

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΥΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ**

**‘ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ  
ΣΤΟΥΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ’**



**Δημήτριος Κουρκουμέλης**  
Α΄ επόπτης

**Αλέξανδρος Μαζαράκης Αινιάν**  
Β΄ επόπτης

**ΒΟΛΟΣ 2003**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ**  
**ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 2801/1  
Ημερ. Εισ.: 22-04-2004  
Δωρεά:  
Ταξιδετικός Κωδικός: ΠΤ – ΙΑΚΑ  
2003  
ΧΑΡ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000072370

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΥΑ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ**

**‘ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ  
ΣΤΟΥΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ’**

**Δημήτριος Κουρκουμέλης**  
Α΄ επόπτης

**Αλέξανδρος Μαζαράκης Αινιάν**  
Β΄ επόπτης

**ΒΟΛΟΣ 2003**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ</b> .....	4
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	5
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΟΧΗ ΕΩΣ ΤΑ ΡΩΜΑΪΚΑ ΧΡΟΝΙΑ</b> .....	8
α. Τεχνικές σύνδεσης και κατασκευής των πλοίων.....	8
β. Προϊστορική εποχή.....	10
γ. Ιστορικοί χρόνοι.....	17
δ. Πολεμικά πλοία.....	18
ε. Εμπορικά πλοία.....	20
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΟΧΗ ΕΩΣ ΤΑ ΡΩΜΑΪΚΑ ΧΡΟΝΙΑ</b> .....	24
α. Πηγές.....	24
β. Η επιλογή της θέσης και οι κίνδυνοι καταστροφής.....	25
γ. Τα είδη των λιμανιών.....	26
δ. Προϊστορικά χρόνια.....	27
ε. Ιστορικοί χρόνοι.....	29
στ. Τα τμήματα των λιμανιών.....	30
ζ. Ο χαρακτήρας των λιμανιών.....	31
η. Πολεμικά λιμάνια.....	32
θ. Τόποι κατασκευής πολεμικών πλοίων.....	33
ι. Εμπορικά λιμάνια.....	34
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ. ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ</b> .....	36
α. Κλιματολογικές συνθήκες στην αρχαιότητα.....	36
β. Θαλάσσια ρεύματα.....	36
γ. Άνεμοι.....	36
δ. Ναυσιπλοΐα.....	38
ε. Πειρατεία.....	40
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ</b> .....	43
α. ΑΜΟΡΓΟΣ.....	45
1. Μινώα.....	47
2. Αρκεσίνη.....	51
3. Αιγιάλη.....	52
β. ΑΝΔΡΟΣ.....	53
1. Ζαγορά.....	55
2. Υψηλή.....	60
3. Παλαιόπολη.....	62
γ. ΔΗΛΟΣ.....	65
δ. ΚΕΑ.....	72
1. Καρθαία.....	75
2. Ποήεσσα.....	78
3. Ιουλίδα.....	79
4. Κορησσία.....	81
ε. ΚΥΘΝΟΣ.....	83
στ. ΜΗΛΟΣ.....	89

ζ. ΝΑΞΟΣ.....	94
Γκρόττα.....	95
η. ΠΑΡΟΣ.....	99
1. Παροικιά.....	101
2. Κόλπος Νάουσας.....	103
2α. Νήσος Οικονόμου.....	104
2β. Νήσος Φιλζίου.....	105
2γ. Κουκουναριές.....	106
θ. ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ.....	108
1. Ανάφη .....	108
2. Δονούσα .....	109
3. Θήρα .....	110
4. Ίος.....	112
5. Μύκονος .....	113
6. Σέριφος .....	114
7. Σίφνος .....	114
8. Σύρος .....	115
9. Τήνος .....	115
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>116</b>
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....</b>	<b>119</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>123</b>
<b>ΕΙΚΟΝΕΣ.....</b>	<b>131</b>

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

*AAA : .Αρχαιολογικά Ανάλεκτα εξ Αθηνών*

*ΑΔ: Αρχαιολογικόν Δελτίον*

*ΑΕ: Αρχαιολογική Εφημερίδα*

*BSA: The Annual of the British School of Athens*

*IJNA: International Journal of Nautical Archaeology*

*OJA: Oxford Journal of Archaeology*

*ΠΑΑ: Πρακτικά της Ακαδημίας Αθηνών*

*ΠΑΕ : Πρακτικά της εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας*

*RE: Realencyclopadie der classischen Altertumswissenschaft von Pauly-Wissowa*

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το θέμα των αρχαίων λιμανιών των νησιών των Κυκλάδων από τη γεωμετρική έως και τη ρωμαϊκή εποχή. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για μια προσπάθεια ανασύστασης της εικόνας, της μορφής και των χαρακτηριστικών των αρχαίων λιμανιών των πιο σημαντικών πόλεων των Κυκλάδων με αντλούμενες πληροφορίες από το υπάρχον βιβλιογραφικό υλικό. Η επιλογή της έρευνας του συγκεκριμένου θέματος προέκυψε από τα ερεθίσματα που παρείχαν τα αρχαιογνωστικά μαθήματα που διδάσκονται στο τμήμα Ιστορίας-Αρχαιολογίας και Κοινωνικής Ανθρωπολογίας που εδρεύει στο Βόλο. Αναζητώντας το θέμα θεωρήθηκε ότι έπρεπε να επιλεγεί ένα θέμα που θα παρείχε ένα ευρύ πεδίο γνώσης και πάνω από όλα θα ανταποκρινόταν στις προσωπικές φιλοδοξίες της υπογράφουσας. Καθοριστικό ρόλο στην απόφαση αυτή κατείχε η διδασκαλία του μαθήματος της Υποβρύχιας Αρχαιολογίας στο πανεπιστήμιο. Έτσι επιλέχθηκε το θέμα των αρχαίων λιμανιών, των ζωτικότερων ίσως χώρων των αρχαίων πόλεων, όπου οι καθημερινές δραστηριότητες ήταν τετριμμένες αλλά ταυτόχρονα ξεχωριστές.<sup>1</sup>

Στο σημείο αυτό είναι σκόπιμη η περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της παρούσης διπλωματικής εργασίας.

Όπως προαναφέρθηκε, τα στοιχεία για το θέμα αναζητήθηκαν σε βιβλιογραφικές πηγές. Σε γενικές γραμμές η βιβλιογραφία που αφορά στα λιμάνια των Κυκλάδων, με εξαίρεση εκείνο της Δήλου, είναι ελλιπής. Βασική αιτία είναι η απουσία ανασκαφικών ερευνών στους χώρους των αρχαίων λιμανιών των Κυκλάδων, μιας και η ενάλια αρχαιολογική έρευνα είναι σχετικά καινούργια επιστήμη στην Ελλάδα. Επίσης δεν έχουν πραγματοποιηθεί εκτεταμένα συστηματικές έρευνες στις αρχαίες πόλεις των νησιών, εξαιτίας, κατά την προσωπική μου άποψη, του βάρους που είχε δοθεί τα προηγούμενα χρόνια στις ανασκαφές των προϊστορικών θέσεων του σπουδαίου Κυκλαδικού Πολιτισμού. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι η βιβλιογραφία για το Ακρωτήριο της Θήρας ή για την Αγία Ειρήνη της Κέας είναι εκτεταμένη.

---

<sup>1</sup> Αρωγοί και σύμβουλοί μου σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας υπήρξαν οι καθηγητές μου Δρ. Δημήτριος Κουρκουμέλης και ο Αν. Καθηγητής Αλέξανδρος Μαζαράκης Αιλιάν. Τους ευχαριστώ καταρχάς για την μεγάλη υπομονή που έδειξαν αλλά και για τις παραινέσεις τους που είχαν ως αποτέλεσμα τη συνεχή αφύπνιση της σκέψης μου και την αποφυγή παρεκκλίσεων από το θέμα. Επίσης τους ευχαριστώ για τις σημαντικές διορθώσεις τους σε γενικά και ειδικά ζητήματα, οι οποίες διέυρναν το γνωστικό μου πεδίο και επέτρεψαν την καλύτερη διαπραγμάτευση του θέματος.

Συλλέγοντας, λοιπόν, γενικά και ειδικά στοιχεία από την υπάρχουσα βιβλιογραφία επιχειρήθηκε η συνολική ανασύσταση της ιστορικής και τοπογραφικής εικόνας των πόλεων, στις οποίες εντάσσεται το εκάστοτε λιμάνι, και η αναπαράσταση της μορφής και της λειτουργίας των τελευταίων βάσει των ανασκαφικών δεδομένων.

Η επεξεργασία όμως ενός τέτοιου ζητήματος προϋποθέτει την κατοχή ενός θεωρητικού υποβάθρου που αφορά στην εξέλιξη της μορφής των πλοίων, των λιμανιών και του τρόπου ναυσιπλοΐας των αρχαίων. Έτσι στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αποδίδονται όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένα τα ζητήματα αυτά, καταρχάς για να την προσωπική κατανόηση του θέματος και κατά δεύτερον για να διαθέτει το κείμενο μια περισσότερο ολοκληρωμένη δομή και ένα εύληπτο για τον αναγνώστη περιεχόμενο.

Στο κυρίως θέμα η μεθοδολογία υπήρξε διαφορετική. Επειδή ακριβώς τα αρχαιολογικά κατάλοιπα και οι φιλολογικές πηγές επιτρέπουν τη μερική ανασύσταση της εικόνας των αρχαίων λιμένων ειδικά στις Κυκλάδες, δεν υπήρξε δυνατότητα περιγραφής της τοπογραφίας τους. Ακόμη αξίζει να αναφερθεί ότι η εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα οι θέσεις όπου θεωρητικά βρίσκονταν οι αρχαίοι λιμένες δεν ανταποκρίνεται σε εκείνη της αρχαιότητας μιας και οι γεωλογικές ανακατατάξεις επηρέασαν τη μορφή τους. Για το λόγο αυτό αναζητήθηκαν στοιχεία για την ιστορία, τη γεωγραφία, την πολεοδομία και τα κινητά ευρήματα των πόλεων. Έτσι έγινε αντιληπτό το μέγεθος των πόλεων, η ανάπτυξη τους, οι επαφές τους, η γενική μορφή των λιμανιών τους και η κίνηση των πλοίων τουλάχιστον εντός αυτών. Σε αρκετές περιπτώσεις τα συμπεράσματα στηρίζονται στην προσωπική παρατήρηση επάνω στο χάρτη πάντα σε συνδυασμό με τα θεωρητικά συμπεράσματα της έρευνας και τα αρχαιολογικά δεδομένα.<sup>2</sup> Πάντως παρόλο που σε κάποιες περιπτώσεις οι παρατηρήσεις είναι κάθε άλλο παρά έγκυρες, η προσωπική προσπάθεια για την όποια εξαγωγή συμπερασμάτων ήταν διδαχή που ωφέλησε στην ανάπτυξη της προσωπικής λογικής και συνδυαστικής σκέψης, η οποία απαιτείται στην αρχαιολογία.

Η επιλογή των νησιών τα οποία αναφέρονται αναλυτικά προέκυψε από το μέγεθος των συλλεχθέντων στοιχείων. Για παράδειγμα, οι πληροφορίες για το νησί της Άνδρου ήταν περισσότερες από εκείνες για τη Σίφνο. Κάτι τέτοιο δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι η αρχαία πόλη της Σίφνου δεν υπήρξε σημαντική και ότι το

---

<sup>2</sup> Οι χάρτες των νησιών των Κυκλάδων που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της έρευνας εκδίδονται από τη Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού (Γ.Υ.Σ.). Η κλίμακα που επιλέχθηκε είναι η 1:50.000



λιμάνι της δεν ήταν σπουδαίο. Αντίθετα μάλιστα, η Σίφνος θεωρείται ως ένα από τα πλουσιότερα νησιά της αρχαιότητας καθώς υπήρξε πηγή μεταλλευμάτων χρυσού και αργύρου. Ωστόσο, επιβάλλεται έστω και μια απλή αναφορά σε όλα τα νησιά για την επίτευξη μιας συνολικής εικόνας. Στο τελευταίο τμήμα του κυρίως κεφαλαίου αναφέρονται οι κύριες πόλεις και τα θεωρητικά ή ταυτισμένα λιμάνια των υπόλοιπων νησιών των Κυκλάδων έστω επιγραμματικά.

Στο σημείο αυτό αναφέρεται χωριστά η περίπτωση εξέτασης της Δήλου στο πλαίσιο της παρούσης εργασίας. Η αρχική επιθυμία ήταν η αποφυγή εκτεταμένης αναφοράς στο νησί και το λιμάνι του λόγω της προσωπικής αδυναμίας κατανόησης της γαλλική γλώσσα, στην οποία είναι γραμμένα τα περισσότερα στοιχεία που αφορούν στο νησί. Στην πορεία συγγραφής των κεφαλαίων διαπιστώθηκε ότι κάτι τέτοιο θα καθιστούσε την εργασία ατελή. Έτσι επιχειρήθηκε η πραγμάτευση του ζητήματος του λιμανιού της αρχαίας Δήλου μέσα σε περισσότερο γενικά πλαίσια.

Στον επίλογο της εργασίας παρατίθενται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τη συνολική εξέταση των λιμανιών των Κυκλάδων. Πρόκειται για προσωπικές παρατηρήσεις επί του θέματος της μορφής και της λειτουργίας των λιμανιών των αρχαίων πόλεων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΟΧΗ ΕΩΣ ΤΑ ΡΩΜΑΪΚΑ ΧΡΟΝΙΑ

Το πλοίο ως μέσο θαλάσσιας μεταφοράς και αναζήτησης είναι άρρηκτα συνυφασμένο με τη ζωή των ανθρώπινων κοινωνιών. Μάλιστα η διερεύνηση της εξέλιξης τού καθίσταται ιδιαίτερα σημαντική, αν αναλογιστεί κανείς ότι το πλοίο συγκαταλέγεται στα κύρια μέσα διάδοσης του πολιτισμού, είτε σε τοπικό είτε σε ευρύτερο γεωγραφικό επίπεδο. Εξάλλου η ίδια η υλική υπόσταση του θαλάσσιου αυτού μέσου παρέχει από μόνη της τη δυνατότητα ανίχνευσης του εκάστοτε πολιτισμού. Τούτο επιτυγχάνεται μέσω της αποτύπωσης των γνώσεων και της κοινωνικής ή και προσωπικής ιδιοσυγκρασίας του ανθρώπου, τόσο στην κατασκευή τού όσο και στα ευρήματα που σχετίζονται με την δραστηριότητα που διεξήγαγε.

### Α. Τεχνικές σύνδεσης και κατασκευής των πλοίων

Οι τεχνικές κατασκευής των πλοίων της αρχαιότητας καταδεικνύουν τις τεχνολογικές και ναυτικές γνώσεις των ανθρώπων, οι οποίες θα ανταποκρίνονταν στις εκάστοτε απαιτήσεις της μορφής, της δύναμης, της ταχύτητας των πλοίων. Τα σκαριά των πλοίων συνδέονται είτε με το ραφτό τρόπο είτε με την τεχνική της εντόρμωσης. Η κατασκευή του σκαριού πραγματοποιείται με την τεχνική ‘πρώτα το πέτσωμα’ και τη μεταγενέστερη τής τεχνική ‘πρώτα ο σκελετός’.

Κατά την εφαρμογή της τεχνικής ‘πρώτα το πέτσωμα’ αρχικά κατασκευάζεται η καρένα. Κατά μήκος της καρένας και σε επαφή με αυτή τοποθετούνται τα μαδέρια του πετσώματος. Τέλος, εγκάρσια στα μαδέρια εφαρμόζονται οι νομείς ή στραβόξυλα που σταθεροποιούν το σκαρί. Η εμφάνιση της τεχνικής αυτής δεν μπορεί να χρονολογηθεί με ακρίβεια. Η πρωιμότερη γνωστή εφαρμογή της μαρτυρείται στο σκαρί του ταφικού πλοίου του Χέοπα<sup>3</sup>, που χρονολογείται περ. στα 2600 π.Χ. Η τεχνική επιβιώνει καθ’ όλη τη διάρκεια της αρχαιότητας έως και τα βυζαντινά χρόνια (11<sup>ος</sup> μ. Χ.). Κάποια γνωστά ναυάγια το σκαρί των οποίων είναι κατασκευασμένο με την τεχνική ‘πρώτα το πέτσωμα’ είναι το ναυάγιο του Uluburun (1200 π.Χ.), το

---

<sup>3</sup>Σχετικά με το πλοίο του Χέοπα βλ. McGrail 2001, 26-28

ναυάγιο του Giglio (600-590 π.Χ.), το ναυάγιο της Κυρήνειας (περ.300 π.Χ.), το ναυάγιο της Madrague de Giens (70-65 π.Χ.).

Η τεχνική ‘πρώτα ο σκελετός’ σημαίνει ότι αρχικά κατασκευάζεται ο σκελετός του πλοίου. Έπειτα, στο σκελετό εφαρμόζονται τα μαδέρια του πετσώματος. Η πρώτη ένδειξη εφαρμογής της τεχνικής αυτής μαρτυρείται στο σκαρί του πλοίου του ναυαγίου Yassi Ada<sup>4</sup> τον 4ο αι. μ. Χ. Στην προκειμένη περίπτωση η τεχνική ‘πρώτα ο σκελετός’ συνυπάρχει με την τεχνική ‘πρώτα το πέτσωμα’. Η μεταβατική περίοδος ταυτόχρονης χρήσης (4<sup>ος</sup>μ. Χ. – 11<sup>ο</sup> μ. Χ.) των δυο τεχνικών σταματά, όπως προκύπτει από τα ευρήματα, από τον 11<sup>ο</sup> μ. Χ οπότε χρησιμοποιείται αποκλειστικά η τεχνική ‘πρώτα ο σκελετός’.

Ένας τρόπος με τον οποίο επιτυγχάνονταν η σύνδεση των τμημάτων του σκαριού είναι ο ραφτός (εικ. 1 & 2). Αφού δημιουργούσαν τρύπες στα κατασκευαστικά τμήματα του κύτους του πλοίου περνούσαν σε αυτές φυτικές ίνες ή ύφασμα. Στη συνέχεια έσφιγγαν δυνατά τις ίνες και έτσι ένωσαν μεταξύ τους τα τμήματα του σκαριού. Σε κάποιες περιπτώσεις η σύνδεση πραγματοποιούνταν και με πείρους. Εφόσον είχαν δέσει το σκαρί επανατοποθετούσαν τα αφαιρεθέντα κομμάτια των σανίδων (π.χ. στο αρχαϊκό ναυάγιο του Giglio<sup>5</sup>). Η ραφή τεχνική είναι ίσως η πιο πρώιμη. Παρόλα αυτά από τα κατάλοιπα των αρχαίων πλοίων διαπιστώνεται ότι η τεχνική συνυπάρχει με εκείνη της εντόρμωσης (ταφικό καράβι του Χέοπα, 2600 π. Χ). Οι λόγοι συνύπαρξης είναι άγνωστοι. Πάντως η ραφή ένωση των τμημάτων του σκαριού διέθετε σημαντικά πλεονεκτήματα όπως η αντιμετώπιση των διαρροών, η γρήγορη κατασκευή, η αντίσταση στις δυνάμεις συνάφειας.<sup>6</sup>

Η σύνδεση με εντόρμωση (εικ. 3) σημαίνει τη δημιουργία στα τμήματα του σκαριού μητρών στις οποίες τοποθετούνταν ξύλινες γλώσσες, οι γόμφοι που ενοποιούνταν και σταθεροποιούνταν με καβίλιες. Η τεχνική αυτή θα ήταν χρονοβόρα και θα απαιτούσε ιδιαίτερη κατασκευαστική δεξιότητα. Η σύνδεση με εντόρμωση, όπως αναφέρθηκε, συνυπάρχει με τη ραφή. Κατά τη διάρκεια της πρώτης χιλιετίας η τεχνική της εντόρμωσης επικρατεί στο μεγαλύτερο μέρος του σκαριού, όπως φαίνεται από την πλειονότητα των αρχαίων πλοίων των ναυαγίων.<sup>7</sup> Κάτι τέτοιο ίσως να

<sup>4</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και βιβλιογραφία βλ. Delgado, J. B. 1997 (ed.), 469-471

<sup>5</sup> Ibidem, 169-171

<sup>6</sup> McGrail, S. 2001, 147-148

<sup>7</sup> Ibidem, 147

υπαγορεύονταν από την ανάγκη κατασκευής ανθεκτικών και γρήγορων πολεμικών πλοίων<sup>8</sup> που επέβαλλε η εισαγωγή του εμβόλου τον 9<sup>ο</sup>/8<sup>ο</sup> π.Χ.

Είναι δύσκολο να εντοπιστεί η ακριβής καταγωγή και χρονολόγηση των δύο τεχνικών μιας και τα αρχαιολογικά κατάλοιπα δεν επαρκούν για να διατυπωθούν ασφαλή συμπεράσματα. Ο S. McGrail βασιζόμενος στα στοιχεία των ναυαγίων οδηγείται στην άποψη ότι υπάρχουν δυο παραδόσεις: η παράδοση της ‘Μέσης Ανατολής’ που εφαρμόζει την τεχνική της εντόρμωσης και η ‘ελληνική;’ παράδοση της ραφτής με πείρους τεχνικής σύνδεσης<sup>9</sup>. Δυστυχώς τα κενά της έρευνας δεν δίνουν περιθώρια για το σχηματισμό σαφούς εικόνας για το ζήτημα.

### **β. Προϊστορική εποχή**

Η ανεύρεση οψιανού στο σπήλαιο Φράγχθι της Ερμιονίδος επιβεβαίωσε την άποψη ότι υπήρχαν επαφές ανάμεσα στις ανθρώπινες κοινωνικές ομάδες ήδη από τη Μέση εποχή του Λίθου. Ο οψιανός, που εντοπίστηκε στην διάρκεια των ανασκαφών στο συγκεκριμένο σπήλαιο, προέρχεται βάσει των αναλύσεων από τη νήσο Μήλο και χρονολογήθηκε στο 9.000-8.000 π.Χ. Το ερώτημα που τίθεται είναι πώς τελικά έφτασε το μηλιακό ορυκτό από την νήσο Μήλο στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Στο μεσογειακό χώρο ακόμη και στη σύγχρονη εποχή επιβιώνει η παπυρέλλα (εικ. 4), πλοiάριο που εξυπηρετεί σε τοπικό βασικά επίπεδο τις ανάγκες των ανθρώπων. Η παπυρέλλα είναι αμφίπρωρο σκάφος κατασκευασμένο από δεσμίδες καλάμων και εγκάρσιες ξύλινες σανίδες στο εσωτερικό και το εξωτερικό κάτωθεν τμήμα του. Η προώθηση του γίνονταν με κουπιά ‘paddles’<sup>10</sup> και όχι με πανί. Η παπυρέλλα θα είχε χώρο για 5-6 έμπειρους, δυνατούς κωπηλάτες και για κάποιο φορτίο. Το μειονέκτημα του πλοiού αυτού είναι ότι είναι επιρρεπές στις πλημμύρες, κάτι που θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με το συνεπές στέγνωμα τού μετά από κάθε ταξίδι.<sup>11</sup>

Αναλογιζόμενος τον τρόπο με τον οποίο θα επιτυγχάνονταν τα θαλάσσια ταξίδια κατά τη Μεσολιθική περίοδο ο Χ. Τζάλας επιδόθηκε στην αναζήτηση του πιθανού πλοiαρίου. Διαπιστώνοντας ότι η παπυρέλλα θα μπορούσε να κατασκευαστεί από τους ανθρώπους της Μεσολιθικής, οι οποίοι θα κατείχαν τις απαραίτητες γνώσεις

<sup>8</sup> Ibidem , 148

<sup>9</sup> Ibidem, 146

<sup>10</sup> Επιλέγω τον αγγλικό όρο καθώς δεν υπάρχει δόκιμος όρος στην ελληνική. Πρόκειται για κουπιά που δεν δένονται στην κουπαστή (τύπου καγιάκ).

<sup>11</sup> McGrail, S. 2001, 105

και τα κατάλληλα εργαλεία, επιδόθηκε στην πραγματοποίηση ενός ταξιδιού από το Λαύριο στη Μήλο το μήνα Οκτώβρη. Μέσω του πειράματος φάνηκε ότι το πλοίο θα επιβίωνε με άνεμο 5-6 μποφόρ και η πλεύση του θα ενισχύονταν ή θα εμποδιζόνταν από την κατεύθυνση του ανέμου, κάτι που καθιστά απαραίτητη τη ναυτική γνώση του πληρώματος. Οι δυσκολίες του ταξιδιού λόγω των καιρικών συνθηκών αλλά και της ίδιας της κατασκευής της παπυρέλλας, που περιορίζει την υδροκινητικότητά της με τις εγκάρσιες σανίδες στον πάτο της, περιγράφονται από τον Χ. Τζάλα.<sup>12</sup>

Επομένως βάσει πειραματικών και αρχαιολογικών μελετών διαπιστώνεται ότι η παπυρέλλα, η οποία φτιάχνεται από υλικό διόλου δυσεύρετο, θα μπορούσε να ήταν ένα πιθανό θαλάσσιο μέσο επικοινωνίας της Μεσολιθικής εποχής<sup>13</sup>. Παράλληλα θα υπήρχαν σε αυτή την περίοδο και άλλα θαλάσσια μέσα κινούμενα με κουπιά, όπως τα μονόξυλα ('log boats') (εικ. 5), οι σχεδίες από κορμούς δένδρων συνδεδεμένους μεταξύ τους, ή ακόμα και οι σχεδίες το βασικό υλικό των οποίων θα ήταν δέρμα και θα ήταν ραφτές ('hide rafts' ή 'skin boat'). Η χρήση τους, λόγω της προφανούς κατασκευαστικής ευκολίας τους είναι διαχρονική, όπως καταδεικνύουν τα ευρήματα διαφόρων περιόδων.<sup>14</sup>

Η κατασκευή των προαναφερθέντων πλοιαρίων αντανακλά το επίπεδο στο οποίο βρισκόταν η τεχνολογία της εποχής. Όπως είναι φυσικό το είδος και η μορφή των πλοίων καταδεικνύει τις ανάγκες της κοινωνίας. Συνεπώς, από την περιορισμένη χωρητικότητα των πλοιαρίων διαπιστώνεται ότι η διακίνηση ποσότητας προϊόντων από τόπο σε τόπο θα υπήρξε μικρή. Οι οικισμοί θα ήταν κατά πολύ αυτάρκεις, ενώ η αλιεία θα διαδραμάτιζε σπουδαίο ρόλο στην οικονομία τους. Δεν θα ήταν αναγκαία τα μεγάλα, ασφαλή λιμάνια καθώς τα μικρά και ελαφρά πλοία θα μπορούσαν να μεταφερθούν στη στεριά. Εκεί θα συντηρούνταν και θα προφυλάσσονταν, πιθανώς μέσα σε απλές κατασκευές.

Τέτοιου είδους πλοία θα συνέχισαν να χρησιμοποιούνται και κατά τη Νεολιθική περίοδο ίσως πλέον πιο οργανωμένα σε στολίσκους, προκειμένου να εκπληρώνονται οι ανάγκες του πληρώματος σε νερό και τροφή.<sup>15</sup>

Στην Πρώιμη Εποχή του Χαλκού οι βασικές κατηγορίες θαλάσσιων μέσων μεταφοράς βασίζονται κατά κύριο λόγο στους τύπους του άμεσου παρελθόντος τους

<sup>12</sup> Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Τζάλας, Χ. 1989, 11-20

<sup>13</sup> McGrail, S. 2001, 104-106

<sup>14</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και συγκεντρωμένο βιβλιογραφικό υλικό βλ. McGrail, S. 2001, 103-104 και Casson, L. 1971, 3-10

<sup>15</sup> McGrail, S. 2001, 105

με μια εμφανή και αναμενόμενη εξέλιξη. Τα συμπεράσματα προκύπτουν από τα αρχαιολογικά ευρήματα που σε αυτή την περίπτωση είναι είτε γραπτές παραστάσεις σε αγγεία είτε ομοιώματα.<sup>16</sup>

Οι τύποι και οι κατηγορίες των πλοίων ποικίλουν. Υπάρχουν τα επιμήκη πλοία που θα κινούνταν με 'paddles'. Τέτοια είναι τα σχετικά μικρού μεγέθους μονόξυλα, όπως το μολύβδινο ομοίωμα πλοιαρίου από τη Νάξο, και τα κατασκευασμένα με μαδέρια αλλά και κορμούς πλοία, όπως ίσως αυτά που απεικονίζονται στα τηγανόσχημα της Σύρου (εικ. 6)<sup>17</sup> και αναπαρίστανται στο πήλινο ομοίωμα από το Παλαιόκαστρο Κρήτης (εικ. 7). Ξεχωριστή κατηγορία αποτελούν τα πλοία με την πρύμνη και την πλώρη εξίσου ανυψωμένες, όπως εκείνο που αναπαρίσταται στο πήλινο ομοίωμα από το Μοχλό της Κρήτης (εικ. 8).

Χαρακτηριστικό της εποχής είναι ότι η κίνηση των πλοίων επιτυγχάνονταν με κουπιά. Δυστυχώς το ακριβές μέγεθος των πλοίων δεν μπορεί να γίνει αντιληπτό από τις αναφερθείσες μαρτυρίες. Πάντως τα πλοία που απεικονίζονται δεν φέρουν ιστίο, άρα θα ήταν σχετικά μικρά και προφανώς όχι τόσο ανθεκτικά. Τα επιμήκη πλοία δεν διέθεταν ικανοποιητικό χώρο για φορτίο ούτε για επιβάτες. Επομένως τα κουπιά δεν θα στερεώνονταν στο σκαρί καθώς κάτι τέτοιο θα καταλάμβανε πολύτιμο χώρο.<sup>18</sup> Ενδιαφέρουσα είναι η άποψη του McGrail, που θεωρεί ότι ειδικά τα επιμήκη πλοία θα χρησιμοποιούνταν σε πολεμικές επιχειρήσεις, πειρατεία ή μεταφορά προϊόντων χωρίς όγκο.<sup>19</sup>

Από την άλλη στον τύπο που απεικονίζεται στο πήλινο ομοίωμα από το Μοχλό υπάρχει χώρος για μικρό φορτίο και λίγους επιβάτες. Επομένως ίσως ο τύπος αυτός να εξυπηρετούσε μεταφορές τοπικού χαρακτήρα.<sup>20</sup> Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι στον Αργολικό κόλπο βρίσκεται βυθισμένο το φορτίο του Δοκού<sup>21</sup>. Εκεί στα 1974 εντοπίστηκε μεγάλο σύνολο ευρημάτων της ΠΕΧ II (2200 π.Χ.). Δεν βρέθηκε το σκαρί που προφανώς θα μετέφερε το 'φορτίο'. Εικάζεται ότι το πλοίο θα έμοιαζε με εκείνα που απεικονίζονται στα τηγανόσχημα της Σύρου. Τίποτα δεν

<sup>16</sup> Για περισσότερα στοιχεία για τις απεικονίσεις πλοίων στην Εποχή του Χαλκού βλ. Wedde, M. 2000

<sup>17</sup> Για τα τηγανόσχημα της Σύρου, την προβληματική που αφορά στην ανασύνθεση της κατασκευής τους καθώς και τη βιβλιογραφία που σχετίζεται με αυτά βλ. McGrail, S. 2001, 109-110· Βήχος, Γ. 1989, 21-23· Μαστραπάς, Α. 1990, 80-83· Casson, L. 1971, 30-32

<sup>18</sup> Wachsmann, S. 1998, 75

<sup>19</sup> McGrail, S. 2001, 107

<sup>20</sup> Ibidem, 108-109· για το ίδιο βλ. επίσης Casson, L. 1971, 34-35

<sup>21</sup> Για το φορτίο του 'ναυαγίου' του Δοκού βλ. Παπαθανασόπουλος Γ., Βήχος Γ., Χατζηδάκη Ε., Λώλος Γ. 1990, 6-29· Παπαθανασόπουλος Γ., Βήχος Γ., Λώλος Γ. 1991a, 26-28· Παπαθανασόπουλος Γ., Βήχος Γ., Λώλος Γ. 1991b, 4-29· Παπαθανασόπουλος Γ., Βήχος Γ., Λώλος Γ. 1993, 6-19

μπορεί να διαπιστωθεί με βεβαιότητα. Πάντως αν πρόκειται για ναυάγιο πλοίου, ο πλούτος των ευρημάτων καταδεικνύει τον πλούτο της εποχής και τη δυνατότητα μεταφοράς σημαντικών ποσοτήτων φορτίου από ανθεκτικά σκαριά.

