυκλαδικές κτήσεις τους¹⁸⁶. Περιβάλλεται από αμμουδιά και ξέρες και οι διαστάσεις του είναι περίπου 30 επί 50 μ. Το βάθος της θάλασσας που κυμαίνεται από 1,5 μέχρι 2 μ. μέσα στο λιμάνι πιθανόν να ήταν μεγαλύτερο και να έχει καλυφθεί από τα ερείπια των γύρω κτισμάτων και τις προσχώσεις. Στα 1420, κατά τον Buondelmonti, το λιμάνι με τους πέτρινους μόλους

Abraham Ortelius «Graecia Sophiani» σημειώνεται οικισμός στη βόρεια άκρη της Πάρου (πιθανότατα η Νάουσα αφού δεν υπάρχει άλλος γνωστός οικισμός μέχρι τον 19ο αιώνα). Το 1680 ο πορτογάλος *Zee Atlas* των Van Keulen σημειώνει επέκταση έξω από το κάστρο. Ο Vincenzo Maria Coronelli το 1696 μιλάει για την «Αουσα», ενώ την ίδια περίοδο αναφέρεται ο οικισμός στα αρχεία των Καθολικών της Νάξου. Τέλος το 1770 πριν από την άφιξη των Ρώσων τον συναντάμε στην περιγραφή του Pasch van Krienen.

181. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ', σελ. 79.

182. Krienen H. L., Pasch van, *Abdruck seiner italienischen Beschreibung des griechischen Archipelagus...*, Halle 1860· Ζερλέντης Π., Κατσούρος Φλ., *Νησιώτικη Επετηρίς*, Σύρος 1918, σελ. 81.

183. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ', σελ. 79.

184. Finley G., *Ιστορία της Τουρκοκρατίας και της Ενετοκρατίας στην Ελλάδα*, Αθήνα 1957, σελ. 313.

185. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, ό.π.*, Αθήνα 1984, σελ. 51.

186. Φίλιππα-Αποστόλου Α., *Κάστρο της Αντιπάρου, συμβολή στη μελέτη των οχυρωμένων οικισμών του Αιγαίου*, Αθήνα 1978, σελ. 92. Ο οικισμός της Νάουσας, ως παράλιο οχυρωμένο συγκρότημα, υπάρχει δίπλα

στο λιμάνι από την πρώτη περίοδο του Δουκάτου. Το τείχος έχει κτιστεί για να προστατεύσει τον πληθυσμό από επιδρομές και όχι για να στεγάσει τους βενετσιάνους άρχοντες της Πάρου. Η χωροθέτησή του έχει άμεση σχέση με τις πηγές γλυκού νερού που επισημαιοποιούνται από τον Buon-delmonti και από τον Choiseul-Gouffier. Ο οικισμός της Νάουσας υπάρχει καθ' όλη τη διάρκεια της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας χωρίς να αναφέρεται ερήμωσή του.

187. Buon-delmonti C., *Liber Insularum Archipelagi...1420, Descriptions des Iles de l'Archipel par Christoph Buon-delmonti, version grecque par un anonyme..., par Emile Legrant, Paris 1897.*

188. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 184.

189. Για τη δομή του Κάστρου της Νάουσας, βλ. δημοσίευση Π. Λαζαρίδης, ΣΑΣΑΜ, Α.Π.Θ.

190. Ίκνη του Κάστρου στη θάλασσα παρατηρήθηκαν από τον γράφοντα κατά την επιτόπια έρευνα που διενέργησε και σε αεροφωτογραφίες της Γ.Υ.Σ. 1985.

191. Κραντωνέλλη Α., *Ιστορία της Πειραιεύς στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1985, σελ. 359.

192. Το μικρό λιμάνι της Νάουσας, σύμφωνα με τις μαρ-

υπήρχε ήδη στη Νάουσα¹⁸⁷. Οι λιμενοβραχίονες έκλειναν τον βορρά, από όπου έρχεται το κύμα όταν έχει άσχημους καιρούς¹⁸⁸, και πιθανόν και τη δυτική πλευρά. Τον 15ο αιώνα στην άκρη του βόρειου λιμενοβραχίονα, επάνω στην ξέρα που έκλεινε την είσοδο του λιμανιού, κτίστηκε ένας στρογγυλός πύργος που ολοκλήρωνε την οχύρωση του στομίου, αν ληφθεί υπόψη και ο επίσης οχυρωμένος λιμενοβραχίονας που συνδεόταν με το τείχος του ήδη υπάρχοντος οικισμού¹⁸⁹.

Ο θαλασσινός πύργος, ο λιμενοβραχίονας και το υπόλοιπο τείχος του οικισμού έδιναν στο λιμάνι τη μορφή θύλακα μέσα σε ένα ισχυρό κτιστό συγκρότημα. Μετά το κτίσιμο του πύργου, το άνοιγμα που απέμενε για την είσοδο από τη θάλασσα στο λιμάνι πιθανόν να μην ξεπερνούσε σε πλάτος το σημερινό των 10 μ. Ο δυτικός προσανατολισμός της εισόδου παρέχει στα πλοία προστασία από τους βοριάδες. Η εξωτερική πλευρά της προβλήτας δεν μπορεί να λειτουργήσει ως αγκυροβόλιο, επειδή είναι εκτεθειμένη στους βοριάδες. Στις εσωτερικές πλευρές του λιμανιού, ο οικισμός με το τείχος του έφθανε από τα ανατολικά μέχρι τα όρια της θάλασσας. Τα υπάρχοντα τμήματα του τείχους, η θέση των ρειπίων του πύργου και η μελέτη του βυθού¹⁹⁰ επιβεβαιώνουν ότι η βασική διάταξη και το σχήμα του λιμανιού της Νάουσας δεν έχει αλλάξει από τον 15ο αιώνα.

Η καλή κατασκευή με τα λαξευτά μάρμαρα του μικρού λιμανιού συνδυάζεται με τις

μικρές του διαστάσεις, που είναι απαγορευτικές, τουλάχιστον για τα μεγέθη που έχουν οι βενετσιάνικες γαλέρες του 13ου και του 14ου αιώνα, και προκαλεί την απορία για τους λόγους της δημιουργίας του. Οι κατασκευές του φανερώνουν οργανωμένο κτίσιμο ανάλογο με αυτό των ναυτικών κέντρων των Λατίνων στο Αρχιπέλαγος που δεν μπορούσε να γίνει με τις δυνάμεις των κατοίκων της Νάουσας. Εξάλλου, τα μικρά ψαράδικα και τα μεταφορικά πλοία των κοινοτήτων του Αιγαίου δεν είχαν ανάγκη από κτιστό λιμάνι για να προφυλαχτούν.

Σε μια περιοχή του Δουκάτου που δεν αποτέλεσε σε καμία στιγμή της ιστορίας του κάποιου τύπου κέντρο ούτε αναφέρεται σαν γνωστός ναυτικός σταθμός, η κατασκευή ενός καλοοχυρωμένου λιμανιού μπορεί να οφείλεται σε συγκεκριμένες επιδιώξεις των αρχόντων της Πάρου που όμως δεν στέφθηκαν από επιτυχία. Η δόμηση του οχυρού ίσως να αποσκοπούσε στην ανακοπή της ερήμωσης ή στον ναυτικό έλεγχο της βόρειας άκρης του νησιού και του στενού της Νάξου. Η σχεδόν συνεχής παρουσία μουσουλμάνων πειρατών στον κόλπο της Νάουσας την τελευταία περίοδο της Ενετοκρατίας¹⁹¹ δείχνει πως το λιμάνι δεν λειτουργούσε όπως είχε πιθανόν σχεδιαστεί. Ο προφυλαγμένος από τις φουρτούνες κόλπος και το μικρό λιμάνι της Νάουσας μέχρι σήμερα αποτελεί το ασφαλέστερο καταφύγιο ολόκληρης της Παροναξίας¹⁹² όπου καταφεύγουν τον χειμώνα τα μικρά πλοία από τα

υπόλοιπα νησιώτικα λιμάνια. Η λειτουργία αυτή σε συνδυασμό με τη στρατηγική θέση της Νάουσας επάνω στα στενά των Κυκλάδων πιθανόν να εξηγήει τη δημιουργία του κτιστού λιμανιού από τους Βενετσιάνους.

Μετά την κάθοδο του Barbarossa στο Αρχιπέλαγος και το τέλος της Ενετοκρατίας το λιμάνι εξακολούθησε να παίζει περιφερειακό ρόλο ανάμεσα στην Παροικιά και τη Νάξο, φιλοξενώντας μικρά πλοία πειρατών που επέδραμαν στα περαστικά πλοία. Η τουρκική αρμάδα στις εξορμήσεις της έφθανε στη Νάουσα για να κυνηγήσει τα πειρατικά, αλλά προφανώς οι δεκάδες γαλέρες του Καπουδάν Πασά δεν αγκυροβολούσαν μέσα στο μικρό λιμάνι¹⁹³.

Η μορφή του λιμανιού κατά τον 16ο και τον 17ο αιώνα δεν πρέπει να άλλαξε σημαντικά από τον καιρό της Ενετοκρατίας. Ο πορτογάλος του «Porto de Ausa» στον ολλανδικό *Zee Atlas* των Van Keulen ενισχύει αυτή την άποψη. Στον χάρτη της ολλανδικής έκδοσης του 1680 το μικρό λιμάνι της Νάουσας φαίνεται να διατηρεί το ορθογώνιο σχήμα του πλαισιωμένο από τους λιμενοβραχίονες των περασμένων αιώνων¹⁹⁴.

Το λιμάνι ως ρωσικός ναύσταθμος

Από τις πρώτες μέρες των ναυτικών ρωσοτουρκικών συγκρούσεων στα 1770, ο κόλπος της Νάουσας με τα γεωφυσικά προνόμια που διαθέτει, αποτέλεσε προσωρινή έδρα και

των δύο αντίπαλων στόλων. Όταν έφθασε εδώ ο ρωσικός στόλος ερχόμενος από τον Μοριά με σκοπό να κατευθυνθεί προς τα βόρεια, λίγο πριν από τη ναυμαχία του Τσεσμέ, η Νάουσα είχε εγκαταλειφθεί από την τουρκική αρμάδα μόλις τρεις μέρες νωρίτερα¹⁹⁵. Η προσωρινή χρήση του κόλπου ως ορμηπρίου από τη ρωσική ναυτική δύναμη προηγήθηκε της ναυμαχίας με τους Τούρκους. Μετά τη νίκη όμως των Ρώσων στο Τσεσμέ και την παράλληλη αποτυχία τους να εγκατασταθούν στη Λήμνο, αποφασίστηκε η μετατροπή του κόλπου σε μόνιμο ναύσταθμο¹⁹⁶. Η εγκατάστασή τους εκεί, τα οχυρωματικά έργα που δημιούργησαν και οι ναυτικές δυνάμεις που συγκέντρωσαν, έδωσαν στους Έλληνες την εντύπωση ότι θα παρέμεναν μόνιμα. Η αλλαγή όμως πολιτικής της Αικατερίνης Β΄ τράβηξε τελικά τον στόλο έξω από το Αρχιπέλαγος τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1774.

Μέχρι το 1770 το μικρό λιμάνι πρέπει να ήταν η μόνη κτιστή κατασκευή μέσα στον κόλπο. Το οχυρωματικό έργο της Νάουσας, που στη συνέχεια κατασκευάστηκε από τους Ρώσους, είχε πολύ μεγάλες διαστάσεις για την κλίμακα των μικρών αιγαιοπελαγίτικων λιμανιών εκείνης της περιόδου. Κτισμένο για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες ενός πολεμικού στόλου με χιλιάδες ναύτες, απλώθηκε σε όλη την έκταση του κόλπου καλύπτοντας σχεδόν όλα τα σημεία των έρημων μέχρι τότε ακτών του. Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα κτίστηκαν, με ξυλεία που τα πλοία έφερναν από τη Θάσο, αποθήκες, οικήματα για τους ναύτες,

εργαστήρια, αρτοποιεία, νοσοκομεία και ένας ταρασανάς¹⁹⁷. Επίσης για την προστασία του αγκυροβολημένου στόλου δημιουργήθηκαν πυροβολαρχίες και εγκαταστάσεις πυρομαχικών, ντάπιες και βίγλες.

Τα πλοία που αγκυροβολούσαν στη Νάουσα τα τέσσερα εκείνα χρόνια των ναυτικών επιχειρήσεων ήταν αρκετές δεκάδες και όλων των μεγεθών. Η μοίρα του στόλου του Καπουδάν Πασά, που την άνοιξη του 1770 βρισκόταν εκεί, αριθμούσε 30 πλοία και η δύναμη των Ρώσων που ξεκίνησε από τη Νάουσα για το Τσεσμέ ανερχόταν σε 25 πλοία¹⁹⁸.

Είναι προφανές ότι θα υπήρχαν και πλοία που δεν συμμετείχαν στις στρατιωτικές επιχειρήσεις, φορτηγά για τη μεταφορά ξυλείας και άλλα, οπότε ο αριθμός των πλοίων που μετά το 1770 ξεχειμώνιαζαν στη Νάουσα πρέπει να ξεπερνούσε τα 30. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις του 18ου αιώνα καταστράφηκαν μετά την αποχώρηση των Ρώσων, αφού ελάχιστα κτιστά ίχνη τους σώθηκαν στη Νάουσα, προφανώς από τη θάλασσα και τους νησιώτες που μάλλον χρησιμοποίησαν ως πηγή οικοδομικών υλικών τα ερείπια, φαινόμενο ιδιαίτερα συνηθισμένο τον καιρό της Τουρκοκρατίας.

Η αποτύπωση του κόλπου της Νάουσας από τον Choiseul-Gouffier, η οποία χρονολογείται μάλλον στα 1776¹⁹⁹, δύο μόλις χρόνια μετά την εγκατάλειψη του ναυστάθμου, έγινε όταν οι εγκαταστάσεις ήταν ακόμη άθικτες αφού καμία καταστροφή ή μάχη δεν είχε προηγηθεί. Η τυπωμένη από το Hydrographi-

cal Office του Βρετανικού Ναυαρχείου αποτύπωση σε κάτοψη με συμπληρώσεις του υδρογράφου Capt. T. Hurd αποτέλεσε τμήμα του χάρτη της Πάρου και δημοσιεύτηκε στο Λονδίνο το 1808 για χρήση αυτή τη φορά του βρετανικού στόλου. Η ακριβής σχεδιαστική απεικόνιση που χαρακτηρίζει όλες τις εργασίες για το Αιγαίο του Choiseul-Gouffier, η μικρή κλίμακα καθώς επίσης και η αναγραφή των χρήσεων επιτρέπουν να αναπαραχθεί πλήρως η εικόνα του κόλπου της Νάουσας στα μέσα της δεκαετίας του 1770. Από εδώ προέρχονται όλες οι πληροφορίες για τη μορφή του ναύσταθμου, τη θέση και το μέγεθος των κτισμάτων και την οργάνωση του λιμανιού και της οχύρωσής του.

Ο πυρήνας του λιμανιού βρίσκεται στον ασφαλή από τον αέρα και το κύμα δυτικό μυχό του κόλπου, τη σημερινή ακτή του Αι-Γιάννη και τις Κολυμπήθρες, στη βάση του λόφου που κλείνει από τη μία πλευρά το στενό της εισόδου. Στον φυσικό αυτό μυχό, το βάθος της θάλασσας, σύμφωνα με τις ενδείξεις του προαναφερθέντος χάρτη, αρχίζει από τα 7 μ. στο βαθύτερο σημείο και μειώνεται ομαλά σε 2 μ. δίπλα στην αμμουδιά. Η διαμόρφωση αυτή είναι κατάλληλη για όλων των τύπων τα ιστιοφόρα εκείνης της εποχής, σε αντίθεση με τις περισσότερες παραλίες του κόλπου όπου τα βάρη συνεχίζουν να είναι στο 1 μ. σε μεγάλη απόσταση από τη στεριά και δεν επιτρέπουν την προσέγγιση με πλοίο. Επάνω στη στενή λωρίδα της ακτής στην οποία, όπως ειπώθηκε, έχουν συγκεντρωθεί

τιρίες των παράδων της Πάρου, αλλά και της γεπονικής Νάξου, είναι πολύ πιο ασφαλές για τα ξύλινα σκάφη των νησιών από τα σύγχρονα λιμάνια με τους λιμενοβραχιόνες στην Παροικιά της Πάρου και στη Χώρα της Νάξου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, κατά τις χειμωνιάτικες θύελλες, να συρρέουν εκεί δεκάδες αλιευτικά σκάφη της Παροναξίας.

193. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 88.

194. Keulen J. van, *Zee Atlas*, Amsterdam 1680-1710.

195. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ', σελ. 77.

196. Finley G., *Ιστορία της Τουρκοκρατίας και της Ενετοκρατίας στην Ελλάδα*, Αθήνα 1957, σελ. 311.

197. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1974, τ. ΙΑ', σελ. 79.

198. *ό.π.*, σελ. 77.