Τα πλοία τις ΠΕΧ δεν θα απαιτούσαν βάσει των όσων μαρτυρούνται σημαντικό χώρο για τη φύλαξη τους. Προφανώς θα συνέχιζαν να σύρονται στις αμμουδερές ακτές και να προφυλάσσονται σε πρόχειρες παράγκες. Ωστόσο η ποικιλία στην τυπολογία των πλοίων αντικατοπτρίζει τις διαφορετικές ανάγκες των κοινωνιών. Διαπιστώνουμε για παράδειγμα ότι στο Μοχλό της Κρήτης βρέθηκε ομοίωμα πλοίου που θα διεξήγαγε πιθανώς εμπορική δραστηριότητα. Επομένως η ανάπτυξη της πόλης στον τομέα της εμπορικής δραστηριότητας μέσω της θαλάσσης θα υπήρξε τέτοια που θα επέβαλε τη συγκεκριμένη μορφή θαλάσσιων μέσων. Η ποικιλομορφία των πλοίων ίσως να καθρεφτίζει τις διαφορετικότητες της ιδιοσυγκρασίας και της κοινωνίας των πόλεων. Η διαφοροποιήσεις στην τυπολογία των πλοίων καταγράφεται και στην ιστορία της Αιγύπτου. Ο L.Casson<sup>22</sup> αναφέρει ότι στις αρχές της περιόδου στην Αίγυπτο κατασκεύαζαν σχεδίες από δεσμίδες καλάμων που είτε μετακινούνταν με κουπιά είτε με πανί, σε μια πρώιμη μορφή απλοποιημένης χρήσης του. Από το 2.700 π.Χ. κατασκευάζονται πιο ανθεκτικά σκαριά από ξύλινα μαδέρια συνδεδεμένα με εντόρμωση, με καρένα, ιστίο και σταδιακά υδροδυναμικό σχήμα. Η ανάγκη μεταφοράς λίθων για την κατασκευή των μεγάλων κτιριακών συγκροτημάτων επέβαλλε την αύξηση του μεγέθους, της ταχύτητας και της ανθεκτικότητας των πλοίων.

Βασικά στοιχεία που αντλούμε για τη Μέση εποχή του Χαλκού προέρχονται κυρίως από τις μινωικές παραστάσεις πλοίων σε πολύτιμους λίθους και από τις αναπαραστάσεις πλοίων στις τοιχογραφίες της Θήρας<sup>23</sup>

Στη Μέση Εποχή του Χαλκού στον αιγιακό χώρο επικρατεί η θαλασσοκρατία του Μίνωα. Παρατηρείται έντονη κινητικότητα στον τομέα του εμπορίου με μητρόπολη την Κρήτη. Όπως είναι φυσικό η συνεχής μετακίνηση θα επέβαλε ταχύτητα και ανθεκτικό σκαρί. Στον αιγιακό χώρο χρησιμοποιείται πλέον το ιστίο και το πανί παράλληλα με τα κουπιά. Κάποια σκαριά γίνονται πιο ανθεκτικά, διαθέτουν χώρο για επιβάτες και φορτίο, ενώ άλλα αποκτούν υδροδυναμικό επίμηκες σχήμα και πιθανώς να χρησίμευαν για πολεμικούς σκοπούς. Κάπως έτσι

---

<sup>22</sup> Για λεπτομέρειες βλ. Casson, L. 1971, 11-24

παρουσιάζεται η εικόνα των πλοίων με βάση την απεικόνιση τους στους πολύτιμους λίθους που χρονολογούνται στη Μέση Μινωική ΙΙ με Ύστερη Μινωική Ι (εικ. 9).<sup>24</sup>

Από τις απεικονίσεις πλοίων στις τοιχογραφίες της Θήρας (εικ. 10) δύναται να ανασυσταθεί η εικόνα τους στη Μέση Εποχή του Χαλκού. Το υπάρχον πρόβλημα εντοπίζεται στην αβεβαιότητα του χαρακτήρα της πομπής που απεικονίζεται. Συνεπώς δεν γνωρίζουμε την κατηγορία των πλοίων ούτως ώστε να οδηγηθούμε σε ασφαλή συμπεράσματα. Επικρατούν δυο βασικές απόψεις. Η πρώτη θεωρεί ότι πρόκειται για πομπή πλοίων πολεμικού χαρακτήρα, ενώ η δεύτερη τη θεωρεί πομπή θρησκευτικού χαρακτήρα.

Τα πλοία πιθανώς απεικονίζονται κατά την είσοδο τους στο λιμάνι μιας αταύτιστης πόλης εντός του οποίου δεν εντοπίζονται λιμενικές εγκαταστάσεις. Μέρος των πλοίων έχει το ιστίο στη θέση του, στο μέσον του πλοίου, ενώ σε κάποια το ιστίο θα είχε αφαιρεθεί και θα είχε τοποθετηθεί σε υποστήριγμα. Πρόκειται για κινητό ιστίο η προσθαφαίρεση του οποίου θα διευκόλυνε το πλήρωμα αναφορικά με την κίνηση και την ισορροπία του πλοίου. Στην προκειμένη περίπτωση αν δεχθούμε ότι η πομπή εισέρχεται στο λιμάνι τότε δικαιολογούμε την αφαίρεση των ιστίων εφόσον η προσέγγιση είναι ασφαλέστερη με κουπιά. Στο κυρίαρχο ποσοστό των πλοίων η ώθηση πραγματοποιείται με κουπιά που δεν δένονται στο σκαρί. Από το δεδομένο αυτό μπορεί να διαπιστωθεί ότι η ταρσοπλοΐα, η ώθηση δηλαδή με paddles, ίσως να συνέβαλε στον ασφαλή ελλιμενισμό των πλοίων. Χαρακτηριστική είναι η απεικόνιση μισάνοιχτου πανιού σε ένα εκ των πλοίων και η λεπτομερειακή αποτύπωση των ξαρτιών σε αυτό αλλά και σε άλλες περιπτώσεις. Μάλλον πρόκειται για τη στιγμή μαζέματος του πανιού από πλοίο που εισέρχεται στο λιμάνι. Παρόλο που τα στοιχεία που δίνονται από τον καλλιτέχνη είναι λεπτομερειακά δεν μπορούν να οδηγήσουν σε ασφαλή συμπεράσματα σε σχέση με το μήκος των πλοίων. Πάντως η πομπή που απεικονίζεται παρόλο που προκαλεί εύλογα ερωτήματα σχετικά με το χαρακτήρα και τη σύσταση της αποτελεί κατάθεση του τρόπου κίνησης των πλοίων εντός των λιμανιών.

Στα τέλη της Ύστερης Εποχής του Χαλκού (1176 π.Χ.) χρονολογείται η πρώτη απεικόνιση ναυμαχίας στην οποία πρωταγωνιστούν οι Αιγύπτιοι και οι «Λαοί της Θάλασσας» (εικ. 11). Για πρώτη φορά αποτυπώνονται τόσο ξεκάθαρα τα

---

<sup>25</sup> Για πιο συγκεκριμένες πληροφορίες και βιβλιογραφία σχετικά με τις τοιχογραφίες της Θήρας βλ. McGrail, S. 2001, 113-122· Morgan, L. 1988, 121-135· Wachsmann, S. 1998, 86-99, 106-117· Marinatos, S. 1974, 141-151



τμήματα του ιστίου, τα πανιά και τα σχοινιά για το χειρισμό του πανιού ('brails'), που βέβαια θα είχαν ήδη χρησιμοποιηθεί από τους ναυτικούς στο παρελθόν. Επίσης αξιοπρόσεκτη είναι η ύπαρξη παρατηρητηρίου στην κορυφή του ιστίου και η τάση του σκαριού να αποκτήσει πιο υδροδυναμικό σχήμα. Τα πλοία των Αιγυπτίων διαθέτουν κουπιά. Από την άλλη στα πλοία των «Λαών της θάλασσας» δεν απεικονίζονται κουπιά, αλλά μόνο πανιά, κάτι που προφανώς δεν αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα. Τέλος το σχήμα του σκαριού του οποίου το μέγεθος δεν μπορεί να υπολογιστεί μοιάζει με εκείνα της ναυτικής παράδοσης του Αιγαίου.<sup>25</sup>

Στην ίδια περίοδο χρονολογούνται δύο από τα σημαντικότερα ναυάγια της αρχαιότητας. Το ναυάγιο του Uluburun (1300 π.Χ.) και εκείνο στο ακρωτήριο Cape Gelidonya (Χελιδονία Άκρα ή Χελιδών) (1200 π.Χ.), που έχουν βρεθεί στις ακτές της ΝΔ Τουρκίας. Το πλήθος των ευρημάτων στο ναυάγιο του Uluburun, τα οποία είναι ιδιαίτερα πολύτιμα και προέρχονται από 9-10 διαφορετικούς πολιτισμούς, οδηγεί σε ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με την εμπορική δραστηριότητα της περιόδου. Σίγουρα το εμπόριο παύει να διαθέτει τοπικό χαρακτήρα, διευρύνεται και αλλάζει η μορφή των ταξιδιών τα οποία πλέον γίνονται μακρινά. Ο όγκος και το βάρος του φορτίου σε συνδυασμό με τις ανάγκες του πληρώματος θα καθιστούσαν αναγκαία την κατασκευή ανθεκτικών πλοίων προετοιμασμένων για μακρινά και δύσκολα ταξίδια. Από τα ανασκαφικά δεδομένα συμπεραίνεται ότι το πλοίο του Uluburun διέθετε μήκος 15-16 μ., ήταν κατασκευασμένο με την τεχνική 'πρώτα το πέτσωμα' και τα μαδέρια του πετσώματος ήταν συνδεδεμένα με εντόρμωση. Η πορεία και η καταγωγή του πλοίου σχετίζονται με την περιοχή του Αιγαίου και της Μέσης Ανατολής, Κύπρου και Συροπαλαιστίνης, όπως φαίνεται από τα ευρήματα<sup>26</sup>.

Το πλοίο του ναυαγίου Cape Gelidonya (1200 π.Χ) είναι επίσης κατασκευασμένο με την τεχνική 'πρώτα το πέτσωμα', τα μαδέρια του πετσώματος ήταν συνδεδεμένα με εντόρμωση ενώ διαθέτει μήκος 9-11μ. Το χαρακτηριστικό εύρημα του ναυαγίου είναι το κυρίως φορτίο του, το αποτελούμενο από μέταλλα και εργαλεία χύτευσης μετάλλων που ίσως να δικαιολογούν με την παρουσία τους κάποια σχετική και ανεπτυγμένη εμπορική δραστηριότητα που λάμβανε χώρα επάνω στο

---

<sup>24</sup> Wachsmann, S. 1998, 75

<sup>25</sup> Casson, L. 1971, 38' McGrail, S. 2001, 125

<sup>26</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και σχετική βιβλιογραφία βλ. McGrail, S. 2001, 123-124' Delgado, J. B. 1997 (ed.), 430-432

πλοίο. Οι βασικές περιοχές στις οποίες φαίνεται να κινήθηκε το πλοίο είναι η Συροπαλαιστίνη και η Κύπρος.<sup>27</sup>

Ένα επίσης γνωστό ναυάγιο που χρονολογείται στα 1200 π.Χ. είναι εκείνο του Ακρωτηρίου των Ιρίων<sup>28</sup> (εικ. 12) του οποίου το σκαρί δεν εντοπίστηκε. Βάσει των υποθέσεων που έχουν γίνει θεωρείται ότι το σκαρί θα ήταν κατασκευασμένο με την τεχνική ‘πρώτα το πέτσωμα’ και τα μαδέρια του πετσώματος θα ήταν συνδεδεμένα με εντόρμωση. Το φορτίο του είναι ετερογενές και πιθανολογείται ότι διεξήγαγε τοπικό εμπόριο σε περιοχές που είχαν ήδη συγκεντρωθεί ετερόκλητα εμπορικά προϊόντα<sup>29</sup> (Κύπρος, Κρήτη, Αργολίδα) (εικ. 13).

Συμπερασματικά από τα φορτία των ναυαγίων της Ύστερης Εποχής του Χαλκού διαπιστώνεται ότι η εμπορική δραστηριότητα στο χώρο της Μέσης Ανατολής αλλά εν μέρει και του Αιγαίου είναι αξιόλογη. Θαλάσσιοι δρόμοι ανοίγονται, μέσω των οποίων τα πλοία επισκέπτονται τα πολυάριθμα εμπορικά κέντρα. Σίγουρα τα μεγάλα σκαριά θα έπρεπε να συντηρηθούν και να προστατευθούν σε περιόδους που δεν ταξίδευαν. Πιθανώς θα υπήρχαν κάποιου είδους λιμενικές εγκαταστάσεις, χωρίς ωστόσο να υπάρχουν μαρτυρίες. Επίσης ανεπτυγμένη θα υπήρξε και η ναυσιπλοΐα στο χώρο της Αν. Μεσογείου<sup>30</sup>. Παρόλο που στα αναφερθέντα ναυάγια δεν εντοπίστηκε ιστίο οι απεικονίσεις πλοίων της εποχής καθιστούν βέβαιη την ευρεία χρήση του πανιού.

Συνοψίζοντας τις πληροφορίες που αντλούνται για την Ύστερη Εποχή του Χαλκού διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη του εμπορίου συμβαδίζει με την εξέλιξη της ναυτικής τεχνολογίας, μιας και πρόκειται εξάλλου για αμφίδρομη σχέση. Τα πλοία που πλέουν σε ανοιχτές θάλασσες είναι γαλέρες και ιστιοφόρα που αποτέλεσαν τα πρότυπα για την μελλοντική κατασκευαστική απόδοση ανθεκτικών και άριστα εξοπλισμένων πολεμικών και εμπορικών πλοίων.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και σχετική βιβλιογραφία βλ. McGrail, S. 2001, 124· Delgado, J. B. 1997 (ed.), 430-432

<sup>28</sup> Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών ερευνών 1998

<sup>29</sup> Για περισσότερα στοιχεία βλ. McGrail, S. 2001, 124-125· Delgado, J. B. 1997 (ed.), 190· W. Phelps, Y. Lolos, Y. Vichos 1999 (eds)

<sup>30</sup> Για τις πιθανές θαλάσσιες οδούς της Αν. Μεσογείου στη διάρκεια της ΕΧ βλ. Wachsmann, S. 1998, 295-301

<sup>31</sup> Για το θέμα της εξέλιξης βλ. Casson, L. 1971, 38-39

### γ. Ιστορικοί χρόνοι

Οι ιστορικοί χρόνοι μας παρέχουν τη δυνατότητα πέραν των αρχαιολογικών καταλοίπων και των γραπτών παραστάσεων σε αγγεία να αντλήσουμε πληροφορίες από γραπτές μαρτυρίες αρχαίων συγγραφέων. Τα επικά αριστουργήματα του Ομήρου, η Ιλιάδα και η Οδύσσεια, αντικατοπτρίζουν την κοινωνία και τις συνήθειες του 9<sup>ου</sup>-8<sup>ου</sup> αι. π.Χ., λαμβάνοντας πάντοτε υπ' όψιν τη σχετικότητα των αφηγήσεων. Ο Όμηρος αναφέρει πλοία με 20, 50 και 100 κουπιά, με χαμηλό, στενό, επίμηκες και ελαφρύ μαύρο σκαρί, χωρίς κατάστρωμα στο κέντρο του<sup>32</sup>. Κάτωθεν των καταστρωμάτων της πρύμνης και της πλώρης θα τοποθετούσαν τα εξαρτήματα και το φορτίο του πλοίου. Τα πλοία θα διέθεταν καρένα, κινητό ιστίο, λινό ραμμένο πανί με σκοινιά για το χειρισμό του, καθώς και κουπιά στερεωμένα στην κουπαστή με δέρματα, τα οποία θα τα χειρίζονταν κωπηλάτες τοποθετημένοι σε μια σειρά (μονήρεις). Αξίζει να σημειωθεί ότι επειδή δεν έχουν βρεθεί πλοία της εποχής αυτής τα μορφολογικά τους στοιχεία αντλούνται από τις σύγχρονες παραστάσεις.

Ο πρώτος σαφής διαχωρισμός των κατηγοριών των πλοίων σύμφωνα με τη χρήση τους γίνεται στην αρχαία ελληνική γραμματεία από τον Ηρόδοτο. Πέραν της κατηγορίας που αφορά στα πλοία για αποικισμό τα πλοία χωρίζονται σε εμπορικά και πολεμικά. Η βασική τους διαφορά έγκειται στο ότι τα εμπορικά κινούνται με κουπιά, ενώ τα πολεμικά με κουπιά και πανί. Οι πεντηκόντορες κατά τον Ηρόδοτο είναι το κύριο ελληνικό πλοίο για εξερεύνηση, αποικισμό, πόλεμο, εμπόριο. Ο αριθμός των κουπιών θα μπορούσε να θεωρηθεί ενδεικτικός για το μήκος του σκαριού που θα υπολογιζόταν στα 30μ.<sup>33</sup>

Χαρακτηριστική είναι η σκηνή στην οποία απεικονίζονται εμπορικά και πολεμικά πλοία φοινικικής προέλευσης που χρονολογείται στο 701 π.Χ. (εικ. 14) Οι Φοίνικες δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο, κατά τον S.McGrail,<sup>34</sup> ήδη από τα μέσα της 2<sup>ης</sup> χιλιετίας και επεκτείνουν τους ναυτικούς τους δρόμους διαρκώς, γνωρίζουν τις ανάγκες του πολέμου και του εμπορίου. Έτσι κατασκευάζουν πλοία ικανά για να αντεπεξέλθουν στις εκάστοτε ανάγκες. Στις απεικονίσεις τα πλοία και των δυο τύπων διαθέτουν δυο σειρές κωπηλατών και πηδάλιο. Το σχήμα του σκαριού των εμπορικών είναι στρογγυλοποιημένο και κινείται με κουπιά σε αντίθεση με τα

<sup>32</sup> Για περιγραφικές και άλλες λεπτομέρειες αλλά και συγκέντρωση πηγών βλ. McGrail, S. 2001, 126-127 Casson, L. 1971, 43-48 Morrison, J. S., Williams, R. T. 1968, 7-72

<sup>33</sup> McGrail, S. 2001, 127

<sup>34</sup> Ibidem, 132

πολεμικά όπυ είναι περισσότερο επίμηκες και διαθέτει μεταλλικό έμβολο, ιστίο και πανί.<sup>35</sup>

#### δ. Πολεμικά πλοία

Βασικό στοιχείο στο διαχωρισμό των πολεμικών πλοίων από τα εμπορικά υπήρξε η εισαγωγή του εμβόλου στον 9<sup>ο</sup>/8<sup>ο</sup> αι. π. Χ<sup>36</sup>. Η αλλαγή θα προέκυψε από τη γενικότερη τάση μετατροπής του πλοίου σε πολεμική μηχανή που θα έλαβε χώρα κατά τους Σκοτεινούς αιώνες.<sup>37</sup> Έτσι τα πολεμικά πλοία θα έπρεπε πλέον να είναι ταχύτερα για να αποφεύγουν επιθέσεις και ελαφρά για να πραγματοποιούν ελιγμούς. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι ενδεχομένως θα αποτελούσαν από μόνα τους πεδία μαχών αφού ο εχθρός θα μπορούσε να εισβάλει στο σκαρί τους, συμπεραίνεται ότι θα έπρεπε να προστατευθούν.

Οι παραστάσεις<sup>38</sup> πολεμικών πλοίων σε αγγεία του 8<sup>ου</sup> – 7<sup>ο</sup> αι π.Χ. παρουσιάζονται πολύ κοντά στο πρότυπο των περιγραφών του Ομήρου<sup>39</sup>. Ο κυρίαρχος τύπος είναι οι πεντηκόντορες, δηλαδή πλοία με 50 κουπιά που επιτύγχαναν σημαντικές ταχύτητες. Στις παραστάσεις τα πλοία διαθέτουν μια σειρά κωπηλατών και ένα είδος κιγκλιδώματος κατά μήκος της κουπαστής, προφανώς για αναχαίτιση του εχθρού (εικ. 15). Χαρακτηριστική παράσταση της εποχής μπορεί να θεωρηθεί αυτή στον κρατήρα του Αριστόνοθου (675-650 π.Χ.) (εικ. 16). Στα αριστερά διακρίνεται ελληνικού τύπου πλοίο που διαθέτει κατάστρωμα και διάδρομο. Η πρύμνη του είναι ανυψωμένη και κυρτή, ενώ η πλώρη προτάσσεται οριζοντίως. Δεν διαπιστώνεται επιβεβαιωμένα ότι το σχήμα της πλώρης χρησίμευε ως έμβολο. Από την άλλη το εχθρικό πλοίο φαίνεται να είναι καρχηδονιακό ή ετρουσκικό. Το ιδίομορφο σχήμα της πλώρης ίσως χρησίμευε για την παγίδευση του αντίπαλου πλοίου.

Με την εισαγωγή του εμβόλου η ανάγκη για ελαφρά πλοία υπαγόρευσε τη μείωση του μήκους των σκαριών, αλλά τη διατήρηση ή αύξηση των κωπηλατών. Έτσι τα πλοία έγιναν διήρεις, διέθεταν δηλαδή δυο σειρές κωπηλατών. Οι απεικονίσεις πλοίων σε αγγεία της αρχαϊκής εποχής (6<sup>ο</sup> αι. π.Χ.) αφορούν σε μονήρεις και διήρεις, ενώ το προστατευτικό κιγκλιδωμά εξακολουθεί να υφίσταται.

<sup>35</sup> McGrail, S. 2001, 132

<sup>36</sup> Για την εξέλιξη του εμβόλου βλ. Casson, L., Steffy, J. R. 1991 (eds)

<sup>37</sup> McGrail, S. 2001, 49 Ahlberg, G. 1971 Gray, D. 1974

<sup>38</sup> Για παρουσίαση και περιγραφή αναπαραστάσεων βλ. Casson, L. 1971, 49-53

<sup>39</sup> Ibidem

Κατά τον 5<sup>ο</sup> αι. π.Χ. κυρίαρχη πολεμική μηχανή είναι η τριήρης<sup>40</sup> (εικ. 17) που κατασκευάζονταν ήδη στα 700 π.Χ. στην Κόρινθο.<sup>41</sup> Η ανασύσταση της τριήρους είναι προβληματική και τα δεδομένα που μπορεί να οδηγήσουν σε ορθά συμπεράσματα λίγα.

Η χρήση της τριήρους συνεχίζει στους επόμενους αιώνες ως ένα από τα βασικά πολεμικά πλοία<sup>42</sup>. Ήδη από το περ. 400 π.Χ. κατασκευάζονται πολεμικά πλοία με 4 και 5 σειρές κωπηλατών στις Συρακούσες και από το 330 π.Χ. υιοθετούνται από την Αθήνα. Από το 315 π.Χ. η αύξηση σειρών κωπηλατών είναι παρατεταμένη, ενώ από το 201 π.Χ. εισάγεται νέα τεχνική πολέμου, ο καταπέλτης. Οι αλλαγές στον αριθμό των σειρών των κωπηλατών ταξινομούνται από τον L. Casson<sup>43</sup> ως εξής: από το 400-350 π.Χ. εισάγονται 6 σειρές, από το 315-288 π.Χ. γίνονται 16 ενώ από το 288-246 π.Χ. φτάνουν τις 30. Οι τύποι που χαρακτηρίζουν τα πλοία τις εποχής ποικίλουν ανάλογα με τον αριθμό των κουπιών.

Πολεμικά είναι τα πλοία των ναυαγίων Marsala, ανάγονται στα μέσα του 3<sup>ου</sup> αι. π.Χ. Εντοπίστηκαν στη Σικελία και πρόκειται μάλλον για καρχηδονιακά πλοία. Το Marsala I<sup>44</sup> είναι όμοιο με το ναυάγιο της Κυρήνειας. Τα μαδέρια είναι συνδεδεμένα με εντόρμωση, κατασκευασμένα με την τεχνική 'πρώτα το πέτσωμα', ενώ το πέτσωμα διαθέτει μολύβδινη επικάλυψη. Αξιοπρόσεχτα είναι τα σημάδια από φοινικικά γράμματα στα σημεία σύνδεσης των ξύλων, που ίσως φανερώνουν κάποιο προσχέδιο για την κατασκευή του πλοίου. Για το Marsala II έχουν διατυπωθεί διάφορες θεωρίες που αφορούν κυρίως στη σύνδεση του με το Marsala I. Επίσης αξιοσημείωτη είναι η άποψη που αφορά στο χαρακτήρα του πλοίου και που αναφέρει ότι βάσει του φορτίου του το πλοίο μπορεί να θεωρηθεί εμπορικό<sup>45</sup>.

Από τον 1<sup>ο</sup> αι. π.Χ. η Ρώμη είναι η πολιτική δύναμη που κυριαρχεί στο μεσογειακό χώρο. Κατά την περίοδο της ρωμαϊκής επιβολής συντελέστηκαν ποικίλες ανακατατάξεις σε όλους τους τομείς της ζωής της Μεσογείου που επέβαλαν τη

---

<sup>40</sup> Για τη συνολική εικόνα που αφορά στην ανασύσταση, στην κατασκευή, στη χρήση, στα αρχαιολογικά κατάλοιπα, στην ιστορία της τριήρους βάσει των αρχαίων συγγραφέων και στην συγκέντρωση σχετικής βιβλιογραφίας βλ. Casson, L. 1971, 77-96· McGrail, S. 2001, 141-145· Morrison, J. S., Coates, J. F. 1992 (5)· Νελλόπουλος, Ε. Δ., Wallinga, H. T. 1993· Coates, J., McGrail, S. (eds)

<sup>41</sup> Για τις πληροφορίες που παρέχονται από το Θουκυδίδη σχετικά με τα πλοία βλ. McGrail, S. 2001, 127

<sup>42</sup> Σχετικά με τις συνθήκες και την ανάπτυξη του πλοίου στην ελληνιστική εποχή βλ. McGrail, S. 2001, 148-154· Casson, L. 1971, 97-140

<sup>43</sup> Casson, L. 1971, 99-100

<sup>44</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και βιβλιογραφία βλ. Delgado, J. B. 1997 (ed.), 260-262

<sup>45</sup> McGrail, S. 2001, 152-153

βελτίωση της ναυτικής πολεμικής μηχανής που είναι το πλοίο. Το μέγεθος των σκαριών των πλοίων αυξήθηκε σημαντικά ενώ παράλληλα έγινε πιο ανθεκτικό. Έτσι σημειώνονται σημαντικές κατασκευαστικές καινοτομίες, όπως το διπλό πέτσωμα, η αύξηση του πλάτους των συνδέσμων και του μεγέθους της καρένας, το δέσιμο τμημάτων του σκελετού στην καρένα και η προσαρμογή οριζόντιων σανίδων στο εσωτόρπιο<sup>46</sup>.

Οι ιστορικοί χρόνοι χαρακτηρίζονται από τη συνεχή ανάπτυξη των πολεμικών πλοίων. Η δημιουργία της πόλης-κράτους και η προσπάθεια επιβολής των εκάστοτε κυρίαρχων δυνάμεων οδήγησε σε μεγάλες περιόδους πολέμων, μεγάλο μέρος των οποίων έλαβαν χώρα στη θάλασσα. Ήδη από τα γεωμετρικά χρόνια, αλλά και πιο πριν, ο χώρος της Μεσογείου υπήρξε αρένα των πειρατών<sup>47</sup> που με την παρουσία τους διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην διεξαγωγή του εμπορίου και την ευημερία των πόλεων. Οι πόλεις κράτη αλλά και οι αυτοκρατορίες θα έπρεπε να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση. Οι ιστορικές και άλλες εξελίξεις, που ποικίλουν από περιοχή σε περιοχή, καθόρισαν σε μεγάλο ποσοστό τη μορφή των πολεμικών πλοίων, τα οποία σταδιακά απέκτησαν σημαντικό μέγεθος. Οι κατασκευαστικές αλλαγές οδήγησαν στην ύπαρξη λιμενικών εγκαταστάσεων και χώρων προστασίας και συντήρησης των σκαριών των πολεμικών πλοίων, αλλά και αποθήκευσης των εξαρτημάτων τους.

#### **ε. Εμπορικά πλοία**

Η πληθυσμιακή έξαρση και η ανάπτυξη της τεχνολογίας επέβαλαν και ευνόησαν την προσφορά και ζήτηση προϊόντων. Τα φορτία αυξήθηκαν σε όγκο και βάρος, οι θαλάσσιοι δρόμοι άνοιξαν και το εμπόριο αποτελούσε ιδιωτική υπόθεση. Όλοι αυτοί οι παράγοντες συνέβαλαν στη διαμόρφωση των στοιχείων των εμπορικών πλοίων. Το σκαρί θα έπρεπε να είναι ανθεκτικό και να διαθέτει μεγάλη χωρητικότητα. Η κίνηση δεν μπορούσε να επιτευχθεί μοναχά με τα κουπιά. Έτσι το πανί και το ιστίο θα χρησιμοποιούνταν ευρύτατα.

Τα αρχαιολογικά κατάλοιπα, οι παραστάσεις σε αγγεία και οι γραπτές μαρτυρίες συμβάλλουν στην ορθότερη και πιο συγκεκριμένη ανασύσταση των εμπορικών πλοίων στις διάφορες περιοχές μέσα στους αιώνες.

---

<sup>46</sup> Σχετικά με τις συνθήκες και την ανάπτυξη του πλοίου στη ρωμαϊκή εποχή βλ. McGrail, S. 2001, 154-158' Casson, L. 1971, 141-147

<sup>47</sup> Ormerod, H. A. 1987, 14-15

Για τα πλοία της γεωμετρικής εποχής δεν διαθέτουμε πληροφορίες από πλοία ναυαγίων. Ωστόσο, οι απεικονίσεις εμπορικών πλοίων αυτής της εποχής<sup>48</sup> είναι αρκετές. Για παράδειγμα, στα 850 π.Χ. χρονολογείται ανάγλυφη παράσταση με εμπορικά πλοία που διαθέτουν στρογγυλοποιημένο σκαρί και κεφαλές ίππων στην πρύμνη και στην πλώρη (*ίπποι*) (εικ. 18). Στρογγυλοποιημένο σκαρί διαθέτουν και τα πλοία στις ελληνικές παραστάσεις.

Οι πιο σαφείς πληροφορίες αντλούνται από ανασκαφές σε αρχαία ναυάγια (εικ. 19) από την άποψη ότι είναι απτές μαρτυρίες. Ενδεικτικά σημαντικά ναυάγια του μεσογειακού χώρου είναι το ναυάγιο του Giglio, το ναυάγιο της Gella, το ναυάγιο του Porticello, τα οποία βρέθηκαν στην Ιταλία και στη Σικελία, το ναυάγιο του Bon Porte και το ναυάγιο στο Lequin στη Γαλλία.

Το ναυάγιο του Giglio<sup>49</sup> βρέθηκε στην Ιταλία και υπήρξε εμπορικό πλοίο με ετερογενές φορτίο από Ετρουρία, Σάμο, Καρχηδόνα. Χρονολογείται στα 600-590 π.Χ., κατασκευάστηκε με την τεχνική 'πρώτα το πέτσωμα' και με ραφή σύνδεση με πείρους. Το ναυάγιο του Giglio, όπως και το ναυάγιο του Bon Porte<sup>50</sup> θεωρούνται ετρουσκικά. Το ναυάγιο του Bon Porte χρονολογείται στα 530-525 π.Χ., διαθέτει φορτίο που περιλαμβάνει οξυπύθμενους αμφορείς, και ελληνικής προέλευσης, και τα μαδέρια του είναι συνδεδεμένα με το ραφτό τρόπο σύνδεσης. Το ναυάγιο στο Lequin της Ν. Γαλλίας χρονολογείται στα 515 π.Χ. Πρόκειται για εμπορικό πλοίο με φορτίο από τη Μίλητο, τη Σάμο, τις Κλαζομενές, τη Χίο, τη Θάσο, τη Λέσβο, την Κέρκυρα, την Κόρινθο, την Ετρουρία. Προφανώς θα κατευθυνόταν στο μεγάλο λιμάνι της Μασσαλίας.