199. Choiseul-Gouffier M.G. F.A., *Voyage Pittoresque...*, 3 τ., Paris 1782-1822.

τα περισσότερα κτίρια του λιμανιού κωροθητήθηκαν ένα συγκρότημα που περιλάμβανε τις «κοινοφελείς λειπουργίες», το διοικητήριο και η «επισκευαστική» ζώνη. Μία εκκλησία, ένα νοσοκομείο με δύο κτίρια και ένα κτίσμα με φούρνους σε μικρή απόσταση μεταξύ τους, καλύπτουν τη νότια άκρη της αμμουδιάς.

Στη μέση της ακτής, στον λαιμό που βλέπει και το πέλαγος πίσω από τον κόλπο, είναι κτισμένο ένα διπλό συγκρότημα αποθηκών και λίγο μακρύτερα, στη βάση του λόφου, ένα κτίριο που επιγράφεται «Commisary of the Port» μαζί με 2-3 άλλα δίπλα στο νερό, απροσδιόριστης χρήσης. Στη βόρεια άκρη τέλος, η στεριά δημιουργεί μια μικρή λεκάνη μέσα στο νερό, όπου φτιάχτηκε το καρνάγιο και το σιδηρουργείο.

Όλα τα κτίρια είναι παραταγμένα δίπλα στη θάλασσα με τη μακριά τους πλευρά κάθετα προς την ακτή δημιουργώντας κάποια υποτυπώδη διάταξη εσωτερικών δρόμων ανάμεσά τους. Καμία προβλήτα δεν έχει σχεδιαστεί στον χάρτη, ενώ δείχνονται πολύ μικρότερες λεπτομέρειες. Αυτό μάλλον σημαίνει ότι δεν υπήρχε προβλήτα, αφού η διαμόρφωση της ακτής επέτρεπε στις βάρκες των πλοίων να πλησιάζουν. Ανάμεσα στο συγκρότημα αυτό και τον οικισμό της Νάουσας υπάρχει μια πολύ μεγάλη έκταση που σημειώνεται ως ελώδης. Αυτό επιβεβαιώνει την πληροφορία για το ανθυγιεινό κλίμα του ναύσταθμου που ταλαιπωρούσε τους Ρώσους²⁰⁰. Στις παρυφές του έλους και των κτιρίων είναι κωροθητημένο το νεκροταφείο, και η πεδινή έκτα-

ση συνεχίζεται προς τον οικισμό χωρίς μονοπάτι που να ενώνει τις δύο περιοχές του κόλπου.

Νοτιότερα, στη μέση σχεδόν της νοτιής ευθείας που συνδέει το παλιό λιμάνι με το ναύσταθμο, μέσα στη θάλασσα βρίσκονται δύο μεγάλες ξέρες. Από τα ανατολικά τους, σύμφωνα με τον χάρτη, ο βυθός βάθους 4 μ. επιτρέπει την προσέγγιση πλοίου, ενώ από τα δυτικά ανάμεσα στις ξέρες και τη στεριά η θάλασσα είναι πολύ ρηχή δημιουργώντας μια απροσπέλαστη ζώνη. Εδώ κτίστηκαν στη μεν μία το κτίριο του επηλείου του ναύσταθμου στη δε άλλη οι πυριτιδαποθήκες και το φρουραρχείο. Όπως φαίνεται, για τα πιο ευαίσθητα σημεία της εγκατάστασης επιλέχθηκαν θέσεις μέσα στο νερό και μάλιστα σε σημεία στα οποία είναι αδύνατη η πρόσβαση από τις κοντινές ακτές. Ο βραχώδης λόφος που υψώνεται στα δυτικά επάνω από το στεριανό τμήμα του ναύσταθμου κλείνει το στενό της εισόδου. Στις δύο φυσικά οχυρωμένες άκρες του, που βρίσκονται επάνω στην αναγκαστική πορεία των πλοίων για να μπουν στο κόλπο, κτίστηκαν δύο ντάπιες πολυγωνικής κάτοψης. Οι ντάπιες αυτές έφεραν, σύμφωνα με τους αριθμούς που αναγράφονται στην αποτύπωση, η βόρεια 35 και η νότια 60 πυροβόλα. Άλλη μία ντάπια με 35 πυροβόλα υπήρχε στην άλλη άκρη, ανατολικά του κόλπου, επάνω στην ξέρα στην προοπτική της θαλάσσιας εισόδου. Στην ίδια ξέρα υπήρχε και μία αποθήκη. Την ξέρα αυτή τη χωρίζει από τη στεριά ένα πέ-

ρασμα λίγων δεκάδων μέτρων που έχει βάθος γύρω στα 5 μ. Το σημείο όμως αυτό των ακτών είναι βραχώδες και δεν προσφέρεται για αγκυροβόληση, γιατί το κτυπάει το κύμα που έρχεται μέσα στον κόλπο όταν πνέουν βόρειοι άνεμοι.

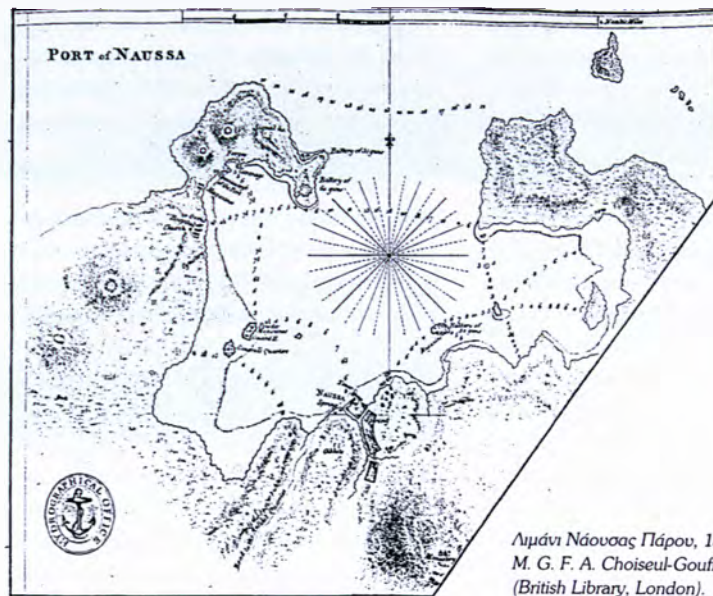
Από την κορυφή του λόφου με τις πυροβολαρχίες στην είσοδο του στενού υπάρχει η δυνατότητα ευρύτατης εποπτείας του θαλάσσιου ορίζοντα από τα νοτιοδυτικά μέχρι τα ανατολικά. Από εδώ φαίνονται τα ανοικτά της Παροικιάς στα νοτιοδυτικά, η έκταση ανάμεσα στη Σίφνο, τη Σέριφο και τη Σύρα στα δυτικά, τα στενά της Μυκόνου στα βόρεια και η άκρη του στενού της Νάξου στα ανατολικά. Αυτό σημαίνει ότι, ενώ μέσα από τον κόλπο δεν φαίνεται ο θαλάσσιος ορίζοντας παρά μόνο η προοπτική που αφήνουν τα βράχια του στενού, από εδώ ελέγχεται κάθε πέρασμα της κυκλαδίτικης ρότας των πλοίων. Συγχρόνως το ίδιο σημείο έχει οπτική επαφή με το παλιό λιμάνι της Νάουσας και επίσης εποπτεύει τις χερσαίες οδούς προσπέλασης του λιμανιού, δηλαδή τους δρόμους από το εσωτερικό της Πάρου.

Στον χάρτη σε αυτό το σημείο του λόφου σημειώνεται μια βίγλα, η οποία όμως μπορεί να κτίστηκε πριν από τη ρωσική αποικία, δεδομένου ότι ο θεσμός της βίγλας είχε εμφανιστεί στο Αιγαίο από πολύ παλιότερα. Οι ακτές της δυτικής πλευράς του κόλπου είναι λιγότερο προστατευμένες από τον καιρό και οι λοφώδεις εκτάσεις που τις απομονώνουν από το πέλαγος χαμηλότερες. Επίσης διακρί-

200. Finley G., *Ιστορία της Τουρκοκρατίας και της Ενετοκρατίας στην Ελλάδα*. Αθήνα 1957, σελ. 313.

νονται πιο εύκολα από την ανοικτή θάλασσα από ό,τι το δυτικό τμήμα, άρα είναι και πιο ευπρόσβλητες σε θαλάσσια επίθεση από ό,τι ο υπόλοιπος κόλπος. Αυτός είναι μάλλον ο λόγος που ώθησε τους Ρώσους να επιλέξουν τον δυτικό μυκό για πυρήνα των εγκαταστάσεών τους. Παράλληλα το παλιό λιμάνι εξακολουθεί να διατηρεί τον οχυρωμένο λιμενοβραχιά του και τον θαλασσινό πύργο του, αλλά το μέγεθός του δεν επιτρέπει προφανώς να χρησιμοποιηθεί από τα ρωσικά πλοία.

Η εξάρτηση του ναυστάθμου από το λιμάνι είναι δεδομένη λόγω της ύπαρξης των δύο πηγών δίπλα του και της απόληξης του δρόμου που οδηγεί στο εσωτερικό του νησιού. Η επικοινωνία όμως ανάμεσα στα δύο συγκροτήματα, όπως και ανάμεσα στα διάσπαρτα κτίρια που βρίσκονται επάνω στις ξέρες του κόλπου, μόνο πλωτή μπορούσε να είναι. Η λογική της οργάνωσης του κόλπου στηρίζεται στην προστασία του ναυστάθμου και κυρίως του δυτικού τμήματος των εγκαταστάσεων το οποίο, όπως συνάγεται από τον προσανατολισμό, τα βάθη της θάλασσας και την ύπαρξη του λιμεναρχείου, φαίνεται πως αποτελούσε και το αγκυροβόλιο του στόλου. Το τρίγωνο των πυροβολαρχιών καλύπτει όλο τον κόλπο και κάνει απρόσιτο το αγκυροβόλιο, ενώ παράλληλα φράζει την είσοδο στο παλιό λιμάνι. Η απομόνωση των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων από τη θάλασσα με τις κατασκευές στις ξέρες και από τη στεριά με το έλος και τους



Λιμάνι Νάουσας Πάρου, 1808.
M. G. F. A. Choiseul-Gouffier
(British Library, London).

γκρεμούς της πλευράς που βλέπει το πέλαγος συμπληρώνει την οχύρωση του ναυστάθμου²⁰¹. Ο ρωσικός ναύσταθμος στην Πάρο αποτελεί έναν τύπο λιμανιού πολύ διαφορετικό από τους τύπους που απαντώνται στο Αρχιπέλαγος τον 18ο αιώνα και παλιότερα. Ένας μεγάλος φυσικός κόλπος, ένας μικρός οικισμός και η προσπάθεια δημιουργίας ενός στρατιωτικού θύλακα στο οθωμανικό Αιγαίο που δεν έχει ή δεν προλαβαίνει να αποκτήσει κοινωνική σύνδεση με τις κοινότητες των νησιών. Η στήριξη της κυριαρχίας των Ρώσων στα πλοία τους καθόρισε τη μορφή του ναυστάθμου. Διαφέρει σημαντικά από τα «προκεχωρημένα φυλάκια» των Λα-

τίνων κατά τις προηγούμενες περιόδους, γιατί εδώ λείπει το Κάστρο και η συγκεντρωτική μορφή του κελύφους που φιλοξενεί τους αποίκους: λείπει ο έλεγχος της νησιωτικής ενδοκώρας, ενώ το οχυρό είναι σχεδόν πλωτό, έτοιμο ανά πάσα στιγμή να σαλπάρει ή να ναυμαχήσει. Επίσης, σε σύγκριση με τα μεγάλα στρατιωτικά λιμάνια της εποχής του, ο ναύσταθμος της Νάουσας δεν φαίνεται να συγκέντρωσε τις πολυδιάσπατες εμπορικές και άλλες λειτουργίες που ακολουθούσαν τους στρατούς και τους στόλους του 18ου και του 19ου αιώνα. Ή τουλάχιστον δεν υπάρχουν ίχνη από όπου μπορούν να εξαχθούν ανάλογα συμπεράσματα.

201. Στον χάρτη του Choiseul-Gouffier, ο οικισμός της Νάουσας διατηρεί το τετράγωνο σχήμα της Ενετοκρατίας, αλλά στα νοτιοανατολικά του, κατά μήκος του ρέματος, έχει σχεδιαστεί μια επέκταση που το ακραίο της κομμάτι φαίνεται ερειπωμένο. Με βάση τον πορτολόνο του 1680 και δεδομένου ότι η Νάουσα στα 1700 ζει ως πειρατική κοινότητα, η χρονολογία δόμησης της έρμης στα 1770 επέκτασης της Νάουσας πρέπει να τοποθετηθεί ανάμεσα στα 1650 και μερικές δεκαετίες πριν από τον έρχομό των Ρώσων. Αυτή η περίοδος συμπίπτει με τη «χρυσή» εποχή των πειρατικών κοινοτήτων του Αρχιπέλαγους. Το παλιό κάστρο με τη μικρή αυτή επέκταση είναι ο οικισμός που έφθασε στα 1800. Ήδη στα 1770 στα ανατολικά του λόφου υπάρχουν 6 ανεμόμυλοι πάνω από τη θάλασσα. Πίσω από τους ανεμόμυλους και τον λόφο, σε μια μικρή πεδιάδα, υπάρχουν καλλιέργειες. Το ρέμα στα δυτικά εξακολουθεί να είναι το όριο του οικισμού και ο δρόμος από τη δυτική ακτή φεύγει παρακάμπτοντας τους λόφους προς το εσωτερικό του νησιού, για την Παροικιά και τα «αρχαία λατομεία μαρμάρου», όπως σημειώνει ο Choiseul-Gouffier. Ένα τελευταίο πολύ ενδιαφέρον στοιχείο για τις συνθήκες της εποχής είναι οι δύο αγχόνες που έχει σχεδιάσει στην αποτύπωσή του ο γάλλος κόμης με την ένδειξη «Gibbets». Δεν διευκρινίζεται αν οι αγχόνες είναι τοποθετημένες από τους Ρώσους ή τους Τούρκους.

Το ενδιαφέρον στην περίπτωση του ρωσικού ναυστάθμου είναι η μορφή του, δηλαδή ο τρόπος οργάνωσης του κτιστού χώρου καθώς και η σχέση του τελευταίου με τον περιβάλλοντα χώρο και με τα πλοία, η οποία παρουσιάζει μεγάλες ομοιότητες με την πρωτογενή μορφή των αιγαιοπελαγίτικων λιμανιών του 17ου και του 18ου αιώνα. Κύρια χαρακτηριστικά του είναι: η μέγιστη αξιοποίηση του φυσικού υπόβαθρου, ο συνδυασμός του υπόβαθρου με τις απολύτως αναγκαίες κτιστές κατασκευές δίπλα στη θάλασσα και η προέκταση της στεριάς μέσα στο νερό, στα καταστρώματα των αγκυροβολημένων πλοίων. Η κωροθέτηση του λιμανιού στη δίοδο των περασμάτων της κυκλαδίτικης ρότας, η αξιοποίηση του φυσικού καταφύγιου, η διάταξη του αγκυροβολιού σε σχέση με τους προσανατολισμούς μέσα στον θαλάσσιο κόλπο, οι οχυρωμένες ξέρες, ο έλεγχος της εισόδου του λιμανιού με ντάπιες, η χρήση της ομαλής προφυλαγμένης ακτής όπου δημιουργείται και ο βασικός πυρήνας του λιμανιού, η βίγλα για την εποπτεία του θαλάσσιου στενού, το καρνάγιο στον φυσικό αυχένα και τέλος η κυκλοφορία με βάρκες μέσα στον κόλπο είναι στοιχεία κοινά όλων των λιμανιών του 18ου αιώνα που στον εφήμερο ναύσταθμο της Νάουσας όμως αποτυπώνονται ιδιαίτερα έντονα.

Όσον αφορά τον ίδιο τον οικισμό της Νάουσας, κατά τη διάρκεια των πέντε αιώνων διατήρησε σχεδόν αναλλοίωτη την αρχι-

κή μορφή του και παρέμεινε στην ίδια θέση δίπλα στη θάλασσα. Ούτε καν η εγκατάσταση των Ρώσων δεν φαίνεται να επέδρασε στην εξέλιξή του, κι ως άλλαξε για ένα διάστημα την όψη του κόλπου της Νάουσας.

Το μικρό λιμάνι με τον οχυρωμένο οικισμό στο βάθος του εξαιρετού φυσικού καταφύγιου είναι ένα από τα μικρά θαλασσινά κέντρα των Κυκλάδων που ισορρόπησαν ανάμεσα στην «πειρατεία» και τη «νομιμότητα», εξασφαλίζοντας χωρίς εξάρσεις την επιβίωσή τους και τη συνεχή αρμονική σχέση με τη θάλασσα στους δύσκολους καιρούς της Ενετοκρατίας και των πρώτων αιώνων της Τουρκοκρατίας, κατά τους οποίους η ερήμωση αποτελούσε τον κανόνα για τους παράλιους τόπους. Και όταν το Αρχιπέλαγος άρχισε να ξαναζωντανεύει και οι κοινότητες να επικοινωνούν, το λιμανάκι της Νάουσας συνέχισε να είναι ένα από τα λίγα εναπομείναντα καταφύγια των τελευταίων πειρατών στις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα²⁰².

Τζια

Γεωφυσικά χαρακτηριστικά

Το περίγραμμα του νησιού της Τζιας αποτελείται κυρίως από βραχώδεις ακτές, απρόσιτες από τη θάλασσα. Δύο μεγάλοι φυσικοί κόλποι στον βορρά, με προσανατολισμό προς την Εύβοια, και ένας πιο μικρός στα νοτιοδυτικά, είναι οι μόνοι με χαρακτηριστι-



Τζια.

Το Κάστρο και η Χώρα στην κορυφογραμμή σε απόσταση από το λιμάνι στο Βουρκάρι που λειτουργούσε και ως πειρατικό καταφύγιο.

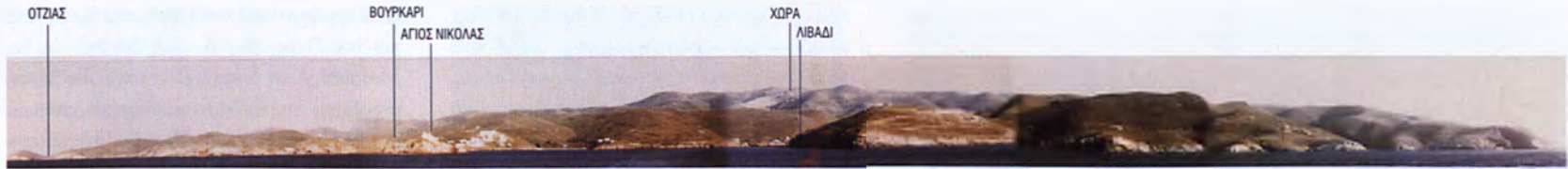
κά αγκυροβολιού, έχουν ομαλές ακτές και είναι απάνεμοι²⁰³. Ο κόλπος του Αϊ-Νικόλα στα βόρεια παρέχει προστασία από τους συνεχείς σχεδόν βοριάδες που φυσούν από τα στενά της Εύβοιας όπως επίσης και από τον νοτιά, ενώ ο Οτζιάς στα βόρεια είναι περισσότερο ανοικτός στο πέλαγος, και στη δυτική ακτή ο κόλπος στις Ποίσες είναι εκτεθειμένος στους νοτιάδες. Άλλοι τρεις μικροί και βραχώδεις όρμοι στα νότια του νησιού και στο βορειοανατολικό ακρωτήριο είναι ακάλυπτοι και ανοικτοί και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ασφαλή αγκυροβόληση των πλοίων²⁰⁴.

Το Βουρκάρι και το Λιβάδι, στον κόλπο του Αϊ-Νικόλα, ήταν τα πιο πολυσύχναστα

202. Στα 1812 ακόμη αναφέρονται συνεχείς πειρατικές επιθέσεις στο στενό της Παροναξίας. Επίθεση μέσα στο λιμάνι της Νάουσας σε αγκυροβολημένο φορτηγό πλοίο, από γάλλους πειρατές που πηγαινοέρχονται στα υπόλοιπα νησιά πουλώντας τα λάφυρα, σημειώνεται στο ημερολόγιο του Αγγλικού Προξενείου της Νάξου του 1812, Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984, σελ. 42. Καταδίωξη δύο πειρατικών πλοίων, που έχουν καταφύγει στη Νάουσα και συλλημβάνονται από τον αγγλικό στόλο, που στη συνέχεια ξεπουλάει τα λάφυρα στη Σύρο, αναφέρεται στο ημερολόγιο του πλοιάρχου C. J. Austen το 1815, Austen, Charles John, Rear-Admiral, *Χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου, 1815-1816, AUS105*, National Maritime Museum, London.

203. Heikell, R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 158.

204. *ό.π.*, σελ. 160.



Η Τζια από 1 ν.μ. βόρεια της εισόδου του κόλπου.



Η είσοδος του κόλπου από το Βουρκάρι.

λιμάνια του νησιού. Στην είσοδο του Κάβο Ντόρο, του Ευβοϊκού και δίπλα στις Κάβο Κολώνες και τη Μακρόνησο, τα λιμάνια δέχονταν πολύ μεγάλο αριθμό πλοίων που καθιστούσαν υποχρεωτική τη ναυτική αυτή διαδρομή. Λόγω της κομβικής τους θέσης²⁰⁵ αλλά και της φυσικής προστασίας από τους ανέμους που παρείχαν, ήταν λιμάνια εύκολα για τους ναυτικούς που ταξίδευαν σε αυτά τα νερά. Ιδιαίτερα το Βουρκάρι, στο βάθος του κόλπου στα ανατολικά, παρέχει απόλυτη ασφάλεια από οποιοδήποτε καιρό. Τα μεγαλύτερα πλοία, που εξαιτίας του πολύ ρηκού βυθού δεν μπορούσαν να μπουν στο Βουρκάρι, χρησιμοποιούσαν για αγκυροβόλιο τα πιο βαθιά νερά στο Λιβάδι ή στη βόρεια χερσόνησο του κόλπου. Ο Οτζιάς στη βόρεια άκρη, λίγο πιο πέρα από το Βουρκά-

ρι, ενώ είναι βαθύς κόλπος, δεν παρείχε μεγάλη ασφάλεια στα πλοία γιατί είναι ανοιχτός στα βορειοανατολικά, χρησίμευε όμως άνετα ως αγκυροβόλιο μικρών σκαφών λόγω της αμμουδιάς του ή και μεγαλύτερων όταν φυσούσαν νοτιάδες.

Το μεγάλο φυσικό λιμάνι του βόρειου τμήματος της Τζιας από τον 14ο αιώνα ήταν ένα από τα αγκυροβόλια στα οποία οι ναυτικοί ήξεραν πως μπορούσαν να βρουν ασφάλεια κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες. Δυσδιάκριτο από το πέλαγος, μέσα στον ομοιόμορφο βραχώδη όγκο του νησιού, δεν πλησιάζοταν εύκολα από τα πλοία που έμπαιναν στο κεντρικό Αιγαίο ταξιδεύοντας προς τον βορρά. Το υποχρεωτικό ορτσάρισμα του Κάβο Ντόρο λόγω των βοριάδων και οι άγριες βορινές ακτές της Τζιας δυσκόλευαν

πολύ την πλεύση από τον νοτιά. Για τα πλοία όμως που δεν μπορούσαν να μπουν στον Ευβοϊκό και στον Κάβο Ντόρο λόγω κακοκαιρίας ή που ήθελαν να μοιράσουν τη διαδρομή, καθώς επίσης και για όσα έφευγαν από τα λιμανάκια της ανατολικής Απικής για τις Κυκλάδες ή για όσα κατέβαιναν από τον βορρά, ο μεγάλος κόλπος αποτελούσε ιδανικό καταφύγιο. Το εντυπωσιακό γαλήνεμα της θάλασσας μόλις τα σκάφη περνούσαν τον κάβο της εισόδου του λιμανιού, όσο και αν φυσούσε στο πέλαγος, του χάρισε τη φήμη ενός από τα καλύτερα λιμάνια του Αιγαίου.

Το στόμιο του λιμανιού είναι βαθύ και βραχώδες με δυτικό-βορειοδυτικό προσανατολισμό. Ο αέρας που κατεβαίνει από το φαράγγι της Χώρας δημιουργεί σπιλιάδες σε εκείνο το σημείο, και όταν έχει φουρτούνα έντονο κυματισμό στη βόρεια άκρη της ακτής. Ο κόλπος καμπυλώνει προς τα βορειοανατολικά και στο βάθος του, δηλαδή στην ακτή, είναι ελώδης και γυρίζει τελείως προς τα ανατολικά. Το βόρειο τμήμα του το κλείνει μία χαμηλή και μακριά χερσόνησος, από την οποία είναι πολύ εύκολη η εποπτεία

205. Στη σημασία του κόλπου της Τζιας και στις δυνατότητες αξιοποίησής του ακόμη και από μεγάλους στόλους αναφέρονται ο Bernard Randolph στα 1687 και ο Chevalier de Constantine στα 1685, Randolph B., *The Present State of the Islands in the Arcipelago*, London 1687. Κορόδης Δ. Ν., *Το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, γεωγραφικές πηγές του 17ου, 18ου, 19ου, από Γαλλικές αρχαιακές πηγές*, ΕΜΠ Αθήνα 1989, σελ. 14.



Τζια 1598. Giuseppe Rosaccio.

της θάλασσας. Αυτή η διαμόρφωση, στα τέλη του 18ου αιώνα, βοήθησε τον Κατσώνη και τα πειρατικά του σκάφη να ξεφύγουν από το μπλοκάρισμα της εισόδου του λιμανιού από την τουρκική περιπολία: οι πειρατές πέρασαν μες στη νύχτα τα μικρά πλοία στα χέρια από τη χαμηλή χερσόνησο και η αυγή τους βρήκε στο ανοικτό πέλαγος. Μέσα στον κόλπο, στο Λιβάδι, στο Γαλισκάρι, στο Βουρκάρι και στην Αγία Ειρήνη, δημιουργούνται μυχκοί που προστάτευαν τα πλοία. Στο Λιβάδι με την αμμουδιά του και στο Γαλισκάρι, πολύ περισσότερο όμως στην Αγία Ειρήνη και στο Βουρκάρι στα ανατολικά, στο βάθος του κόλπου, επειδή οι βυθοί τους είναι ρηκοί και επειδή σ' αυτά επικρατεί πλήρης άπνοια και καθόλου θαλασσοταραχή μπορούσε να αγκυροβολήσει κανείς οπουδήποτε

τε χωρίς κανένα κίνδυνο. Ο βαθύς κόλπος, το βάθος του οποίου στο κέντρο υπερβαίνει τα 30 μ., γίνεται ομαλός στα ανατολικά και στα νότια. Τα ρέματα που κατεβαίνουν από τα βουνά σε αυτά τα σημεία δημιουργούν ακτές με πολύ μικρό βάθος²⁰⁶. Έτσι τα ρηκά νερά του εσωτερικού μέρους του λιμανιού δεν επέτρεπαν να πλησιάσουν τα πλοία με μεγάλο βύθισμα στην ακτή, επομένως παρέμεναν «αρόδοι» και η επικοινωνία με τη στεριά γινόταν με βάρκες. Στα νότια, στο Λιβάδι, κατεβαιναν από το φαράγγι φλέβες νερού που μπορούσαν να χρησιμεύσουν για ανεφοδιασμό των πλοίων²⁰⁷.

Το λιμάνι κατά την περίοδο της πειρατείας

Οι σχέσεις του λιμανιού με τον οικισμό που βρίσκεται στο βάθος του φαραγγιού δεν ήταν συνεκτικές όπως σε άλλα νησιά. Τουλάχιστον κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας οι ντόπιοι αγρότες δεν φαίνεται να είχαν σχέση με το λιμάνι παρά μόνο για το φόρτωμα του βελανιδιού στα πλοία. Εξαγωγή βελανιδιών της Τζιας, που χρησιμοποιούνται στη βυρσοδεψία ως υλικό επεξεργασίας, σημειώνεται τον 17ο αιώνα²⁰⁸.

Το μονοπάτι της Χώρας εκείνη την εποχή κατέβαινε από ψηλά διασχίζοντας το ανατολικό μέρος της κοιλάδας και, μέσω του μικρού υψίπεδου στο Φωτημάρι, έφθανε στη θάλασσα. Άλλο ένα μονοπάτι από τα ανατο-

λικά ερχόταν από τον Οττιά, την Καστριανή και την Πέρα Μεριά, δηλαδή από τη βορειοανατολική άκρη του νησιού. Το λιμάνι της Τζιας ανήκει στην κατηγορία εκείνων που μέχρι το 1800 περίπου δεν είχαν αποκτήσει ακόμη οικισμό, στο οποίο όμως η κίνηση, κυρίως των περασιακών караβιών και των πειρατικών, ήταν μεγάλη. Στα μέσα του 18ου αιώνα, συγκεκριμένα το 1740, διακινεί τον ίδιο περίπου όγκο προϊόντων με τη Σκάλα Νόβα²⁰⁹. Στον χάρτη του Rosaccio του 1598, ο οποίος φαίνεται πάλι να αντιγράφει, αυτή τη φορά τον χάρτη που συνέταξε ο Ortelius το 1584, και αν μη τι άλλο οπωσδήποτε το περίγραμμα του νησιού, σημειώνεται ένας οικισμός στη νότια πλευρά ανάμεσα στο Γαλισκάρι και το Βουρκάρι²¹⁰. Πιθανόν να βρισκόταν στον μικρό λόφο πάνω από το Γαλισκάρι. Στα 1670, κατά τον Bernard Randolph, δύο εκκλησούλες, μία από κάθε πλευρά, σημάδευαν το στενό στόμιο της εισόδου στο λιμάνι. Η συνήθεια αυτή, που απαντάται και στη Σκάλα της Πάτμου την ίδια εποχή, αντανάκλα την ανάγκη σηματοδότησης της πορείας των ιστιοφόρων προς την είσοδο φυσικών κόλπων που δεν είναι ορατοί από το πέλαγος.

Από την απεικόνιση του κόλπου που παραθέτει ο Toumefort στο βιβλίο της περιήγησής του, εύκολα συνάγεται η μορφή του λιμανιού το 1700. Το «Port de Zia» φαίνεται να είναι ένα από τα πιο προστατευμένα και βολικά αγκυροβόλια των νησιών. Στον χάρτη του ο Toumefort σημειώνει οκτώ αριθμημένα ση-

206. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 159.

207. Πληροφορίες για τις δυνατώπιες ελλιμενισμού πλοίων στην Τζια δίνει και ο Pitton de Toumefort, που βρέθηκε εκεί λίγο μετά το 1700, Toumefort P., de, *Relation d'un voyage du Levant*, Paris 1717, τ. 1, σελ. 336.

208. Randolph B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*, London 1687.

209. *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, πίν. λιμανιών.

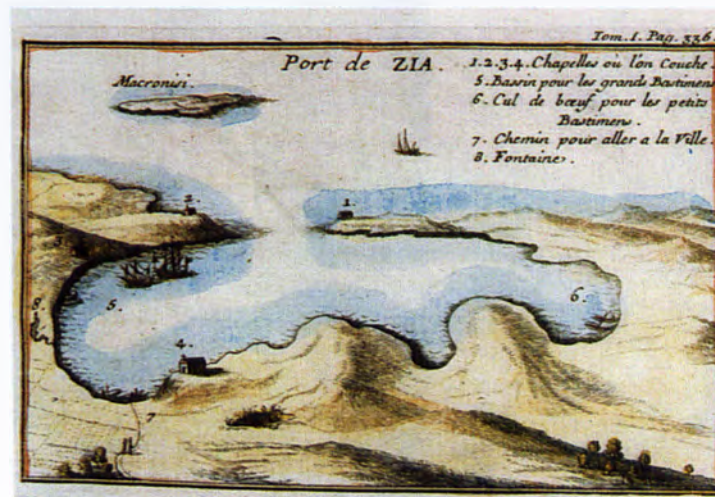
210. Rosaccio G., *Viaggio da Venetia a Constantinopoli...*, Venetia 1606.

μεία τα οποία περιγράφει σε ένα μικρό υπόμνημα. Ο δυτικός βαθύς όρμος δίπλα στο στόμιο του κόλπου, δηλαδή το Λιβάδι, σημειώνεται με τον αριθμό 5 και περιγράφεται ως χώρος για μεγάλα πλοία. Σε αυτή τη θέση έχουν σχεδιαστεί δύο δικάταρτα ιστιοφόρα αγκυροβολημένα «αρόδου» σε μικρή απόσταση από την ακτή και δύο μικρότερα σκάφη τραβηγμένα στην αμμουδιά, κοντά στο ρέμα που ανεβαίνει προς το φαράγγι. Έτσι ο χώρος ελλιμενισμού των μεγάλων πλοίων ορίζεται από τη βραχώδη δυτική πλευρά της εισόδου του κόλπου, την αμμώδη ακτή και τις εκβολές του ρέματος που χρησιμοποιούνται και ως «γλίστρες». Λίγο πιο μακριά από την ακτή, επί του ρέματος, σημειώνεται με τον αριθμό 8 η πηγή που τροφοδοτεί με γλυκό νερό τα πλοία. Ανατολικά του ρέματος, στο σημείο όπου η ομαλή ακτή διακόπεται από τα βράχια, έχουν σχεδιαστεί πολύ κοντά στη στεριά άλλα δύο μικρά πλοία. Ανατολικά, ο αβαθής και ελώδης όρμος Βουρκάρι σημειώνεται με τον αριθμό 6 και φέρει την επιγραφή «Cul de boeuf pour le petits bastiments». Δύο πλοία βρίσκονται στο πιο ρηχό του σημείο και προσδιορίζουν τη θέση όπου πιθανόν οι νησιώτες προφύλασσαν τις βάρκες τους. Η βόρεια ακτή δεν φαίνεται να χρησιμοποιείται ως αγκυροβόλιο. Το μονοπάτι για τη Χώρα έχει σχεδιαστεί με διπλή διακεκομμένη γραμμή στην ανατολική άκρη του Λιβαδιού, απ' όπου ακολουθεί μια ελισσόμενη διαδρομή προς τα νότια, χωρίς να διακρίνεται αν ανεβαίνει απευθείας στους λόφους



Zia 1700. Pitton de Toumefort.