Το ναυάγιο της Γέλας<sup>51</sup> στη Σικελία πιστεύεται ότι είναι ελληνικό και χρονολογείται στα τέλη του 6<sup>ου</sup> με αρχές 5<sup>ου</sup> αι. π.Χ. Βάσει φορτίου και έρματος υπολογίζεται να διαθέτει μήκος περ.17 μ. Χαρακτηριστική είναι η κατασκευαστική αλλαγή που αποτυπώνεται στον τρόπο σύνδεσης του σκαριού του πλοίου, ο οποίος είναι κάτωθεν ραφτός σε αντίθεση με το άνω τμήμα που συνδέεται, ίσως δοκιμαστικά, με εντόρμωση. Πάντως η τεχνική της εντόρμωσης συναντάται και παλιότερα στα 1300 π.Χ., όπως στο ναυάγιο του Uluburun, προφανώς εισηγμένη από τους Φοίνικες ήδη από νωρίτερα. Το ναυάγιο του Porticello<sup>52</sup> ανάγεται στα 415-385

<sup>48</sup> Casson, L. 1971, 65-70

<sup>49</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και βιβλιογραφία βλ. Delgado, J. B. 1997 (ed.), 169-171

<sup>50</sup> Ibidem, 69

<sup>51</sup> Ibidem, 214

<sup>52</sup> Ibidem, 404-405

π.Χ. και εντοπίστηκε στη Μεσσήνη. Πρόκειται για εμπορικό πλοίο μήκους περ. 16 μ., χωρητικότητας φορτίου 30 τόνων, συνδεδεμένου με εντόρμωση και μολύβδινη επένδυση στο πέτσωμα, τεχνική με την οποία αντιμετωπίζονταν η άμεση, γοργή φθορά του.

Ένα από τα πιο γνωστά ναύαγια είναι εκείνο της Κυρήνειας<sup>53</sup>, το οποίο εντοπίστηκε στις ακτές της Β. Κύπρου και χρονολογείται στα 300 π.Χ. Το σκαρί κατασκευάστηκε με την τεχνική 'πρώτα το πέτσωμα' και τα μαδέρια συνδέονται με εντόρμωση. Χαρακτηριστική θεωρείται η ύπαρξη μαδεριών και στο εσωτερικό του σκαριού, ενώ το εξωτερικό επενδύεται με μόλυβδο για προστασία. Η χωρητικότητα του πλοίου θα ανερχόταν στους 30 τόνους.

Από τον 1<sup>ο</sup> αι. π.Χ. η Ρώμη είναι η κυρίαρχη δύναμη στο μεσογειακό χώρο. Στην εποχή αυτή το εμπόριο απελευθερώνεται ιδιαίτερα από τη στιγμή της πάταξης της πειρατείας. Όπως και στα πολεμικά το μέγεθος των σκαριών των πλοίων αυξήθηκε σημαντικά, ενώ ταυτόχρονα έγινε πιο ανθεκτικό.

Γνωστά ναύαγια της περιόδου είναι το ναύαγιο της Madrague de Giens<sup>54</sup> και το ναύαγιο της Albenga<sup>55</sup>. Το ναύαγιο της Madrague de Giens χρονολογείται στα 70-65 π.Χ. και είναι εμπορικό πλοίο που εντοπίστηκε στο λιμάνι Madrague της Γαλλίας. Το σκαρί θα διέθετε μήκος 40μ., πλάτος 9μ., κατασκευασμένο με την τεχνική 'πρώτα το πέτσωμα', ενώ τα μαδέρια του πετσώματος συνδέονταν με εντόρμωση. Το πλοίο μετέφερε φορτίο 400 τόνων που το αποτελούσαν οξυπύθμενοι αμφορείς και λεπτή κεραμική. Στα ρωμαϊκά χρόνια χρονολογείται επίσης το ναύαγιο της Albenga, το οποίο βρέθηκε στις ακτές της Ιταλίας και αποτελεί εμπορικό πλοίο χωρητικότητας 600 τόνων. Το σκαρί διέθετε διπλό πέτσωμα με μολύβδινη επένδυση και μετέφερε αμφορείς κρασιού.

Από τον 3<sup>ο</sup> και 4<sup>ο</sup> αι. μ. Χ.<sup>56</sup> οι κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές άσκησαν επιρροή στην κατασκευή των εμπορικών κυρίως πλοίων. Η χρήση μικρού μεγέθους πλοίων κατέστη συμφέρουσα για τους ιδιώτες που θα επιθυμούσαν την ελαχιστοποίηση του κινδύνου καταστροφής της περιουσίας τους.

Η εξέλιξη των πλοίων συνεχίζει και φτάνει ως τις μέρες μας. Η χρήση και η κατασκευαστικές του ιδιότητες αντικατοπτρίζουν εν μέρει την εικόνα των

<sup>53</sup> Delgado, J. B. 1997 (ed.), 227-228

<sup>54</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και βιβλιογραφία βλ. Delgado, J. B. 1997 (ed.), 252-253

<sup>55</sup> Ibidem, 24

<sup>56</sup> Σχετικά με τις συνθήκες και την ανάπτυξη του πλοίου μετά τη ρωμαϊκή εποχή βλ. McGrail, S. 2001, 158-165· Casson, L. 1971, 148-155



ανθρώπων κοινωνιών του παρελθόντος όπως και του παρόντος. Βέβαια, η μελέτη δεν σταματά εδώ αλλά επιβάλλεται να συνεχίσει και να επικεντρωθεί στους ‘οίκους’ των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων που είναι τα λιμάνια, τα οποία στους ιστορικούς χρόνους εξελίσσονται κατασκευαστικά και συνθέτουν την πολεοδομική και αρχιτεκτονική τους μορφή.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΟΧΗ ΕΩΣ ΤΑ ΡΩΜΑΪΚΑ ΧΡΟΝΙΑ

Η επιβίωση ή η καλύτερη διαβίωση του ανθρώπου μέσα σε ένα κοινωνικό πλαίσιο το οποίο προσδιορίζεται από γεωγραφικά όρια προϋποθέτει την εύρεση του κατάλληλου χώρου. Η ύπαρξη όρμων κατάλληλων για ελλιμενισμό αποτέλεσε βασικό παράγοντα στην επιλογή θέσης για κατοίκηση. Οι καθημερινές δραστηριότητες των κατοίκων θα συνέβαλλαν στη διαμόρφωση των όρμων ανάλογα με τις εκάστοτε επιβολές του εμπορίου και της θαλάσσιας επικοινωνίας. Έτσι, βαθμιαία δημιουργούνται και εξελίσσονται τα λιμάνια. Η εξέταση τους πρέπει να πραγματοποιηθεί σε συνάρτηση με την εξέλιξη της εμπορικής δραστηριότητας και των τεχνολογικών επιτευγμάτων.

#### α. Πηγές

Οι γραπτές μαρτυρίες<sup>57</sup> που σχετίζονται με το ζήτημα των λιμανιών είναι ελάχιστες και δεν επιτρέπουν την ανασύσταση της εικόνας τους όπως παρουσιάζεται μέσα στους αιώνες. Οι μόνες αναφορές της αρχαίας γραμματείας στο ζήτημα των λιμένων γίνονται από το Βιτρούβιο (1<sup>ο</sup> π.Χ.) και το Φίλωνα (3<sup>ο</sup> π.Χ.). Βέβαια περιγραφές λιμανιών έγιναν από τον Όμηρο, τον Ηρόδοτο, τον Πλίνιο, τον Στράβωνα, τον Σκύλακα, ενώ κάποιες πληροφορίες περιλαμβάνονται στους 'Περίπλους', που αποτελούν σύνολο οδηγιών προς τους ναυτιλλόμενους. Πέραν των φιλολογικών πηγών οι επιγραφές μαρτυρούν μέρος των δραστηριοτήτων που λάμβαναν χώρα σε καθημερινή βάση στα λιμάνια. Ωστόσο, πληροφορίες για τη μορφή των λιμανιών συλλέγονται από παραστάσεις σε τοιχογραφίες, από απεικονίσεις σε νομίσματα, από ανάγλυφες σκηνές σε σαρκοφάγους, από μωσαϊκά. Δυστυχώς το μεγαλύτερο μέρος των ευρημάτων αφορά στην ελληνιστική και ιδιαίτερα στη ρωμαϊκή εποχή. Εν τούτοις, τα στοιχεία από τις απεικονίσεις συνεισφέρουν σημαντικά στην κατανόηση της γενικότερης εικόνας των λιμανιών. Παρόλα αυτά

---

<sup>57</sup> Για αναφορά στις πηγές και συγκέντρωση σχετικής βιβλιογραφίας βλ. Blackmann, D. J. 1982a, 79-85

επιβάλλεται οι απεικονίσεις να εξετάζονται σε συνάρτηση με την ελευθερία έκφρασης και τα δεδομένα που διέθετε ο καλλιτέχνης που τις δημιούργησε.

### **β. Η επιλογή της θέσης και οι κίνδυνοι καταστροφής**

Η επιλογή της τοποθεσίας των αρχαίων λιμένων υπαγορεύονταν κυρίως από το φυσικό ανάγλυφο και τις απαιτήσεις της εκάστοτε περιοχής. Πρωταρχικό ρόλο θα κατείχε η θέση τους στους θαλάσσιους δρόμους και η προστασία που θα παρείχαν στους οικισμούς, καθώς συνήθως προτιμούνταν οι ασφαλείς κόλποι ή τα στόμια ποταμών. Τα στόμια ποταμών ήταν προτιμητέα διότι οι κοίτες, οι πεδιάδες αλλά και τα ίδια τα ποτάμια αποτελούσαν σπουδαίους χερσαίους εμπορικούς δρόμους ειδικά όταν τα νερά τους χύνονταν στη θάλασσα. Οι πόλεις που διέθεταν λιμάνια σε στόμια ποταμών θα ήλεγχαν το εμπόριο και από τη στεριά και από τη θάλασσα. Ωστόσο, πολλά λιμάνια αναπτύχθηκαν σε μη ευνοϊκά μέρη με τη βοήθεια της τεχνολογίας.<sup>58</sup>

Ο κύριος κίνδυνος που απειλούσε τα λιμάνια και ειδικά εκείνα τα οποία βρίσκονταν στα στόμια ποταμών ή σε ελώδεις περιοχές ήταν οι επιχώσεις. Οι λύσεις που επινοήθηκαν ήταν ποικίλες. Μια μέθοδος που χρησιμοποιούνταν και σε πρώιμες εποχές είναι το 'καθάρισμα' του βυθού με τη βοήθεια σχεδίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμη και στα ρωμαϊκά χρόνια, οπότε κατασκευάζονταν μεγάλα πλοία, το απαιτούμενο βάθος των λιμένων δεν ήταν σημαντικό, καθώς το εκτόπισμα των πλοίων ήταν μικρό<sup>59</sup>. Διατηρώντας ένα σταθερό βάθος, για να αποτρέψουν την ενδεχόμενη επίχωση του λιμανιού, κατασκεύαζαν τους μόλους, τους κυματοθραύστες, τις προκυμαίες σε κατάλληλα σημεία στο χώρο, έχοντας πάντοτε υπόψιν την κατεύθυνση των ρευμάτων της περιοχής. Επίσης, επιδίωκαν το συνεχές πέρασμα των ρευμάτων μέσα στις λιμενολεκάνες. Κάτι τέτοιο θα επιτυγχάνονταν με την ύπαρξη δυο εισόδων και την κατασκευή μόλων σε απόσταση από την ακτή. Άλλη μέθοδος είναι το 'ξέπλυμα' των ακτών. Τα κατάλληλα ρεύματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε συνάρτηση με κάποιου είδους πύλες εκροής. Πάντως οι μέθοδοι όσο αποτελεσματικές κι αν ήταν θα έπρεπε να εφαρμόζονται τακτικά για την αποτροπή ζημιών στα λιμάνια και στα πλοία.<sup>60</sup>

<sup>58</sup> Πληροφορίες για την επιλογή της θέσης των αρχαίων λιμένων βλ. Blackmann, D. J. 1982a, 186· Karmon, Y. 1985, 1-3

<sup>59</sup> Το ζήτημα του βάθους των ρωμαϊκών λιμανιών προσεγγίζεται από τον Rickman, G. E. 1985, 108

<sup>60</sup> Blackmann, D. J. 1982b, 199, 202

### γ. Τα είδη των λιμανιών

Οι γενικές κατηγορίες που σχετίζονται με τη μορφή των λιμανιών υπαγορεύονται κατά βάση από το εδαφικό ανάγλυφο. Υπάρχουν τα φυσικά λιμάνια των οποίων η μορφή είναι αποτέλεσμα φυσικών μεταβολών και τα τεχνητά λιμάνια στον οποίων τη διαμόρφωση συνέβαλλε ο άνθρωπος. Τα φυσικά και τεχνητά λιμάνια χωρίζονται στα εσωτερικά και τα εξωτερικά. Τα εσωτερικά διαθέτουν τη μορφή κόλπων εισερχόμενων σε μεγάλο βαθμό στη στεριά, ενώ τα εξωτερικά διαμορφώνονται σε πλαίσιο το οποίο δεν εισβάλλει στο χερσαίο χώρο.

Τα φυσικά εσωτερικά λιμάνια δημιουργούνται από τη φύση σε περιοχές κοιτών ποταμών, ελών, λιμνοθαλασσών. Κατά την άποψη μου τα φυσικά εσωτερικά λιμάνια προτιμούνταν σε εποχές που οι τεχνολογικές γνώσεις δεν βρίσκονταν σε ανεπτυγμένο επίπεδο. Βέβαια η αξία τους είναι διαχρονική, καθώς η μορφολογία περιορίζει την ανάγκη της ανθρώπινης επέμβασης. Παρόλα αυτά τα φυσικά εσωτερικά λιμάνια μειονεκτούν, καθώς ευρισκόμενα στα βαλτώδη νερά των ελών και των κοιτών ποταμών, είναι εύκολο να καταστραφούν από τις επιχώσεις. Έτσι, η συντήρηση και ο καθαρισμός επιβάλλονταν ως συνεχείς δραστηριότητες. Φυσικό εσωτερικό λιμάνι είναι ο Υλλαϊκός<sup>61</sup> λιμένας στην Κέρκυρα, που τοποθετείται στη λιμνοθάλασσα του Χαλικιόπουλου. Υπήρξε ο πρώτος λιμένας της πόλης, ο οποίος καταστράφηκε εξαιτίας των προσχώσεων των ποταμών που εξέβαλλαν σε αυτόν.

Τα φυσικά εξωτερικά λιμάνια αποτελούνται από κόλπους που προστατεύονται από τους ανέμους και τα κύματα με τη βοήθεια ακρωτηρίων που προσχωρούν στη θάλασσα. Η χρήση των κόλπων ως λιμένων θα υπήρξε πρώιμη, καθώς οι τεχνικές επεμβάσεις δεν ήταν επιβάλλουσες. Πολλά είναι τα λιμάνια στη Μεσόγειο και ειδικά στο χώρο του Αιγαίου που εντάσσονται σε αυτή την κατηγορία. Σε αρκετές περιπτώσεις τα λιμάνια αυτά απέκτησαν σπουδαία θέση στους θαλάσσιους δρόμους. Το φυσικό ανάγλυφο ενισχύθηκε με προσθήκες καθιστώντας τα ασφαλέστερα και πιο εξελιγμένα. Για παράδειγμα, το λιμάνι των Κεχρεών<sup>62</sup> (εικ. 20) της Κορίνθου τοποθετείται σε κόλπο που προφυλάσσεται στα βόρεια από ακρωτήριο. Το ακρωτήριο ενισχύθηκε με την προσθήκη μόλου προφανώς σε εποχές που η τεχνολογική ανάπτυξη επέτρεπε την κατασκευή λιμενικών έργων. Συνακολούθως, το λιμάνι κατατάσσεται στην κατηγορία των τεχνητών εξωτερικών λιμανιών.

<sup>61</sup> Πρέκα-Αλεξανδρή 1994, 25

<sup>62</sup> Για το ρωμαϊκό λιμάνι και το μόλο των Κεχρεών βλ. Blackmann, D. J. 1982b, 188

Τα τεχνητά εσωτερικά λιμάνια έχουν τη μορφή των φυσικών εσωτερικών με τη διαφορά ότι δημιουργήθηκαν από τις ανθρώπινες επεμβάσεις σε προσφερόμενους εδαφολογικά χώρους. Τα εσωτερικά τεχνητά λιμάνια θα αποτελούνταν από μια ή και δύο λιμενολεκάνες, όπως συμβαίνει στο λιμάνι της Καρχηδόνας. Τα λιμάνια αυτά θα έπρεπε να συντηρούνται τακτικά μιας και ο κίνδυνος καταστροφής τους από τις επιχώσεις είναι μεγάλος. Επιβαλλόμενοι ήταν οι συστηματικοί και εξελιγμένοι μηχανισμοί συντήρησης και καθαρισμού. Οι πρώτοι που θα επινόησαν το είδος αυτό λιμανιού που ονομάζεται 'κώθων', ήταν οι Φοίνικες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα εσωτερικών τεχνητών λιμανιών είναι το Λέχαιο στην Κόρινθο (εικ. 21) και εκείνο της Μοτυγίας (;) στη Δ. Σικελία (εικ. 22 & 23).<sup>63</sup>

Ο μεσογειακός χώρος διαθέτει πλήθος μεγάλων και μικρών κόλπων κατάλληλων για την ανάπτυξη σημαντικών λιμένων. Ειδικά στην Αν. Μεσόγειο ο αριθμός προσφερόμενων για ελλιμενισμό όρμων είναι αυξημένος σε σχέση με το δυτικό της τμήμα. Στα χρόνια της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας στη δυτική Μεσόγειο είχαν αναπτυχθεί σημαντικές παράκτιες πόλεις χωρίς φυσικά λιμάνια. Η έντονη εμπορική κίνηση στις πόλεις αυτές κατέστησε επισταμένη τη διαμόρφωση τεχνητών λιμενικών έργων. Σε πολλές παράκτιες θέσεις δημιουργήθηκαν ισχυρές κατασκευές, όπως μόλοι, που οριοθετούσαν και προστάτευαν τη λιμενολεκάνη. Τεχνητό εξωτερικό λιμάνι είναι εκείνο του Puteoli στη Ρώμη (εικ. 24), το οποίο δημιουργήθηκε αφού σκάφθηκε η ακτή προς το εσωτερικό έως τη λίμνη,<sup>64</sup> αλλά και το ελεύθερο λιμάνι της Δήλου (εικ. 25) στο οποίο κατασκευάστηκαν ισχυροί μόλοι.<sup>65</sup>

#### **δ. Προϊστορικά χρόνια**

Κατά την προϊστορική εποχή η εκμετάλλευση της θάλασσας ως χώρου επικοινωνίας δεν φαίνεται να υπήρξε ευρύτατα διαδεδομένη στις πρώιμες εποχές. Οι θέσεις κατοίκησης επιλέγονταν συνειδητά κοντά στη θάλασσα, η οποία σίγουρα παρείχε τροφή. Όταν η εξέλιξη της τεχνολογίας επέτρεψε τις θαλάσσιες μετακινήσεις οι άνθρωποι εκμεταλλεύτηκαν τους θαλάσσιους δρόμους. Η δραστηριοποίηση στη θάλασσα αυξανόταν ολοένα και περισσότερο όπως και η ανάγκη για ασφαλή αγκυροβόλια. Φυσικά η μορφή των πλοίων και η ανάπτυξη του εμπορίου στις διάφορες περιοχές προσδιόριζαν τη μορφή των λιμανιών, που άλλοτε θα ήταν

<sup>63</sup> Για τον 'κώθωνα' βλ. Shaw, J. W. 1972, 93-94

<sup>64</sup> Για το Puteoli βλ. Shaw, J. W. 1972,97 Blackmann, D. J. 1982b, 190

<sup>65</sup> Για το λιμάνι της Δήλου βλ. Shaw, J. W. 1972, 95-96

εξελιγμένη και άλλοτε όχι. Το μόνο βέβαιο είναι ότι δεν εντοπίζονται αρχαιολογικά κατάλοιπα διότι είτε δεν υπήρχαν κατασκευές είτε, αν υπήρχαν, θα ήταν πρόχειρες ή θα καταστράφηκαν από μεταγενέστερες επεμβάσεις.

Υπαρξη λιμενικών κατασκευών στην περιοχή της Αν. Μεσογείου μαρτυρείται στην περιοχή της Μεσοποταμίας ήδη από την 3<sup>η</sup> και 2<sup>η</sup> χιλιετία π.Χ. Τα πρωϊότερα κατάλοιπα εντοπίστηκαν στην πόλη Ur και χρονολογούνται στην 3<sup>η</sup> χιλιετία.<sup>66</sup> Επίσης λιμενικά έργα θα είχαν κατασκευάσει και οι Αιγύπτιοι. Η έντονη κίνηση στον Νείλο θα υπαγόρευε αντίστοιχους χώρους διεξαγωγής εμπορικών δραστηριοτήτων και ελλιμενισμού πλοίων.<sup>67</sup>

Στον αιγιακό χώρο χαρακτηριστική είναι η σκηνή που απεικονίζεται στην τοιχογραφία του Ακρωτηρίου της Θήρας.<sup>68</sup> Η τοιχογραφία χρονολογείται στα μέσα της 2<sup>ης</sup> χιλιετίας και παρουσιάζει πομπή πλοίων εντός ορίων λιμανιού αταύτιστης πόλης. Στο λιμάνι, στο οποίο προφανώς εισέρχονται τα πλοία, δεν απεικονίζονται λιμενικές εγκαταστάσεις. Ίσως οι αμμουδερές παραλίες να ικανοποιούσαν πλήρως τις ανάγκες του ελλιμενισμού των πλοίων της εποχής.

Πάντως στον αιγιακό χώρο κατά την Εποχή του Χαλκού δεν φαίνεται να κατασκεύαζαν λιμενικά έργα, γιατί εξάλλου η ίδια η μορφολογία των ακτών τους απάλλασσε. Ωστόσο, μαρτυρίες για λείψανα λιμενικών κατασκευών εντοπίζονται σε περιοχές που η διαμόρφωση της ακτογραμμής δεν ήταν ευνοϊκή. Εκεί όμως, ο πληθυσμός ήταν σχετικά αυξημένος και οι εμπορικές ανάγκες σήμαιναν έντονη κίνηση. Τέτοιες πόλεις βρίσκονταν στα Μάλλια, στην Άμνισο, στο Μοχλό, στον Κόμμο και διέθεταν λιμενικά έργα που καταδεικνύουν τη μορφή των μινωικών λιμανιών.<sup>69</sup>

Στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει ξεχωριστή μνεία στους Φοίνικες. Οι Φοίνικες ήταν λαός που διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στη Μεσόγειο στον τομέα της ναυσιπλοΐας και του εμπορίου. Η ανάπτυξη αυτή οδήγησε στην κατασκευή πλοίων μεγάλου μεγέθους που αγκυροβολούσαν σε λιμάνια με εγκαταστάσεις ευνοϊκές για τη διαμονή τους και τη διεξαγωγή του εμπορίου. Οι Φοίνικες που ανοίχτηκαν στη θάλασσα, δημιούργησαν μακρινούς θαλάσσιους δρόμους και εγκαθίδρυσαν αποικίες από το τέλος της 2<sup>ης</sup> χιλιετίας.<sup>70</sup> Μετέφεραν μαζί τους τις παραδόσεις και τις

---

<sup>66</sup> Blackmann, D. J. 1982a, 92

<sup>67</sup> Ibidem

<sup>68</sup> Για τις τοιχογραφίες της Θήρας και τη σχετική βιβλιογραφία βλ. κεφάλαιο για εξέλιξη πλοίων.

<sup>69</sup> Blackmann, D. J. 1982a, 93

<sup>70</sup> Ibidem

τεχνολογικές γνώσεις τους τις οποίες εφάρμοσαν στις μακρινές περιοχές. Η βασική τους επινόηση υπήρξε ο 'κώθων', δηλαδή το τεχνητό εξωτερικό λιμάνι που εφαρμόστηκε σε αρκετές περιπτώσεις.<sup>71</sup>

#### **ε. Ιστορικοί χρόνοι**

Στον ελλαδικό χώρο η επαναστατική αλλαγή κατασκευής τεχνητών λιμανιών θα συνέβη στον 8<sup>ο</sup> – 7<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Η καθυστέρηση σε σχέση με άλλες περιοχές οφείλεται στην πληθώρα φυσικών κόλπων εκμεταλλεύσιμων ως χώρων λιμανιών. Στην ουσία οι συγκυρίες που υπαγόρευαν την εισαγωγή νέων τεχνολογικών πρακτικών σχετίζονται με την αύξηση του πληθυσμού και την αποικιακή κίνηση της εποχής αυτής. Οι εμπορικές σχέσεις αυξάνονται και η κατασκευή μεγάλων λιμένων κρίνεται απαραίτητη. Μάλιστα, η πολεοδομική οργάνωση των πόλεων είναι τόσο αυστηρή και η επιθυμία τους για προστασία τόσο μεγάλη, ώστε τα λιμάνια να χωρίζονται σε εμπορικά και σε πολεμικά. Για παράδειγμα, στην Κέρκυρα και στις Συρακούσες, αποικίες της Κορίνθου, υφίστανται δύο λιμένες με ξεχωριστή λειτουργία.

Από τον 7<sup>ο</sup> π.Χ. το εμπόριο ενισχύεται με την έκδοση των πρώτων νομισμάτων και διευκολύνονται οι συναλλαγές. Ταυτόχρονα οι πόλεις επιδιώκοντας την ασφάλεια τους επιδίδονται σταδιακά στην κατασκευή ολοένα και περισσότερων πολεμικών πλοίων που θα έπρεπε να φυλάσσονται σε ασφαλή μέρη. Το σύνολο των συγκυριών οδήγησε στην εκτεταμένη κατασκευή μόλων, λιμενοβραχιόνων, χώρων αποθήκευσης πλοίων και εξαρτημάτων τον 6<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Στα 530 π.Χ. χρονολογείται η κατασκευή κυματοθραύστη στο λιμάνι της Σάμου από τον τύραννο Πολυκράτη, ενώ αναφέρεται και ύπαρξη νεωρίων σε αυτό (βλ. παρακάτω).

Στον 5<sup>ο</sup> αι. π.Χ. κατασκευάστηκε το λιμάνι του Πειραιά<sup>72</sup> (εικ. 26) που για αρκετά χρόνια υπήρξε το βασικό επίνειο των Αθηνών. Τα πολεμικά λιμάνια του Πειραιά είναι εκείνα της Ζέας και της Μουνυχίας, ενώ το λιμάνι του Κανθάρου εξυπηρετούσε εμπορικούς σκοπούς. Στο λιμάνι είναι ευρύτατα διαδεδομένη η κατασκευή μόλων, προκυμαίων, στοών, νεωρίων και πολλών άλλων κατασκευών ή κτιρίων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτό.

Η ίδρυση νέων πόλεων από το Μέγα Αλέξανδρο, το άνοιγμα των θαλάσσιων δρόμων και η πρόοδος του εμπορίου, οδήγησαν στη ραγδαία ανάπτυξη των αστικών

<sup>71</sup> Για τον 'κώθωνα' βλ. Blackmann, D. J. 1982a, 93-94· Shaw, J. W. 1972, 97

κέντρων και στη δημιουργία μεγαλύτερων λιμανιών. Ανάλογη κατάσταση επικράτησε κατά τη Ρωμαϊκή εποχή, αλλά σε μεγαλύτερο βαθμό. Οι Ρωμαίοι έδωσαν βάση στην κατασκευή μεγάλων λιμένων σε σημαντικές πόλεις που τους ενδιέφεραν για ποικίλους λόγους.

Έτσι η εξάπλωση του εμπορίου και η κατασκευή μεγάλων πλοίων επέβαλλαν τη δημιουργία μεγάλων λιμανιών. Καθοριστικό ρόλο στη ρωμαϊκή εποχή διαδραμάτισε η ανακάλυψη του υδραυλικού κονιάματος, καθώς παρείχε τη δυνατότητα δημιουργίας ανθεκτικών κατασκευών υποθαλασσίως. Έτσι, μπορούσαν να κατασκευαστούν επιβλητικά λιμενικά έργα, όπως για παράδειγμα το Επταστάδιο<sup>73</sup> στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας.

Ξεπερνώντας τις τεχνικές δυσκολίες δημιουργήθηκαν ήδη από την ελληνιστική εποχή σημαντικά λιμάνια, όπως το ελεύθερο λιμάνι της Δήλου<sup>74</sup> και το λιμάνι της Αλεξάνδρειας<sup>75</sup>. Σπουδαία είναι τα λιμάνια της Ιταλίας που αναπτύχθηκαν κατά τη ρωμαϊκή εποχή. Τα λιμάνια που εξυπηρετούσαν τη Ρώμη υπήρξαν αξιόλογα παρόλο που ο κίνδυνος καταστροφής από τις επιχώσεις παραμόνευε συνεχώς. Βασικά λιμάνια της Ρώμης ήταν εκείνα του Puteoli,<sup>76</sup> της Ostia<sup>77</sup> και του Portus (εικ. 27), το οποίο βρισκόταν πιο κοντά στην πρωτεύουσα της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας.<sup>78</sup>

#### **στ. Τα τμήματα των λιμανιών**

Οι μόλοι αποτελούν ακόμη και σήμερα ίσως το σπουδαιότερο τμήμα του λιμανιού καθώς το προστατεύουν από τα δυνατά κύματα και τα ανεπιθύμητα ρεύματα. Ακόμη και σε φυσικά προστατευόμενους κόλπους η προστασία ενισχύεται με μόλους, οι οποίοι οριοθετούν το χώρο της λιμενολεκάνης. Πριν τα ρωμαϊκά χρόνια οι μόλοι δεν διακρίνονταν για την ανθεκτικότητά τους, καθώς δεν ενισχύονταν με κάποιο συνδετικό υλικό. Με την επινόηση του υδραυλικού κονιάματος οι κατασκευές γίνονται μεγαλύτερες και πιο ανθεκτικές. Η εξωτερική πλευρά των μόλων έπρεπε να είναι πιο στέρεη, γιατί υφίσταται μεγαλύτερη πίεση από τα κύματα και τα ρεύματα. Η ανθεκτικότητά της θα επιτυγχάνονταν με την κατασκευή επίπεδης πλατφόρμας που θα χρησίμευε και ως χώρος φορτοεκφόρτωσης.