ή αν περνάει από το φαράγγι. Η είσοδος του κόλπου είναι σημαδεμένη από τις δύο εκκλησίες που αναφέρει και ο Randolph. Και οι δύο, η ανατολική με τον αριθμό 1 και η δυτική με τον αριθμό 2, είναι κτισμένες ψηλά επάνω από τη θάλασσα και είναι ολοφάνερα ορατές από τα ανοικτά. Άλλες δύο εκκλησίες βρίσκονται μέσα στον κόλπο. Η μία, με τον αριθμό 3 είναι στο Λιβάδι, δίπλα στη θάλασσα, στην περιοχή ελλιμενισμού των μεγάλων πλοίων· η άλλη με τον αριθμό 4, επάνω στον



Λιμάνι Τζιας, 1700. Pitton de Toumefort.

βραχώδη λόφο της νότιας ακτής, στη μέση του κόλπου, επάνω από το μονοπάτι της Χώρας. Οι τέσσερις αυτές εκκλησίες είναι τα μοναδικά παραθαλάσσια κτίσματα.

Ο Toumefort στο υπόμνημά του δίνει μια πολύ ενδιαφέρουσα πληροφορία: οι εκκλησίες χαρακτηρίζονται χώροι όπου μπορεί κανείς να αναπαυτεί. Στον χάρτη του ο γάλλος περιηγητής θεωρεί σημαντικό να σημειώσει τις «εξυπηρετήσεις» που παρέχει το «Port de Zia»: το γλυκό νερό για τα πλοία στην πηγή του ρέματος και τα στεγασμένα καταλύματα για τους ταξιδιώτες, δηλαδή τις εκκλησίες. Πρόκειται δε για τις ίδιες εκκλησίες που αποτελούν το σημάδι πλοήγησης των σκαφών προς το λιμάνι της Τζιας.

Στον πορτολάνο του J. Roux του 1764²¹¹ φαίνονται επίσης καθαρά τα δύο κτίσματα στην είσοδο του κόλπου, ενώ ως αγκυροβόλια σημειώνονται το Βουρκάρι, το Λιβάδι και η Αγία Ειρήνη. Και σ' αυτήν την αποτύπωση υπάρχουν κτίσματα: στην πλαγιά στο Βουρκάρι, στον λόφο στο Γιαλισκάρι. Τα κτίσματα φέρουν το σύμβολο της εκκλησίας.

Η τοποθέτηση του οικισμού του λιμανιού από τον Rosaccio σε θέση που δεν συμπίπτει με τη θέση του μεταγενέστερου του 19ου αιώνα, αλλά με την τότε έξοδο του μονοπατιού της Χώρας στη θάλασσα, δεν επιβεβαιώνεται από άλλους. Από τα πέντε κάστρα του 15ου αιώνα εντοπίζονται μόνο τα τέσσερα: η Χώρα, ο Πύργος της Αγιά Μαρίνας, ο οχυρός οικισμός στα Ελληνικά και πιθανόν κάποιο οχυρό στη θέση της Καστριανής. Ο πέμπτος οχυρός οικισμός, αν κρίνουμε από την τοποθεσία και από παρόμοιες περιπτώσεις παραθαλάσσιων οικισμών, μπορεί να υπήρχε μέχρι τον 16ο αιώνα και μετά να ερήμωσε. Ερείπια υπάρχουν και στην πλαγιά στο Βουρκάρι και πιο δυτικά, αλλά λόγω του ότι ο Rosaccio δεν δίνει ιδιαίτερα ακριβείς πληροφορίες, η ύπαρξη αυτού του οικισμού δεν πρέπει να θεωρηθεί βέβαιη. Ο Olfert Dapper αντιγράφει το 1688²¹² εργασίες άλλων, όπως εξάλλου δηλώνει και ο ίδιος, και ο χάρτης του δεν προσφέρει καμιά επιπρόσθετη πληροφορία.

Οι πληροφορίες που παραθέτουν για το λιμάνι ο Chevalier de Constantine το 1685, ο Bernard Randolph το 1687 και ο Pitton de Tournefort το 1701 το κατατάσσουν στην κα-

τηγορία των λιμανιών που πλεονεκτούν από άποψη φυσικών χαρακτηριστικών και των ανέσεων που παρέχει στα πλοία.

Συνοψίζοντας, με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία της Τουρκοκρατίας, συμπληρωμένα με τις ποικίλες περιγραφές των περιηγητών του 18ου και 19ου αιώνα που στάθμευαν στην Τζια ερχόμενοι συνήθως από την Αθήνα μέσω Μαραθώνα ή Κερατέας, η εικόνα του λιμανιού της Τζιας μέχρι το 1700 μπορεί να αναπαρασταθεί μόνο εν μέρει. Η βασική περιοχή ελλιμενισμού των πλοίων ήταν το βάθος του κόλπου κοντά στο μονοπάτι της Χώρας. Τα αβαθή του κόλπου χρησιμοποιούνταν ως αγκυροβόλιο στις μικρές νησιώτικες βάρκες και οι αμμουδιές ήταν μέρη για να τραβιούνται τα ελαφριά σκαριά στη στεριά. Μια πηγή στο φαράγγι έδινε νερό στα πλοία. Δεν υπήρχαν εγκαταστάσεις μέχρι τον 17ο αιώνα που το Βουρκάρι αποκτά κίνηση. Μέχρι τότε το Βουρκάρι είναι ένα λιμάνι που χρησιμοποιείται άλλοτε από εμπορικά και άλλοτε από πειρατικά πλοία²¹³. Μετά το 1650 κτίζονται δύο εκκλησίες, σημάδια στην είσοδο του λιμανιού. Άλλες δύο εκκλησίες στο εσωτερικό του κόλπου, κτισμένες μάλλον την ίδια εποχή, παρέχουν μαζί με τις πρώτες κατάλυμα στους ναυτικούς. Αργότερα, σύμφωνα με τον Richard Chandler, που αναφέρεται στο νησί το 1765, τα λαθραία σάβρια της Ρωσίας έρχονται με υδραίικα πλοία μέσω της Τζιας στη Μεσόγειο, και ο Κατσώνης το μετατρέπει σε πειρατικό αγκυροβόλιο οχυρώνοντάς το με τέσσερα κανόνια²¹⁴.

Το 1789 η Τζια έχει πλέον 5000 κατοίκους

που εμπορεύονται μεταξύ, βελανίδι και κριθάρι²¹⁵. Δημιουργείται πρόχειρος οικισμός λαθρεμπόρων που εμπορεύονται διάφορα προϊόντα²¹⁶. Ο κόλπος του Αϊ-Νικόλα μέχρι τον 19ο αιώνα δεν απέκτησε σοβαρές λιμενικές εγκαταστάσεις, παρά μόνο ξύλινα παραπήγματα και μικρές προβλήτες. Τα μόνα σταθερά κτίρια του λιμανιού ήταν οι δύο εκκλησούλες στα βράκια, που σηματοδοτούσαν το στόμιο του κόλπου.

Νάξος

Γεωφυσικά χαρακτηριστικά

Το μεγάλο και εύφορο νησί της Νάξου, μαζί με το γειτονικό της Πάρο, καταλαμβάνει το γεωγραφικό κέντρο των Κυκλάδων.

Η ομαλή δυτική πλευρά του νησιού αποτελεί το ένα στεριανό όριο του θαλάσσιου στενού με την Πάρο. Οι ακτές του στενού από τη μεριά της Νάξου δεν δημιουργούν κλειστούς κόλπους, είναι γεμάτες ξέρες και υφάλους, ενώ συγχρόνως είναι εκτεθειμένες στους ανέμους που πνέουν συνήθως με ένταση ανάμεσα στις δύο στεριές²¹⁷. Σε άλλα σημεία της νότιας και της ανατολικής κυρίως πλευράς του νησιού υπάρχουν κόλποι και αμμουδιές που παρέχουν πολύ καλύτερη προστασία στα πλοία. Στο μέσον του στενού περίπου ο κάβος Προκόπης εισβάλλει στη θάλασσα, ενώ στα βόρεια και στα νότια του ακρωτηρίου σχηματίζονται εκτεταμένες ανοικτές αμμουδιές.

211. Roux J., *Recueil de Principaux Plans des Ports et Rades...*, Paris 1764

212. Dapper O., *Description exacte des îles de l'Archipel*. Paris 1703

213. Η κρυψώνα των πειρατών μέσα στα καλάμια που ο Pierre Belon συνάντησε το 1546 ίσως ήταν ο καλάμιώνας στο ρέμα του Λιβαδιού.

214. Chandler R., *Travels in Asia Minor and Greece...* Oxford 1774.

215. Σιμόπουλος Κ., *Ξένων Ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα 1981. τ. Β'. σελ. 495.

216. Η αναφορά στον οικισμό λαθρεμπόρων γίνεται από τον Άγγλο Thomas McGill το 1804, ενώ ο Peter Edmund Laurent το 1818 περιγράφει τα παραπήματα του λιμανιού.

217. Heikell R., *Greek Waters Pilot*. London 1987. σελ. 181.



Το Κάστρο της Νάξου και το λιμάνι με τη νησίδα του Βάκκου στα αριστερά

Στη βάση του ακρωτηρίου υπάρχουν δύο μικροί προφυλαγμένοι όρμοι και στον βορρά μια ομαλή ακτή που διαγράφει μια ελαφρώς καμπύλη γραμμή μήκους 2 ν.μ.²¹⁸. Το τέλος της ορίζει ένας λόφος δίπλα στη θάλασσα, το ρέμα που εκβάλλει στα βόρεια του λόφου και η χαμηλή βραχονησίδα του Βάκκου, πολύ κοντά στη στεριά, την οποία συνδέει με την τελευταία ένας ισθμός με ελάχιστο υψόμετρο. Αυτή η αμμουδιά δεν μπορεί να θεωρηθεί ασφαλής από τους άστατους καιρούς στην Παροναξία και ιδιαίτερα στο στενό. Με τα μετέμια του καλοκαιριού έχει κύμα και αέρα στις εισόδους του κόλπου. Ο κάβος Προκόπης, το ακρωτήριο επάνω στη ρότα των περισσότερων πλοίων που έρχονται στη Νάξο από τα νότια και δυτικά, είναι επικίνδυνος, αφού το

στενό της Παροναξίας δημιουργεί εκεί ρεύματα και μπουγάζι. Το τμήμα της ακτής και οι μικροί όρμοι του ακρωτηρίου νοτιότερα από τη νησίδα του Βάκκου κρατούν και αυτοί κύμα αλλά είναι πιο προστατευμένοι από τους βοριάδες και τους νοτιάδες. Τέλος το τμήμα πίσω από τη νησίδα, στα βόρεια του λόφου, είναι προστατευμένο από τους νότιους ανέμους.

Ο ανοικτός κόλπος της Νάξου από τον κάβο Προκόπη μέχρι τη νησίδα του Βάκκου, με δυτικό-βορειοδυτικό προσανατολισμό, είναι εύκολα ορατός από το πέλαγος, από το μεγαλύτερο τμήμα του στενού και από τις βορειοανατολικές ακτές της γειτονικής Πάρου. Ο λόφος και η μακριά αμμουδιά προβάλλουν από μεγάλη απόσταση στη θάλασσα οδηγώντας τα πλοία που θέλουν να προσεγγίσουν.



Λιμάνι και Κάστρο Νάξου (αεροφωτογραφία, 1985).



Νάξος. 1420. Cristoforo Buondelmonti

218. *ό.π.*, σελ. 186.

Νάξος, 1528.
Benedetto Bordone.



Λιμάνι και Κάστρο Νάξου.
Γεωφυσική διαμόρφωση της περιοχής.



219. Finley G., *Ιστορία της Τουρκοκρατίας και της Ενετοκρατίας στην Ελλάδα*, Αθήνα 1957, σελ. 94.

220. Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 641.

221. Κεφαλληνιάδης Ν. Α., *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984.

222 «Νάξος», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, τ. II, Αθήνα 1983, σελ. 84.

223. *δ.π.*, σελ. 81.

224. Buondelmonti C., *Liber Insularum Archipelagi... 1420 Descriptions des Iles de l'Archipel par Christoph Buondelmonti, version grecque par un anonyme... par Emile Legrant*, Paris 1897.

225. Bordone B., *Isolario*, Venetia 1528.

Το λιμάνι κατά την περίοδο του Δουκάτου

Η θέση του λιμανιού της Νάξου κατά τον 13ο αιώνα στην είσοδο του στενού της Παροναξίας²¹⁹ δεν μπορεί παρά να είναι αποτέλεσμα συνειδητής χωροθέτησης από τους Ενετούς της ναυτικής τους πρωτεύουσας. Ο κόλπος

αυτός είναι προβληματικός ως αγκυροβόλιο, αλλά τον επέλεξαν επειδή ήθελαν να αποφύγουν από τη μια τις παλιότερες βυζαντινές θέσεις, όπως την αμμουδιά στο Απαλύρι²²⁰, που δεν τους παρείχαν τη δυνατότητα να είναι δίπλα στη θάλασσα, και από την άλλη να βρίσκονται επάνω στις ρότες και να εποπτεύουν την ευρύτερη δυνατή περιοχή και το στρατηγικής σημασίας στενό. Η πρωτεύουσα του Δουκάτου, που ο βασικός της ρόλος ήταν αυτός του εμπορικού και στρατιωτικού κόμβου, έπρεπε να κατέχει και γεωγραφικά κεντρική θέση ανάμεσα στα 17 νησιά του Δουκάτου. Το ναξιώτικο λιμάνι αποτέλεσε εσωτερικό κόμβο για τα ίδια τα νησιά και το γεωγραφικό σχεδόν κέντρο ανάμεσα στους μεγάλους σταθμούς των Δυτικών στο Νότιο Αιγαίο, διότι απέχει από τη Ρόδο 175 ν.μ., από τον Χάνδακα 130 ν.μ., από το Νεγροπόντι 155 ν.μ. και από την είσοδο του Κάβο Μαλέα 150 ν.μ. Επιλέγοντας τη Νάξο οι Ενετοί επέλεξαν μια θέση στο μέσον της διαδρομής για το Αρχιπέλαγος, αλλά και έναν δυναμει κόμβο επικοινωνίας με τις λαπινικές αποικίες εκείνης της περιόδου.

«Παίρνοντας σε μια ώρα τις ειδήσεις από την Πάρο και σε τέσσερις από τη Μύκονο»²²¹ ήταν το κέντρο του εμπορίου και της διοίκησης στον νησιωτικό μικρόκοσμο των κεντρικών Κυκλάδων αλλά και ολόκληρου του Δουκάτου. Το λιμάνι στη Νάξο δημιουργήθηκε στη φυσική ελαφρά υποχώρηση της σπεριάς που περικλείεται ανάμεσα στο νησάκι του Βάκκου και την ακτή στα ριζά του λόφου που επάνω του κτίστηκε το Κάστρο το 1207. Όντας σε

ελάχιστη απόσταση από τον οικισμό, αποτελέσει για αυτόν ένα στοιχείο της δομής του. Η μικρή έκταση, που παρεμβάλλεται ανάμεσα στην οχυρωμένη από τον Sanudo κορυφή του λόφου και την ακτή, σχεδόν αμέσως μετά το κτίσιμο του Κάστρου καλύφθηκε από τους οικιστές που εγκαταστάθηκαν γύρω του²²². Οι ψαράδες, οι ναυτικοί και οι μικροεπαγγελματίες που κατέλαβαν τη δυτική ακτή του λόφου δημιούργησαν από τον 14ο μέχρι τον 15ο αιώνα την οικιστική ζώνη μεταξύ του οχυρού και του λιμανιού²²³. Οι συνοικίες δίπλα στο λιμάνι στα μέσα του 15ου αιώνα ήταν η Αγορά και το Μπούργος και κάλυπταν όλες τις κοινωνικές και εμπορικές δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν ένα θαλασσινό οικισμό.

Ο Cristoforo Buondelmonti το 1420 φτάνοντας στη Νάξο βρίσκει οργανωμένο κάστρο και οχυρό λιμάνι. Ο χάρτης που δημοσίευσε στο *Liber Insularum*²²⁴ δείχνει την πόλη, το λιμάνι στη νότια ακτή και ένα οχυρό με το όνομα «Στρογγύλο» επάνω σε μια ξέρα. Πρόκειται για τον βράχο του Φρουρού που βρίσκεται 1,25 ν.μ. στα νοτιοδυτικά του λιμανιού.