---

<sup>72</sup> Shaw, J. W. 1972, 90-92

<sup>73</sup> Για το Επταστάδιο βλ. Σταυρινός, Ι. Γ. 1999, 140

<sup>74</sup> Shaw, J. W. 1972, 95-96

<sup>75</sup> Ibidem

<sup>76</sup> Για το λιμάνι στο Puteoli βλ. Shaw, J. W. 1972, 97

<sup>77</sup> Για το λιμάνι της Ostia βλ. Shaw, J. W. 1972, 98

<sup>78</sup> Για το λιμάνι του Portus βλ. Blackmann, D. J. 1982b, 187 Shaw, J. W. 1972, 98



Οι μόλοι έως τα ρωμαϊκά χρόνια, συνήθως κατασκευάζονταν σε επαφή με την ακτή. Η αποτροπή του κινδύνου καταστροφής από τις επιχώσεις οδήγησε στην κατασκευή μόλων σε απόσταση από την ακτή, ιδιαίτερα από τη ρωμαϊκή εποχή και έπειτα. Επιπρόσθετα, η δυνατότητα δημιουργίας ανθεκτικών και μεγάλων μόλων επέτρεψε την ανοικοδόμηση αποθηκών, ναών, φάρων, πύργων, αγαλμάτων, προκυμαίων στην επιφάνεια τους.<sup>79</sup>

Πάντως οι προκυμαίες, στις οποίες δένονταν τα πλοία, βρίσκονταν κατά κανόνα στις ακτές. Στην αρχική τους μορφή θα κατασκευάζονταν από λίθους, ξύλα ή θα λαξεύονταν στα βράχια. Από τα ρωμαϊκά χρόνια διέθεταν πρόσοψη από τούβλα. Οι προκυμαίες είχαν ένα ή δυο επίπεδα και ύψος περ. 1μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Στην έκταση πίσω από την προκυμαία οικοδομούνταν κτίρια εμπορικών δραστηριοτήτων. Στα πολεμικά λιμάνια η προκυμαία είναι μικρή σε μέγεθος, γιατί το μεγαλύτερο τμήμα της ακτής καταλαμβάνεται από νεώσοικους.<sup>80</sup>

Οι φάροι δημιουργήθηκαν για πρώτη φορά στα ελληνιστικά χρόνια, όπως προκύπτει από τα αρχαιολογικά κατάλοιπα. Ο πιο πρώιμος φάρος θεωρείται εκείνος της Αλεξάνδρειας. Ωστόσο, τη χρήση φάρου ίσως είχε ο Κολοσσός της Ρόδου, ο οποίος όμως δεν έχει εντοπιστεί. Οι φάροι λειτουργούσαν ως σημεία αναφοράς για τα πλοία που προσέγγιζαν ένα λιμάνι ή που αναζητούσαν προσανατολισμό. Δεν προκαλεί έκπληξη η ύπαρξη φάρου στο πολυσύχναστο λιμάνι της Αλεξάνδρειας, διότι η εδαφική μορφολογία της περιοχής δεν επιτρέπει την ξεκάθαρη οπτική διάκριση της στεριάς.

Δευτερεύουσας σημασίας από λειτουργικής άποψης ήταν οι ναοί και τα ιερά που βρίσκονταν στο χώρο των λιμανιών. Κάποια από τα ιερά θα είχαν ιδρυθεί από ξένους εμπόρους<sup>81</sup>, ενώ άλλα από την ίδια την πόλη. Στο πολεμικό λιμάνι της Μουνυχίας στον Πειραιά βρίσκεται το ιερό της Αρτέμιδος Μουνυχίας, ενώ στο πολεμικό λιμάνι της Θάσου, ιερό που προφανώς ήταν αφιερωμένο σε θεά με την ιδιότητα της Σωτείρας<sup>82</sup>.

### **ζ. Ο χαρακτήρας των λιμανιών**

Δυο είναι οι βασικές κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται τα λιμάνια από τον 8<sup>ο</sup> αι. π.Χ. περίπου: τα πολεμικά και τα εμπορικά. Εν τούτοις, υφίστανται και άλλου

<sup>79</sup> Για τη κατασκευή μόλων βλ. Blackmann, D. J. 1982b, 196-199

<sup>80</sup> Blackmann, D. J. 1982b, 202-204

<sup>81</sup> Γκόφας, Δ. Χ. 1993, 208

είδους λιμάνια που αξίζει να αναφερθεί ο χαρακτήρας τους, παρόλο που δεν υπήρξαν ιδιαίτερα διαδεδομένα γιατί εξυπηρετούσαν ειδικούς σκοπούς.

Υπάρχουν τα λιμάνια που αναπτύχθηκαν σε σημαντικά ιερά<sup>83</sup>, αλλά και τα ιερά που οφείλουν τη φήμη τους στα πολυσύχναστα λιμάνια στα οποία βρίσκονταν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα λιμάνια της Δήλου, της Πανόρμου κοντά στα Δίδυμα όπου ο ναός του Απόλλωνα, και της Ιτέας κοντά στους Δελφούς.

Τα ιδιωτικά λιμάνια<sup>84</sup> προέκυψαν από την επιθυμία των ιδιωτών να φυλάζουν τα πλοία τους, αλλά και να αποφύγουν την έκθεση της ναυτικής τους δύναμης στα μάτια του λαού. Εξάλλου, η γειτνίαση των λιμένων με τις κατοικίες των αρχόντων σε περιπτώσεις όπως στο ιδιωτικό λιμάνι στην Αλεξάνδρεια, επιβεβαιώνει την επιδίωξη της προστασίας των ιδιοκτητών και των ιδιοκτησιών τους.

#### **η. Πολεμικά λιμάνια**

Η προστασία των πολεμικών λιμανιών από τους εξωτερικούς κινδύνους ήταν επιτασσίμενη για την αποτροπή κάθε εισβολέα. Για το λόγο αυτό αλλά και για λόγους προστασίας της ίδιας της πόλης τα λιμάνια υπήρξαν τειχισμένα σε όλο το μήκος τους. Η τοποθέτηση πύργων σε καίρια σημεία ήταν πρωτεύουσας σημασίας για τον έλεγχο εντός και εκτός του λιμανιού. Μάλιστα, συνήθεις ήταν οι πύργοι στις εισόδους των λιμανιών, οι οποίες ήταν κατά κύριο λόγο στενές για μεγαλύτερη προστασία και έλεγχο ('κλειστός λιμάν'). Πολλές φορές μάλιστα θα κλείνονταν με αλυσίδες, όπως προφανώς στο πολεμικό λιμάνι της Θάσου (εικ. 28), στα Φαλάσαρνα της Κρήτης, στον Αμαθούντα της Κύπρου, στους Αλιείς, όπου μάλιστα σώζονται υπολείμματα ξύλινης κατασκευής προφανώς για τη στήριξη αλυσίδας (εικ. 29).<sup>85</sup>

Εντός των λιμανιών θα φυλάσσονταν τα πολεμικά πλοία που δεν θα χρησιμοποιούνταν κατά κόρον. Για την αποτελεσματική τους συντήρηση και τη διασφάλιση της ευελιξίας και της ταχύτητας τους τα πλοία διατηρούνταν όσο το δυνατόν περισσότερο στεγνά. Για το λόγο αυτό δημιούργησαν ειδικούς χώρους τοποθέτησης των πλοίων και των εξαρτημάτων τους. Το συγκρότημα των αποθηκευτικών χώρων αποκαλείται 'νεώριο' (εικ. 30) και περιλαμβάνει κατά βάση τους 'οίκους' των πλοίων, που αποκαλούνται 'νεώσοικοι' και τις 'σκευοθήκες', όπου αποθηκεύονταν τα εξαρτήματα των πλοίων.

---

<sup>82</sup> Σίμωσι, Α. 1998, 156-157

<sup>83</sup> Blackmann, D. J. 1982b, 188

<sup>84</sup> Ibidem, 188-189

Οι νεώσοικοι (εικ. 31) είναι στεγασμένοι χώροι που διαθέτουν επικλινές έδαφος, κατά μήκος και στο μέσον του οποίου υπάρχει οπή για την τοποθέτηση της καρένας. Πεσσοί ή κίονες με διαφορετικό ύψος θα στήριζαν τις δίρρηχτες στέγες, ενώ το επικλινές έδαφος θα κατέληγε σε πολλές περιπτώσεις εντός της θαλάσσης. Το μέγεθος των νεώσοικων, όπως και η μορφή τους, δεν ήταν κατά κανόνα καθορισμένο και ποικίλει από περιοχή σε περιοχή.<sup>86</sup> Χαρακτηριστικοί είναι οι νεώσοικοι που εντοπίστηκαν στον Πειραιά, στην Απολλωνία, στους Οινιάδες, στο Σούνιο.<sup>87</sup> Δεν είναι πάντοτε κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο θα κατόρθωναν να τραβήξουν τα πλοία, που ήταν βαριά σε κάποιες εποχές, εντός των νεώσοικων. Θα χρησιμοποιούσαν τροχαλίες, σκοινιά ή τραβέρσες αλειμμένες με λίπος για να γλιστράει το πλοίο.<sup>88</sup> Σύμφωνα με τις γραπτές πηγές και τις αρχαιολογικές έρευνες οι εγκαταστάσεις νεωρίων καταργήθηκαν κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους.<sup>89</sup>

Στις σκευοθήκες (εικ. 32) θα φυλάσσονταν τα εξαρτήματα των πλοίων, δηλαδή τα κουπιά, τα ιστία, τα πανιά, τα εργαλεία των караβομαραγκών και πολλά άλλα. Οι σκευοθήκες είναι γνωστές από τις επιγραφικές μαρτυρίες και τις ιστορικές πηγές. Η πιο γνωστή είναι η Σκευοθήκη του Φίλωνα (περ. 350 π.Χ.) που βρισκόταν στο λιμάνι της Ζέας στον Πειραιά, κατάλοιπα της οποίας δεν έχουν εντοπιστεί.<sup>90</sup>

#### **θ. Τόποι κατασκευής πολεμικών πλοίων**

Ίσως θεωρείται δεδομένο ότι εντός του χώρου των πολεμικών λιμένων, όπου φυλάσσονταν και συντηρούνταν τα πολεμικά πλοία, υπήρχαν χώροι για την κατασκευή τους. Ωστόσο, δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι στα νεώρια λάμβαναν χώρα τέτοιου είδους δραστηριότητες. Αν, όμως στα λιμάνια δεν υπήρχε χώρος για την κατασκευή πλοίων, που θα πραγματοποιούνταν αυτή η αυξημένη σε απαιτήσεις χώρου και υλικού ενέργεια;

Ενδιαφέρουσα είναι η άποψη του H.Frost,<sup>91</sup> ο οποίος βασιζόμενος στην εξέταση του υλικού των αγκύρων που βρέθηκαν κοντά στους νεώσοικους στο λιμάνι της Ζέας διατύπωσε μια ενδιαφέρουσα θεωρία. Κάποιες από τις άγκυρες

---

<sup>85</sup> Σίμωσι, Α. 1998, 142

<sup>86</sup> Για τα χαρακτηριστικά των νεώσοικων βλ. Casson, L. 1971, 363 Blackmann, D. J. 1982b, 204-206 Shaw, J. W. 1972, 92

<sup>87</sup> Για τους αναφερθέντες νεώσοικους βλ. Casson, L. 1971, 364-365 Blackmann, D. J. 1982b, 206

<sup>88</sup> Για τον τρόπο καθέλκυσης και ανέλκυσης των πλοίων βλ. Blackmann, D. J. 1989, 73-75

<sup>89</sup> Σίμωσι, Α. 1998, 144

<sup>90</sup> Περισσότερα στοιχεία για τη Σκευοθήκη του Φίλωνα βλ. Shaw, J. W. 1972, 92-93

<sup>91</sup> Frost, H. 1987, 181-185

αποτελούνταν από ηφαιστειογενή πέτρα που προέρχεται από τη Β. Ελλάδα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την ύπαρξη πλούσιων σε ξυλεία δασών στη Μακεδονία και την εξαγωγή ξυλείας από το Φίλιππο το Β' στην Αθήνα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα πλοία θα μπορούσαν να κατασκευάζονται εκεί. Η μαρτυρία του Πολύβιου ότι κατασκευάζονταν έως και δυο πλοία καθημερινά, σημαίνει οργάνωση παραγωγής και αφθονία υλικού. Επιπρόσθετα, στοιχεία οργανωμένης παραγωγής αποτελούν τα γράμματα και τα σημάδια που αποτυπώνονται στα ξύλινα τμήματα του πλοίου του ναυαγίου του Marsala. Έτσι, ο H.Frost καταλήγει ότι τα πλοία θα κατασκευάζονταν στη Χαλκιδική, όπου ο χώρος και το υλικό θα επέτρεπαν μια οργανωμένη επιχείρηση. Έπειτα, τα πλοία θα έπλεαν προς τον προορισμό τους κουβαλώντας ως έρμα τις κατασκευασμένες από γκρίζα ηφαιστειογενή πέτρα άγκυρες.

#### **ι. Εμπορικά λιμάνια**

Οι ανάγκες των εμπορικών λιμανιών διαφέρουν σημαντικά σε σχέση με εκείνες των πολεμικών. Κοινά σημεία αφορούν στην ύπαρξη μόλων, σε αρκετές περιπτώσεις ιδιαίτερα μεγάλων, και προκυμαίων, που καταλαμβάνουν μεγάλο τμήμα των ακτογραμμών, καθώς εκεί θα προσάραζαν για σύντομο ή μεγάλο χρονικό διάστημα τα εμπορικά πλοία. Επιπρόσθετα, τα εμπορικά λιμάνια θα οχυρώνονταν με τείχη, πύργους, ενώ οι, σε αρκετές περιπτώσεις, στενές τους εισόδους θα κλείνονταν με αλυσίδες. Με αλυσίδα θα ασφαλιζόνταν η είσοδος στον εμπορικό λιμένα της Κέρκυρας (Υλλαικός).<sup>92</sup>

Στα εμπορικά λιμάνια ο διαχωρισμός των χώρων που διενεργούνταν οι εμπορικές δραστηριότητες ήταν ξεκάθαρος για τη διευκόλυνση της συνεχούς κίνησης. Τα πλοία δένονταν στην προκυμαία, ενώ συνήθως η φόρτωση και η εκφόρτωση τους πραγματοποιούνταν σε ειδικά διαμορφωμένες προβλήτες, οι οποίες θα ήταν πιο συμφέρον από άποψη κέρδους χώρου και χρόνου να κατασκευάζονται σε κάποια απόσταση από την ακτή. Εφόσον τελείωνε η δραστηριότητα φορτοεκφόρτωσης, τα πλοία που επιθυμούσαν να αγκυροβολήσουν θα δένονταν στην προκυμαία. Κατά τον τρόπο αυτό θα διευκολύνονταν η δραστηριότητα των πλοίων που επισκέπτονταν το λιμάνι, χωρίς να επιθυμούν να παραμείνουν σε αυτό.

---

<sup>92</sup> Πρέκα-Αλεξανδρή, Κ. 1994, 25

Οι κατεξοχήν χώροι διεξαγωγής του εμπορίου βρίσκονταν στη στεριά. Σε πολλές περιπτώσεις πόλεων τα εμπορικά λιμάνια βρίσκονται πολύ κοντά στην Αγορά της πόλης για την καλύτερη διεξαγωγή των συναλλαγών. Οι εμπορικές συναλλαγές πραγματοποιούνταν σε στοές, όπως θα συνέβαινε στην αποκαλούμενη ‘Μακρά Στοά’ στο λιμάνι του Κανθάρου στον Πειραιά.<sup>93</sup> Σημαντική θέση στα εμπορικά λιμάνια κατείχαν τα ‘Εμπορία’, τα οποία διαχωρίζονταν με σαφή όρια από το χώρο του λιμανιού. Στα ‘Εμπορία’ υπήρχαν καπηλειά και πορνεία, ενώ βασικό τμήμα τους αποτελούσε το Δείγμα. Τα Δείγματα διέθεταν μορφή στοάς με καταστήματα και λειτουργούσαν ως χρηματιστήρια εμπορευμάτων. Το πιο γνωστό είναι το Δείγμα στον Πειραιά. Ωστόσο, Δείγματα θα υπήρχαν σε όλα τα σημαντικά ελληνικά εμπορικά λιμάνια.<sup>94</sup>

---

<sup>93</sup> Shaw, J. W. 1972, 91

<sup>94</sup> Γκόφας, Δ. Χ. 1993, 204-205

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

### ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

#### **α. Κλιματολογικές συνθήκες στην αρχαιότητα**

Για την κατανόηση των μεθόδων ναυσιπλοΐας των αρχαίων χρόνων είναι απαραίτητη η διερεύνηση των εκάστοτε κλιματολογικών συνθηκών. Πρόσφατες κλιματολογικές μελέτες και έρευνες έχουν δείξει ότι το κλίμα δεν έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά σε σχέση με τη σύγχρονη εποχή. Σχετικά με την αλλαγή της στάθμης της θάλασσας έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες βάσει των οποίων σημειώνεται μικρή άνοδος του επιπέδου της. Ωστόσο, σε γενικές γραμμές η έρευνα δέχεται ότι η εικόνα των τελευταίων 7.000 ετών είναι σχεδόν η ίδια.<sup>95</sup> Βέβαια, η κατάσταση διαφέρει από περιοχή σε περιοχή. Επίσης, μικρές αλλαγές σημειώνονται στην κατεύθυνση των κυρίαρχων ανέμων, ενώ τα θαλάσσια ρεύματα εξακολουθούν να κινούνται με τον ίδιο τρόπο στο μεσογειακό χώρο.

#### **β. Θαλάσσια ρεύματα (εικ. 33)**

Σε γενικές γραμμές στο χώρο της Μεσογείου τα ρεύματα κινούνται με κατεύθυνση αντίθετη εκείνης των δεικτών του ωρολογίου. Στην Αν. Μεσόγειο και ειδικά στην περιοχή της Μέσης Ανατολής το κύριο ρεύμα κινείται επίσης αριστερόστροφα. Στον αιγιακό χώρο η κίνηση των ρευμάτων ξεκινά από τα βόρεια με κατεύθυνση προς νότο. Εν τούτοις, το σχήμα των ακτών και οι εκάστοτε κυρίαρχοι άνεμοι καθορίζουν τις συνθήκες. Σίγουρα η απόλυτη γνώση της κίνησης των ρευμάτων από τους ναυτικούς ήταν απαραίτητη για την ασφαλή κίνηση των πλοίων και την κατασκευή λιμανιών διαχρονικής χρήσης.<sup>96</sup>

#### **γ. Άνεμοι**

Κατά τη διάρκεια του χειμώνα ο καιρός είναι άστατος, απρόβλεπτος και οι δυνατοί άνεμοι μπορούν να προκαλέσουν έντονες θαλασσοταραχές. Για το λόγο αυτό η ναυσιπλοΐα στην αρχαιότητα τουλάχιστον περιορίζεται σε τοπικό επίπεδο ή

<sup>95</sup> Για το ζήτημα της αλλαγής της στάθμης της θάλασσας και τη συγκέντρωση σχετικής βιβλιογραφίας βλ. McGrail, S. 2001, 88-89

<sup>96</sup> Για τα θαλάσσια ρεύματα βλ. McGrail, S. 2001, 89-92· Agouridis, C. 1997, 3· Μπελαβίλας, Ν. 1998, 344-345

σταματά. Ωστόσο, υπάρχουν μέσα στο χειμώνα περίοδοι που επιτρέπουν τη ναυσιπλοΐα. Για παράδειγμα, τον Ιανουάριο σε μια περίοδο τριών εβδομάδων (Αλκυονίδες Μέρες) οι βόρειοι άνεμοι κοπάζουν, η θάλασσα ηρεμεί και η ορατότητα είναι εξαιρετική.

Στα τέλη της άνοιξης και στις αρχές του φθινοπώρου η κατεύθυνση και η ταχύτητα των ανέμων είναι ποικίλη και η δυνατότητα πρόβλεψης περιορισμένη. Τα ναυτικά ταξίδια κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου δεν είναι συχνά, καθώς οι κίνδυνοι που επιφυλάσσει η θάλασσα είναι πολλοί. Οι ναυτικοί της αρχαιότητας έχοντας επίγνωση της κατάστασης προφανώς δεν τολμούν μακρινά ταξίδια σε ανοιχτή θάλασσα.

Αντίθετα το καλοκαίρι οι άνεμοι που φυσούν είναι σταθεροί, προβλέψιμοι και προσφερόμενοι για ναυσιπλοΐα. Οι ιδανικές αυτές συνθήκες επιτρέπουν την τακτική κυκλοφορία των πλοίων και τα μακρινά ταξίδια. Ωστόσο, υφίστανται περίοδοι που οι άνεμοι δεν πνέουν δυσχεραίνοντας την κίνηση των πλοίων που θα χρησιμοποιούσαν κατά κύριο λόγο το ιστίο σαν μέσο κίνησης.

Στο χώρο της Αν. Μεσογείου και στο Αιγαίο οι επικρατούντες άνεμοι είναι οι βόρειοι, τα αποκαλούμενα 'μελτέμια'. Τα μελτέμια είναι δυνατοί άνεμοι που πνέουν από το βορρά εμποδίζοντας την πλεύση προς την κατεύθυνση αυτή. Σίγουρα οι ναυτικοί της εποχής θα εκμεταλλεύονταν άλλα καιρικά φαινόμενα για να ταξιδέψουν προς βορρά.

Χαρακτηριστικοί είναι οι άνεμοι οι οποίοι πνέουν σε συγκεκριμένες περιοχές και διαθέτουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, στις ακτές της Β. Αφρικής, όπου το κλίμα είναι θερμό και ξηρό, οι άνεμοι είναι επίσης θερμοί και ξηροί. Η γνώση αυτής της κατηγορίας ανέμων από τους ναυτικούς παρέχει δυνατότητα προσανατολισμού των πλοίων, σε περιπτώσεις που οι εκάστοτε υπάρχουσες συνθήκες δεν ευνοούν.

Ακόμα οι άνεμοι που πνέουν κοντά στις ακτές, οι απόγειες ή θαλάσσιες αύρες, έχουν ένα καθοριστικό ρόλο στην κίνηση των πλοίων. Οι άνεμοι αυτοί επικρατούν κυρίως το καλοκαίρι και η κατεύθυνσή τους εξαρτάται από το εκάστοτε εδαφικό ανάγλυφο και την εκάστοτε θερμοκρασία. Οι άνεμοι των ακτών φυσούν από τη θάλασσα προς την ακτή σε ακτίνα 20 ναυτικών μιλίων, ξεκινούν τη στιγμή της ανατολής του ήλιου και παύουν με τη δύση του. Επομένως για την προσέγγιση των λιμανιών οι ναυτικοί μπορούν να τους εκμεταλλευτούν χρησιμοποιώντας τα ιστία και τα κουπιά. Πάντως, ενώ η πρόσβαση ευνοείται από τον άνεμο η αποχώρηση από το

λιμάνι είναι δυσκολότερη και περισσότερο επικίνδυνη. Σίγουρα όμως, θα υπήρχαν μέθοδοι ασφαλούς απόπλου των πλοίων, όπως η εκμετάλλευση της απόγειας αύρας, που θα υποδεικνύονταν από τους ντόπιους ή θα ήταν γνωστοί στους ναυτιλλόμενους. Οι ιδιαίτερες αυτές συνθήκες κάθε περιοχής αύρες θα λαμβάνονταν υπ' όψιν στην κατασκευή των λιμανιών σε συνάρτηση με την κίνηση των ρευμάτων και τον προσανατολισμό των θαλάσσιων δρόμων.

Πάντως γενικά, οι άνεμοι,<sup>97</sup> που αποτελούσαν τη βασική κινητήρια δύναμη των ιστιοφόρων, καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό τους θαλάσσιους δρόμους και την επιλογή περιόδου για ταξίδια σε συγκεκριμένες περιοχές.

#### **δ. Ναυσιπλοΐα**

Κατά την αρχαιότητα, αλλά και ήδη από τα προϊστορικά χρόνια, οι άνθρωποι εκμεταλλεζόμενοι τη δυνατότητα μεταφορών και επικοινωνίας που τους παρείχε η θάλασσα επινόησαν μεθόδους ναυσιπλοΐας επιδιώκοντας την ασφάλεια τους. Λίγες είναι οι πληροφορίες που παρέχονται από τις πηγές και τα αρχαιολογικά δεδομένα. Ωστόσο, ήδη από την προϊστορική εποχή και ιδιαίτερα από την Εποχή του Χαλκού,<sup>98</sup> οπότε η κίνηση στη θάλασσα αυξήθηκε και συστηματοποιήθηκε, θα υπήρχαν μέθοδοι ναυσιπλοΐας, οι οποίες κληροδοτήθηκαν στις επόμενες γενιές θαλασσοπόρων και εμπλουτίστηκαν με νέα στοιχεία και πρακτικές.

Η βασική μέθοδος ναυσιπλοΐας και προσανατολισμού ήταν η ακτοπλοΐα. Η λεκάνη της Μεσογείου προσφέρεται για τέτοιου είδους τακτικές διότι η στεριά είναι ορατή από πολλά σημεία του θαλάσσιου χώρου. Ιδανικότερη είναι η κατάσταση στις περιοχές της βόρειας Μεσογείου, γιατί υφίστανται ορεινοί όγκοι που είναι περισσότερο ευδιάκριτοι. Σε αντίθεση με τις βόρειες ακτές της Μεσογείου οι νότιες ακτές της Μεσογειακής λεκάνης, αυτές της βόρειας Αφρικής, δεν διακρίνονται από τη θάλασσα εξ' αιτίας του χαμηλού ύψους των ακτών (εικ. 34). Έτσι, ο προσανατολισμός των πλοίων που πλέουν κοντά σε αυτές τις ακτές δυσχεραίνεται. Ακόμα για την αναγνώριση των ακτών τοποθετούσαν διάφορα χαρακτηριστικά 'σημάδια' συσχετιζόμενα με το ιδιάζον ανάγλυφο των ακτών. Για παράδειγμα, σε σημεία και ακτές έδιναν, ανάλογα με το σχήμα τους, ονόματα ζώων.<sup>99</sup> Για παράδειγμα, σε απόσταση περίπου 2χλμ. βορείως του μικρού λιμανιού της Σκύρου

<sup>97</sup> Για τους ανέμους βλ. McGrail, S. 2001, 93-95 Agouridis, C. 1997, 3-6 Μπελαβίλας, Ν. 1998, 344

<sup>98</sup> Agouridis, C. 1997

<sup>99</sup> Ibidem, 17-18



συναντώνται συστάδες βράχων που είναι γνωστές ως ‘Καμήλες’, καθώς η σχηματοποίηση τους μοιάζει με την πλάτη του συγκεκριμένου ζώου.<sup>100</sup> Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι ονόματα δίνονταν και στις θάλασσες και στους ανέμους ούτως ώστε να τους ξεχωρίζουν.

Ωστόσο, οι καιρικές συνθήκες δεν θα ήταν πάντοτε ευνοϊκές ώστε να επιτρέπουν την πλήρη ορατότητα της ακτογραμμής. Στις περιπτώσεις αυτές οι ναυτικοί κατέφευγαν σε άλλα φυσικά φαινόμενα. Όπως προαναφέρθηκε οι άνεμοι παρείχαν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους ενδείξεις προσανατολισμού. Άλλα φυσικά φαινόμενα των οποίων η γνώση συνέβαλε επικουρικά στην ασφαλή ναυσιπλοΐα είναι η πυκνότητα και ο όγκος των κυμάτων, τα ρεύματα και οι παλίρροιες, η θερμοκρασία, το χρώμα του νερού, ο καπνός από τις ακτές, οι ήχοι των κυμάτων ή των πουλιών που πετούν κοντά σε ακτές<sup>101</sup> και ίσως ήδη από την Ομηρική εποχή τα τεχνητά ορόσημα.<sup>102</sup> Ακόμα και η θέση του ήλιου μπορούσε να παρέχει τη δυνατότητα προσανατολισμού στους ναυτικούς. Τι θα συνέβαινε όμως τη νύχτα; Γενικά δεν συνηθίζονταν τα νυχτερινά ταξίδια. Εν τούτοις, σε κάποιες περιπτώσεις πιθανώς θα έπρεπε να πλεύσουν πριν την ανατολή ή τη δύση του ήλιου. Βασιζόμενοι στα αστέρια ενός καθαρού ουρανού μπορούσαν να καθοδηγηθούν (εικ. 35). Τέλος, στην κλασική εποχή οι ‘περίπλοι’ (4<sup>ος</sup> π.Χ.) αποτελούσαν και ένα είδος οδηγιών προς τους ναυτιλλόμενους. Σε πιο πρώιμες εποχές η ναυτική γνώση θα μεταδίδονταν προφορικά και θα ενισχύονταν από την προσωπική εμπειρία.

Τα μέχρι σήμερα αρχαιολογικά ευρήματα δεν συνηγορούν στη χρήση συγκεκριμένων ναυτικών οργάνων πλοήγησης και προσανατολισμού. Προβληματική υπήρξε στο παρελθόν η χρήση του αποκαλούμενου Αστρολάβου<sup>103</sup> των Αντικυθήρων που χρονολογείται στον 1<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Ο ‘Αστρολάβος’ βρέθηκε στο ναυάγιο των Αντικυθήρων και θεωρήθηκε ότι ίσως χρησίμευε ως μέσον προσανατολισμού του πλοίου με βάση τα άστρα. Ωστόσο, πλέον είναι μάλλον αποδεκτό ότι ο αστρολάβος δεν είχε καμία σχέση με τη ναυσιπλοΐα.

---

<sup>100</sup> Agouridis, C. 1997, 18

<sup>101</sup> Ibidem, 17

<sup>102</sup> McGrail, S. 2001, 102

<sup>103</sup> Για τον ‘Αστρολάβο’ και το ναυάγιο των Αντικυθήρων βλ. Delgado, J. P. 1997, 31-32

### ε. Πειρατεία

Ο H.Ormerod αναφέρει χαρακτηριστικά ότι από τη στιγμή που ο άνθρωπος ταξίδεψε στη θάλασσα με πλοία η πειρατεία και η ληστεία θεωρήθηκαν ως ένας από τους τρόπους επιβίωσης που προσέφερε η θάλασσα.<sup>104</sup> Η πειρατεία, όπως και η ναυσιπλοΐα, υπήρξε εποχιακή απασχόληση, που θεωρούνταν επαινετική.<sup>105</sup> Οι πειρατές για τη διασφάλιση της σωματικής τους ακεραιότητας και της επιτυχίας των επιχειρήσεων τους θα έπρεπε να διέθεταν άριστη γνώση των μεθόδων ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων δρόμων.<sup>106</sup>

Η πειρατεία ή 'ληστεία' πριν από τον 4<sup>ο</sup>/3<sup>ο</sup> π.Χ., εξαπλώθηκε στο μεσογειακό χώρο από πολύ νωρίς και έσπειρε τον τρόμο στους ναυτικούς και στις παράκτιες πόλεις.<sup>107</sup> Οι λόγοι μη πάταξης της είναι πολλοί και συσχετίζονται με τις εκάστοτε εξουσιαστικές δυνάμεις και τα συμφέροντά τους. Η κλασική παράδοση αναφέρει ότι πρώτες προσπάθειες να 'καθαρίσει' ειδικά το Αιγαίο από τους πειρατές έγιναν από το Μίνωα, με τη δημιουργία στόλου για την προστασία των πόλεων (Θουκυδίδης, 1,4).<sup>108</sup> Όπως είναι φυσικό, ο Μίνωας που επιδίωκε τον έλεγχο του θαλάσσιου χώρου του Αιγαίου και της Ανατολής, επιθυμούσε να διασφαλίσει την εξουσιαστική του υπεροχή, καταστέλλοντας την απειλητική πειρατεία. Στις μετέπειτα εποχές<sup>109</sup> έως τους περσικούς πολέμους δεν φαίνεται να έγιναν προσπάθειες για την κατάλυση της πειρατείας. Ο αυξημένος ανταγωνισμός των πόλεων υποδαύλιζε τη ληστεία, όπως στην περίπτωση της Σάμου.<sup>110</sup> Η Σάμος ήδη από τα τέλη του 6<sup>ου</sup> αι.π.Χ. είχε εξελιχθεί σε σπουδαίο εμπορικό λιμάνι, το οποίο ήλεγχε λόγω της ευνοϊκής του θέσης την εμπορική δραστηριότητα στην περιοχή των Κυκλάδων και των δυτικών ακτών της Μ.Ασίας. Ο έλεγχος της περιοχής εξασφάλιζε πλούτη στη Σάμο, η οποία όπως είναι φυσικό συντηρούσε και ενίσχυε την πειρατεία. Μάλιστα, αναφέρεται ότι οι ίδιοι οι Σάμιοι υπήρξαν πειρατές. Παρόλα αυτά οι Σάμιοι πειρατές δεν επιτίθονταν ανεξαιρέτως σε όλα τα πλοία. Αντίθετα υπήρξαν επιλεκτικοί με κύριο σκοπό να βλάψουν τους αντίζηλους τους. Η πολύχρονη ανοχή της επιθετικής δραστηριότητας της στους αντίζηλους της οφείλεται στις ισχυρές συμμαχίες της.

<sup>104</sup> Ormerod, H. A. 1997, 13

<sup>105</sup> Wachsmann, S. 1998, 320

<sup>106</sup> Ormerod, H. A. 1997

<sup>107</sup> Ibidem, 59

<sup>108</sup> Ibidem, 80-81

<sup>109</sup> Για την προσπάθεια κατάλυσης της πειρατείας μέσα στους αιώνες βλ. Ducrey, P. 1983, 144

<sup>110</sup> Ormerod, H. A. 1997, 80-100

Όλο αυτό το διάστημα οι πόλεις προσπαθούσαν να επινοήσουν τρόπους προστασίας. Ίσως οι πύργοι στις ακτές αλλά και στο εσωτερικό των νησιών και του ηπειρωτικού χώρου λειτουργούσαν ως παρατηρητήρια απ' όπου εξέπεμπαν σήματα σε περιπτώσεις κινδύνου ή σε περίπτωση εμφάνισης πειρατών.

Η πειρατική δραστηριότητα κατά την αρχαιότητα κατείχε διάφορες μορφές. Η πιο διαδεδομένη εικόνα είναι εκείνη της επίθεσης σε εμπορικά πλοία, της δολοφονίας του πληρώματος, της αρπαγής του εμπορεύματος και της καταστροφής του πλοίου. Η σύλληψη των πλοίων επιτυγχάνονταν επίσης με την εσκεμμένη καταστροφή τους και τη μετέπειτα αφαίρεση του φορτίου τους (ship wreckers).<sup>111</sup> Για παράδειγμα στην περίπτωση του ναυαγίου του πλοίου στην περιοχή της Κυρήνειας της Κύπρου, οι αιχμές βελών στο πέτσωμα του πλοίου μπορεί να σημαίνουν βύθιση του από πειρατική επίθεση.<sup>112</sup> Τα πλοία σε αυτές τις περιπτώσεις θα έπρεπε να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να αντιμετωπίσουν τον ενδεχόμενο κίνδυνο. Στα πλοία των ναυαγίων στην περιοχή του Uluburun (1300π.Χ.)<sup>113</sup> στις δυτικές ακτές της Τουρκίας και του Giglio (6<sup>ο</sup> αι.π.Χ.)<sup>114</sup> στην Ιταλία βρέθηκαν όπλα που προφανώς εξυπηρετούσαν αυτό το σκοπό. Ακόμη, μαρτυρία επιδίωξης προστασίας των εμπορικών πλοίων από τους πειρατές αποτελεί η παράσταση επίθεσης πειρατικού πλοίου σε εμπορικό στον κρατήρα του Αριστόνοθου (675-650 π. Χ.), όπου οι έμποροι αντιμετωπίζουν τους πειρατές με δόρατα και ασπίδες.

Μία από τις μορφές της πειρατείας ήταν και η απαγωγή επιφανών προσώπων ζητώντας λύτρα από τις οικογένειες τους. Στο μεγαλύτερο ποσοστό όμως, απήγαγαν ανθρώπους που τους πουλούσαν έπειτα σαν σκλάβους.<sup>115</sup>

Πειρατική δραστηριότητα υπήρξε και η λεηλασία, η σκύλευση και ο δεκατισμός των παραθαλάσσιων οικισμών. Ίσως για το λόγο αυτό οι άνθρωποι σε ορισμένες περιόδους επέλεξαν απροσπέλαστες θέσεις κατοίκησης.

Η κατάλυση της πειρατείας επήλθε στα 67 π.Χ. από το στόλο του Πομπηίου. Η Ρώμη, που αρχικά επωφελούνταν από την δραστηριότητα της πειρατείας, κάποια στιγμή θίχτηκε καθώς η εισαγωγή δημητριακών δεν διεξαγόταν κανονικά. Το εγχείρημα δεν ήταν εύκολο καθώς οι πειρατές είχαν συνάψει συμμαχία με το Μιθριδάτη Ευπάτορα, το βασιλιά του Πόντου. Παρόλα αυτά οι ρωμαϊκές δυνάμεις

<sup>111</sup> Για τις δραστηριότητες των πειρατών βλ. Wachsmann, S. 1998,320

<sup>112</sup> Delgado, J. B. 1997 (ed.), 227-228

<sup>113</sup> Ibidem, 430-432

<sup>114</sup> Ibidem, 169-171

<sup>115</sup> Ibidem, 31-32

πάταξαν θριαμβευτικά την πειρατεία και από τα 62 π.Χ. και έπειτα πραγματοποιούνταν ναυτικές περιπολίες. Βέβαια, κρούσματα πειρατικής δραστηριότητας εξακολουθούσαν να υφίστανται σε μικρότερο όμως βαθμό.<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Meijer, F. 1986, 187-195

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Οι Κυκλάδες είναι ένα σύμπλεγμα ηφαιστειακών νησιών που βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα του Αιγαίου πελάγους. Ορισμένα από τα νησιά αυτά είναι ακόμα και σήμερα ενεργά ηφαίστεια (Θήρα, Μήλος). Στην πραγματικότητα αποτελούν τμήμα του ηφαιστειακού τόξου του νότιου Αιγαίου, που ξεκινά από τα Μέθανα-Πόρο, συνεχίζει στις Κυκλάδες και καταλήγει στα Δωδεκάνησα. Οι Κυκλάδες αποτελούνται από τα νησιά Άνδρο, Νάξο, Τήνο, Κέα, Κύθνο, Σύρο, Μύκονο, Δήλο, Ρήνεια, Αμοργό, Σέριφο, Σίφνο, Πάρο, Αντίπαρο, Κίμωλο, Μήλο, Φολέγανδρο, Σίκινο, Ίο, Θήρα, Ανάφη. Επίσης στο χώρο των Κυκλάδων κείνται μικρά νησιά και νησίδες όπως η Γυάρος, η Δονούσα, η Σχοινούσσα, η Κέρος, το Κουφονήσι, η Ηράκλεια, η Αντιμήλος, η Πολύαιγος αλλά και πολλές βραχονησίδες.

Η γεωμορφολογία των νησιών έχει αλλάξει με το πέρασμα των αιώνων καθώς η περιοχή στην οποία βρίσκονται χαρακτηρίζεται από συνεχείς γεωλογικές ανακατατάξεις (π.χ. έκρηξη ηφαιστείου Θήρας). Όπως είναι φυσικό επηρεάστηκε και η μορφή των ακτών και των όρμων. Οι καθιζήσεις του εδάφους και οι προσχώσεις που δημιουργούνται στον πυθμένα των ακτών και των όρμων από τη συγκέντρωση διαφόρων προϊόντων του εδάφους είναι συνήθη φαινόμενα που μεταλλάσσουν συνεχώς την εικόνα της ακτογραμμής.

Το όνομα του συμπλέγματος προέρχεται από τη διάταξη των νήσων γύρω από τη Δήλο, τον τόπο στον οποίο οι αρχαίοι πίστευαν ότι γεννήθηκε ο Απόλλωνας. Η θέση των Κυκλάδων φαίνεται να λειτουργεί ως δίοδος επικοινωνίας ανάμεσα στη νότια ηπειρωτική Ελλάδα και στα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου, αλλά και στις ακτές και τα νησιά της Ανατολικής Μεσογείου.

Η ευνοϊκή τοποθεσία των νησιών λειτούργησε προς όφελος της ανάπτυξης τους. Το άγονο εδαφικό ανάγλυφο σε συνδυασμό με το άσχημο κλίμα ώθησε τους κατοίκους των Κυκλάδων στην αναζήτηση των αναγκαίων για την επιβίωση τους προϊόντων σε άλλες περιοχές. Στην περίπτωση αυτή η διόλου απομονωμένη θέση τους στάθηκε ευμενής. Έτσι από νωρίς οι Κυκλάδες προήγαγαν ένα είδος πρώιμου εμπορίου που αρχικά εξυπηρετούσε τις μεμονωμένες νησιωτικές ανάγκες και

αργότερα μετεξελίχθηκε σε ανεπτυγμένη και οργανωμένη μεταπρατική δραστηριότητα.

Οι αρχαιολογικές έρευνες στις Κυκλάδες παρέχουν πληροφορίες που επιβεβαιώνουν αυτή την άποψη. Ήδη από τη Μεσολιθική εποχή μαρτυρείται επικοινωνιακή σχέση ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και στις Κυκλάδες.<sup>117</sup> Ο πολιτισμός και η οικιστική οργάνωση είναι εξελιγμένα ήδη από την 3<sup>η</sup> χιλιετία. Η συγκεκριμένη αυτή περίοδος είναι γνωστή στην αρχαιολογική επιστήμη ως περίοδος του 'Κυκλαδικού Πολιτισμού'. Από τα αρχαιολογικά κατάλοιπα διαπιστώνεται η ύπαρξη ενός πυκνού οικιστικού πλέγματος θέσεων στις καίριες τοποθεσίες των νησιών όπου εισάγονται και εξάγονται υλικά αγαθά και πολιτιστικά στοιχεία από μακρινές και εγγύς περιοχές.

Κατά τη διάρκεια της Μινωικής και Μυκηναϊκής εποχής τα νησιά των Κυκλάδων δέχονται και ασκούν επιρροή στον περιβάλλοντα χώρο και γίνονται πεδίο εξέλιξης των προερχόμενων από τις εκάστοτε κυρίαρχες περιοχές στοιχείων. Λίγο πριν το τέλος της 2<sup>ης</sup> χιλιετίας οι μεταναστεύσεις προς την ανατολή ομάδων αυτοχθόνων Ιώνων (Μυκηναίων) εξηγούν τις ανακατατάξεις που παρουσιάζονται. Οι Κυκλάδες που αποτελούν συνδετικό κρίκο που ενώνει τη δύση με την ανατολή αποικήθηκαν αμέσως και η γενικότερη κοινωνικοπολιτική οργάνωση τούς διαφοροποιήθηκε. Μετά το τέλος των προαναφερθέντων ανακατατάξεων, από τις αρχές της 1<sup>ης</sup> χιλιετίας το μεγαλύτερο μέρος των Κυκλάδων αποικήθηκε και πάλι από ομάδες Ιώνων, ενώ τα νησιά του νότιου τμήματος αποικήθηκαν από τους Δωριείς της Σπάρτης. Ωστόσο κάποιες πόλεις ιδρύθηκαν από Φοίνικες, από Θράκες, από Δρύοπες, από Κάρες, από Κρήτες.

Από την αρχή των ιστορικών χρόνων οι Κυκλάδες ξεχώρισαν λόγω της ζωτικότητας και της ιδιομορφίας τους, ενώ η ακμή τους συνεχίστηκε μέχρι τους Περσικούς πολέμους. Μάλιστα, η εξέλιξη υπήρξε τέτοια που οδήγησε σε αύξηση του πληθυσμού. Αποτέλεσμα υπήρξε η συμμετοχή πολλών νησιών στην αποικιακή δραστηριότητα του 8<sup>ου</sup>- 6<sup>ου</sup> αι. π.Χ. Οι γενικές ιστορικές ανακατατάξεις άσκησαν επίδραση στην ιστορία των Κυκλάδων. Όταν το Αιγαίο έγινε πεδίο ανταγωνισμού των δυο ισχυρότερων ελληνικών δυνάμεων, της Αθήνας και της Σπάρτης, τα νησιά έχασαν τη σημασία τους χωρίς όμως μερικά από αυτά να χάσουν την ευημερία τους. Μετά τη νίκη των Αθηναίων στους Μηδικούς πολέμους δημιουργήθηκε η Α΄

---

<sup>117</sup> Βλ. το κεφάλαιο για την εξέλιξη των πλοίων

Αθηναϊκή ή Δηλιακή συμμαχία στην οποία συμμετείχαν εκούσια ή ακούσια πολλά κυκλαδονήσια. Τα περισσότερα μετά τη συντριβή των Αθηναίων από τους Σπαρτιάτες πέρασαν στη δικαιοδοσία των τελευταίων. Στα ελληνιστικά χρόνια, με την ίδρυση του 'Κοινού των Νησιωτών' το 314 π.Χ., τα νησιά των Κυκλάδων συμμετείχαν σε αυτό, ενώ σταδιακά πέρασαν στην κυριαρχία των Μακεδόνων, των Πτολεμαίων, της Ρόδου και τελικά της Ρώμης. Κατά τη διάρκεια της ρωμαϊκής εποχής οι πόλεις των νήσων ήκμασαν παρόλο που βρίσκονταν στη δικαιοδοσία της Ρώμης, αποτελούσαν ρωμαϊκές επαρχίες και χώρους εξορίας.

Στην προσπάθεια κατανόησης και ανασύστασης της εικόνας των αρχαίων λιμανιών των πόλεων και των επαφών τους με ποικίλες περιοχές ακολουθεί η σύντομη περιγραφή της ιστορίας και της γεωγραφίας της κάθε νήσου χωριστά.

#### **α. ΑΜΟΡΓΟΣ**

Η Αμοργός είναι το ανατολικότερο νησί των Κυκλάδων, και τοποθετείται ανάμεσα στη Νάξο, στην Αστυπάλαια και στα Μικρά Κυκλαδονήσια. Από το νησί φαίνεται ξεκάθαρα η Νάξος, η νησίδα Δονούσα, τα Κουφονήσια. Επίσης, υπάρχει δυνατότητα οπτικής επαφής με την Το, τη Θήρα, την Ανάφη. Στα ανατολικά της Αμοργού τα νησιά της δυτικής ακτής της Μ. Ασίας είναι σχετικά απομακρυσμένα. Παρόλα αυτά ένα ταξίδι από τη Αμοργό στην Κάλυμνο και στην ακτή της Ανατολίας είναι περ. 35 ναυτικά μίλια, ενώ το ταξίδι μπορεί να διευκολυνθεί από τους ανέμους.<sup>118</sup> Πάντως η κομβική θέση του νησιού επιτρέπει τη λειτουργία του ως σταθμού στη δίοδο προς τις ακτές και τα νησιά της δυτικής Μ. Ασίας.

Το νησί έχει έκταση 121 τ.μ., διαθέτει ορεινό έδαφος και διασχίζεται από μια οροσειρά που το χωρίζει ουσιαστικά σε δύο τμήματα, το ανατολικό και το δυτικό (εικ. 50). Στα δύο τμήματα σχηματίζονται εύφορες κοιλάδες, ειδικά στο δυτικό, στα παράλια των κόλπων Καταπόλων και Αιγιάλης. Παρατηρώντας την εδαφολογία της Αμοργού διαπιστώνεται ότι οι ανατολικές ακτές της είναι αφιλόξενες τόσο για κατοίκηση όσο για ασφαλή ελλιμενισμό. Τα απότομα βράχια αποτρέπουν την πρόσβαση, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν προστατευτικό τείχος των δυτικών ακτών που διαθέτουν γόνιμα εδάφη και είναι πιο πρόσφορες για κατοίκηση.

---

<sup>118</sup> Agouridis, C. 1997, 11-12

Από το μήνα Μάιο ο κυρίαρχος άνεμος<sup>119</sup> στην περιοχή στην οποία εντάσσεται και η Αμοργός πνέει από τα δυτικά. Τον Ιούλιο ο πιο δυνατός άνεμος είναι ο βορειοδυτικός, ενώ το Σεπτέμβριο ο βόρειος άνεμος κυριαρχεί (πιν.2-4). Επομένως διαπιστώνεται ότι την περίοδο της ναυσιπλοΐας, η δυτική πλευρά του νησιού, όπου βρίσκονταν οι αρχαίες πόλεις βρίσκεται εκτεθειμένη στους Β, ΒΔ ανέμους. Πόσο ασφαλής ήταν όμως, ο ελλιμενισμός των πλοίων και πόσο εύκολη ήταν η πρόσβαση στα λιμάνια των πόλεων της Αμοργού;

Η Αμοργός κατοικήθηκε ήδη από τα τέλη της νεολιθικής εποχής, όπως μαρτυρούν τα προερχόμενα από το λόφο Μουντούλια ευρήματα. Στη διάρκεια της 3<sup>ης</sup> χιλιετίας στην Αμοργό αναπτύχθηκε ένα εκτεταμένο και οργανωμένο δίκτυο οικισμών. Σημαντικό κέντρο της πρώιμης Κυκλαδικής περιόδου είναι η Μαρκιανή στα νοτιοανατολικά του νησιού. Νεκροταφεία ανασκάφηκαν στις θέσεις Καψάλα και Δωκαθίσματα, από τα οποία προέρχονται ευρήματα που αντικατοπτρίζουν επαφές με άλλες περιοχές. Στην περίοδο του Κυκλαδικού πολιτισμού, στην οποία χρονολογείται σειρά ξεχωριστών ειδωλίων (εικ. 51),<sup>120</sup> το νησί θα κατείχε σπουδαία θέση. Κάμψη του Κυκλαδικού πολιτισμού παρατηρείται στα τέλη της πρώιμης Κυκλαδικής περιόδου (2200-1900 π.Χ.).

Η Αμοργός αναφέρεται στις πηγές με πολλές ονομασίες. Το νησί διαθέτει τρεις αρχαίες πόλεις: την Αρκεσίνη, τη Μινώα, την Αιγιάλη. Στην αυγή της πρώτης χιλιετίας οι Ίωνες αποικούν το νησί. Ίωνες από τη Νάξο εγκαθιδρύουν την Αρκεσίνη, Σάμιοι τη Μινώα και Μιλήσιοι την Αιγιάλη. Έτσι, στην αρχαϊκή περίοδο οι πόλεις της Αμοργού διαμορφώνονται βασισμένες στα ιωνικά στοιχεία των μητροπόλεων τους. Στα πλαίσια της δημιουργίας της πόλης-κράτους οι αρχαίες αμοργιανές πόλεις διατήρησαν την εσωτερική τους αυτονομία, η οποία προσαρμόζονταν στην εκάστοτε εδαφική μορφολογία και συντηρούνταν από τις παραδόσεις της κάθε μητρόπολης. Παρόλα αυτά η Αιγιάλη, η Αρκεσίνη και η Μινώα αποτελούσαν κοινοπολιτεία, τουλάχιστον στον πολιτικό τομέα, μέχρι το β' μισό του 4<sup>ου</sup> αι. π.Χ.

Η Αμοργός έλαβε μέρος στους περσικούς πολέμους, ενώ το 478 π.Χ. συμμετείχε στην αθηναϊκή συμμαχία, στην οποία κατέβαλε φόρο. Στα τέλη του 4<sup>ου</sup> αι. π.Χ., μετά την κατάλυση της κοινοπολιτείας, οι πόλεις του νησιού ενισχύουν την αυτονομία τους. Η αλλαγή στα καθεστώτα αντικατοπτρίζεται στην έκδοση

<sup>119</sup> Τα στοιχεία για την κατευθυντική ταχύτητα των ανέμων βλ. Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds). Β125-Β137

<sup>120</sup> Για ειδώλια Αμοργού βλ. Μαργακού, Α. 1990, 164



ξεχωριστών νομισμάτων από την κάθε πόλη το 300 π.Χ. Στη ρωμαϊκή περίοδο η Αμοργός περνά στα χέρια των Ρωμαίων και γίνεται τόπος εξορίας, όπως συνέβη σε πολλά κυκλαδονήσια.<sup>121</sup>

Η Αμοργός υπήρξε πλούσιο νησί και φημιζόταν για τους φτιαγμένους από λινάρι χιτώνες της (τα ‘αμόργεια’ ή ‘αμόργινα’). Αξίζει να αναφερθεί ότι το νησί λόγω του πλούτου, της απόκεντρης θέσης του και της ύπαρξης νησίδων γύρω από αυτό αποτέλεσε από πολύ πρώιμες εποχές κρησφύγετο ληστών και πειρατών. Μάλιστα, οι Αμοργιανοί εκούσια ή ακούσια συνέπρατταν μαζί τους, αποκτώντας κάποτε φήμη πειρατών. Παρόλα αυτά οι κάτοικοι της Αμοργού βρέθηκαν πολλές φορές στο στόχαστρο των πειρατών,<sup>122</sup> γεγονός που δικαιολογεί την επιλογή αφιλόξενων θέσεων κατοίκησης, όπως είναι εκείνη της Αρκεσίνης.

### ***I. Μινώα***

Οι κύριες πόλεις των ιστορικών χρόνων, όπως μαρτυρείται και από τις πηγές, είναι η Μινώα<sup>123</sup>, η Αρκεσίνη<sup>124</sup> και η Αιγιάλη<sup>125</sup>. Η Μινώα<sup>126</sup> έχει ανασκαφεί συστηματικά και είναι ο μόνος οικισμός του νησιού που μπορεί να ταυτιστεί με βεβαιότητα. Η αρχαία πρωτεύουσα του νησιού οικοδομήθηκε στο σημερινό λόφο Μουντούλια (εικ. 52 & 53) που υψώνεται πάνω από τον όρμο των Καταπόλων τον οποίο ελέγχει οπτικά. Στα νότια του λόφου Μουντούλια υφίσταται ο όρμος των Φοινικών, ο οποίος όμως δεν είναι τόσο ασφαλής όσο εκείνος των Καταπόλων. Στον όρμο των Καταπόλων (εικ. 54) σήμερα χύνονται τα ρέματα του Φονιά, της Αγίας Κατερίνας και του Βασαμίτη.

---

<sup>121</sup> Νίγδελης, Π. Μ. 1990

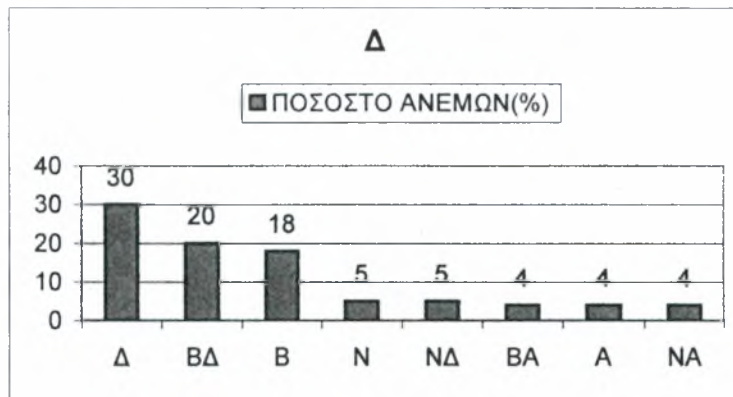
<sup>122</sup> Ducrey, P. 1983, 145

<sup>123</sup> *RE* XV<sup>2</sup> (1832), λ. *Minoa*, στ. 1858-1859

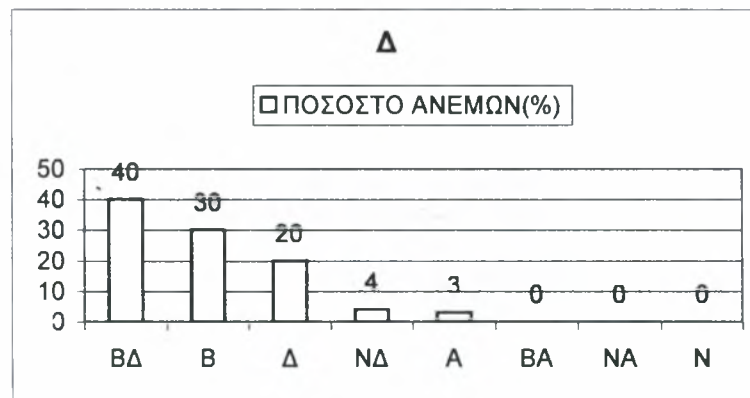
<sup>124</sup> *RE* 2, 1896, στ. 1169, λ. *Arkesine*

<sup>125</sup> *RE* 1, 1894, στ. 959, λ. *Aigiale*

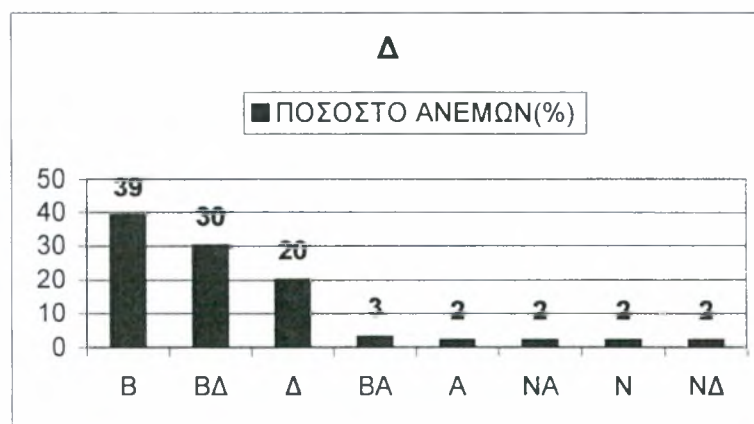
<sup>126</sup> Για τη θέση της Μινώας βλ. Μηλιαράκης, Α. 1884



πιν. 2, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Αμοργού το μήνα Μάιο.



πιν. 3, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Αμοργού το μήνα Ιούλιο



πιν. 4, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Αμοργού το μήνα Σεπτέμβριο

Η ευρύτερη περιοχή της Μινώας κατοικήθηκε όπως φαίνεται ήδη από την προϊστορική εποχή.<sup>127</sup> Τα ευρήματα από το χώρο της αρχαίας πόλης μαρτυρούν κατοίκηση ήδη από τον 10<sup>ο</sup> π.Χ.<sup>128</sup> Η έλευση των Σαμίων και η εγκατάσταση στο λόφο Μουντούλια οδήγησε στη δημιουργία της πόλης της Μινώας. Μαρτυρία κατοίκησης στη γεωμετρική εποχή αποτελούν τα λείψανα τείχους,<sup>129</sup> το οποίο χρονολογείται στον 8<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Μάλιστα, η άποψη αυτή ενισχύεται από την απουσία τείχους στα φύσει οχυρωμένα σημεία του λόφου,<sup>130</sup> όπως συμβαίνει σε άλλες γνωστές εγκαταστάσεις γεωμετρικών χρόνων.<sup>131</sup> Εντοπίστηκαν επίσης, λείψανα κτισμάτων λαξευμένων στις τρεις πλευρές του λόφου αλλά και λατρευτικών χώρων της ίδιας εποχής. Η εικόνα της γεωμετρικής πόλης είναι αποσπασματική λόγω της διαρκούς κατοίκησης έως τη Ρωμαιοκρατία.

Η πόλη από την αρχαϊκή έως τη ρωμαϊκή εποχή ήκμασε, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από την έκταση και την πολεοδομία της. Βάσει μιας επιγραφικής μαρτυρίας<sup>132</sup> πληροφορούμαστε ότι η πόλη διέθετε Αγορά, Θέατρο, Αρχείο, Βουλευτήριο, Γυμνάσιο, Ιερά (εικ. 55). Σύμφωνα με τον διαχωρισμό της Μινώας σε 'άνω' και 'κάτω πόλη' από τη Λ. Μαραγκού,<sup>133</sup> διαπιστώνεται από τα αρχαιολογικά λείψανα ότι οι δημόσιοι χώροι βρίσκονταν στην 'κάτω πόλη'.<sup>134</sup> Η ανασκαφείας αναφέρει ότι στην περιοχή της 'κάτω πόλης' αποκαλύφθηκε ευμεγέθης υπαίθριος χώρος που ίσως να αποτελεί την αρχαία Αγορά, υπόθεση μη εξακριβωμένη.<sup>135</sup> Η επιλογή της θέσης θα στόχευε στη διευκόλυνση της διεξαγωγής εμπορικών δραστηριοτήτων, συναλλαγών και ελέγχου στο λιμάνι. Στο 'δημόσιο χώρο' αποκαλύφθηκαν χώροι και κατασκευές που αποτελούν εργαστήριο κεραμικής και ίσως έχουν άμεση σχέση με το λιμάνι.<sup>136</sup>

Ο όρμος Καταπόλων (εικ. 56) θεωρείται ότι υπήρξε το βασικό λιμάνι της Μινώας. Ο χώρος του λιμανιού δεν έχει διερευνηθεί συστηματικά και τα ευρήματα

<sup>127</sup> Για τις θέσεις της 3<sup>ης</sup> χιλιετίας π.Χ. και τη σχετική βιβλιογραφία βλ. Μαραγκού, Λ. 1990, 174-175

<sup>128</sup> ΠΑΕ 1992, 197

<sup>129</sup> Για το γεωμετρικό τείχος, τη γεωμετρική εγκατάσταση και τη σχετική βιβλιογραφία βλ. Μαραγκού, Λ. 1988, 80-94 και την πρόσφατη μελέτη της Κούρου, Ν. 2001, 29

<sup>130</sup> ΠΑΕ 1983, 333

<sup>131</sup> Βλ. κεφάλαιο για Ζαγορά Άνδρου

<sup>132</sup> IG XII, 7 αριθμ. M241, 18

<sup>133</sup> Άνω πόλη θεωρείται η τειχισμένη περιοχή της ακρόπολης, ενώ κάτω πόλη ο υπόλοιπος οικισμός στις πλαγιές, βλ. ΠΑΕ 1981, 303-322 και ΠΑΕ 1982, 272-304

<sup>134</sup> ΠΑΕ 1986, 226

<sup>135</sup> Μαραγκού, Λ. 1988, 89-90

<sup>136</sup> Ibidem, 89

που έχουν συλλεχθεί ως τώρα δεν έχουν μελετηθεί.<sup>137</sup> Το πιο χαρακτηριστικό εύρημα από το χώρο του λιμένος είναι το ψηφιδωτό δάπεδο που ανήκει σε μνημειακό οικοδόμημα ρωμαϊκών χρόνων, το οποίο βρέθηκε σε απόσταση 2,30μ. από τη θάλασσα.<sup>138</sup> Πάντως στο χώρο του λιμανιού τα λείψανα των λιμενικών εγκαταστάσεων χρονολογούνται στη ρωμαϊκή εποχή. Ωστόσο, η ακμή της πόλης κατά την κλασική και ελληνιστική περίοδο σημαίνει ότι το λιμάνι της Μινώας θα έσφυζε από ζωή ήδη από τότε. Λιμενικές εγκαταστάσεις προφανώς θα διευκόλυναν τις δραστηριότητες των εμπόρων και των ντόπιων. Η περαιτέρω ανασκαφική έρευνα στο βυθό του όρμου των Καταπόλων θα δώσει οριστικές απαντήσεις.

Ο όρμος των Καταπόλων είναι ασφαλής όρμος καθώς προστατεύεται από τα δυνατά μελέμια. Ο μόνος άνεμος στον οποίο εκτίθεται είναι ο δυτικός, όπου και η είσοδος του λιμανιού, ο οποίος πνέει με ιδιαίτερη ένταση στα τέλη Μαΐου και τον Ιούνιο. Η προσέγγιση των πλοίων στο θεωρητικό λιμάνι θα πραγματοποιούνταν από τα δυτικά, όπου η είσοδος στον όρμο, με κατεύθυνση προς τα ανατολικά. Ο ευνοϊκός για την είσοδο δυτικός άνεμος θα επέτρεπε σε συνδυασμό με τις γνώσεις των ναυτικών και τους κατάλληλους χειρισμούς τη σύντομη και ασφαλή προσέγγιση στον βαθύ όρμο. Το βασικό πρόβλημα όμως, θα ήταν ο απόπλους των πλοίων κόντρα στον δυτικό άνεμο. Σε τέτοιες περιπτώσεις θα εφαρμόζαν εναλλακτικές λύσεις. Ο απόπλους των πλοίων σε συγκεκριμένες ώρες της ημέρας που οι άνεμοι θα κόπαζαν, ίσως ήταν μια από αυτές.