Η πόλη φθάνει μέχρι τη θάλασσα οχυρωμένη με μια συμπληρωματική τριγωνική οχύρωση έξω από το κυρίως τείχος. Πιθανόν η δεύτερη αυτή κατασκευή που φαίνεται στον χάρτη να είναι ο εξωτερικός περίβολος των συνοικιών που ήδη είχαν πλησιάσει τη θάλασσα.

Ο Benedetto Bordone στο *Isolario* του 1528²²⁵ παρουσιάζει μία παρόμοια εικόνα του λιμανιού, χωρίς όμως να δείχνει καμιά άλλη

εγκατάσταση έξω από τα τείχη. Διακρίνεται ένας παραθαλάσσιος πύργος ως συνέχεια του εξωτερικού τείχους και στο κείμενο αναφέρεται ένας βράχος με κάστρο επάνω του και το όνομα «στρογγυλή ή πέργκολα». Εδώ όμως ο Bordone μάλλον μπερδεύει τον βράχο του Φρουρού στο κέντρο του κόλπου με τη νησίδα του Βάκκου και την αρχαία κατασκευή σε σχήμα πύλης επάνω της.

Αντιθέτα στο *Kitabi Bahriye* του Piri Reis του 1521 αναφέρεται καθαρά η ύπαρξη τεχνητού λιμανιού: «Εμπρός από αυτό το Κάστρο υπάρχει ένα μικρό, τεχνητό λιμάνι. Μικρά πλοία μπορούν να μπουν σε αυτό το λιμάνι ενώ τα μεγαλύτερα σκάφη μένουν έξω στη θάλασσα, αγκυροβολώντας και δένοντας απέναντι από το Κάστρο»²²⁶. Στον χάρτη που συνοδεύει το κείμενο για τη Νάξο διακρίνονται δύο καμπύλοι λιμενοβραχίονες που οι βάσεις τους βρίσκονται στις ακραίες εξωτερικές σειρές των κτιρίων της πόλης η οποία φθάνει μέχρι την ακτή. Οι λιμενοβραχίονες συγκλίνουν αφήνοντας ένα μικρό άνοιγμα και στις εξωτερικές τους πλευρές έχουν σημειωθεί βράχια στη θάλασσα. Ένδειξη για αγκυροβολία μεγάλων πλοίων υπάρχει μόνο στην αμμουδιά του Προκόπη²²⁷.

Στα 1536, κατά τη διάρκεια της απόβασης του Barbarossa στη Νάξο, ο Miller αναφέρεται στην κατάληψη του παραθαλάσσιου πύργου²²⁸, επιβεβαιώνοντας έτσι την πληροφορία που παρέχει ο Bordone. Το χρονικό της απόβασης του Barbarossa στη Νάξο μιλάει ακόμη για καταστροφή των αποθηκών λα-

αίου, σταριού και κρασιών του λιμανιού. Είναι γνωστό από τους γεωγράφους του 16ου αιώνα ότι το νησί ήταν ένα από τα μεγάλα οιοπαρωγαγωγικά κέντρα του Αιγαίου. Δεδομένου ότι η Νάξος δεν διέθετε άλλο οργανωμένο λιμάνι από όπου θα μπορούσαν να διακινηθούν τα αγροτικά προϊόντα, το στοιχείο για τις αποθήκες πρέπει να είναι έγκυρο. Φαίνεται πως οι ανάγκες της πόλης και η κίνηση του λιμανιού δημιούργησαν τις συνθήκες ώστε η μικρή αρχική απόσταση των 10 λειπών περίπου από την κορυφή του λόφου μέχρι το λιμάνι να εκμηδενιστεί με το πλησίασμα του οικισμού στην ακτή και την παρεμβολή της εμπορικής και αποθηκευτικής ζώνης ανάμεσα στο αρχικό Κάστρο και το λιμάνι. Οι συνεχείς λεπασίες από τη θάλασσα, που μέχρι τα μέσα του 16ου αιώνα συνεχίστηκαν αμείωτες, καθιστούσαν απαραίτητη την οχύρωση του λιμανιού προς τον κόλπο, κάτι που έγινε με το σχεδόν παράλιο τείχος, τον παραθαλάσσιο πύργο και το προπύργιο στην ξέρα του Φρουρού.

Η πηγή της Φουντάνας πολύ κοντά στη θάλασσα, λίγο μακρύτερα από τον ισθμό που συνδέει τη νησίδα με τη στεριά, ανεφοδίαζε τα πλοία με γλυκό νερό. Η επισήμανσή της από τον Buonadmonti και τον Bordone δείχνει τη σημασία που είχε για τη λειτουργία του λιμανιού. Η κτιστή κατασκευή της Φουντάνας, όπως φαίνεται στους χάρτες, βρίσκεται έξω από τα όρια της πόλης, στη βόρεια πλευρά του Κάστρου, και η δόμησή της ανάγεται τουλάχιστον στην πρώτη περίοδο του

οικισμού, αφού εντοπίζεται ήδη από τον Buonadmonti το 1420.

Όσο και αν οι βενετσιάνικες γαλέρες του 14ου και του 15ου αιώνα είχαν τη δυνατότητα να τραβηκτούν στη στεριά για να αποφύγουν τον συνεχή κυματισμό της θάλασσας του κόλπου, η κίνηση του λιμανιού της Νάξου και η κεντρική του θέση στο δίκτυο του Αιγαίου απαιτούσε μεγαλύτερη προστασία από αυτήν που παρέχει η ανέλκυση των σκαφών. Δεδομένου ότι οι άνεμοι βάλλουν τον κόλπο και από νότιες και από βόρειες διευθύνσεις²²⁹, υπάρχει ανάγκη προστασίας και από τις δύο πλευρές. Η νησίδα του Βάκκου καλύπτει τη βορειοανατολική πλευρά του λιμανιού και η ξέρα στη μέση περίπου της παραλίας, λίγα μέτρα από τη στεριά, η μετέπειτα Παναγιά του Γιαλού, προστατεύει τα αγκυροβολημένα ή δεμένα πλοία από τον νότο.

Το πιθανότερο επομένως είναι να χρησιμοποιήθηκε ως πυρήνας του λιμανιού της Νάξου η θαλάσσια αγκαλιά ανάμεσα σε αυτά τα δύο σημεία. Άλλωστε αυτό δείχνει και ο προσανατολισμός των συνοικιών που επεκτάθηκαν έξω από το Κάστρο και οι οποίες κατευθύνονται σαφώς προς αυτό το τμήμα της ακτής. Εκτός από τον Piri Reis και άλλους χρονογράφους μιλούν για έναν κατεστραμμένο λιμενοβραχίονα που έκλεινε την αντίθετη από τη νησίδα πλευρά, καθώς επίσης για νεώρια του 13ου αιώνα²³⁰. Ο λιμενοβραχίονας ήταν ιδιαίτερα αναγκαίος για το λιμάνι αυτό που ήταν εκτεθειμένο στους ανέμους. Σε αυτά τα δύο σημεία που περιγράφηκαν πιο πάνω είχε

226. Piri Reis, *Kitabi Bahriye*, 1521. Ministry of Culture and Tourism of Turkish Republic, τ. 4, Ankara 1988, σελ. 128/b.

227. *όπ.*, 128/b.

228. Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 692.

229. Heikell R., *Greek Waters Pilot*, London 1987, σελ. 186.

230. Miller W., *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, σελ. 641.



Νάξος, 1576. Thomaso Porcacchi.

νόημα η κατασκευή μιας προβλήτας με τη λογική του 13ου αιώνα και τις ανάγκες ή τα μεγέθη των πλοίων της εποχής. Εξάλλου οι θαλάσσιες κατασκευές της Άνδρου και της Νάουσας της ίδιας πρώτης περιόδου του Δουκάτου δείχνουν ότι μια τέτοια κατασκευή δεν ήταν έξω από τις δυνατότητες των λατίνων αποίκων στις Κυκλάδες. Μία από αυτές τις δύο κορυφές, η νησιδα του Βάκκου ή η Παναγιά του Γιαλού, πιθανόν να αποτέλεσε το στήριγμα για την κατασκευή της προβλήτας, αν ληφθεί υπόψη η ανάλογη τεχνική που εφαρμόσαν οι λατίνοι κατασκευαστές σε άλλα λιμάνια



Λιμάνι και Κάστρο Νάξου, 1776. M. G. F. A. Choiseul-Gouffier.

του ελληνικού χώρου. Το μικρό βάθος της θάλασσας και η ύπαρξη γραμμικών υφάλων σε σχήμα θεμελίωσης στον βυθό στα δύο πλάγια του λιμανιού, όπου δεν έχουν υπάρξει νεότερες κατασκευές, ενισχύει την εγκυρότητα της πληροφορίας για τον λιμενοβραχίονα.

Όσον αφορά τα νεώρια που περιγράφονται από τον Miller αλλά και από προγενέστερους, δεν μπορούν να εντοπιστούν με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία. Η διαπιστωμένη ύπαρξη αποθηκών για τα κρασιά, τα λάδια και το σάρι ίσως σε συνδυασμό με τον εμπορικό

δρόμο της Αγοράς και η συνέχιση της οχύρωσης μέχρι τα όρια της θάλασσας, η ύπαρξη του παραθαλάσσιου πύργου, η οχύρωση του νησιού του Βάκκου και της ξέρας του Φρουρού στην είσοδο του κόλπου, ο λιμενοβραχίονας, το καλοχτισμένο πηγάδι της Φουντάνας και τα καρνάγια ίσως στη βόρεια παραλία της Γρόπας που προσφέρεται για καθέλκυση σκαφών, δίνουν την εικόνα ενός πλήρους λιμανιού για την κλίμακα των Κυκλάδων αυτής της περιόδου.

Επίλογος

Στη μελέτη εξετάστηκαν οι μετατοπίσεις στον χώρο των νησιωτικών οικισμών του Αιγαίου κατά την περίοδο της πειρατείας.

Η ιστορική άποψη που θεωρεί ότι κατά την περίοδο της πειρατείας οι οικισμοί του Αιγαίου απομακρύνονται από τη θάλασσα λόγω των επιδρομών, υπήρξε η αφετηρία του προβληματισμού. Η διερεύνηση αυτής της πιθανής μετακίνησης σε συνάρτηση με την πειρατεία και τις λειτουργίες της στη θάλασσα του Αιγαίου δεν μπορούσε παρά να στηριχτεί σε ένα σύνολο ιστορικών, χωροταξικών και γεωγραφικών δεδομένων. Εξετάστηκε ένα εκτεταμένο δείγμα νησιών, οικισμών και λιμανιών. Το δείγμα αυτό συσχετίστηκε με το δίκτυο των ναυτικών δρόμων του Αιγαίου και αναζητήθηκε η συμπεριφορά των οικισμών απέναντί τους. Έγινε προσπάθεια να καλυφθούν όλες οι γεωγραφικές ζώνες του Αιγαίου, όπου ιστορικά παρουσιάζεται έντονη πειρατική δραστηριότητα. Χρονικά καλύφθηκε η περίοδος της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας, αυτή που χαρακτηρίζεται και ως εποχή της πειρατείας, διότι συμπίπτει με την πλέον μακρόχρονη φάση του φαινομένου αυτού και διότι κατά τη διάρκειά της τα χαρακτηριστικά του παραμένουν ενιαία.

Μεθοδολογικά επελέγη η εστίαση στην

παρατήρηση του διπλού δικτύου των συγκεντρώσεων, που ορίζουν τους οικισμούς στα νησιά, και των ναυτικών κινήσεων, που ορίζουν τους θαλάσσιους δρόμους. Ως εργαλεία χρησιμοποιήθηκαν: η επιτόπου έρευνα, η έρευνα των γραπτών πηγών και η έρευνα του αποτυπωμένου ιστορικού χώρου.

Ως προς την κλίμακα, η μελέτη κινήθηκε σε τρία διαφορετικά επίπεδα: των ναυτικών δρόμων, των νησιών και των οικισμών-λιμανιών.

Στο πρώτο επίπεδο εντοπίστηκαν τα στοιχεία που αφορούν τις αλληλεξαρτήσεις οικιστικού και ναυτικού δικτύου, μέσω της αποτύπωσης των κυρίων και των δευτερευουσών ναυτικών διαδρομών, των πειρατικών θυλάκων και των σημείων ελλημενισμού.

Στο δεύτερο επίπεδο με την καταγραφή των ναυτικών δρόμων, των σταθμών τους και των ζωνών της πειρατείας, εξετάστηκαν οι χωροθετήσεις των οικισμών και των λιμανιών σε συνάρτηση με το γεωφυσικό υπόβαθρο, τις ακτογραμμές και τις ναυτικές πορείες.

Στο τρίτο επίπεδο εξετάστηκε πλέον το δίκτυο του οικισμού με το λιμάνι, όπως προκύπτει από το σύνολο των ανθρώπινων παρεμβάσεων επάνω στο ιδιόμορφο υπόβαθρο

του κάθε τόπου, στο όριο της τομής της θάλασσας με τη στεριά.

Η πρώτη βασική διαπίστωση της μελέτης είναι η ύπαρξη συγκροτημένης και συνεχούς λειτουργίας ενός διπλού –ναυτικού και οικιστικού– δικτύου στο Αιγαίο κατά τη διάρκεια της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας. Η πειρατική δραστηριότητα έχει άμεση σχέση με αυτό το διπλό δίκτυο και αποτελεί ένα από τα κύρια συστατικά του. Το σύστημα κτιστού χώρου στη στεριά και γραμμών κίνησης στη θάλασσα, που στην πραγματικότητα είναι τόσο παλιό όσο και οι πολιτισμοί του Αιγαίου, κατά τη διάρκεια της ιστορικής περιόδου μετά τις Σταυροφορίες αποκτά ιδιόμορφη υπόσταση, η οποία είναι απόρροια της ενεργητικής στάσης των νησιών απέναντι στις πολεμικές ναυτικές συγκρούσεις της εποχής. Η διαμάχη για τον έλεγχο της θαλάσσιας κίνησης, που φέρνει σε σύγκρουση δύο κόσμους, το Ισλάμ με τη χριστιανική Δύση, δημιουργεί μέσα στον πυρήνα της σύγκρουσης αυτό το ζωντανό διπλό δίκτυο. Η κυρίαρχη σύγκρουση είναι η πειρατεία. Και οι κοινότητες που κατοικούν μέσα σε αυτό το πεδίο, έχοντας πανάρχαιη σχέση με τη θάλασσα, πολύ γρήγορα οικειοποιούνται και τις μεθόδους επιβίωσης σε αυτή, και φυσί-

κά κυρίως τη μέθοδο του πειρατικού πολέμου.

Επειδή μόνο η διακοπή της ναυτικής κίνησης θα μπορούσε να απομακρύνει το οικιστικό δίκτυο από τη θάλασσα και, αντιστρόφως, μόνο η εξαφάνιση των λιμανιών του Αιγαίου θα μπορούσε να διακόψει τη λειτουργία του δικτύου των δρόμων, τα δύο αλληλεξαρτώμενα αυτά δίκτυα επιβίωσαν χάρη στην πειρατεία, ώπου τελικά ανατράπηκαν οι γενικότερες κοινωνικοπολιτικές συνθήκες στη Μεσόγειο.

Η δεύτερη διαπίστωση αφορά την ιδιαίτερη συμπεριφορά των οικισμών απέναντι στη θάλασσα και τον πειρατικό πόλεμο που εξελίσσεται σε αυτή. Οι περισσότεροι οικισμοί των νησιών του Αιγαίου μετά το Βυζάντιο είναι στραμμένοι προς τη θάλασσα και ιδιαίτερα προς τους θαλάσσιους δρόμους, και τους διακρίνει συνεχώς η τάση καθόδου προς τις ακτές. Αυτή την τάση δεν μπορεί να την ανασχεήσει η πειρατεία. Η καθόδος των οικισμών στις ακτές καθώς και ο χρόνος που χρειάζεται για να ολοκληρωθεί είναι άμεση συνάρτηση του χρόνου ένταξης κάθε κοινότητας στο παραπάνω διπλό δίκτυο, ο οποίος με τη σειρά του συναρτάται από την ιδιόμορφη εξέλιξη κάθε κοινότητας. Αυτό το διπλό δίκτυο περιλαμβάνει από τη γένεσή του, η οποία χρονολογείται στους τελευταίους αιώνες του Βυζαντίου, έναν πολύ μεγάλο αριθμό παράκτιων οικισμών που η ζωική σχέση τους με την πειρατεία τους κάνει να μην απομακρύνονται από αυτές ούτε στις πιο επικίνδυνες στιγμές

του ναυτικού πολέμου. Έτσι μπορεί να ειπωθεί ότι η πειρατεία παίζει σημαντικό ρόλο στη στροφή των οικισμών προς τη θάλασσα, μετασχηματίζοντας τους πιο κοντινούς στις ακτές οικισμούς σε καθαρά ναυτικούς και ενισχύοντάς τους εις βάρος των αποκομμένων αγροτικών χωριών.

Η τρίτη διαπίστωση αφορά τη μορφή και τη λειτουργία των λιμανιών της περιόδου. Όλα τα λιμάνια, εκτός από τους ναυστάθμους των μεγάλων νησιών, εντάσσονται σ' έναν πρωτογενή τύπο. Κύριο τεκμήριο χωροθέτησής του είναι η λειτουργικότητά του σε σχέση με τον ναυτικό δρόμο και, δευτερευόντως, η ασφάλεια από τους καιρούς. Την ασφάλεια από τις πολεμικές συγκρούσεις και τα παρεπόμενά τους επωμίζεται η πειρατική ναυτιλία. Τα λιμάνια που ικανοποιούν και τους τρεις όρους, βρίσκονται δηλαδή κοντά στους ναυτικούς δρόμους, είναι ασφαλή στον ελλιμενισμό και διαθέτουν φυσικές δυνατότητες οχύρωσης, είναι αυτά που χρησιμοποιήθηκαν κατ' εξοχή ως ορμητήρια πειρατικών πλοίων. Χαρακτηριστικά του πρωτογενούς αυτού τύπου λιμανιού είναι οι ελάχιστες κτιστές παρεμβάσεις και η μέγιστη αξιοποίηση των γεωφυσικών και κλιματικών δεδομένων.

Η μορφή της ακτογραμμής, το στεριανό και θαλάσσιο περιβάλλον της, ο κυματισμός και οι άνεμοι, ορίζουν τον πυρήνα ελλιμενισμού στον θαλάσσιο χώρο. Αυτά τα ίδια στοιχεία, καθορισμένα με όρους ναυτικούς, λειτουργούν καταλυτικά στη δημιουργία του πρώτου κτιστού χώρου, όταν οι οικισμοί κάποια στιγ-

μή κωροθετούνται δίπλα στη θάλασσα. Με αυτό τον τρόπο τα λιμάνια της περιόδου παίζουν τον ρόλο του κρίκου που συνδέει το οικιστικό δίκτυο με το δίκτυο των θαλάσσιων δρόμων. Και σε αυτά τα λιμάνια ακριβώς είναι που η πειρατεία περνά από τη θάλασσα πολεμική της διάσταση, δηλαδή τα ρεσάλτα κατά των πλοίων, στην ειρηνική πάνω στη στεριά, που εκφράζεται με το παζάρι του κούρσου και το ξεχειμώνιασμα των πληρωμάτων.

Βιβλιογραφία

- Αβραμέα Α., «Η Χαρτογράφηση του Παράλιου Χώρου» στο *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985.
- Anderson R. C., *Naval Wars in the Levant*, Liverpool 1952.
- Αντωνιάδης Ξεν., «Πόλεις και Κάστρα στη Σκύρο», στο *Αρχαίον Ευβοϊκών Μελετών*, τ. ΙΔ', Αθήνα 1968.
- , «Η Σκύρος στους Περιηγητές και τους Γεωγράφους, 1400-1900», στο *Αρχαίον Ευβοϊκών Μελετών*, παρ.τ. ΚΑ', Αθήνα 1977.
- Αντωνιάδη-Μπιμπικού Ε., «Ερμηωμένα χωριά στην Ελλάδα, ένας προσωρινός απολογισμός» στο *Η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, σελ. 190-259, Αθήνα 1979.
- Ανώνυμος, *Ελληνική Νομαρχία*, (1806) Αθήναι 1971.
- Αργυρός Σ., *Η Πειρατεία από το 1500 π.Χ. έως το 1860*, Αθήναι 1956.
- Αιτνweiler Η., «Η Πειρατεία στο Βυζάντιο (4ος-15ος αιώνας)», στο *Αρχαιολογία*, τ. 3, σελ. 19-21, Αθήνα 1982.
- , *Byzance et la Mer*, Paris 1966.
- Αρναούτογλου Χρ., «Υδρα», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, τ. Δ', εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991.
- , «Σκύρος, η μορφή του παραδοσιακού οικισμού και της κατοικίας σε συνδυασμό με το είδος και την οργάνωση της ζωής», στο *Ζυγός*, τ. 15-17/ Ιουλ.-Δεκ. 1975, Αθήνα.
- , «Σκύρος», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, τ. Α', εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991.
- Αρμενόπουλος Κ., *Πρόχειρον Νόμων ή Εξαβιβλος*, εκδ. Δωδώνη, Αθήνα 1971.
- Ασδραχάς Σπ., *Βιβλιογραφικός Οδηγός*, Αθήνα 1976.
- , *Μηχανισμοί της Αγροτικής Οικονομίας στην Τουρκοκρατία. ΙΕ-ΙΣΤ αιώνας*, Αθήνα 1978.
- , «Το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, μια Διάσπαρτη Πόλη» στο *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985.
- Αυγερινού Σ., Μικρός, Δ., «Το Ελληνικό Χωριό και οι Διαδικασίες που το Γέννησαν», στο *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 8/1974, Αθήνα.
- Austen Charles John, Rear-Admiral, *Χειρόγραφο ημερολόγιο πλοίου 1815-1816*, AUS104, AUS105, National Maritime Museum, London.
- Βακαλόπουλος Α., *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, Θεσσαλονίκη 1968-1978.
- Βάος Ζ., *Ναοί και Ναϊδρια της Μήλου*, Αθήνα 1984.
- , *Αϊ-Γιάννης ο Σιδεριανός της Μήλου*, Αθήνα 1984.
- Barskij B., *Stranstvovanija Vasilija Grigorovica-Barskago po sujatym mestna Vostoka s 1723 po 1747*, Sankt-Petrburg 1885-1887.
- Βασιλειάδης Δ., *Εισαγωγή στην Αιγαίοπελαγίτικη Λαϊκή Αρχιτεκτονική*, Αθήνα 1955.
- , *Οδοιπορία στις Μορφές και το Ύψος του Ελληνικού Χώρου*, Αθήνα 1973.
- , *Θεώρηση της Αιγαίοπελαγίτικης Αρχιτεκτονικής υπό Αντίσκη Οπτική Γωνία*, Αθήνα 1979.
- Basilicata Fr., *Creta Regnum*, Venezia 1618, ανατ. Ηρόκλειο 1994.
- Beeching J., *The Galleys at Lepanto*, London 1982.
- Βελισσοπούλου Γ., «Πειρατεία και Πειρατές στην Ελληνική Αρχαιότητα», στο *Αρχαιολογία*, τ. 3, σελ. 15-18, Αθήνα, Μάιος 1982.
- Bellorini T., Hoade, E., *Visit to the holy places of Egypt. Sinai, Palestine and Syria in 1384 by Frescobaldi. Gucci and Sigoli*, Jerusalem 1948.
- Belon P. du Mans, *Les observations de plusieurs singularités et choses mémorables trouvées en Grèce...*, Paris 1553.
- Bibicou H., *Sources Byzantines pour Servir à l'Histoire Maritime*, Paris 1962.
- Βιδάμος Χρ., *Ιστορική επισκόπηση των οικισμών της Σάμου*, Αθήναι 1965.
- Bonnardot F., Longnon A., *Le saint voyage de Jerusalem du seigneur d'Anglure*, Paris 1878.
- Bordone B., *Isolario*, Venezia 1528.
- Boscini M., *L' Archipelago con tutte le Isole*, Venezia 1658.
- , *Il Regno tutto di Candia*, Venezia 1651.
- Bradford E., *The Great Siege*, London 1961.
- Braudel F., *Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, τ. 1, II, Glasgow 1986.
- Braudel F., Aymard M., Coarelli F., *La Méditerranée, l'espace et l'histoire*, Paris 1985.
- de Breves, *Relation des voyages tant en Grèce...* Paris 1628.
- Brice W. C., *An Historical Atlas of Islam*.
- , Imber C., Lorch R., *The Aegean Sea Chart of Mehmed Reis*, Manchester 1977.
- Brown L. A., *The Story of Maps*, New York 1949.
- Braun G., Hogenberg F., *Civitates Orbis Terrarum 1572*, αναδ. Oehme, R., *Old European Cities*, Medieval Pictorial Maps, London.
- Bryer A., Lowry H., *Continuity and Change in Late Byzantine and Early Ottoman Society*, London 1982.
- Buondelmonti C., *Liber Insularum Archipelagi ...1420, Descriptions des Iles de l'Archipel par Christoph Buondelmonti, version grecque par un anonyme...* par Emile Legrant, Paris 1897.
- Burchner L., *Η Σάμος κατά τους Αρχαίους Χρόνους*, Αθήναι 1955.
- Carter F. W., *An Historical Geography of the Balkans*.
- , *An Historical Geography of the Ottoman Empire*.
- Castellan A. L., *Lettres sur la Grèce...*, Paris 1811.
- Castellan A. L., *Lettres sur le Morée et les îles Cerigo, Hydra et Zante*, Paris 1808.
- Choiseul-Gouffier M.G.F.A., *Voyage Pittoresque...* 3 τ., Paris 1782-1822.
- Chandler R., *Travels in Asia Minor and Greece...* Oxford 1774.
- Lord Charlemont, *The Travels of Lord Charlemont in Greece and Turkey*, 1749, London.
- Clarke E. D., *Travels in Various Countries of Europe, Asia and Africa*, τ. 1-6, Cambridge 1810-1823.
- Coronelli V. M., *Isolario*, Venezia 1696.
- Georgirenes J., *A description of the Present State of Samos, Nicaria, Patmos and Mount Athos*, London 1678.
- Dapper O., *Description exacte des îles de l'Archipel*, Paris 1703.
- Δάβαρης Δ., *Κάλυμνος*, Αθήνα 1985.
- Δημητρόπουλος Δ., *Ενδεικτική Βιβλιογραφία Κυκλάδων*, ανέκδοτο, ΚΝΕ/ΕΙΕ, Αθήνα 1995.
- Εfthymiou-Hadzilakou M., *Rhodes et sa region elargie au dixhuitième siècle. Les activités portuaires*, Athenes 1988.
- Elliot J., *The City in Maps. urban mapping to 1900*, London 1987.
- Zacharakis Chr., *A Catalogue of printed Maps of Greece, 1477-1800*, Nicosia 1982.
- Ζακουθινός Δ., «Corsaires et Pirates dans les Mers Grecques au Temps de la Domination Turques» στο *L'Hellenisme Contemporain*, τ. 3 Αθήναι 1939.
- Ζερλέντης Π., *Κατσούρος Φλ., Νησιώτικη Επετηρίς*, Ερμούπολις 1918.
- Ζερλέντης Π., *Σύσσεισις του Κοινού των Μυκονίων*, Ερμούπολις 1924.
- Ζερλέντης Π., *Γράμματα των τελευταίων Δουκών του Αιγαίου Πελάγους*, Ερμούπολις 1924.
- Ζερλέντης Π., *Φεοδαλκή Πολιτεία εν τη νήσω Νάξω*, Ερμούπολις 1925.
- Hamilton E., *Sea Wolves of the Mediterranean*, London 1910.
- von Hammer-Purgstall J., *Histoire de l'Empire Ottoman depuis son origine jusqu'à nos jours*, Paris 1835-1848, τ. I-XVIII.
- Hasluck F. W., *Albanian Settlements in the Aegean*, Annual of the British School of Athens, XV 1908-9, Athens.

- Hasluck F. W., *Depopulation in the Aegean Islands and the Turkish Conquest*, Annual of the British School of Athens, XVII 1910/1, p.156-173, Athens.
- Heers J., *Genes au XVe siècle: activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961.
- Heikell R., *Greek Waters Pilot*, Hundingdon 1987.
- Ήμελλος Στ., *Η περί των Πειραιτών Λαϊκή Παράδοση*, Αθήναι 1968.
- Hobsbawm E., *Bandits*, London 1969.
- Ιακωβίδης Χ., *Χώρα της Πάτμου, 1088-1912*, Αθήνα 1978.
- Κανελλόπουλος Η. Φ., *Ονοματολόγιο Ιστοφόρων*, Αθήναι 1890.
- Κάρτας Α., Πολυχρονιάδης Α., Χατζημάλης Κ., *Δρόμοι της Νάξου*, Θεσσαλονίκη 1968.
- Κάρτας Α., «Νάξος, Παλιά και Σύγχρονη Μορφή», στο *Ζυγός*, τ. 19/Μαρτ.-Απρ. 1976, Αθήνα.
- Καρούδης Δ. Ν., Kiel M., *Σαντζακία του Ευρίπου, 15ος-16ος αιώνας*, Άμφισσα 1985.
- Καρούδης Δ. Ν., *Συγκρότηση και εξέλιξη των Ελληνικών Πόλεων, 15ος-19ος*, ΕΜΠ, Αθήνα 1988.
- , *Το Ελληνικό Αρχιπέλαγος, γεωγραφικές πηγές του 17ου, 18ου, 19ου, από Γαλλικές αρχειακές πηγές*, ΕΜΠ, Αθήνα 1989.
- Κατσουράς Αντ., *Κουρσάροι και σκλάβοι, ανέκδοτα μπουκλιτικά και συριανά έγγραφα*, Σύρος 1948.
- Κατσουράς Αντ., «Τοπωνύμια της Νάξου» στο *Ναζιανά Αρχαίον*, τεύχος 6, Νάξος Ιούλιος 1947.
- Κεφαλληνιάδης Ν.Α., *Διο Κάστρα της Νάξου, τ' Απαλίου και τ' Απάνω Κάστρου*, Αθήναι 1964.
- , *Οι Πύργοι της Νάξου*, Αθήνα 1980.
- , *Οι Εκκλησίες της Νάξου και οι Θρύλοι των*, Αθήνα 1980.
- , *Πειρατεία, Κουρσάροι στο Αιγαίο*, Αθήνα 1984.
- Keulen J., van, *Zee Atlas*, Amsterdam 1680-1710.
- Knight R. J., *Guide to the Manuscripts in the National Maritime Museum, The Personal Collections*, London 1977.
- Kolodny E. Y., *La Population des Iles de la Grèce*, τ. 1, 2, 3, Αθήνα 1974.
- Κοντογιώργης Γ. Δ., *Κοινωνική δυναμική και Πολιτική Αυτοδιοίκηση, οι Ελληνικές κοινότητες της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1982.
- Κούβαρης Λ., «Νομός Σάμου και Ικαρίας», στο *Νέα Γεωγραφία*, *Άτλας της Ελλάδος*, τ. Ε', Αθήναι 1964.
- Κουρουπάκη Κ., Σάββαρη Ε., Σταθάκη Μ., Τσαμπούρη Β., «Νάξος» στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, τ. Β', εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991.
- Κούκκου Ε., *Οι Κοινοτικοί Θεσμοί στις Κυκλάδες κατά την Τουρκοκρατία, ανέκδοτα έγγραφα*, Αθήνα 1989.
- Κραντονέλλη Α., *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας, 1390-1538*, Αθήνα 1985.
- , *Ιστορία της Πειρατείας στους μέσους χρόνους της Τουρκοκρατίας, 1538-1699*, Αθήνα, 1991.
- Κρεμμυδάς Β., *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835*, Αθήνα 1985.
- , «Χώρος και Ιστορία. Μερικά θεωρητικά και ένα παράδειγμα. Λιμάνια και θαλάσσιοι δρόμοι στον τουρκοκρατούμενο ελληνικό χώρο (18ος και αρχές 19ου αι.)» στο *Χώρος και Ιστορία*, Πρακτικά Συμποσίου Σκοπέλου, Σεπτ. 1987, Θεσσαλονίκη 1989.
- Κρηκιδής Ε. Ι., *Πραγματεία περί της Ερημώσεως και του Συνοικισμού της Σάμου*, Σύρος 1870.
- , *Τοπογραφία Αρχαία και Σημερινή της Σάμου*, Σύρος 1869.
- , *Αρχαιολογία, Αρχαίοι Ναοί της Σάμου μετ' ανακαλυφθεισών επιγραφών*, Σύρος 1867.
- Krienen H. L., vanPasch, *Abdruck seiner italienischen Beschreibung des griechischen Archipelagus...*, Halle 1860.
- Κυριακού Διομ., *Περί της αρχαίας ονομασίας της Νήσου Πέτσας*, Αθήναι 1860.
- Κωνσταντινίδης Τρ., *Η Πειρατεία και Κατοδρομή και οι Έλληνες*, Αθήναι 1949.
- Λαμπρυνίδης Μ. Τ., *Οι Άλβανοί κατά την κυρίως Ελλάδα και την Πελοπόννησον, Ύδρα-Σπέτσει*, Αθήναι 1907.
- Leake W. M., *Travels in Morea*, London 1830.
- Λειμών-Τρεμπέλα Ε., «Αιγαιοπελαγίτικο ανεμόμυλοι», στο *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 43/1974, Αθήνα.
- , *Η Ασπιτάλα και η Λαϊκή της Αρχιτεκτονική*, Θεσσαλονίκη 1980.
- Lewis A. R., Runyan T. J., *European Naval and Maritime History, 300-1500*, Indiana 1985.
- Λιγνός Αντ., *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, τ. 1, 2, Αθήναι 1946-53.
- Λυγίζος Ι., *Ελληνική Νησιώτικη Αρχιτεκτονική*, Αθήναι 1943.
- Μαλανδράκης Μ. Η., *Η Πάτμος*, Οδessa 1889.
- Μελάς Ι., *Ιστορία της Νήσου Ικαρίας*, Αθήναι 1955.
- Miller W., *Ιστορία της Φραγκοκρατίας εν Ελλάδι*, (London 1908), Αθήναι 1910, μετ. Σπ. Λάμπρου.
- Μηλιαράκης Α., *Γεωγραφία Αργολίδος και Κορινθίας*, Αθήναι 1886.
- Μισούλης Α. Α., *Υπόμνημα περί της Νήσου Ύδρας*, Μόναχο 1834.
- Michaelides K., *Hydra, A Greek Island Town, its Growth and Form*, Chicago 1967.
- Michaelides K., «Observations on Three Aegean Island Towns», στο *The Growth of Cities*, London 1971, και στο *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 8, Αθήνα 1974.
- Μιχαηλίδης Κ., «Αιγαιοπελαγίτικοι Οικισμοί: μια σύγχρονη επισκόπηση» στο *Οικισμοί στην Ελλάδα*, εκδ. Ο. Δουμάτης-Ρ. Oliver, Αθήνα 1974.
- Μικελής Π., *Το Ελληνικό Λαϊκό Σπίτι*, Αθήναι 1960.
- deMirone, *Mémoires et aventures sectètes et curieuses d'un voyage du Levant*, Liege 1719.
- Mollat M. (présenté par) «La Navire et l' économie Maritime du Moyen Age au 18e siècle» στο *Ilme Colloque International d' Histoire Maritime*, Paris 1958.
- Mollat M., *The Poor in the Middle Ages, an essay in social history*, London 1980.
- Mollat du Jourdin M., de la Ronciere M., *Les Portulans, Cartes Marines du XIIIe au XVIIe siècle*, Fribourg 1984.
- Μουτσόπουλος Ν., «Δωδεκάνησος», στο *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 9/1975, Αθήνα.
- Μπεκιάρηλου-Εξαδακτύλου Αικ., *Οθωμανικά Ναυπηγία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο*, Αθήνα, 1994.
- Μπούρας Χαρ., «Μεστά, το μεσαιωνικό χωριό της Χίου», στο *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 4/1970, Αθήνα.
- , «Βενετική Αρχιτεκτονική στην Ελλάδα», στο *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 4/1970, Αθήνα.
- , *Χίος*, Αθήνα 1974.
- Munster Seb., *Cosmographia universalis*, Basel 1550.
- Olivier G.A., *Voyage dans l'Empire Ottoman*, Paris 1792.
- Ομπρίδης Π. Σ., *Συνοπτική ιστορία των τριών ναυτικών νήσων Ύδρας, Πετσών και Ψαρών*, Ναυπλία 1831.
- Ορλάνδος Αν., *Περί της νήσου Πέτσας ή Σπετσών*,
- Πειραιεύς 1877.
- Γάλλης Α., *Σελίδες από την ζωή της παλιάς Γενιτσάρικης Τουρκίας κατά την περιγραφή του Τούρκου περιηγητή Εβλιά Τσελεπί*, Αθήναι 1941.
- Παπαδημητρίου Ε., *Παλιές φωτογραφίες-Νησιά*, Αθήνα 1978.
- Παπαϊωάννου Κ., «Σάμος», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, τ. Α', εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-91.
- Παπαρρηγόπουλος Κ., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους από των Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι των Νεωτέρων*, τ. Ι-ΙV, Αθήναι 1865-1874.
- Παραδείσης Α., *Φρούρια και Κάστρα της Ελλάδος*, Αθήνα 1983.
- Piacenza F., *L' Egeo Redivivo o sia Chorografia dell' Archipelago* 1688.
- Pirenne H., *Medieval Cities*, Princeton 1925.
- Piri Reis Kitabı Bahriye 1521*, Ministry of Culture and Tourism of Turkish Republic, 4 τ., Ankara 1988.
- Pococher R., *Voyages en Orient, dans l' Egypt, l'Arabie, l'Arabie, la Palestine, la Syrie, la Grèce, la Thrace etc.*, τ. 1-6, Paris 1772.
- Πολυμεροπούλου Ε., *Μύκονος, μιαν άλλη όψη*, Αθήνα 1979.
- Πολυχρονιάδης Α., Χατζημάλης Κ., «Η Δομή και τα Χαρακτηριστικά του Φυσικού Περιβάλλοντος στην Νάξο», στο *Οικισμοί στην Ελλάδα*, εκδ. Ο. Δουμάτης-Ρ. Oliver, Αθήνα 1974.
- Porcacchi da Castiglione T., *L'Isola piu famosa del Mondo*, Venezia 1686.
- Ρηγος J. H., *Geography, Technology and War, studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1984.
- Ράδος Κ., *Το Ναυτικόν του Βυζαντίου*, Αθήναι 1920.
- Randolph B., *The Present State of the Islands in the Archipelago*, London 1687.
- Rapoport A., *House Form and Culture*, New Jersey 1969, Αθήνα 1976, μετ. Δ. Φιλίππιδης.
- Roux J., *Recueil de Principaux Plans des Ports et Rades...*, Paris 1764.
- Roux J., 1764, *Ελληνικοί Ναυτικοί Χάρτες*, εκδ. Συλλέκτης, Αθήνα 1980.
- Robin J., *Atlas de la Mer*, Paris 1694.
- Rosaccio G., *Viaggio da Venezia a Constantinopoli...*, Venezia 1606.
- Ρωμανός Αρ., «Μύκονος», στο *Ελληνική Παραδοσιακή*