Στην ανασύσταση της εικόνας του λιμανιού, ελλείπει στοιχείων μπορούν να γίνουν μόνο εικασίες. Κατά τη γνώμη μου ότι το λιμάνι του γεωμετρικού οικισμού δεν θα διέθετε εγκαταστάσεις και τα πλοία θα σύρονταν στην αμμουδιά. Στα κλασικά χρόνια θα δημιουργήθηκαν, όπως συμβαίνει στο υπόλοιπο ελλαδικό χώρο, οι πρώτες κατασκευές, η οποίες επεκτάθηκαν προφανώς στα ελληνιστικά και ρωμαϊκά χρόνια, εποχή στην οποία χρονολογούνται τα ευρήματα από το χώρο του λιμανιού (βλ. κεφάλαιο για λιμάνια). Η περιοχή του όρμου των Καταπόλων είναι πεδινή και εύφορη. Οι χείμαρροι που σήμερα ρέουν<sup>139</sup> προφανώς έρεαν και στην αρχαιότητα ίσως με άλλη μορφή, καθιστώντας την περιοχή γόνιμη και επιτρέποντας την ευκολότερη διακίνηση των εμπορευμάτων από το εσωτερικό του νησιού προς το λιμάνι. Στο γειτονικό λόφο, στα ανατολικά της Μινώας, υπάρχει λατομείο εξαγωγής

<sup>137</sup> ΠΑΕ 1984, 389-390

<sup>138</sup> ΠΑΕ 1984, 388

<sup>139</sup> Γ.Υ.Σ. 1976 (1:50000), Αμοργός

‘αμοργιανής πέτρας’. Ίσως οι εργασίες μεταφοράς των προϊόντων να εξυπηρετούνταν από τον έναν εκ των χειμάρρων.<sup>140</sup>

Επικουρικά ίσως να λειτουργούσε ο όρμος των Φοινίκων στα ΝΔ του λόφου. Στην ΝΔ πλαγιά του λόφου Μουντούλια, στην περιοχή εκτός των ορίων της αρχαίας πόλης, στα χαμηλότερα άνθηρα σώζονται κτίσματα λαξευμένα στο φυσικό βράχο και κτιστές κατασκευές άγνωστου προορισμού και διαφόρων εποχών.<sup>141</sup> Ίσως πρόκειται για εποχιακές ή μόνιμες αγροκατοικίες.<sup>142</sup> Οι κατοικίες αυτές προφανώς σχετίζονται με την κίνηση στον όρμο των Φοινίκων. Οι ιδιοκτήτες τους μάλλον ασχολούνταν συστηματικά με την αλιεία, τις τοπικές συναλλαγές και μεταφορές, διότι η κύρια εμπορική δραστηριότητα λάμβανε χώρα στο λιμάνι των Καταπόλων. Εξάλλου, ο όρμος των Φοινίκων εκτίθεται περισσότερο στους ανέμους, δεν επιτρέπει ασφαλή ελλιμενισμό και άμεση πρόσβαση στην πόλη.

Η παρουσία ευρημάτων καθιστά φανερή την ύπαρξη ανεπτυγμένων εμπορικών σχέσεων ανάμεσα στη Μινώα και σε πολλές γειτονικές και μακρινές περιοχές. Ας μην ξεχνάμε ότι η θέση της Αμοργού στους θαλάσσιους δρόμους είναι μοναδική, καθώς είναι το μόνο νησί των Κυκλάδων που βρίσκεται τόσο κοντά στις ακτές και στα νησιά της δυτικής Μ. Ασίας. Βάσει των προερχόμενων από τα τμήματα της αρχαίας πόλης ευρημάτων οι εμπορικές συναλλαγές της Μινώας ξεκινούν από πολύ νωρίς. Ήδη από την Υπό-πρωτογεωμετρική και γεωμετρική εποχή το νησί επικοινωνεί όχι μόνο με γειτονικές περιοχές, όπως η Νάξος, η Πάρος, η Αττική, αλλά και με τα Δωδεκάνησα, την Κω, τη Σάμο, τη Σμύρνη και γενικά τα μικρασιατικά παράλια.<sup>143</sup> Στα μέσα του 6<sup>ου</sup> αι. π.Χ. χρονολογείται κεφαλή κούρου που ανήκει πιθανώς σε σαμιακό εργαστήριο.<sup>144</sup> Τα περισσότερα ευρήματα καταδεικνύουν αυξημένες συναλλαγές κατά τη διάρκεια της ελληνιστικής και ρωμαϊκής εποχής με περιοχές όπως η Κνίδος και η Κως από όπου εισάγεται κρασί. Την ίδια εποχή σχέσεις με τη Ρόδο καταδεικνύουν οι ευρεθείσες επιγραφικές μαρτυρίες<sup>145</sup> αλλά και τα νομίσματα<sup>146</sup>. Γενικά, νομίσματα, αγγεία, τμήματα επιτύμβιων στηλών, κοσμήματα και άλλα ευρήματα προέρχονται από κοντινές και μακρινές περιοχές, όπως η Νάξος, η Πάρος, η Άνδρος, η Αλεξάνδρεια, η Μίλητος.

<sup>140</sup> Γ.Υ.Σ. 1976 (1:50000), Αμοργός

<sup>141</sup> Μαραγκού, Λ. 1990, 173-174

<sup>142</sup> Μαραγκού, Λ. 1990, 174

<sup>143</sup> Μαραγκού, Λ. 1988, 90

<sup>144</sup> ΠΑΕ 1987, 260

<sup>145</sup> IG XII.7, αριθμ. Ark.9, 2.64, 11. M221, 34.M228, 11, 19, 27

<sup>146</sup> ΠΑΕ 1990, 246

## 2. Αρκεσίνη

Η πιο κοντινή στη Μινώα αρχαία πόλη του νησιού είναι η Αρκεσίνη (εικ. 57),<sup>147</sup> που βρίσκεται στην περιοχή της Κάτω Μεριάς. Στο λόφο του Καστελλά εντοπίζονται τα λείψανα της προϊστορική ακρόπολης. Η αρχαία Αρκεσίνη χτίστηκε στο βραχώδη λόφο του Καστριού στη νοτιοδυτική ακτή του νησιού, ανάμεσα σε δυο αφιλόξενα λιμάνια. Η κατοίκηση ξεκινά από τη γεωμετρική εποχή και συνεχίζει έως και τη ρωμαϊκή.<sup>148</sup>

Η επιλογή της θέσης της αρχαίας πόλης ίσως υπήρξε συνειδητή, γιατί στην περιοχή της Κάτω Μεριάς υφίστανται πολύ πιο ευνοϊκές θέσεις για κατοίκηση, όπως η θέση της προϊστορική ακρόπολης στο λόφο του Καστελλά. Εξάλλου, η έκταση της περιοχής είναι μικρή και προφανώς γνωστή στους πρώτους κατοίκους. Για ποιο λόγο επιλέχθηκε από τους Ίωνες της Νάξου ο αφιλόξενος και βραχώδης λόφος του Καστριού, είναι αβέβαιο. Πάντως η πιο πιθανή εικασία είναι ο φόβος των πειρατών που κινούνταν στην περιοχή των Κυκλάδων και ειδικά στη σχετικά απομακρυσμένη από τα υπόλοιπα νησιά Αμοργό.<sup>149</sup> Ο λόφος του Καστριού υψώνεται σε ακρωτήριο εκατέρωθεν του οποίου βρίσκονται δυο αφιλόξενοι όρμοι οι οποίοι διαθέτουν βραχώδεις ακτές. Η πρόσβαση από τους όρμους στον οικισμό είναι δύσκολη και ο προσφερόμενος χώρος για αυξημένες εμπορικές δραστηριότητες ιδιαίτερα περιορισμένος. Συνεπώς, οι όρμοι της Αρκεσίνης είναι εκτεθειμένοι στους δυνατούς βόρειους ανέμους. Προφανώς, τα λιμάνια δεν αποτελούσαν κέντρο εμπορικών δραστηριοτήτων και βασικό σταθμό στους θαλάσσιους δρόμους. Μάλλον, το κύριο λιμάνι θα ήταν εκείνο των Καταπόλων. Οι ανάγκες της Αρκεσίνης θα εξυπηρετούνταν σε τοπικό επίπεδο, ενώ η γειτνίαση με τη μητρόπολη Νάξο θα παρείχε διευκολύνσεις και πλεονεκτήματα στις εισαγωγές και εξαγωγές της αποικίας. Οι συστηματική αρχαιολογική έρευνα στην περιοχή μπορεί στο μέλλον να δώσει απαντήσεις για το θέμα των θαλάσσιων επαφών της Αρκεσίνης.

Η επικοινωνία της Αρκεσίνης και της Μινώας επιτυγχανόταν κυρίως από τη θάλασσα. Το δύσβατο της περιοχής ανάμεσα στις δυο πόλεις αλλά και η συντομία που παρείχε η θάλασσα οδός επιβεβαιώνουν την άποψη αυτή. Εξάλλου, ειδικά στις

<sup>147</sup> Αποσπασματικές πληροφορίες για την Αρχαία Αρκεσίνη βλ. Anastasiou, T. 1996, 112-115

<sup>148</sup> Μαραγκού, Α. 1988, 91

<sup>149</sup> Ducrey, P. 1983, 145

περιπτώσεις μεταφοράς φορτίου ή προϊόντων, η θαλάσσια μεταφορά ήταν πιο εύκολη και πιο ασφαλής.

### 3. Αιγιάλη

Η τρίτη αρχαία πόλη της Αμοργού είναι η Αιγιάλη, η οποία βρίσκεται στο βόρειο ήμισυ του νησιού και κατοικήθηκε από τα γεωμετρικά έως και τα ρωμαϊκά χρόνια.<sup>150</sup> Τα λιγοστά λείψανα της αρχαίας πόλης βρίσκονται στο λόφο της Βίγλας, στα σημερινά Θολάρια. Ο λιμένας της αρχαίας πόλης εντοπίζεται στον όρμο της Αιγιάλης, όπου σώζονται κατάλοιπα ρωμαϊκών εγκαταστάσεων (εικ. 58). Εικάζεται ότι το λιμάνι της Αιγιάλης θα είχε παρόμοια εξέλιξη με εκείνο της Μινώας.<sup>151</sup> Συστηματικές έρευνες στην αρχαία πόλη δεν έχουν πραγματοποιηθεί. Ο όρμος της Αιγιάλης επιτρέπει την έλευση και τον ελλιμενισμό πληθώρας πλοίων και την εξυπηρέτηση αυξημένων εμπορικών συναλλαγών, λόγω της εκτεταμένης αμμουδερής ακτής. Σίγουρα η εικόνα κατά την αρχαιότητα ήταν διαφορετική γιατί οι επιχώσεις αλλοίωσαν τη μορφολογία του λιμανιού. Μάλιστα, η ύπαρξη του ποταμού Άρακλου που ρέει σε περιπτώσεις υψηλών βροχοπτώσεων και χύνεται στον όρμο της Αιγιάλης, θα συνέβαλε στην γεωμορφολογική διαμόρφωση του όρμου. Πάντως το λιμάνι της Αιγιάλης θα κατείχε σπουδαία θέση στους θαλάσσιους δρόμους προς και από τη δυτική μικρασιατική ακτή. Η ασφάλεια των πλοίων στο λιμάνι υπονομεύεται μονάχα από τους δυτικούς ανέμους που, όπως και στον όρμο των Καταπόλων, δυσχεραίνουν την πρόσβαση αλλά και τον απόπλου. Στη γεωμετρική εποχή τα πλοία θα σύρονταν στην αμμουδερή παραλία, ενώ ίσως στα ρωμαϊκά χρόνια που η κίνηση ήταν αυξημένη, υπήρχε προστατευτικός μόλος. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα αποσαφηνίσουν την εικόνα.

#### α. ΑΝΔΡΟΣ

Η γεωγραφική θέση της Άνδρου την καθιστά ουσιαστικό τμήμα του συμπλέγματος των Κυκλάδων καθώς καταρχήν αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα σε έκταση νησιά τους και ταυτόχρονα ορίζει το Β, ΒΑ χώρο τους. Γειτνιάζει με την Εύβοια στα ΒΔ, με την Αν.Αττική στα Δ, με την Κέα στα ΝΔ, την Τήνο στα Ν. Ορατές είναι από το νησί και η Κύθνος και η Σύρος.

<sup>150</sup> Μαραγκού, Λ. 1988, 91

<sup>151</sup> Anastasiou, T. 1996, 126

Η Άνδρος καταλαμβάνει έκταση 380 τ.χλμ. και διαθέτει σχετικά εύφορο έδαφος σε σχέση με τα υπόλοιπα κυκλαδονήσια. Βραχώδης στο ΒΑ τμήμα της, με απότομες και άγονες ακτές, προσφέρεται για ευνοϊκότερη κατοίκηση στην ΝΔ πλευρά της, όπου υφίστανται εύφορες πεδιάδες, αμμουδερές, προσβάσιμες παραλίες και όρμοι. Οι Β, ΒΑ όρμοι του νησιού δεν προσφέρονται για ασφαλή ελλιμενισμό, γιατί έχουν απότομες και βραχώδεις ακτές.

Αν δεχθούμε ότι η σημερινή κατευθυντική κατανομή ταχυτήτων ανέμου δεν διαφοροποιείται σε σημαντικό βαθμό σε σχέση με την αρχαιότητα, τότε είναι δυνατόν να κατανοήσουμε σε μεγάλο βαθμό την κίνηση των πλοίων. Οι άνεμοι που πνέουν στην Άνδρο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους είναι Β και κατά περιόδους ενισχυμένοι ΒΑ. Στη διάρκεια της χειμερινής περιόδου οι πνέοντες άνεμοι είναι Β, ΒΑ, Ν, ΝΔ, ιδιαίτερα ενισχυμένοι. Κατά τους θερινούς μήνες παρατηρείται σταδιακή αύξηση της έντασης των Β, ΒΑ ανέμων και παράλληλη ύφεση των Ν, ΝΔ. (πιν.1)<sup>152</sup>

Στο κέντρο της Δ ακτής της Άνδρου έχουν εντοπιστεί ίχνη εγκατάστασης της ύστερης νεολιθικής εποχής στο οροπέδιο Στρόφιλλας.<sup>153</sup> Στην Α ακτή της Β.Άνδρου στη θέση Μικρογιάλι<sup>154</sup> αναπτύχθηκε μικρός οικισμός στα τέλη της 4<sup>ης</sup> χιλιετίας. Στη θέση Πλάκα<sup>155</sup> ή Πλάκες (ή Λιθιές) στα Ν της Ζαγοράς εντοπίστηκαν ευρήματα της εποχής του Χαλκού (εικ. 36).

Η Άνδρος κατά το μύθο ότι έλαβε το όνομα της από τον πρώτο της οικιστή τον Άνδρο ή Ανδρέα, ήρωα καταγόμενο από το γένος του Απόλλωνα και του Διονύσου. Κατά τη διάρκεια των ιστορικών χρόνων (εικ. 37) αποικήθηκε από Ίωνες. Τον 8<sup>ο</sup> αι. π.Χ. και έως τον πόλεμο του Ληλάντιου πεδίου βρισκόταν υπό την ερετριακή κυριαρχία ενώ μετά τη λήξη του πολέμου ανεξαρτητοποιήθηκε και ίδρυσε αποικίες στη Χαλκιδική. Στους Περσικούς πολέμους τάχθηκε στο πλευρό των Περσών αλλά παρόλα αυτά δεν υπέστη την τιμωρία των Αθηναίων παρά την επιθετική δραστηριότητα των τελευταίων. Η Άνδρος συμμετείχε στην Α' Αθηναϊκή συμμαχία στην οποία κατέβαλε διόλου ευκαταφρόνητο ποσό. Κατά τη διάρκεια του πελοποννησιακού πολέμου συμμάχησε με την Αθήνα, την οποία υποστήριξε και στη σικελική εκστρατεία. Μετά τις συντριπτικές ήττες της Αθήνας ο έλεγχος στο νησί πέρασε στην Σπάρτη έως το 375 π.Χ., οπότε η Άνδρος εντάχθηκε στην Β' Αθηναϊκή

<sup>152</sup> βλ. Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137

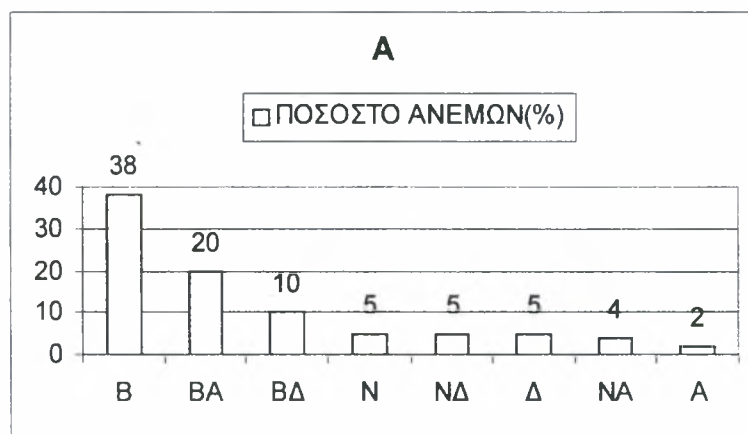
<sup>153</sup> *ΑΔ* 1994, 687

<sup>154</sup> *ΑΔ* 1994, 687

<sup>155</sup> *ΑΔ* 1994, 686-687



συμμαχία.<sup>156</sup> Κατά τη διάρκεια των ελληνοιστικών χρόνων το νησί λόγω της ευνοϊκής θέσης που κατείχε υπήρξε αντικείμενο διαμάχης των διαδόχων του Μ. Αλεξάνδρου, ειδικά των Αντιγονιδών και των Λαγιδών. Το 199 π.Χ. η πόλη γνωρίζει για πρώτη φορά την άλωση. Κατελήφθη από τις συμμαχικές δυνάμεις της Ρώμης και της Περγάμου και μέρος των κατοίκων της μετέβη στην Βοιωτία. Το 133 π.Χ. η Άνδρος κληροδοτήθηκε στη Ρώμη. Το 88/7 π.Χ. κατελήφθη από τον Μιθριδάτη και λίγα χρόνια αργότερα, στα οποία μεσολάβησε η παραχώρηση της στους Ροδίους και η παύση της πειρατικής δραστηριότητας στο Αιγαίο<sup>157</sup> (67 π. Χ.), επήλθε εκ νέου στην κυριαρχία της Ρώμης (31 π. Χ). Στους αυτοκρατορικούς χρόνους υπήρξε τόπος εξορίας. Τότε μεταφέρθηκαν έργα τέχνης της Αγοράς της πόλης από το Νέρωνα στη Ρώμη.



πιν. 1. Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Άνδρου το μήνα Ιούλιο.

### 1. Ζαγορά

Στους γεωμετρικούς χρόνους χρονολογείται ο οικισμός της Ζαγοράς, ο οποίος βρίσκεται στη ΝΔ ακτή του νησιού. Στα Β της Ζαγοράς απλώνεται η εύφορη πεδιάδα της Σταυροπέδας (εικ. 38), που αποτελεί σταυροδρόμι επικοινωνίας του ανατολικού τμήματος του νησιού με το δυτικό. Η Ζαγορά αναπτύχθηκε στην κορυφή του ομώνυμου ακρωτηρίου (εικ. 39), ανάμεσα στο διπλό κόλπο των Αποθηκών και σε εκείνον του Μελάγκωνα. Πρόκειται για διόλου υπήνεμο οροπέδιο ελαφρά επικλινές

<sup>156</sup> Για την ιστορία της νήσου Άνδρου οι βασικές μελέτες είναι του Saucius, του Πολέμη, Δ. 1981, του Πασχάλη, Δ. Π. 1925, ενώ για το πολίτευμα και την κοινωνία της νήσου κατά τους ελληνοιστικούς και αυτοκρατορικούς χρόνους βλ. Νίγδελης, Π. Μ. 1990

<sup>157</sup> Meijer, F. 1986, 193

στην Α πλευρά του. Ο οικισμός οχυρώνεται φυσικά λόγω των βραχωδών πλαγιών του απ' όπου η πρόσβαση ήταν σχεδόν αδύνατη. Η μόνη επαφή με το εσωτερικό του νησιού επιτυγχάνεται μέσω του ΒΑ αυχένα που ενώνει το οροπέδιο με τις χερσαίες εκτάσεις της Άνδρου.

Η πρώτη κατοίκηση στη Ζαγορά χρονολογείται από τα ευρήματα στο τελευταίο τέταρτο του 10<sup>ου</sup> αι. π.Χ.,<sup>158</sup> ενώ ο οικισμός ερημώνεται στις αρχές του 7<sup>ου</sup> αι. π.Χ. Ο οικισμός καταλαμβάνει έκταση 67 στρεμμάτων, είναι χτισμένος κυρίως στην Α πλευρά του οροπεδίου και συνεπώς δεν είναι ορατός από τη θάλασσα<sup>159</sup>. Στο σημείο που ο οικισμός ενώνεται χερσαία με το υπόλοιπο νησί υφίσταται τείχος 140μ. (εικ. 40 & 41) Η χρονολόγηση του τείχους είναι αβέβαιη.<sup>160</sup> Η πύλη τοποθετείται στην ΝΑ πλευρά του και διαθέτει προμαχώνα (εικ. 42) για την παρεμπόδιση της εισόδου στον οικισμό.<sup>161</sup> Γενικά η εικόνα της Ζαγοράς δίνει την εντύπωση ενός απροσπέλαστου οχυρωμένου οικισμού. Παρόλα αυτά ο ανασκαφέας δέχεται την ύπαρξη τρωτών σημείων στο αμυντικό σύστημα. Πιθανώς τα αδύναμα σημεία να παρακολουθούνταν συνεχώς από φρουρές, για παράδειγμα από τη θέση Βρυόκαστρο στα νότια.

Τα κτίσματα της Ζαγοράς διαθέτουν πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι οικίες (εικ. 43) είναι χτισμένες σε συστάδες, κατέχουν τετράγωνο ή ορθογώνιο σχήμα και διαθέτουν εισόδους στις Ν πλευρές, προφανώς για προφύλαξη από τους Β ανέμους.<sup>162</sup> Στο εσωτερικό των οικιών και κατά μήκος των τοίχων αποκαλύφθηκαν θρανία, που θα χρησίμευαν κατά τον ανασκαφέα ως κλίνες, καθίσματα ή θέσεις για στήριξη αποθηκευτικών πύθων. Τέλος, χαρακτηριστικές είναι οι στέγες των οικιών οι οποίες είναι επίπεδες, όπως συμβαίνει και στις σύγχρονες οικίες των Κυκλάδων<sup>163</sup>.

Ο αριθμός κατοίκων της Ζαγοράς υπολογίζεται ότι ήταν πάνω από 2.500.<sup>164</sup> Το εύλογο ερώτημα που τίθεται είναι ο τρόπος με τον οποίο υδροδοτούνταν ο οικισμός, εφόσον δεν υπήρχε οργανωμένο υδρευτικό σύστημα με φρέατα, πηγές και δεξαμενές.<sup>165</sup> Ο Α. Καμπίτογλου<sup>166</sup> δέχεται την περίπτωση της συλλογής ομβρίων

<sup>158</sup> Καμπίτογλου, Α. 1981,20

<sup>159</sup> ΠΑΕ 1967, 106

<sup>160</sup> Cambitoglou, Α., Birchall, Α., Coulton, J. J., Green, J. R. 1988 (eds), 62

<sup>161</sup> ΠΑΕ 1972, 270, 272-273

<sup>162</sup> Για πληροφορίες που αφορούν στα ανασκαφικά δεδομένα σχετικά με τις οικίες και την πολεοδομική οργάνωση της Ζαγοράς βλ. Cambitoglou, Α., Birchall, Α., Coulton, J. J., Green, J. R. 1988 (eds), 154-161

<sup>163</sup> Cambitoglou, Α., Coulton, J. J., Birmingham, J., Green, J. R. 1992 (eds), 27-28

<sup>164</sup> ΠΑΕ 1972, 252

<sup>165</sup> ΠΑΕ 1967, 105

υδάτων σε αποθηκευτικούς πύθους που τοποθετούνταν στις στέγες των σπιτιών. Θεωρεί ότι σε περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων οι κάτοικοι του οικισμού θα μπορούσαν να αρκестούν στο αποθηκευμένο αυτό νερό. Σε ειρηνικές περιόδους ο οικισμός θα αντλούσε νερό και από τις πηγές που υπήρξαν διάσπαρτες στην ευρύτερη περιοχή του ακρωτηρίου. Οι πηγές δεν βρίσκονταν πολύ κοντά. Οι βασικές είναι η S4, S5, S7 και η S3, όπως φαίνεται στην εικ. 44. Η S4, που βρίσκεται πιο κοντά στον οικισμό στερεύει κατά το θέρος, ενώ η S5 και η S3, που τοποθετούνται ανάμεσα στη Ζαγορά και στο Βρυόκαστρο, παρέχουν ελάχιστες ποσότητες νερού. Τέλος, η S7 παρέχει και το καλοκαίρι μικρή ποσότητα νερού. Πάντως στα σίγουρα στη διάρκεια του χειμώνα οι πηγές έρεαν άφθονο νερό.<sup>167</sup>

Με μια πρώτη ματιά οι εναλλακτικές λύσεις που παρατίθενται για την υδροδότηση της Ζαγοράς φαίνεται να δικαιολογούν εν μέρει την κατοίκηση. Παρόλα αυτά ανασυνθέτοντας τη συνολική εικόνα δημιουργούνται εύλογα ερωτήματα. Έχοντας υπόψιν ότι οι πηγές στερεύουν στους θερινούς μήνες και ότι ελαττώνονται οι βροχοπτώσεις οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι οι πηγές δεν κάλυπταν τις ανάγκες του οικισμού και ότι η αποθήκευση ομβρίων υδάτων ήταν αδύνατη. Αν αναλογιστούμε τις ανάγκες για νερό (πλύσιμο, ανθρώπινες φυσικές ανάγκες, προπαρασκευή τροφής, αποθήκευση) που θα υπαγόρευε η καθημερινή δραστηριότητα των κατοίκων σε συνάρτηση με την άνυδρη, θερμή καλοκαιρινή περίοδο, αναρωτιόμαστε για τον τρόπο διαβίωσης ή επιβίωσης των ανθρώπων της Ζαγοράς. Σίγουρα οι οικίες της Ζαγοράς προσφέρονταν για αποθήκευση σημαντικής ποσότητας νερού. Αποθήκευαν όμως εκεί και άλλες τροφές περιορίζοντας έτσι το χώρο. Για πόσο διάστημα, λοιπόν, θα διέθεταν προμήθειες νερού εφόσον οι επιδρομές των πειρατών θα ήταν σε έξαρση τη θερινή περίοδο της έντονης εμπορικής δραστηριότητας;<sup>168</sup> Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί η ευκολία μεταφοράς αγαθών με ιδιαίτερο όγκο και βάρος δια θαλάσσης. Μήπως τελικά μια οργανωμένη επιχείρηση σε κάποιο άλλο σημείο του νησιού με πλούσια αποθέματα νερού, όπως για παράδειγμα η περιοχή της Παλαιόπολης,<sup>169</sup> ωφελούσε περισσότερο, καθώς υπήρξε σχετικά σύντομη και παρείχε μεγάλες ποσότητες ύδατος στον οικισμό; Ας μην ξεχνάμε ότι η μοναδική πηγή που παρέχει κάποια περιορισμένη ποσότητα νερού (S7) βρίσκεται σε απόσταση c. 700μ. από τον οικισμό αλλά και ο όρμος του

<sup>166</sup> Καμπίτογλου, Α. 1970, 164-165

<sup>167</sup> Σχετικά με την ύπαρξη πηγών βλ. Καμπίτογλου, Α. 1970, 164-165

<sup>168</sup> Wachsmann, S. 1998, 320

Μελάγκωνα απέχει από τον οικισμό 700μ. Σίγουρα οι συνθήκες της μεταφοράς ήταν επίπονες. Αν ωστόσο δεχθούμε ότι η επιχείρηση ήταν οργανωμένη, τότε πιθανώς συνέφερε τους κατοίκους του οικισμού να μεταφέρουν μέσω θαλάσσης σημαντική ποσότητα νερού για αποθήκευση. Ο φόβος μιας πειρατικής επιδρομής δεν θα απέτρεπε τους κατοίκους από το να μεταφερθούν σε κάποια γειτονική περιοχή.

Το οροπέδιο της Ζαγοράς δεσπόζει ανάμεσα στον κόλπο των Αποθηκών στα Β και σε εκείνον του Μελάγκωνα στα Ν. Ο κόλπος των Αποθηκών διαθέτει δυο μικρότερους κολπίσκους, εκείνον του Σκοινιά και εκείνον της Φώκιας. Οι κολπίσκοι προστατεύονται από τους Β ανέμους από το ακρωτήριο Στρόφυλλα (ή Αποθήκες), ενώ ο κόλπος Μελάγκωνα ασφαλιζεται στα Ν από το ακρωτήριο του Κακοβόλου, στην κορυφή του οποίου βρίσκεται το Βρυόκαστρο<sup>170</sup>.

Οι όρμοι της Ζαγοράς είναι προστατευμένοι από τους Β, ΒΑ ανέμους. Η εικόνα των σημερινών όρμων σίγουρα διαφοροποιείται από εκείνη που κατείχαν κατά την αρχαιότητα. Σημαντικό ρόλο στη διαφοροποίηση της μορφολογίας των ακτών διαδραμάτισε η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, αλλά και οι προσχώσεις που δημιουργήθηκαν από τα νερά των χειμάρρων που χύνονταν στους όρμους των Αποθηκών από την εύφορη γειτονική πεδιάδα της Σταυροπέδας.<sup>171</sup> Δεν μαρτυρούνται αρχαιολογικά κατάλοιπα που να επιβεβαιώνουν τη λειτουργία των όρμων ως λιμένων της Ζαγοράς. Παρόλα αυτά οι όρμοι των Σκοινιών και της Φώκιας προσφέρουν ασφάλεια.

Δεχόμενοι ότι ο κολπίσκος Σκοινιά δεν επικοινωνεί άμεσα με τον οικισμό μπορεί να θεωρηθεί ότι στον όρμο της Φώκιας λάμβανε χώρα το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητας του επικουρικού αυτού κόλπου. Οι κολπίσκοι έχουν αμμουδερές, μικρής έκτασης ακτές, πάνω στις οποίες θα σύρονταν τα πλοία<sup>172</sup> της γεωμετρικής εποχής.

Ο κόλπος του Μελάγκωνα μάλλον ήταν το κύριο λιμάνι της Ζαγοράς, παρόλο που η έκταση της λιμενολεκάνης του είναι μικρή σε σχέση με τους άλλους δύο. Τα αρχαιολογικά ευρήματα επιβεβαιώνουν την ύπαρξη αρχαίας ατραπού που οδηγούσε από την αμμουδερή ακτή του Μελάγκωνα στη ΝΑ πύλη του τείχους της Ζαγοράς, ακολουθώντας τη διεύθυνση του στενού φαραγγιού ανάμεσα στη Ζαγορά και στο

---

<sup>169</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 253

<sup>170</sup> Καμπίτογλου, Α. 1970, 161-162

<sup>171</sup> Ibidem, 160-161

<sup>172</sup> βλ. κεφ. για εξέλιξη των πλοίων.

Βρυόκαστρο<sup>173</sup>. Μάλιστα η ατραπός (εικ. 45) χρησιμοποιήθηκε σε δυο φάσεις,<sup>174</sup> στους γεωμετρικούς χρόνους<sup>175</sup> και στον 7<sup>ο</sup> π.Χ.<sup>176</sup>

Πάνω από τη νότια άκρη της ακτής υπάρχουν ίχνη παρουσίας κατοίκων υπό τη μορφή προεξέχοντος από ανάχωμα τοίχου. Ο τοίχος φαίνεται να είναι σύγχρονος με τον οικισμό, ενώ στις παρειές του βρέθηκαν όστρακα.<sup>177</sup> Ο κόλπος του Μελάγκωνα συνορεύει με το ακρωτήριο του Κακόβουλου απ' όπου η οπτική επαφή επιτρέπει τον πλήρη έλεγχο του. Το πόρισμα της επιφανειακής έρευνας στο Βρυόκαστρο αναφέρει ότι δεν υπήρχε μόνιμη κατοίκηση, αλλά η περιοχή χρησίμευε ως παρατηρητήριο ή αμυντικός πύργος για την προστασία του Μελάγκωνα.<sup>178</sup>

Η ενασχόληση των κατοίκων της Ζαγοράς δεν είναι μόνο η κτηνοτροφία και η γεωργία, αλλά η αλιεία και το εμπόριο.<sup>179</sup> Τα ευρήματα που προέρχονται από τις οικίες, το ιερό, το ναό και το τείχος καταδεικνύουν επαφές που σε αρκετές περιπτώσεις επιβεβαιώνονται ιστορικά και χρονολογούνται από τη ΜΓ II ως και τον 5<sup>ο</sup> π. Χ., οπότε συνεχίζεται η λατρεία στο ιερό της Ζαγοράς.<sup>180</sup> Η γεωμετρική πόλη διατηρεί επαφές με την Αττική, την Κόρινθο, την Τήνο, με άλλα νησιά του Αιγαίου<sup>181</sup>, όπως η Σίφνος<sup>182</sup>, η Πάρος<sup>183</sup>, ίσως η Μύκονος<sup>184</sup> αλλά και με την Ανατολή<sup>185</sup>. Από τις περιοχές αυτές και τις παραδόσεις των εργαστηρίων τους η Ζαγορά δέχεται επιρροές και δημιουργεί τοπικά εργαστήρια κεραμικής που και μάλλον εξυπηρετούσαν τοπικές ανάγκες.<sup>186</sup> Βέβαια ιδιαίτερα ανεπτυγμένες είναι οι επαφές με τη γειτονική Εύβοια. Άλλωστε είναι δεδομένη η οικονομικοπολιτική εξάρτηση της Άνδρου από την Εύβοια, στις οποίας το πλευρό συμμετείχε κατά το μεγάλο αποικισμό στο βόρειο Αιγαίο<sup>187</sup>. Οι στενές επαφές της Άνδρου με την Εύβοια παρουσιάζονται ιδιαίτερα αυξημένες στο β' μισό του 8<sup>ου</sup> π. Χ.<sup>188</sup>. Η Ζαγορά φαίνεται

<sup>173</sup> Καμπίτογλου, Α. 1970, 162

<sup>174</sup> ΠΑΕ 1972, 257

<sup>175</sup> ΠΑΕ 1974, 178-179

<sup>176</sup> Cambitoglou, A., Birchall, A., Coulton, J. J., Green, J. R. 1988 (eds), 62

<sup>177</sup> Καμπίτογλου, Α. 1970, 162

<sup>178</sup> Καμπίτογλου, Α. 1970, 165-166

<sup>179</sup> Ibidem, 166

<sup>180</sup> βλ. Cambitoglou, A., Birchall, A., Coulton, J. J., Green, J. R. 1988 (eds), 239-240

<sup>181</sup> Ibidem, 241

<sup>182</sup> Ibidem, 221

<sup>183</sup> Ibidem, 201, 208

<sup>184</sup> Ibidem, 190

<sup>185</sup> Ibidem, 241

<sup>186</sup> Ibidem, 198

<sup>187</sup> Ρωμοπούλου, Κ. 1999, 127

<sup>188</sup> βλ. Cambitoglou, A., Birchall, A., Coulton, J. J., Green, J. R. 1988 (eds), 241

να αποτελούσε σημαντικό ναυτικό σταθμό ειδικά για τους Ερετριείς στο δρόμο από και προς την Ανατολή.<sup>189</sup>

Ολοκληρώνοντας την αναφορά στη Ζαγορά είναι σκόπιμη η αναφορά σε μια ανατρεπτική άποψη για τα συσχετιζόμενα με το χαρακτήρα του οικισμού δεδομένα. Η έλλειψη νερού από τον οικισμό, η αφιλόξενη θέση του, η ιδιόμορφη πολεοδομία του και η ακαταλληλότητα, όπως αναφέρει, των λιμένων του, οδηγούν τον Π. Θέμελη στην διατύπωση της άποψης ότι η Ζαγορά δεν υπήρξε οικισμός αλλά νεκρόπολη.<sup>190</sup> Η πεποίθηση του στηρίζεται στα υπέργεια ταφικά κτίσματα (Νάξο, Μέγαρο, Καρία, Αττική, Τήνο, Κρήτη, Μ. Ασία, Εύβοια) τα οποία θεωρεί παράλληλα των 'οικιών' της Ζαγοράς. Η οχύρωση θα προστάτευε τη νεκρόπολη από τους τυμβωρύχους, ο ναός θα ήταν αφιερωμένος στο χθόνιο θεό Ηρακλή, ενώ οι μεγάλοι πίθοι θα ήταν ταφικοί και θα φύλασσαν την τέφρα των νεκρών. Η άποψη του Π. Θέμελη είναι σεβαστή κυρίως από την άποψη της αφύπνισης της σκέψης σχετικά με το χαρακτήρα της Ζαγοράς. Ωστόσο δεν είναι δυνατόν το τόσο καλά μελετημένο κατασκευαστικά τείχος<sup>191</sup> να λειτουργούσε για την προφύλαξη των τάφων από κάποιες ομάδες τυμβωρύχων. Η ίδια η κατασκευή του τείχους, του προμαχώνα και της πύλης θα επέβαλλε την ύπαρξη μόνιμης φρουράς εγκατεστημένης στην περιοχή. Επίσης η ευφυής δομή και κατασκευή του προμαχώνα, ο οποίος θα παρείχε στη φρουρά του οικισμού τη δυνατότητα να πλήξει την εκτιθέμενη στα βέλη δεξιά πλευρά του επιτιθέμενου οπλίτη, προφανώς δεν ήταν τυχαία.<sup>192</sup> Τέλος, η κατά τον Π. Θέμελη σύγχρονη ακαταλληλότητα και αχρηστία των όρμων της Ζαγοράς δεν μπορεί να αντανakλά πλήρως την εικόνα που κατείχαν κατά την αρχαιότητα, μιας και οι εδαφικές και υποθαλάσσιες μεταβολές αλλοιώνουν τον παράκτιο χώρο.<sup>193</sup>

Προβληματισμό προκαλεί και η 'ξαφνική' εγκατάλειψη του οικισμού. Ο ανασκαφέας δέχεται ότι οι κάτοικοι απομακρύνθηκαν από τη Ζαγορά στα περ. 700 π.Χ. μεταφέροντας μαζί τους τις σημαντικότερες κτήσεις τους. Οι λόγοι που προκάλεσαν την ερήμωση της Ζαγοράς θα οφείλονταν είτε στη στασιμότητα της εμπορικής δραστηριότητας, που προήλθε από την κρίση που δημιούργησε ο Ληλάντιος πόλεμος, είτε σε κάποιο είδος φυσικής καταστροφής, όπως σεισμός, που

---

<sup>189</sup> Ibidem

<sup>190</sup> Θέμελης, Π. 1975, 230-262

<sup>191</sup> ΠΑΕ 1972, 271-273

<sup>192</sup> ΠΑΕ 1972, 272-273

<sup>193</sup> Blackman, D. J. 1982b, 190

σε συνδυασμό με τα μειονεκτήματα της θέσης επέβαλε την εγκατάλειψη της<sup>194</sup>. Ίσως η παρακμή της πειρατικής δραστηριότητας στην αρχή των αρχαϊκών χρόνων και συνεπώς η επίλυση του προβλήματος της προστασίας του κοινωνικού συνόλου και της παρουσίας του υπήρξε λόγος εγκατάλειψης. Η φυσική ανάγκη για νερό και για λιμένα επικοινωνίας ώθησε τους κατοίκους στην αναζήτηση ‘προικισμένης’ θέσης, όπως είναι η Παλαιόπολη.<sup>195</sup>

## 2. Υψηλή

Σημαντικός γεωμετρικός οικισμός της Άνδρου είναι και εκείνος της Υψηλής (εικ. 46). Ο οικισμός τοποθετείται σε ένα μεγάλης έκτασης λόφο στα Δ του χωριού Απροβάτου Εκατέρωθεν σχηματίζονται δυο κόλποι. Ο λόφος είναι βραχώδης και περιτριγυρίζεται από χαράδρες. Η ορατότητα από το λόφο είναι καθοριστική για τη θέση του στους θαλάσσιους δρόμους, καθώς επιτρέπει την οπτική επαφή με την Κύθνο, τη Σίφνο, την Πάρο, τη Νάξο, τη Σύρο και φυσικά την Κέα, την Αττική, την Εύβοια.<sup>196</sup>

Το πρωιμότερο εύρημα χρονολογεί τον οικισμό στον 9<sup>ο</sup> π. Χ.<sup>197</sup>, ενώ μαρτυρείται κατοίκηση έως τον 7<sup>ο</sup> αι. π.Χ., οπότε ο οικισμός συρρικνώνεται. Η Υψηλή αποτελείται από την τειχισμένη ακρόπολη γύρω από την οποία εντοπίστηκαν ερείπια καλά διατηρημένων κτιρίων.<sup>198</sup> Η ανασκαφή έδειξε ότι μοιάζουν με εκείνα της Ζαγοράς, ωστόσο εν μέρει διαφοροποιούνται προσαρμοζόμενα στο φυσικό ανάγλυφο.<sup>199</sup> Πυκνά δομημένη είναι και η ακρόπολη. Στο κέντρο της υπήρχε αρχικά υπαίθριο ιερό της Εποχής του Χαλκού.<sup>200</sup> Στην υστερογεωμετρική χτίζεται ναός που διαθέτει αντιστοιχίες με εκείνον της Ζαγοράς, ενώ η λατρεία και σε αυτόν συνεχίζεται ως και τον 6<sup>ο</sup> π. Χ., οπότε το ιερό ανακαινίζεται.<sup>201</sup> Από τα ευρήματα εικάζεται ότι στο ιερό θα λατρευόταν χθόνια θεότητα με μυστηριακό ή τελετουργικό χαρακτήρα (Θεσμοφόριο Δήμητρας).<sup>202</sup> Ενώ ο οικισμός φαίνεται να εγκαταλείπεται στα τέλη του 8<sup>ου</sup> αι. π. Χ. ο χώρος της ακρόπολης συνεχίζει να κατοικείται.<sup>203</sup>

<sup>194</sup> Cambitoglou, A., Birchall, A., Coulton, J. J., Green, J. R. 1988 (eds), 241-242

<sup>195</sup> Καμπίτογλου, Α. 1970, 167-168

<sup>196</sup> Τελεβάντου, Χ. 1999, 132

<sup>197</sup> Τελεβάντου, Χ. Α. 1998, 34

<sup>198</sup> Ibidem

<sup>199</sup> Ibidem, 36

<sup>200</sup> Ibidem, 38

<sup>201</sup> Τελεβάντου, Χ. 1999, 135-136

<sup>202</sup> Τελεβάντου, Χ Α. 1998,40

<sup>203</sup> Ibidem, 36

Μέσα από τα πενιχρά αρχαιολογικά κατάλοιπα είναι δύσκολο να ανασυντεθεί η εικόνα της Υψηλής σε σχέση με τα λιμάνια της. Από τη γεωμορφολογία της περιοχής<sup>204</sup> θεωρείται ότι το βασικό λιμάνι της Υψηλής ήταν εκείνο της Αγίας Μαρίνας στα Β. Ο κόλπος εισέρχεται βαθύτερα στη στεριά σε σχέση με εκείνον στα Ν, ο οποίος ίσως να λειτουργούσε βοηθητικά. Επιπρόσθετα, η πρόσβαση από τον κόλπο της Αγίας Μαρίνας στον οικισμό ήταν ευκολότερη, καθώς η κλίση του εδάφους είναι ομαλή.

Τα ευρήματα που χρονολογούνται στην Υστερογεωμετρική, αρχαϊκή και κλασική περίοδο καταδεικνύουν επαφές με την Αττική, την Κόρινθο και την Εύβοια. Ωστόσο είναι αβέβαιο αν οι επαφές με την Αττική, την Εύβοια, την Κόρινθο<sup>205</sup> ήταν άμεσες ή υπήρχαν κέντρα αποστολής και λήψης προϊόντων που προμήθευαν την Υψηλή ή και τη Ζαγορά με τα προϊόντα αυτά. Πάντως η θέση της Άνδρου επέτρεπε τις άμεσες επαφές τουλάχιστον με την γειτονική Αττική και Εύβοια.

### **3. Παλαιόπολη**

Θεωρείται ότι οι κάτοικοι των οικισμών της Ζαγοράς και της Υψηλής μετακινήθηκαν στην Παλαιόπολη στις αρχές του 7<sup>ου</sup> αι. π. Χ. Τα λείψανα της αρχαίας πρωτεύουσας του νησιού βρίσκονται στο χώρο του σημερινού χωριού της Παλαιόπολης. Η αρχαία πόλη ήταν χτισμένη στο όρος Κουβάρας, το οποίο περικλείει μια πλούσια σε νερό και βλάστηση πλαγιά και ένα φυσικά σχηματιζόμενο λιμένα. Στο λιμάνι χυνόταν ο χείμαρρος του Κόμβου, προϊόν της ένωσης των χειμάρρων της Κακής Σκάλας και της Μαύρης Γούρνας. Η περιοχή όπου αναπτύχθηκε η αρχαία πόλη ορίζεται στα Β από το ακρωτήριο Θειάκιο και στα Ν από εκείνο της Θούριζας.

Η αρχαία πόλη (εικ. 47) καταλάμβανε συνολική έκταση 600 στρεμμάτων και ήταν ιδιαίτερα ευνοημένη λόγω της θέσης της και των εύφορων εδαφών της. Η κλιμάκωση της πλαγιάς σε άνδηρα επιβάλλονταν για την πολεοδομική διαμόρφωση της.<sup>206</sup> Η πόλη χωριζόταν σε τέσσερις ζώνες, εκ των οποίων η κυριότερη εκτεινόταν στην περιοχή της παραλίας, όπου εντοπίζεται η Αγορά. Ένα επίπεδο ανώτερα στα δυτικά του χειμάρρου βρίσκονταν οι δύο άλλες ζώνες, ενώ η τέταρτη εντοπίστηκε

<sup>204</sup> Γ.Υ.Σ. 1994 (1:50.000), Άνδρος

<sup>205</sup> Τελεβάντου, Χ. Α. 1996b, 6-7

<sup>206</sup> Ibidem, 252-253



στην περιοχή της ακρόπολης.<sup>207</sup> Έξω από τα όρια του οικισμού, στα Α και Δ, βρίσκονταν τα αρχαία νεκροταφεία της υδροδοτούμενης πόλης.<sup>208</sup>

Η ακρόπολη του οικισμού ήταν οχυρωμένη και εντός του χώρου της βρέθηκαν εγκαταστάσεις φρουράς, δεξαμενές και άλλα κοινόχρηστα κτίρια. Ίσως η αρκετά απομακρυσμένη από το κέντρο της πόλης ακρόπολη χρησίμευε ως τόπος προσφυγής σε περιπτώσεις πολιορκίας.<sup>209</sup> Στο ΒΔ τμήμα της Αγοράς ήλθαν στο φως κτίσματα ιδιωτικών οικιών,<sup>210</sup> ενώ τα αρχαιολογικά λείψανα καταδεικνύουν ότι οι ζώνες στα Β της Αγοράς αποτελούν το δεύτερο σημαντικό χώρο της πόλης.<sup>211</sup>

Οι πρώτες ανασκαφές στο χώρο της Αγοράς (εικ. 48) διενεργήθηκαν από τον Ν. Κοντολέοντα στα 1956.<sup>212</sup> Η Αγορά εκτείνεται στην περιοχή της παραλίας και βρίσκεται σε άμεση σχέση με το λιμάνι. Μια επιγραφή επιτρέπει την ασφαλή ταύτιση της περιοχής με την Αγορά της πόλης και πληροφορεί για την ύπαρξη ναΐσκου του Ερμή στο χώρο. Στο Β όριο της περιοχής εντοπίστηκαν λείψανα αρχαίας στοάς με πρόσοψη στα Ν. Από το χώρο νοτίως της στοάς είχε παλαιότερα συλλεχθεί το άγαλμα του Ερμή Αγοραίου. Τα οικοδομήματα της περιοχής χρονολογούνται στους ελληνιστικούς χρόνους και καταδεικνύουν την ακμή της πόλης σε αυτή την περίοδο

Με τη συνέχεια των ανασκαφών στην Αγορά ήρθαν στο φως επιγραφές, όπως εκείνη που μαρτυρεί ιερό Αθηνάς Ταυροπόλου<sup>213</sup> στο χώρο του λιμανιού και εκείνη που αναφέρει την ίδρυση ιερού αφιερωμένου στη λατρεία του Μίθρα.<sup>214</sup> Η τελευταία θα συντάχθηκε από τους φερόμενους ως ιδρυτές του ιερού, οι οποίοι θα ήταν επιφορτισμένοι με την ασφάλεια του λιμανιού κατά τους αυτοκρατορικούς χρόνους<sup>215</sup>. Επιπρόσθετα στο χώρο αποκαλύφθηκε ψηφιδωτό δάπεδο και άγαλμα του τύπου της Μεγάλης Ηρακλειώτισσας.<sup>216</sup> Στο Ν τμήμα εντοπίστηκε Βασιλική που εδράζεται σε αρχαίο δρόμο (πρώιμοι ελληνιστικοί χρόνοι). Στα Β της Βασιλικής και στο ανώτερο άνηδρο αποκαλύφθηκε τοίχος (7<sup>ου</sup> αι. π. Χ.), στον οποίο υπήρχε βάση χάλκινου αγάλματος και τμήμα ενεπίγραφης στήλης ελληνιστικής εποχής. Η επιγραφή είναι ψήφισμα με οποίο η πόλη τιμά δυο πολίτες της και αναφέρει ότι θα

<sup>207</sup> Ibidem, 255

<sup>208</sup> Ibidem, 261-262

<sup>209</sup> *ΑΔ* 1995, 696

<sup>210</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 256

<sup>211</sup> Ibidem, 258

<sup>212</sup> Κοντολέον, Ν. Μ. 1964, 1-5

<sup>213</sup> *IG XII 5*, 721 (με add. Suppl. σ. 127)

<sup>214</sup> *IG XII Suppl.* 274

<sup>215</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 248,250

<sup>216</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1998, 59

πρέπει να ανατεθεί σε ιερό Αρτέμιδος, το οποίο αναζητείται κοντά στην περιοχή. Στον ίδιο χώρο ανασκάπτεται στοά ελληνιστικών χρόνων με κατεύθυνση ΒΔ-ΝΑ απ' όπου ήρθαν στο φως δυο πλακόστρωτα δάπεδα, χάλκινα αντικείμενα και σκωρίες. Καθίσταται βέβαιο ότι η στοά σχετίζεται με εργαστήρια χαλκοπλαστικής.<sup>217</sup>

Η Αγορά τοποθετείται στο χώρο σε άμεση συνάφεια με το λιμάνι, του οποίου οι εγκαταστάσεις δημιουργήθηκαν στον 4<sup>ο</sup> π. Χ., οπότε κατασκευάστηκε και ο βυθισμένος σήμερα λιμενοβραχίονας.<sup>218</sup> Στο φυσικό κόλπο που σχηματίζεται εκρέει ο χειμάρρος του Κόμβου.<sup>219</sup> Στην περίπτωση της Παλαιόπολης οι προσχώσεις του χειμάρρου είναι εκτεταμένες, ενώ η αλλαγή της εικόνας του τοπίου σε σχέση με την αρχαιότητα οφείλεται και στην άνοδο του επιπέδου της θάλασσας κατά 3,50μ.<sup>220</sup> Εντός της θάλασσας είναι ορατά τα λείψανα του λιμανιού, καθώς και ενός επιμήκους κτιρίου, που πιθανώς να ήταν στοά. Με τη λειτουργία του λιμανιού σχετίζονται κατάλοιπα κτιρίου, λαξευμένου σε βράχο, που ταυτίζεται επίσης με στοά. Ως λουτρά εξυπηρέτησης αναγκών του λιμανιού χαρακτηρίζεται το κτίριο ρωμαϊκών χρόνων που βρίσκεται μπροστά στο λιμάνι.<sup>221</sup>

Γενικά, η συνύπαρξη της Αγοράς με το λιμάνι, που ευνοϊκά υπαγορεύτηκε από την ίδια τη μορφολογία του εδάφους, σήμαινε διευκόλυνση του εμπορίου στην παραλία της Παλαιόπολης. Η ενασχόληση των κατοίκων με τη γεωργία και την κτηνοτροφία στα γόνιμα εδάφη της περιοχής σίγουρα σήμαινε αυξημένη ποσότητα εξαγωγικών προϊόντων. Συνεπώς, οι κάτοικοι ασχολούνταν με τη ναυτιλία και το εμπόριο. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα εισάγονταν επίσης σημαντικές ποσότητες αγαθών που θα συνέβαλαν στην ευημερία και στην άνοδο της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Τα εξαγωγικά προϊόντα της Άνδρου ήταν γεωργικά<sup>222</sup> και κτηνοτροφικά. Από τα ευρήματα στο χώρο αλλά και από γραπτές μαρτυρίες διαπιστώνεται ότι το μέλι και το κερύ υπήρξαν βασικά εξαγωγικά προϊόντα της πόλης.<sup>223</sup> Κι ενώ γενικά η εμπορική δραστηριότητα φαίνεται να βρίσκεται στα χέρια των ιδιωτών, η εξαγωγή μεταλλευμάτων εξαρτάται από το κράτος.<sup>224</sup> Υπήρχαν οργανωμένοι χώροι παραγωγικής δραστηριότητας μετάλλων, όπως η στοά που ανασκάφηκε στο χώρο

<sup>217</sup> Ibidem, 62-65

<sup>218</sup> Τελεβάντου, Χ. Α 1998, 48-49

<sup>219</sup> Blackmann, D. J. 1982b, 186

<sup>220</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 254

<sup>221</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1998, 257

<sup>222</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 268

<sup>223</sup> Ibidem, 269-270

<sup>224</sup> Ibidem, 269

της Αγοράς και που ταυτίζεται με εργαστήριο χαλκοπλαστικής.<sup>225</sup> Επιπρόσθετα, στη θέση Σκουριά, στην περιοχή του ανατολικού νεκροταφείου ίσως βρισκόταν εργαστήριο μεταλλευμάτων.<sup>226</sup> Μάλιστα η θέση του εν λόγω εργαστηρίου δικαιολογείται από τη γειτνίαση του με τον χείμαρρο του Κόμβου, ο οποίος θα διευκόλυνε τις εργασίες και τη μεταφορά των προϊόντων προς το λιμάνι. Κάποια από τα εισαγόμενα προϊόντα στην πόλη ήταν ο σίτος, ο οψιανός, η ελαφρόπετρα.<sup>227</sup>

Τα λείψανα που ανιχνεύονται στην περιοχή του λιμανιού επιβεβαιώνουν τη χρήση του ως του κύριου επινείου της Παλαιόπολης. Αυτή η άποψη έρχεται σε αντίθεση με τα όσα πρεσβεύουν κάποιοι μελετητές, οι οποίοι στηριζόμενοι στη μαρτυρία του Στράβωνα για χωριστό από την πόλη λιμένα ταυτίζουν το κύριο λιμάνι της πόλης με τον όρμο του Γαυρίου στα βόρεια. Η Λ. Παλαιοκρασσά θεωρεί ότι η σχετική ακαταλληλότητα του κόλπου της Παλαιόπολης δεν σημαίνει την αποκοπή του φυσικού λιμένα από την πόλη, ο οποίος διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ιστορία της, ούτε την εξαίρεση του από την οχύρωση της. Θεωρείται ότι το Γαύριο θα εξυπηρετούσε επικουρικά τις ανάγκες της πόλης, προφανώς τις εμπορικές και όχι τις πολεμικές που λάμβαναν χώρα σε οχυρωμένο χώρο.<sup>228</sup> Μάλιστα στον Άγιο Πέτρο ανιχνεύεται πηγή μεταλλευμάτων, ενώ στην ευρύτερη περιοχή της Γυάρου υπήρξε δραστηριότητα εξαγωγής μίλτου.<sup>229</sup> Εξάλλου η ύπαρξη πύργων<sup>230</sup> (εικ. 49) στην περιοχή δεν είναι τυχαία και υπαγορεύει ενεργή και έντονη δραστηριότητα συνιστάμενη από τη δυνατότητα οπτικού ελέγχου του θαλάσσιου δρόμου.

Η σημασία της Άνδρου και ειδικά της Παλαιόπολης από τα κλασικά έως και τα ρωμαϊκά χρόνια καταδεικνύεται και μέσω της εμπορικής και επικοινωνιακής δραστηριότητας των κατοίκων της. Η παρουσία πολιτών της μαρτυρείται σε τόπους όπως η Δήλος, η Τήνος, η Αθήνα, η Ερέτρια, η Επίδαυρος, οι Δελφοί, η Στράτος, η Χίος, η Πεπάρηθος, το Αδραμύττιο, η Κύπρος και η Αλεξάνδρεια.<sup>231</sup> Κάπως έτσι συνίσταται η εικόνα της αρχαίας Άνδρου από τα προϊστορικά έως και τα ρωμαϊκά χρόνια. Τα κενά των γνώσεών μας είναι σημαντικά και αν συμπληρωθούν δύνανται να οδηγήσουν σε ασφαλέστερα και πιο ολοκληρωμένα συμπεράσματα.

<sup>225</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1998, 63

<sup>226</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 262

<sup>227</sup> Ibidem, 269-270

<sup>228</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1998, 244-245

<sup>229</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 268-269

<sup>230</sup> Koutsoukou, A., Kanellopoulos, Ch. 1990, 155-174

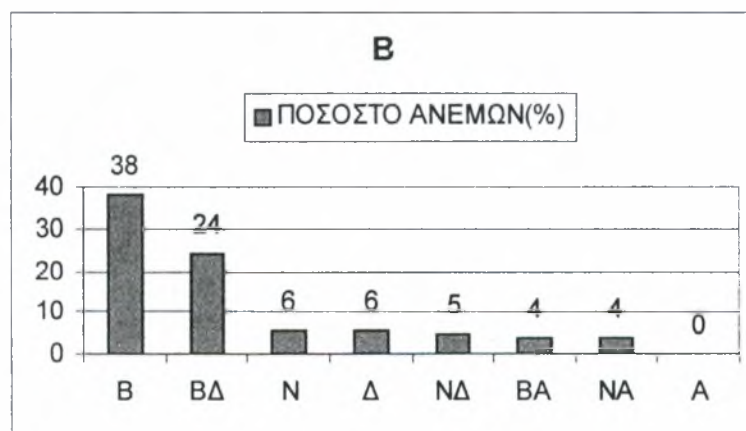
<sup>231</sup> Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Α. 1996, 269

### γ. ΔΗΛΟΣ

Η Δήλος αποτελεί νησί των ανατολικών Κυκλάδων. Στα ΒΑ της απλώνονται τα εδάφη της Μυκόνου, η δυτική ακτή της απέχει 1χλμ. από τη Ρήνεια και στα βόρεια έχει οπτική επαφή με την Τήνο. Η σπουδαιότητα της γεωγραφικής της θέσης έγκειται στη γειτνίαση της με τα νησιά στα δυτικά της Μικράς Ασίας. Η εγγύτητα της Ρήνειας σε συνδυασμό με τον πορθμό που σχηματίζεται ανάμεσα στα δυο νησιά επιτρέπει τον άριστο έλεγχο της εισόδου και εξόδου στο χώρο του λιμανιού προκειμένου να εξασφαλιστεί η προστασία του κεντρικού αυτού εμπορικού κόμβου αλλά και του ιερού.

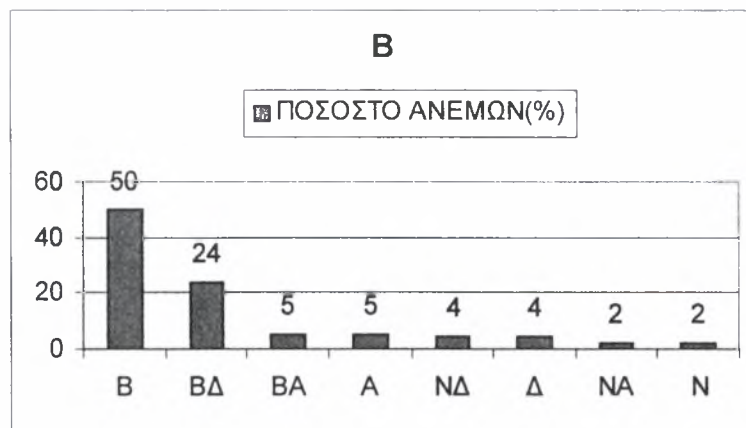
Το νησί έχει έκταση 6,85 τ.χλμ. και τα βασικά ορυκτά που συνθέτουν τη γεωλογική υπόσταση του είναι ο σχιστόλιθος, ο γνεύσιος και ο γρανίτης. Το έδαφος είναι βραχώδες και ορεινό με ψηλότερη κορυφή εκείνη του Κύνθου. Στην περιοχή του Κύνθου αλλά και γενικά στο νησί σχηματίζονται χείμαρροι που κυλούν προς τη θάλασσα. Οι ορμίσκοι που ανοίγονται σε όλο το μήκος των ακτών του νησιού θα μπορούσαν να αποτελέσουν ασφαλή αγκυροβόλια.

Οι άνεμοι<sup>232</sup> που επικρατούν στην περιοχή ειδικά τους θερινούς μήνες είναι κυρίως Β, ΒΔ. Η ισχύς των ανέμων αυξάνεται ειδικά τον Αύγουστο και το Σεπτέμβριο. Αντίθετα οι Ν, ΝΔ, ΝΑ άνεμοι είναι εξαιρετικά ασθενείς στη διάρκεια του καλοκαιριού (πιν.5-6).



πιν. 5. Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Δήλου το μήνα Ιούνιο

<sup>232</sup> Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137



πιν. 6. Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Δήλου το μήνα Αύγουστο

Η Δήλος<sup>233</sup> κατοικήθηκε ήδη από την 3<sup>η</sup> χιλιετία. Η πρώτη εγκατάσταση μαρτυρείται στο λόφο του Κύνθου παρέχοντας προφανώς ασφάλεια στους κατοίκους. Σταδιακά η πόλη της Δήλου επεκτάθηκε προς την παραλία εφόσον ο φόβος των πειρατών εξαλείφθηκε σε μεγάλο βαθμό. Το νησί του Απόλλωνα γνωρίζει την πρώτη ακμή του μετά τα μέσα της 2<sup>ης</sup> χιλιετίας, στη Μυκηναϊκή εποχή. Στις αρχές της 1<sup>ης</sup> χιλιετίας Ίωνες εγκαθίστανται στη Δήλο. Ο μύθος της γέννησης του Απόλλωνα στο νησί συνδέεται με αυτή την εποχή. Η νέα θεότητα κυριαρχεί στο νησί, ενώ παράλληλα οι μέχρι τότε λατρευόμενες θεότητες (η Άρτεμις, η Ήρα, οι Υπερβόρειες Παρθένοι) παραγκωνίζονται. Το ιερό εξελίσσεται σταδιακά και μαζί του εξελίσσεται και το λιμάνι καθώς σε καθημερινή βάση καταφτάνουν από πολλά μέρη επισκέπτες ως προσκυνητές του Φοίβου Απόλλωνα. Όπως είναι επόμενο η διαχείριση ενός τέτοιου ιερού προκάλεσε το ενδιαφέρον πολλών πόλεων. Αρκετές πόλεις ενδιαφέρονταν να ασκήσουν εξουσιαστική δύναμη στο ιερό. Πόλεις όπως η Νάξος, η Πάρος, η Σάμος προσέγγισαν σε πρώιμες φάσεις τη Δήλο. Ωστόσο, η δύναμη που διαδραμάτισε πρωταρχικό ρόλο στην ιστορία του νησιού υπήρξε η Αθήνα η οποία προέβαλλε συνεχώς ως επιχείρημα άμεσων και δυνατών σχέσεων την ιωνική καταγωγή της Δήλου.

Το 540 π.Χ. ο τύραννος της Αθήνας Πεισίστρατος επικαλούμενος το χρησμό που απαγόρευε την ταφή στην ιερή Δήλο πραγματοποιεί την πρώτη 'κάθαρση' του νησιού από τους νεκρούς. Μετά την πτώση του Πεισίστρατου και την αρχή των περσικών πολέμων η Δήλος ξεφεύγει από την αθηναϊκή επιρροή. Παρόλα αυτά η νίκη

<sup>233</sup> Στοιχεία για την ιστορική αναδρομή στη Δήλο εμπεριέχονται στο άρθρο του Davis, J. L. 1982, 23-33

των Αθηναίων σε βάρος των Περσών οδήγησε στην εγκαθίδρυση της Α΄ Αθηναϊκής ή Δηλιακής Συμμαχίας, το ταμείο της οποίας βρισκόταν αρχικά στη Δήλο. Το νησί ξαναγίνεται το κέντρο της ιωνικής αμφικτιονίας υπό την άμεση επίβλεψη και επιρροή των Αθηναίων. Η συμμαχία εξελίσσεται σε ηγεμονία της Αθήνας και οι Δήλιοι, όπως και οι άλλοι Έλληνες, αντιδρούν. Εκδικούμενοι οι Αθηναίοι αποφασίζουν το 426/425π.Χ. τη δεύτερη κάθαρση της Δήλου. Πλέον οι κάτοικοι απαγορεύεται όχι μόνο να πεθαίνουν αλλά και να γεννιούνται στο νησί. Οι νεκροί μεταφέρθηκαν στη γειτονική Ρήνεια όπου θάφτηκαν μαζικά. Την ίδια εποχή εγκαινιάζεται μια νέα περίοδος για το νησί και το ιερό με την αναβίωση των παλιών γιορτών. Η αθηναϊκή κυριαρχία επικρατεί σε ολόκληρο τον 4<sup>ο</sup> αι. π.Χ. στα τέλη του οποίου η δύναμη της Αθήνας τελικά εξασθενεί.