- κή Αρχιτεκτονική, τ. Β', εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991.
- Runciman S., *The Fall of Constantinople*, Cambridge 1965.
- Saalman H., *Medieval Cities*, London.
- Σάββαρη Ε., Τσαρτσούρη Β., «Αστυνάγια», στο *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, τ. Γ', εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-91.
- Saint-Sauver A. G., *Voyage Historique...*, Paris an VIII.
- Sauger P., *Histoire nouvelle des anciens ducs et autres souveraines de l'Archipel*, Paris 1690.
- Schenk P., *Ex Descriptionis... Amsterdam 1700*, British Map Library, King's Collection, London.
- Σιμόπουλος Κ., Ξένοι Ταξιδιώτες στην Ελλάδα, τ. Α', τ. Β', τ. Γ1, τ. Γ2, Αθήνα 1981-1985
- Slot B., *Archipelagus Turbatus, Les Cyclades entre Colonisation Latine et Occupation Ottomane c. 1500-1718*, Istanbul 1982.
- Sonetti B., *Isolaio*, Venezia 1485.
- Σταματιάδης Ε., *Σαμιακά, ήτοι ιστορία της νήσου Σάμου*, τ. Α', Β', Γ', Δ', Σάμος 1881-1891.
- Σταματιάδης, Ε., *Σαμιακά*, τ. Α', Β', Γ', Δ', Ε', Αθήνα 1965-1970.
- de Stochove Sieur, *Voyages d'Italie et du Levant faites aux années 1630, 1631, 1632, 1633*. Bruxelles 1643.
- Stoianovich Tr., *Model and Mirror of the Premodern Balkan City*, Sofia 1970.
- Stoianovich Tr., «Ο Κατακτητής Ορθόδοξος Βαλκάνιος Έμπορος», στο *Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1976.
- Συναρμένη Μ., *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, Αθήνα 1989.
- Σφυρόερας Β., «Κάστρα και λιμάνια των Κυκλάδων», στο *Ναός*, τ. 45/1961 και τ. 46/1961.
- Σφυρόερας Β., *Οι Δραγομάνοι του Στόλου, ο Θεός και οι Φορείς*, Αθήνα 1965.
- , *Τα Ελληνικά Πληρώματα του Τούρκικου Στόλου*, Αθήνα 1968.
- , *Επισκόπηση Οικονομική και Δημογραφική του Τουρκοκρατούμενου Ελληνικού Χώρου, 1669-1821*, Αθήνα 1979.
- , «Το Αιγαίο μετά τον 15ο αιώνα. Ιστορικό Περίγραμμο», στο *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985.
- Slygoeras V., *The Greek Village. Historical elements in its evolution*, Athens 1975.
- Le Thevenot C., *Relation d'un voyage au Levant...*, Paris 1864.
- Thevet A., *La Cosmographie universelle, d'Andre Thevet, Cosmographe du Roi*, Paris 1575.
- Thevet A., *Grand insulaire et pilotage*, Paris 1584.
- Thomson G., *Η Αρχαία Ελληνική Κοινωνία και το Προϊστορικό Αιγαίο*, London 1949.
- Tenenfi, A., *Venezia e i Corsari*, Bari 1961.
- Τζάκου Α. Ε., *Κεντρικοί Οικισμοί της Σίφνου, μορφή και εξέλιξη σε ένα παραδοσιακό σύστημα*, Αθήνα 1976.
- Τζαμπής Α. Ι., «Ναυτική, Καραβία και Λιμάνια», στο *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972.
- , *Η ναυτιλία του Πηλίου στην Τουρκοκρατία*, Αθήνα 1985.
- , *Αιγαίοπελαγίτικα Καραβία*, εκδ. Ναυτικού Μουσείου, Αθήνα.
- , *Αιγαίοπελαγίτικο Πορτολάνο*, εκδ. Ναυτικού Μουσείου, Αθήνα.
- Τζελεπί Εβλιά, *Ταξίδι στην Ελλάδα 1630-1671*, Αθήνα 1991.
- Τζελεπίς Π. Ν., *Λαϊκή Ελληνική Αρχιτεκτονική*, Αθήνα 1977.
- Τοδοπου Ν., *Η Βαλκανική Πόλη, 15ος - 19ος αιώνας* (τ. α', β'), Αθήνα 1986.
- de Tournefort P., *Relation d'un voyage du Levant*, Paris 1717.
- Τραυλός Ι., Κόκκου Α., *Ερμούπολις*, Αθήνα 1980.
- Τσιγκάκου Φ. Μ., «Οι Παλιές Γκραβούρες ως Ιστορικά Τεκμήρια», στο *Ζυγός*, τ. 40/1980, Αθήνα.
- Τσιγκάκου Φ. Μ., *Εικόνες από την Ελλάδα του 18ου αιώνα*, Αθήνα 1985.
- Fallmeayer J. P.H., *Περί της Καταγωγής των Σημερινών Ελλήνων*, Stuttgart 1835, Αθήνα 1984, μετ. Κ. Ρωμανού.
- Φαϊτάς Α., *Η ιδιοκτησία και οι φορολογικές υποχρεώσεις της κοινότητας Σκύρου κατά τα τελευταία έτη της Τουρκικής κυριαρχίας*, Αθήνα 1972.
- Φίλιππα-Αποστόλου Α., *Κάστρο της Αντιπάρου, συμβολή στη μελέτη των οχυρωμένων οικισμών του Αιγαίου*, Αθήνα 1978.
- Φίλιππιδης Δ., «Αναζητώντας την Ανώδυμη Αρχιτεκτονική», στο *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 6/1972, Αθήνα.
- Finlay G., *Ιστορία της Ενετοκρατίας της Ελλάδας κάτω από την Οθωμανική και Ενετική Κυριαρχία*, London 1856, Αθήνα 1957, μετ. Τ. Βουρνά.
- Φλάμπουρας Δ., «Οι πιο πιστές απεικονίσεις παλιών Ελληνικών Πόλεων στο Άγνωστο Οδοιπορικό του Γερμανού Β. von Breidenbach», στο *Ζυγός*, τ. 8/1974, Αθήνα.
- Φλάμπουρας Δ., «Οι Πρώτοι Τυπωμένοι Πορτολάνοι των Ελληνικών Νησιών», στο *Ζυγός*, τ. 9/1974, Αθήνα.
- Φλεγάλ Κ., *Η νήσος Κάλυμνος*, Κωνσταντινούπολις 1896.
- Φραγκόπουλος Ιπ., *Ιστορία της Κάλυμνου*, Αθήνα 1927.
- Franck I. M., Brownstone D. M., *The Silk Road*, New York 1986.
- Κατznδάκης Ι., *Η Ιστορία της Νήσου Μίλου*, Αθήνα 1927.
- Unger W. R., *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600*, London 1980.
- Vasiliev A., *Ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, 324-1453*, Αθήνα 1954, μετ. Δ. Σαβράμης.
- Vernes J., *Οι Πειρατές του Αρχιπελάγους*, Αθήνα 1965.
- Ψαρός Ι., *Ο θεσμός της πολυφυλακής στις Βενετικές κτήσεις του Ελληνικού χώρου, 16ος-18ος αιώνας*, Θεσσαλονίκη 1988.
- Ψυλλάς Ν., *Ιστορία της Νήσου Κέας από των αρχαιότατων χρόνων μέχρι των καθ' ημάς*, Αθήνα 1921.
- isterio de Orba Publicas y Transportes, Madrid 1991.
- Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, λήμμα Αιγαίο, κεφ. Κλίμα, τ. Α', εκδ. Π. Δρανδάκη, Αθήνα.
- Οικισμοί στην Ελλάδα*, εκδ. Ο. Δουμάνης-Ρ. Oliver, Αθήνα 1974.
- Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1976.
- «Πειρατές, Κουρσάροι», στο *Βιβλιοφιλία*, τεύχος 11-12, Φθιν. 1980 Αθήνα.
- Ptolemy's Greece, a comparative study of the maps from the Geographia 1477-1730*, εκδ. Ελληνική Εταιρεία Χαρτογραφίας, Αθήνα 1990.
- Sailing and Fighting Instructions for His Majesty's Fleet*, London 1775, Historic Naval Documents, ed. British Library, London.
- Σαντορίνη, 15ος-19ος αιώνας*, εκδ. Πνευματικών Κέντρων - Μέγαρο Γκίζη, Αθήνα 1983.
- The National Maritime Museum*, ed. National Maritime Museum, London 1986.
- Τόπος και Εικόνα, Χαρακτικά Ξένων Περιηγητών για την Ελλάδα*, τ. Α' (15ος - 17ος αι.), Αθήνα 1979.
- Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, εκδ. Ολκός, Αθήνα 1985.
- Χρονικό του Μωρέως*, εκδ. Ολκός, Αθήνα 1990.
- Δρομοδείκτης των ακολουθούν οκτώ μερών...*, Βενετία 1829.
- Δρομοδείκτης της Ελλάδος*, Πέστη 1824.
- Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1982-1991.
- Guia del Museo Naval*, ed. Museo Naval, Madrid 1991.
- Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. Γ' (1453-1669), τ. ΙΑ' (1669-1821), Αθήνα 1977.
- Λέρος*, εκδ. Πολιτιστικός Σύλλογος Άρτεμις, Αθήνα 1985.
- Λεύκωμα Σπετσών, τοπογραφία και ιστορικά μνημεία, τ. Α', Αθήνα 1934.
- Los Faros Espanioles. Historia y Evolucion*, ed. Min-

Ευρετήριο

- A**
Αγαθονήσι 82
Αγαθούσα 69
Άγιοι Τόποι 27, 32, 33, 34, 37, 38, 42, 81
Αγκόνα 42, 135
Αδριατική, θάλασσα 42, 73
Αζορική 35
Αϊ-Σιράτης 9, 15, 28
Αίγινα 28, 29, 97
Αίγυπτος 135, 141, 146
Αικατερίνη Β' 36, 153
Ακρίτας, κάβος 35, 38
Αλγέρι 33
Αλεξάνδρεια 14, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 41, 42, 51, 61, 70, 100, 128
Αλέξιος Β' Κομνηνός 144
Αλικαρνασός 44
Αλόνησος 9, 41, 65
Αμερική 44
Αμμόχωστος 61
Αμοργός 9, 20, 59, 68, 84, 88, 89, 109
Ανάφη 9, 15, 57, 59, 65, 109
Ανδρος 18, 27, 28, 29, 43, 54-56, 59, 60, 65, 68-80, 102, 109, 113, 118, 125, 126
Αντικύθηρα 30, 53, 76, 77
Αντίμυλος 73, 131
Αντίοχεια 31, 38
Αντίπαρος 9, 15, 18, 30, 56, 57, 101, 102, 106, 108-110, 148, 151
Αραβία 141
Αργολίδα 35, 55, 92, 96, 127
Αργολικός κόλπος 40, 53, 59, 69, 94, 97, 98
Αργοσαρωνικός 65, 80, 95
Αργυρός, Λουκάς 105, 113, 132, 150
Αρκοί 63, 82
- Αστυάλαια 9, 15, 18, 22, 27, 59, 68, 84, 85, 88-92, 127
Αττική 54, 78-80
Αφρική 33, 37
- B**
Βαθύ Σάμου 127
Βαλεαρίδες 37
Βαλέττα 34
Βαλκάνια 32, 37
Βαλτική 44
Βενετία 14, 31, 35, 36, 42, 49, 51, 78
Βηρυτός 32, 42
Βόλος 53
Βοναπάρτης 73
Βόσπορος 35
- Γ**
Γαλλία 44, 73
Γένοβα 31, 49
Γεωργιερήνης, Ιωσήφ 19, 69, 120, 121
Γιάφφα 42
Γιβραλτάρ 37
Γρηγόριος ΙΓ' 145
Γυάρος 30, 55, 59, 60, 113
- Δ**
Δαρδανέλια (Στενά, Ελλήσποντος) 32, 33, 34, 35, 36, 38, 40, 41, 42, 44, 51-54, 56, 60, 67, 136
Δεσποτικό 108
Δήλες 104, 118
Δήλος 30, 57-60, 65, 68, 110, 113, 114, 126, 150
Δοκός 54, 55, 92-97
Δον Χουάν της Αυστρίας
Δωδεκάνησα 12, 27, 28, 34, 36, 38, 51, 63-66, 71, 81-85, 88-91, 143, 144
- E**
Ελαφόνisos 53
Επίδαυρος 96, 143
Ερμιόνη 92-95
Ερμιονίδα 53, 54, 94, 95, 99
Έρρικι 132
Ερυθρά θάλασσα 31
Εύβοια 28, 32, 34, 51, 54, 55, 60, 79, 84, 85, 98, 137, 138
Ευβοϊκός κόλπος 33, 54, 55, 78-80, 98, 157
Εύξενος Πόντος 31
Ευρώπη 37, 38
Έφρεσος (Παλάτια) 33, 64
- Z**
Ζάκυνθος 135
Ζυγομαλάς, Θεοδόσιος 72
- H**
Ηρακλεία 29
- Θ**
Θάσος 9, 27
Θερμαϊκός, κόλπος 54
Θεσσαλονίκη 53, 128
Θρακικό, πέλαγος 58
Θύμεια 63
- I**
Ικαρία 27, 28, 30, 34, 57, 58, 60, 63, 64, 69-71, 81-84, 89, 144
Ικάριο, πέλαγος 58, 71
Ίμβρος 27
Ινδικός ωκεανός 31
Ινδοκίνα 31
Ιόνιο πέλαγος 32, 73, 76
Ίος (Νίος) 12, 15, 27, 28, 29, 30, 109, 116
- Ισπανία 37
Ιταλία 11, 12, 34, 44, 141
Ιωαννίτες 12
- K**
Κάβο Καλώνες (Σούνιο) 9, 33, 53-55, 79, 80, 98, 100, 128, 157
Κάβο Ντόρο 9, 41, 52-56, 79, 80, 94, 98, 100, 118, 123, 157
Κάβο Σκύλος 54, 92, 94-96, 98, 99, 137
Καλλίπολη 27, 33, 44, 48
Καλόγερος 65, 123-125
Κάλυμνος 9, 20, 27, 29, 62, 63, 65, 71-73, 82
Κάρλοβιτς 29, 36
Κάρολος ΣΤ' της Γερμανίας 144
Κορπάθιο πέλαγος 38
Κάρπαθος 9, 33, 51, 61, 62, 70, 84, 86
Κάρυστος 80
Κάσος 62, 84
Καστελόριζο 27
Κατσώνης Λάμπρος 24, 36, 158
Καψής Ι. 134
Κεΰλάνη 31
Κεφαλλονιά 135
Κιλιτζ Πασά 28
Κίμωλος 9, 15, 29, 30, 56, 57, 59, 106, 109, 130, 134, 135
Κίνα 31
Κίναρος 82
Κιουτσούκ-Καϊναρτζή συνθήκη 29, 36
Κορώνη 32, 33, 34, 35, 38
Κούρτογλου 131, 132
Κουφονήσια 9, 58, 59
Κρήτη 11, 12, 17, 26, 29, 32, 33, 34, 37, 38, 46, 61, 65, 70, 76, 78, 136, 137
Κρητικό, πέλαγος 65
Κύθηρα 9, 32, 35, 37, 38, 52, 53, 55-57, 60, 61, 67, 69, 76, 98, 126
Κύθνος 28, 29, 44, 56, 59, 60, 106, 125, 137
Κυκλάδες 11, 27, 34, 36, 44, 52-56, 59, 60, 62, 65, 68, 70, 78-80, 82, 85, 88, 90-92, 97, 100, 103, 105, 108-111, 114, 138, 147, 149, 156, 160, 162
Κύμη 55, 88
Κυνουρία 138
Κύπρος 33, 37, 42, 61
Κωνσταντινούπολη 12, 14, 27, 31-38, 42, 44, 45, 48, 51, 61, 64, 70, 73, 79, 81, 84, 123, 128, 133, 135, 146
Κως 9, 27, 32, 33, 61, 62, 63, 84, 134, 147
- Λ**
Λακωνία 138
Λεβίθα 82, 84
Λειψοί 63, 82
Λέρος 9, 27, 28, 63, 65, 72, 82
Λέων Α' 145
Λεωνίδιο 53, 94, 97
Λίμνος 27, 33, 36, 87
Λιβανός 38
Λιθόρνο 31
- M**
Μακεδονία 41
Μακρόνησος 54, 55, 79, 80, 128, 157
Μαλέας, ακρωτήριο 32, 33, 36, 38, 40, 52, 53, 57, 100, 130, 162
Μάλα 28, 33, 37, 141
Μάνη 9, 36
Μαραθώνας 80
Μαρμαράς 44
Μασσαλία 34, 36, 128
Μαύρη Θάλασσα 35, 37, 38, 44, 128, 146

Μέθανα 92-95, 99
Μεθώνη 32, 33, 38, 52
Μέκκα 33, 38
Μέση Ανατολή 33, 37, 38, 51, 61, 64
Μεσσηνία 38, 39, 52
Μεσσίνα 37
Μηλοΐτης, Ιάκωβος 136
Μίλος 9, 15, 28, 29, 44, 52, 56-59, 65,
68, 70, 73, 74, 106, 109, 125, 126,
130-137, 150
Μισούλης Α. Α. 141
Μικρά Ασία 27, 28, 33, 37, 38, 39, 40,
51, 57, 62, 65, 69, 82, 83, 113, 141
Μινόρκα 146
Μολούκων, ηψιά 31
Μονακό 134
Μονεμβασιά 35, 53, 55, 97, 98
Μοριάς 29, 34, 35, 42
Μοσχοντία 28
Μουράτ Β' 32
Μπαλάξα, βραχονησίδα 55
Μπαρμπαριά 134
Μπουντρούμ (Αλικαρνασός) 44
Μυκάλη 9, 63
Μύκονος 9, 12, 15, 18, 27, 28, 29, 41,
52, 56, 57, 59, 60, 65, 68, 83, 86,
90, 101, 102, 104, 105, 113, 114,
118-120, 123, 125, 126, 150, 162
Μυρτώο, πέλαγος 40, 53, 56, 99, 107
Μυτιλήνη 27, 33, 44, 46, 51, 56, 85
Μωάμεθ Β' 33, 145

N

Νάξος 9, 12, 15, 18, 27, 28, 29, 30, 34,
57, 58, 60, 101, 102, 104, 105, 108,
110, 111-113, 115, 125, 126, 128,
150, 160-163
Νάουσα 112, 113
Νάπολη 31
Ναυαρίνο 33, 38
Ναύπακτος 28, 29, 48
Ναύπλιο 32, 35, 53, 55, 94, 97, 100
Νίσυρος 9, 27, 28, 62
Ντα Κορώνια 107

O

Οδυσσός 14
Οινούσες 28
Ορλώφ 36

Π

Παγαστικός, κόλπος 54
Παλαιολόγος, Μιχαήλ 27
Πάρωνας 33, 53, 56, 69, 80, 94, 98, 130
Παροναξία 56-59, 65, 85, 108, 112, 113,
148, 149, 152, 161
Πάρος 9, 15, 21, 27, 36, 57-60, 102, 104,
106, 108-113, 125-128, 148, 150,
152-154, 160
Πασάροβης 36
Πάτμος 9, 12, 15, 18, 20, 22, 27, 29, 30,
34, 44, 62-64, 67, 71, 81-84, 143,
144-147
Πειραιάς 35, 44, 53, 97, 100, 128
Πελοπόννησος 32, 34, 35, 36, 38, 40, 51-
55, 65, 69, 76, 78, 92, 94, 95, 97-99,
137, 143
Περιστερά 55
Περσία 31
Πεταλία 55, 80
Πεταλιών, στενά 79
Πήλιο 20
Πίος Β' 145
Πολύαιγος 130
Πόρος 9, 29, 46, 53, 92-100, 137
Πόρτο Χέλι 92, 94
Προβηγκία 141
Προποντιδα 38, 46, 56

P

Ραγγούσα 132
Ρείς Κεμάλ 131
Ρήνεια 68, 104, 118
Ρόδος 11, 27, 28, 32, 33, 36, 37, 38, 41,
42, 44, 46, 48, 51, 61-64, 67, 91, 162
Ρώμη 11
Ρωσία 36, 160

Σ
Σαμοθράκη 27
Σάμος 9, 19, 20, 27, 28, 29, 30, 34, 46,

62-65, 68-71, 81-83, 118, 120, 121,
122, 147
Σαντορίνη 28, 57, 65
Σαρδηνία 37, 134
Σαρωνικός κόλπος 40, 53, 54, 69, 93, 95-
99, 107

Σελήμ Α' 131
Σεριφοπούλα 59, 106
Σέριφος 9, 27, 56, 57, 59, 60, 101, 102,
105-107, 111, 126
Σικελία 18
Σίκινος 9, 30, 86
Σίφνος 9, 27, 56, 59, 60, 68, 102, 106-
119, 111, 125
Σκάλα Νόβα 62
Σκάτζουρα 55
Σκιάθος 9, 28, 65, 87
Σκόπελος 9, 28, 41, 87
Σκύρος 9, 15, 18, 28, 46, 53, 55, 56, 65,
84-88, 92, 116, 126
Σμύρνη 14, 38, 53, 62, 64, 79, 100, 123,
125, 128, 133, 137, 146
Σουλειμάν ο Μεγαλοπρεπής 28
Σπέτσες 9, 20, 27, 29, 46, 53, 55, 69, 92-
97, 100
Σπετσιπούλα 53, 92, 93, 97, 98
Σποράδες 34, 41, 51, 55, 65, 84, 85
Στερεά Ελλάδα 51
Σύμη 27, 28, 62
Συρία 31
Σύρος 19, 27, 29, 30, 54, 56-60, 101-106,
108, 109, 112, 113, 125, 127, 130

T

Ταίναρο 33, 37, 52
Τεϊμουράτ της Γεωργίας 145
Τένεδος 34, 38, 39, 41, 56
Τζάντε 141
Τζα 9, 19, 20, 29, 30, 36, 53-57, 59, 78-
81, 113, 125, 127, 156-160
Τήλος 27, 28, 62
Τίνος 27, 28, 29, 34, 35, 43, 58, 59, 60,
65, 68, 87, 90, 101, 102, 104, 105,
109, 113, 114, 118, 125, 126, 128
Τρεμπούκι, όρμος 55
Τριέστι 51

Τρίκερι 92, 93, 97, 98
Τροιζίνα 54, 93, 137
Τσελεβίνα 9, 54, 55, 92, 94, 95, 99
Τσεσμές 36, 128, 153
Τσιρίγο 9, 33, 36, 52, 73, 76, 78, 125
Τύνδα 33

Υ

Υδρα 9, 12, 20, 27, 29, 33, 36, 46, 51,
53-56, 59, 69, 93-100, 137-143

Φ

Φαλκονέρα 53
Φαρμακονήσι 63, 82
Φίλιππος Γ' της Ισπανίας 144
Φολέγανδρος 9, 28, 30, 57, 86, 109
Φορμάκη 69
Φούρνοι 9, 15, 20, 28, 33, 44, 62, 63,
69-71, 82, 83, 118, 133
Φώκαια 137

X

Χάλκη 27
Χαλκίδα (Νεγροπόντι) 28, 32, 33, 35, 44,
51, 53-55, 98, 100, 162
Χάνδακας 29, 32, 34, 35, 61
Χίος 11, 27, 28, 32, 33, 34, 35, 36, 38,
42, 44, 51, 54-56, 58, 60, 63, 65, 79,
118, 123, 125, 128

Ψ

Ψαρά 9, 12, 15, 28, 34, 70, 84
Ψέριμος 63

A

Allezard, J. 20
 Austen Ch. 21, 59, 73, 78
 Austen J. 128, 129

B

Barbarossa 14, 15, 28, 34, 91, 132, 152, 162
 Barskij, B. 84
 Bellorini T. 42
 Belon P. 14, 18, 36, 41, 42, 160
 Bonnardot F. 42
 Bordone, B. 16, 68, 85, 107, 116, 124, 145, 162, 162
 Boschini Marco 18
 Breves 70
 Brownstone, D. M. 31
 Buondelmonti C. 16, 17, 68, 75, 82, 87, 107-109, 113, 115, 116, 118, 119, 121, 122, 135, 136, 144, 150, 151, 161, 162, 164

C

Camoccio G. 68
 Castellan, A. L. 21, 99, 139, 141, 142
 Chandler R. 140, 160
 Charlemond Lord 44
 Chateaubriand, F. A. de
 Choiseul-Gouffier M.G.F.A. 21, 59, 88, 113, 116, 128, 129, 136, 147, 153, 155
 Constantine, Chevalier de 120, 125, 157, 160
 Coronelli P. 19, 125, 135, 136, 150
 Coronelli V. M.
 Courmesin, D. de 70

D

dalli Sonetti, B. 16, 122, 124
 d' Anjou, Ch. I 18, 115
 Dapper, O. 19, 160
 Delocavo 134
 Don Juan 17, 28
 Doria A. 15, 28, 34

F

Fiorin, Z. 132
 Franck, I. M. 31

G

Gaumont, N. de 81, 144
 Giustiniani, εταιρεία 34
 Gizi 86, 87

H

Hoade E. 42
 Hope, Th. 141, 142

K

Keulen, J. 18, 126, 136

L

Longnon 42

M

Menemenli Mehmet Reis Ibn 16
 Mercator Gherhardus 18, 124, 136
 Miller 162
 Morbasson, Omar Bey 91
 Moro S. 124
 Morosini 15, 32, 34
 Munster S. 146

N

Norie, J. W. 109, 116, 135

O

Olivier, G. A. 135
 Ortelius A. 17, 18, 136, 151

P

Philip II 14
 Piacenza F. 18, 124, 125
 Pocock N. 20
 Porcacchi 77
 Porro, G. 136
 Poulet 70

Rosaccio G. 158

Q

Querini G. IV 91
 Querini, Z. 27, 90, 91

R

Randolph, B. 19, 69, 74, 81, 125, 145, 157-160
 Reis, Piri 163
 Robinj J. 19, 126, 136
 Roux, J. 20, 100, 109, 118, 126, 160

S

Saint-Blancard θαρόνος 44
 Saint-Sauver, A. G. 21
 Sanudo M. 15, 27, 32, 115
 Sanuto M. 18
 Sebastiani 133
 Sauger, P. 134
 Schenk P. 19, 121, 122
 Sommaripa 149
 Stochove 145, 146

T

Tavernier 145
 Thevenot C. 145
 Thevet, A., 68, 100, 118, 119, 139, 140
 Tournefort, P. de 18, 19, 68, 69, 70, 120, 122, 126, 135, 146, 147, 158-160

U

Urmur. πασάς 27

V

Van Keulen 19, 152
 van Krienen, Pasch 151

Ευχαριστούμε

τη Γεννάδειο Βιβλιοθήκη

που μας επέτρεψε να χρησιμοποιήσουμε κάρτες από τα βιβλία

Liber Insularum Archipelagi του Cr. Buondelmonti (1420)

Isolaro του B. Bordone (1538)

L' Isole piu Famose del Mondo του Th. Porcacchi (1572)

Il Regno tutto di Candia του M. Boschini (1651)

Teatro delle Città e Porti Principali dell' Europa του V. M. Coronelli (1697)

English Pilot του J. Seller (1677)

και το Πολεμικό Μουσείο

για τους κάρτες από τα βιβλία

Isole Famose. Porti, Fortezze e Terre Maritime του F. Camoccio (1571)

Viaggio da Venezia a Constantinopoli του G. Rosaccio (1598).

© ΒΙΒΛΙΟΠΟΛΙΣ ΑΕΒΕ
Α' ΕΚΔΟΣΗ: ΙΟΥΝΙΟΣ 1997

ISBN 960-210-278-0

ΛAYOUT-ΕΞΟΦΥΛΛΟ
ΔΗΜΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ- ΑΓΚΟΠ ΚΕΚΛΙΚΙΑΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ
ΤΟΥΛΑ ΣΙΕΤΗ

ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΣΕΙΡΑ
ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΑΣΤΕΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΕΙ Ο ΠΑΝΝΗΣ ΚΩΛΗΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ
ΑΝΔΡΕΑ ΜΩΡΑΛΤΗ 3 - 114 71 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 36.24.326, 36.25.575 - FAX 36.48.030
ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟ: ΣΤΟΑ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ
ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ 5 - ΑΘΗΝΑ 105 64 - 32.12.111

Introduction

The following information

is for your information only and should not be used

as a basis for any decision.

It is not intended to

provide a complete list of

all the items in the

collection. It is intended to provide a

general overview of the

collection.

The following information

is for your information only and should not be used

as a basis for any decision.