Έπειτα έρχεται στο νησί η πτολεμαϊκή κυριαρχία.<sup>234</sup> Η Δήλος αποτελεί το θρησκευτικό κέντρο του Κοινού των Νησιωτών. Στο διάστημα από το 314 έως το 166π.Χ. το νησί είναι τυπικά ανεξάρτητο ευρισκόμενο όμως στη σφαίρα επιρροής των Πτολεμαίων. Στο μεταξύ, το 250 π.Χ. με τη διάλυση του Κοινού των Νησιωτών επιβάλλονται στο νησί οι Μακεδόνες. Σταδιακά η Δήλος μετατρέπεται σε σπουδαίο εμπορικό κέντρο (βλ. παρακάτω). Το 166 π.Χ. οι Ρωμαίοι νικούν τους Μακεδόνες, ελευθερώνουν το νησί και το παρέχουν στη δικαιοδοσία των Αθηναίων λόγω του ανταγωνισμού τους με την ακμάζουσα εμπορικά Ρόδο. Οι Δήλιοι διώκονται ολοκληρωτικά. Αρχικά στο νησί κατοικούν Αθηναίοι, όμως από το β΄ μισό του 2<sup>ου</sup> αι. π.Χ. ο αριθμός των κατοίκων αυξάνεται σημαντικά. Ξένοι συνθέτουν τον πληθυσμό του πλούσιου λιμανιού. Το ουσιαστικό τέλος της ακμής του νησιού έρχεται στα 88 π.Χ. οπότε ο βασιλιάς του Πόντου Μιθριδάτης ο Ευπάτορας με τη βοήθεια των πειρατών του Αθηνόδωρου επιτίθενται στη Δήλο προκειμένου να πλήξει τη Ρώμη. Με το τέλος των πολέμων οι Ρωμαίοι επικρατούν και η Δήλος περνά ξανά στα χέρια των Αθηναίων. Η παλιά αίγλη έχει χαθεί. Η δημιουργία των λιμανιών στην Ιταλία τα οποία εξυπηρετούν πλέον την εμπορική κίνηση της Μεσογείου διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο.

Στο σημείο αυτό είναι σκόπιμη μια σύντομη και συγκεκριμένη αναφορά στην επίδραση που είχαν στη δραστηριότητα και τη σπουδαιότητα του λιμανιού ως εμπορικό κέντρο, τόσο οι ιστορικές όσο και οι καθεστωτικές αλλαγές. Δυο είναι οι κύριες φάσεις ανάπτυξης του λιμανιού. Η πρώτη χρονολογείται στην εποχή της

<sup>234</sup> Για την ιστορία της Δήλου στην ελληνιστική εποχή βλ. Νίγδελς, Π. Μ. 1990

μακεδονικής κυριαρχίας (μέσα του 3<sup>ου</sup> και αρχές του 2<sup>ου</sup> αι.π.Χ.) και η δεύτερη στην εποχή κατάκτησης του νησιού από τους Ρωμαίους και παράδοσης τού στους Αθηναίους (166 π.Χ.).

Στην εποχή των Μακεδόνων το λιμάνι (εικ. 59) μετατρέπεται σε εμπορικό κέντρο μοναδικής σπουδαιότητας. Αναπτύσσονται δημόσιες και ιδιωτικές τράπεζες, καθώς η εμπορική κίνηση αυξάνεται, εφόσον η Δήλος είναι ένας από τους κυριότερους διακομιστικούς σταθμούς σιτηρών και άλλων εμπορευμάτων. Αναφέρεται ότι μεγάλος αριθμός δούλων (έως 10.000) διακινείται καθημερινά στο λιμάνι της Δήλου. Η κοσμοπολίτικη χροιά που αποκτά το νησί επισκιάζει τον παλιό ιερό χαρακτήρα του καθώς νέες θρησκείες και νέα ιερά κάνουν την εμφάνιση τους μαζί με τους εμπόρους.

Η δεύτερη περίοδος ακμής του λιμανιού της Δήλου αρχίζει με την έλευση φτωχών Αθηναίων κληρούχων και αστών, οι οποίοι εγκαθίστανται εκεί ως υπάλληλοι ή έμποροι. Σταδιακά ο πληθυσμός αυξάνεται και το αθηναϊκό στοιχείο αφομοιώνεται από το ξένο. Αποτέλεσμα της ποικιλίας των εθνικοτήτων στο νησί είναι η ίδρυση νέων ιερών συσχετιζόμενων κυρίως με ανατολικές θρησκείες.

Η εξέλιξη αυτή αποτυπώνεται και αντικατοπτρίζεται στα μνημεία που έχουν σωθεί (εικ. 60).

Στα ανατολικά του 'Ιερού Λιμανιού', το οποίο βρίσκεται στα βόρεια εκτείνεται η Αγορά των Κομπεταλιαστών. Το όνομα προέρχεται από τους Κομπεταλιαστές που αποτελούσαν ένωση απελεύθερων και δούλων. Στον ίδιο χώρο ήταν εγκατεστημένοι από τον 2<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Ρωμαίοι και ξένοι έμποροι ενωμένοι σε συλλόγους υπό την προστασία ενός θεού, οι οποίοι αποκαλούνται Ερμαϊστές και Απολλωνιαστές. Τα κτίρια που σώζονται στα νότια και ανατολικά της πλατείας αποτελούσαν εμπορικά καταστήματα. Οι περισσότερες όμως δραστηριότητες γίνονταν στον υπαίθριο χώρο κάτω από πρόχειρες τέντες στηριγμένες σε ξύλινους πασσάλους, όπως προκύπτει από τις τρύπες που διακρίνονται στις πλάκες του δαπέδου.<sup>235</sup> Προφανώς εδώ λάμβανε χώρα το παζάρι των σκλάβων και το εμπόριο των σιτηρών. Στο βόρειο μέρος της πλατείας και παράλληλα με την ακτή δέσποζε η περίφημη Στοά του Φιλίππου (εικ. 61) με μήκος 72μ. και πλάτος 11μ. που χρονολογείται στο 210π.Χ. Επειδή η στοά ήταν αρχικά κλειστή προστέθηκε στα δυτικά για την εξυπηρέτηση του εμπορίου μια ακόμη στοά με όψη ανοιχτή προς την

---

<sup>235</sup> Τσάκος, Κ. 1998, 9-10

προκυμαία και το λιμάνι. όπου φιλοξενήθηκε το εμπόριο κάρβουνου και ξύλου. Ο διάυλος επαφής ανάμεσα στις δυο στοές ήταν ένα κτίσμα στο οποίο από το 166 π.Χ. στεγάστηκε η έδρα των Επιμελητών του εμπορίου.<sup>236</sup> Στα ανατολικά της Στοάς του Φιλίππου και παράλληλα σε αυτήν ανοικοδομήθηκε μετά τα μέσα του 3<sup>ου</sup> αι.π.Χ. η Νότια Στοά μήκους 66μ. και πλάτους 13μ. Στη δυτική πρόσοψη οι 28 κίονες που την αποτελούσαν προστάτευαν τα παρατασσόμενα στο πίσω μέρος της εμπορικά καταστήματα. Ένας διάδρομος στο μέσον της Νότιας Στοάς οδηγεί στα ανατολικά στην Αγορά των Δηλίων. Οι κύριες φάσεις διαμόρφωσης των στοών στα βόρεια, τα ανατολικά και τα νότια χρονολογούνται στον 4<sup>ο</sup> αι.π.Χ. και στις αρχές του 2<sup>ου</sup> π.Χ. Στο δεύτερο όροφο της στοάς είχαν την έδρα τους οι Αγορανόμοι.<sup>237</sup>

Στα βόρεια της περιγραφείσας περιοχής εκτείνεται ο χώρος του Ιερού (εικ. 62) με τα Προπύλαια, τον Οίκο των Ναξίων, τον Κολοσσό των Ναξίων, τη Στοά των Ναξίων, τον χάλκινο Φοίνικα, το Βουλευτήριο, το Πρυτανείο, τον Κεράτινο Βωμό, όπου σύμφωνα με την παράδοση αυτομαστιγώνονταν οι ναυτικοί που έφταναν στο λιμάνι της Δήλου εκπληρώνοντας τάμα στο θεό για τη σωτηρία τους, και τα πολλά ιερά.<sup>238</sup> Στα ανατολικά του ευρύτερου αυτού χώρου βρίσκεται με κατεύθυνση βόρεια προς νότια το αποκαλούμενο 'Μνημείο των Ταύρων', του οποίου η κατασκευή χρονολογείται στα τελευταία χρόνια του 4<sup>ου</sup> αι.π.Χ. Η ακριβής χρήση του επιμήκους μνημείου είναι άγνωστη. Πάντως το κεντρικό τμήμα του οικοδομήματος ταυτίζεται με το 'Νεώριο', όπου στεγάστηκε η τριήρης που κατά πάσα πιθανότητα ανέθεσε ο Δημήτριος Πολιορκητής στο Ιερό για τη νίκη του στη Σαλαμίνα της Κύπρου.<sup>239</sup> Τέλος, στη βόρεια πλευρά του χώρου του ιερού βρίσκεται η Στοά του Αντιγόνου<sup>240</sup> που κατασκευάστηκε στα 250π.Χ. και προφανώς δεν εξυπηρετούσε τις ανάγκες του εμπορίου.

Οι ανάγκες για τη δημιουργία νέων χώρων για συναλλαγές, που συνεχώς αυξάνονταν ειδικά στα χρόνια της ακμής, οδήγησαν στην εύκολη λύση της επιχωμάτωσής της ακτής. Όπως στην περίπτωση της Αγοράς των Κομπεταλιαστών έτσι και στην Αγορά του Θεόφραστου<sup>241</sup> που απλώνονταν στα βόρεια του χώρου του Ιερού, η περιοχή επιχωματώθηκε. Η Αγορά του Θεόφραστου, στα βόρεια του ιερού, ονομάστηκε έτσι λόγω της διαμόρφωσης της από τον Αθηναίο Επιμελητή της Δήλου

<sup>236</sup> Ibidem, 10-12

<sup>237</sup> Ibidem, 14

<sup>238</sup> Τσάκος, Κ. 1998, 14-22

<sup>239</sup> Ibidem, 22

<sup>240</sup> Ibidem, 23



στα 126/125 π.Χ. Στη βόρεια πλευρά της διέθετε το ιερό του Ποσειδώνα και ο βωμός με την επιγραφή 'Ποσειδώνος Ναυκλαρίου'. Άξιο αναφοράς είναι το συγκρότημα στα βόρεια του Ανδήρου των Λεόντων όπου στεγάζονταν το Κοινό των Ποσειδωνιαστών της Βηρυτού. Ο χώρος στην ουσία αποτελούσε λέσχη, εμπορικό και θρησκευτικό κέντρο εμπόρων και εφοπλιστών από τη Βηρυτό από το 110π.Χ. οπότε χτίστηκε, έως το 88π.Χ. που καταστράφηκε. Γενικά, στην περιοχή της Αγοράς του Θεόφραστου δεσπόζουν πολλά ιερά αλλά και άλλοι χώροι με γνωστή ή άγνωστη χρήση.

Ανατολικά της Αγοράς του Θεόφραστου βρίσκεται η Αγορά των Ιταλών<sup>242</sup> με είσοδο από τα δυτικά. Το μεγαλύτερο οικοδόμημα της Δήλου έχει τραπεζιόσχημη κάτοψη και είναι διώροφο. Στο κτίριο υπήρχαν δωμάτια-εξέδρες, ενώ για εμπορικούς σκοπούς προορίζονταν ίσως τα δωμάτια της νότιας πλευράς που είχαν πρόσοψη στο δρόμο. Το συγκρότημα χτίστηκε στα 110π.Χ. και επισκευάστηκε το 60/50π.Χ. μετά την καταστροφή που υπέστη από την εισβολή των δυνάμεων του Μιθριδάτη το 88π.Χ. Λόγω του σχήματος του θεωρείται ότι χρησιμοποιήθηκε ως τόπος συγκέντρωσης των Ιταλιωτών παρά ως εμπορική αγορά. Μια θεωρία αναφέρει ότι λειτουργούσε ως χώρος αναψυχής για τα μέλη των ιταλικών ενώσεων.

Προς τα νότια οι εγκαταστάσεις του αρχαίου λιμένα συνεχίζουν σε μήκος περίπου 1χλμ. Στην περιοχή συναντώνται επίσης λείψανα μικρού ναού που ίσως να σχετίζεται με τη θαλάσσια Νύμφη Λευκοθέα.<sup>243</sup> Γενικά στην περιοχή, όπως συμβαίνει σε όλο το χώρο της Δήλου, συναντώνται κτίσματα και ναοί.<sup>244</sup>

Για την κατανόηση του μεγέθους της ανάπτυξης σε αυτούς τους αιώνες ή και νωρίτερα είναι σκόπιμη η περιγραφή των λιμενικών εγκαταστάσεων της Δήλου (εικ. 63).

Η θέση του αρχαίου λιμανιού στη δυτική ακτή τον προφυλάσσει από τους ανέμους από την νήσο Ρήνεια στα δυτικά αλλά και από τις γειτονικές νησίδες. Επειδή δεν υπήρχε φυσικός κόλπος χρειάστηκε να δημιουργηθούν τεχνητοί μόλοι, ένας στα βόρεια ως προέκταση του φυσικού ακρωτηρίου και ένας στα νότια. Έτσι, το τεχνητό λιμάνι χωρίζονταν σε δυο κύριες λιμενολεκάνες. Η βόρεια αποτελούσε το χώρο του αποκαλούμενου 'Ιερού λιμένα' ενώ στα νότια ανοίγονταν το εμπορικό λιμάνι.

---

<sup>241</sup> Ibidem, 24-25

<sup>242</sup> Τσάκος, Κ. 1998, 25-26

<sup>243</sup> Ibidem 1998, 71

<sup>244</sup> Συγκεκριμένα στοιχεία για το λιμάνι της Δήλου, τις εγκαταστάσεις όπως προκύπτει από τις ανασκαφές στην περιοχή περιλαμβάνονται στο βιβλίο του Duchene, H. 1986.

Ωστόσο, μέρος των δραστηριοτήτων διεξάγονταν επικουρικά στους κολπίσκους στα βόρεια και στα νότια του κυρίως λιμένα (κόλποι Σκαρδανά και Φούρνων, αντίστοιχα).

Ο βόρειος μόλος είναι και ο πιο επιβλητικός. Αποτελεί προέκταση φυσικού ακρωτηρίου το οποίο είναι εμφανές σε ορισμένα σημεία. Έχει κατεύθυνση από τα βόρεια προς νοτιοδυτικά και στη νοτιοδυτική απόληξη του κατευθύνεται προς τα νότια και έπειτα προς τα νοτιοανατολικά. Στο νοτιοδυτικό τμήμα του μόλου υπάρχουν λείψανα κατασκευής που πιθανώς αποτελεί φάρο. Ο βόρειος μόλος διαθέτει μήκος περίπου 100μ., ενώ το πλάτος του ποικίλει και φτάνει ως και τα 65μ. Η χρονολόγηση του μόλου είναι αβέβαιη. Λόγω της ύπαρξης κεραμικής που χρονολογείται στον 8<sup>ο</sup> αι.π.Χ. στην περιοχή θεωρήθηκε ότι ο μόλος κατασκευάστηκε στα γεωμετρικά χρόνια. Ωστόσο, αν όντως η κατασκευή του πραγματοποιήθηκε σε αυτή την εποχή, ο βόρειος μόλος του λιμανιού της Δήλου είναι το πρωιότερο παράδειγμα τέτοιου μεγέθους λιμενικής κατασκευής στον αιγιακό χώρο, καθώς γενικά επικρατεί η άποψη ότι τεχνητοί μόλοι μεγάλου μεγέθους φτιάχνονται σε υστερότερες εποχές.<sup>245</sup> Ο νότιος μόλος είναι μικρότερος. Το μήκος του φτάνει τα 30μ και το πλάτος τα 10μ. Τα υλικά με τα οποία κατασκευάστηκαν οι μόλοι προέρχονται κυρίως από πετρώματα του ίδιου του νησιού, όπως είναι ο γρανίτης.

Κατά μήκος της ακτής του λιμανιού υπάρχει κρηπίδωμα συνολικού μήκους 1.400-1.800μ. Σε όλο σχεδόν το μήκος του λιμανιού υπάρχουν επίσης αποβάθρες, πλάτους από 26μ. έως και 66μ. Στην εξωτερική τους πλευρά έχουν λίθινη πρόσοψη σε κάποια σημεία της οποίας τοποθετούνταν εγκάρσιοι λίθοι για την προσάραξη και το δέσιμο των πλοίων. Στην περιοχή του εμπορικού λιμένα κυρίως, υπήρχαν προβλήτες που προεξείχαν από την ακτή και εξυπηρετούσαν τη φορτοεκφόρτωση των πλοίων. Η θέση τους σχετίζονταν άμεσα με τα εμπορικά καταστήματα και τις αποθήκες του εμπορικού λιμανιού που βρίσκονταν πολύ κοντά και είναι σήμερα βυθισμένα.<sup>246</sup>

Ο ναυτικός χαρακτήρας της Δήλου αντικατοπτρίζεται στις παραστάσεις πλοίων που εντοπίζονται σε κάποια οικοδομήματα του νησιού, αλλά και στα εξάισια ψηφιδωτά με τις παραστάσεις δελφινιών, Τριτώνων, τριαινών.

<sup>245</sup> βλ. σχετικό κεφάλαιο για εξέλιξη των λιμανιών.

<sup>246</sup> Τα στοιχεία για την κατασκευή και τη μορφή των μόλων και των άλλων λιμενικών κατασκευών προέρχονται από τη σχετική υποενότητα στο Shaw, J.W. 1972, 95-96. Επίσης αρκετές πληροφορίες παρέχει το σχετικό κεφάλαιο της αδημοσίευτης πτυχιακής εργασίας του Πανεπιστημίου ULB των Βρυξελλών του Φίλιππου Μαζαράκη-Αινιάνος (Mazarakis-Ainian, Ph. 1991-1992, 14-21)

#### δ. ΚΕΑ

Το νησί βρίσκεται στις δυτικές Κυκλάδες σε ελάχιστη απόσταση από το νοτιότερο άκρο της Αττικής, το Σούνιο (12 ναυτικά μίλια). Στα ΒΔ χωρίζεται από τη Μακρόνησο με το αποκαλούμενο 'Στενό Κέας' και στα ΝΑ από την Κύθνο με το 'Στενό Κύθνου'. Από το νησί υπάρχει οπτική επαφή με τις ακτές της Ν. Εύβοιας, τη Δ. Άνδρο, την Κύθνο, την Αίγινα, την Αττική και τις ανατολικές ακτές τις Πελοποννήσου.

Η Κέα έχει έκταση 131 τ.χλμ. και διαθέτει κυρίως ορεινό έδαφος ιδιαίτερα στις ΝΑ ακτές. Οι περισσότεροι εύφοροι περιοχές εντοπίζονται στα νότια, ειδικά στην περιοχή των Πησσών, όπου εντοπίζεται η αρχαία Ποιήεσσα. Οι ακτές του νησιού είναι 'δαντελωτές', χωρίς όμως να διαθέτουν σημαντικές εγκοιλώσεις. Οι άνεμοι που πνέουν στην περιοχή είναι κατά τους θερινούς μήνες οι Β, ΒΑ, Ν, ΝΔ, όπως συμβαίνει στην Άνδρο.<sup>247</sup>

Οι μαρτυρίες που παρέχουν οι γραπτές πηγές, τα φιλολογικά κείμενα και οι επιγραφές για την ιστορία της Κέας δίνουν μια εικόνα που σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ολοκληρωμένη. Η αρχαία Κέα αποικήθηκε κατά τους ιστορικούς χρόνους από Ίωνες που εγκαταστάθηκαν σε τέσσερις αυτόνομες πόλεις, την Κορησία, την Ποιήεσσα, την Ιουλίδα και την Καρθαία. Κατά τους περσικούς πολέμους οι Κείοι έστειλαν στο Αρτεμίσιο δυο τριήρεις και δυο πεντηκόντορους. Με τα ίδια πλοία πολέμησαν στη Σαλαμίνα, ενώ πιθανώς έλαβαν μέρος και στη μάχη των Πλαταιών. Μετά τα περσικά οι Κείοι έγιναν μέλη της Α' Αθηναϊκής συμμαχίας. Στον πελοποννησιακό πόλεμο πολέμησαν εναντίον των Σπαρτιατών και επίσης έλαβαν μέρος στην εκστρατεία στη Σικελία στο πλευρό των Αθηναίων. Όπως συνέβη σε περιπτώσεις και άλλων νησιών μετά τις ήττες των Αθηναίων στην Κέα εγκαταστάθηκε σπαρτιατική φρουρά. Στα 394 π.Χ. δημιουργήθηκε η πρώτη συνομοσπονδία των πόλεων της Κορησίας, της Ιουλίδας και της Καρθαίας, οι οποίες συμμετείχαν στη Β' Αθηναϊκή συμμαχία. Η αποστασία της Ιουλίδας έδωσε το έναυσμα στους Αθηναίους να επέμβουν και να καταλύσουν τη συνομοσπονδία. Η επέμβαση των Αθηναίων υπαγορεύονταν από την επιθυμία τους να ελέγχουν τη διακίνηση μίλτου, πηγή του οποίου υπήρξε η Κέα. Στα 314 π.Χ. η Κέα αποτελεί

<sup>247</sup> βλ. σχετικό κεφάλαιο για Άνδρο.

μέλος του ιδρυμένου από τον Αντίγονο Γονατά 'Κοινού των Νησιωτών'. Στην περίοδο του Χρεμωνίδειου πολέμου (267/266-262/261π.Χ.) το νησί μετατράπηκε σε ορμητήριο των δυνάμεων του Πατρόκλου, στρατηγού του Πτολεμαίου Β' του Φιλάδελφου. Η έξαρση της πειρατείας στα μέσα του 3<sup>ου</sup> αι. π.Χ. οδήγησε την Κέα στη σύναψη συνθήκης ισοπολιτείας με τους Αιτωλούς. Την ίδια εποχή επανιδρύεται η συνομοσπονδία, στην οποία δεν συμπεριλαμβάνεται και πάλι η Ποιήεσσα. Στις αρχές του 2<sup>ου</sup> αι. π.Χ. μαρτυρείται από τον Πλίνιο και τον Στράβωνα ο συνοικισμός των πόλεων της νήσου. Γύρω στα 200 π.Χ. η Ρόδος κυριαρχεί στο νησί έως το 168/167 π.Χ. Κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους το νησί συρρικνώνεται και έως τον 4<sup>ο</sup> μ.Χ. δεν παρέχονται πληροφορίες για την τύχη του.<sup>248</sup>

Οι αρχαίες πόλεις που αναπτύχθηκαν ως σημαντικά κέντρα του νησιού αλλά και της ευρύτερης περιοχής είναι η Ιουλίδα, στα βόρεια εντός του νησιού, η Κορησία, στη ΒΔ ακτή, η Ποιήεσσα, στη ΝΔ ακτή και η Καρθαία στην ΝΑ ακτή (εικ. 64). Οι πόλεις είχαν στη δικαιοδοσία τους μεγάλο τμήμα της υπαίθρου στο οποίο απ' ό,τι προκύπτει, αναπτύσσονταν και άλλοι μικρού μεγέθους οικισμοί απόλυτα εξαρτημένοι από το *άστυ*. Η άποψη αυτή βασίζεται στον εντοπισμό καταλοίπων που ίσως σχετίζονται με αγροκατοικίες, και πύργων που κάποτε οριοθετούν και ελέγχουν την ύπαιθρο.<sup>249</sup>

Χαρακτηριστικό στοιχείο που διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην ιστορία της Κέας είναι οι πηγές μίλτου<sup>250</sup> που συναντώνται σε πολλές θέσεις του νησιού. Η σπουδαιότητα της μίλτου ως προϊόντος εξαγωγής προσέθεσε κύρος και πλούτο στο νησί. Μάλιστα αρχαίοι συγγραφείς, όπως ο Θεόφραστος, αναφέρονται στη χρήση και τη σημασία της. Η μίλτος έχει την ικανότητα να παίρνει τη μορφή σκόνης και χρησιμεύει ως φάρμακο, χρώμα βαφής, χρώμα για φτιασίδωμα. Η πιο σημαντική ίσως εφαρμογή της εναπόκειται στον τομέα της αγγειογραφίας, καθώς η μίλτος έδινε χρώμα στο αγγείο. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η μίλτος έχει διάφορες ποικιλίες. Οι βασικές κατηγορίες μίλτου που εντοπίζονται στην Κέα κατά τον Θεόφραστο (De Lapidibus, 55) είναι τρεις: η κόκκινη, η ωχρή και η μεσαία, η οποία δεν αναμειγνύεται. Οι πηγές εξόρυξης μίλτου στο νησί είναι αρκετές. Οι κυριότερες

<sup>248</sup> Για την ιστορία της Κέας και για τις συγκεντρωμένες πηγές βλ. Ψύλλας, Ι. 1920 (ανατ. 1993)· Νίγδελης, Π. Μ. 1990

<sup>249</sup> Για τους πύργους της Κέας βλ. Μενδώνη, Α. Γ 1998b, 476-482

<sup>250</sup> Για τη μίλτο της Κέας βλ. Photos-Jones, E., Gottier, A., Hall, A.J., Mendoni, L.G. 1997, 359-371· Cherry, J. F., Davis, J. L., Matzourani, E. 1991, 299-303, για τις γενικότερες μεταλλουργικές δραστηριότητες της Κέας βλ. Μενδώνη, Α. Γ., Μπελογιάννης, Ν. 1991-1992, 91-103· Stos, Ν. Η. 1998, 737-758· Παπασταματάκη, Α. 1998, 759-766

βρίσκονται στον Όρκο, στα Σπάσματα, στον Αρτελά (Καρθαία), στις Τρυποσπηλιές (Κορησία), στο Σπαθί (Ιουλίδα). Φαίνεται ότι όλες οι πόλεις της Κέας, πλην της Ποιήεσσας, είχαν δικές του πηγές μίλτου που πιθανώς ανήκε και σε διαφορετικές κατηγορίες. Είναι φυσικό, λοιπόν, η Αθήνα με την συνεχή και μαζική παραγωγή αγγείων να επιθυμούσε τον έλεγχο της Κέας και συνεπώς της εισαγωγής μίλτου από το νησί.

Η κατοίκηση της Κέας σε όλο σχεδόν τον προσφερόμενο χώρο του νησιού και η ύπαρξη πηγών ορυκτού πλούτου θα επέβαλλε τη συνεχή επικοινωνιακή και μεταφορική δραστηριότητα. Το ορεινό έδαφος δεν θα επέτρεπε μαζικές μεταφορές παρόλο που αμαξήλατοι οδοί ένωναν τουλάχιστον τις κύριες πόλεις.<sup>251</sup> Πιο πιθανό είναι οι επικοινωνίες και οι μεταφορές να πραγματοποιούνταν μέσω θαλάσσης. Στο συμπέρασμα αυτό συνηγορεί η περίπτωση κατασκευής του ναού της Αθηνάς στην Καρθαία από λευκό ασβεστόλιθο, ενώ η περιοχή είναι πλούσια σε αποθέματα γκρίζου ασβεστόλιθου. Λατομείο λευκού ασβεστόλιθου στο νησί βρίσκεται στη θέση Χάλαρα στο βόρειο μέρος του νησιού στον όρμο του Αγίου Ιωάννη. Οι συνθήκες στην περιοχή είναι κατάλληλες για τη δημιουργία λιμενικών εγκαταστάσεων. Είναι λοιπόν πιθανή η επικοινωνία και η μεταφορά λευκού ασβεστόλιθου μέσω θαλάσσης από τη θέση αυτή. Εξάλλου από το ίδιο υλικό είναι κατασκευασμένοι και οι ναοί της Κεφάλαι και της Κορησίας.<sup>252</sup>

### **1. Καρθαία**

Η αρχαία Καρθαία ανοικοδομήθηκε στα ΝΑ της Κέας, στη βραχώδη ράμπα της Άσπρης Βίγλας (εικ. 65). Στα δυτικά η Άσπρη Βίγλα περιβάλλεται από τα βουνά του Εγγερίτη και της Κάτω Μεριάς, ενώ στα βόρεια και στα νότια οριοθετείται από δυο στενές και επιμήκεις κοιλάδες τις οποίες διατρέχουν οι χειμάρροι Βαθυπόταμος και Καλαμίτσης. Στο ενδιάμεσο η βραχώδης ράμπα της Άσπρης Βίγλας εισχωρεί στη θάλασσα και χωρίζει την αμμώδη ακτή σε δυο κολπίσκους, τις Μικρές Πόλεις ή Άγιο Αιμιλιανό στα νότια και τις Μεγάλες Πόλεις ή Φρέα στα βόρεια. Οι κοίτες των χειμάρρων του Καλαμιτσίου και Βαθυπόταμου καταλήγουν στους όρμους των Μεγάλων και Μικρών Πόλων, αντίστοιχα. Απέναντι από το λόφο της Άσπρης Βίγλας, σε ευθεία 2,10 μ. δεσπόζει μικρή επιμήκης νησίδα (90x40μ.) (εικ. 66 & 67).

<sup>251</sup> βλ. Καζαμιάκης, Κ. Ν., Πίκουλας, Γ. Α. 1999, 181

<sup>252</sup> Για τις μεταλλουργικές δραστηριότητες στην Κέα βλ. Παπανικολάου, Α. 1998, 561-567

Τα πρώτα ίχνη κατοίκησης σημειώνονται στη γεωμετρική εποχή. Ο πρώτος πυρήνας της πόλης εντοπίζεται στο νότιο άκρο του λόφου της ακρόπολης. Από τα αρχαϊκά χρόνια η πόλη αρχίζει να επεκτείνεται σε χαμηλότερα άνδηρα, όπου ανοικοδομούνται οι ναοί του Απόλλωνα (530π.Χ.) και της Αθηνάς (500-490π.Χ.)<sup>253</sup>. Η Καρθαία είναι φυσικά και τεχνητά τειχισμένη<sup>254</sup> πόλη με δρόμους και κλίμακες.<sup>255</sup> Η ακμάζουσα περίοδος αρχίζει από τα αρχαϊκά χρόνια, οπότε χτίζονται και οι ναοί της, και φτάνει έως και τα υστεροελληνιστικά.<sup>256</sup> Έπειτα η πόλη παρακμάζει.

Η εμπορική δραστηριότητα της πόλης λάμβανε χώρα στο λιμάνι που ταυτίζεται με τον όρμο Πόλες. Ο όρμος είναι εκτεθειμένος στους Ν, ΝΑ ανέμους, οι οποίοι όμως είναι ασθενείς κατά τους θερινούς μήνες οπότε η κίνηση στη θάλασσα είναι έντονη. Ωστόσο, στη Ν. Κέα τα νερά είναι κάθε άλλο παρά ήρεμα και η ναυτική γνώση είναι απαραίτητη για να κινηθεί στην περιοχή κάποιο πλοίο με ασφάλεια.<sup>257</sup> Στα βόρεια ορίζεται από τις απότομες ακτές της λοφοσειράς του Καυκάσου και στα νότια από εκείνες της λοφοσειράς Πασαλιμάνι, που παρέχουν προστασία στην πόλη στις περιπτώσεις εχθρικών εισβολών και στο λιμάνι σε περιπτώσεις δυνατών ανέμων.

Κατά τη διάρκεια των υποθαλάσσιων ερευνών διαπιστώθηκε η ύπαρξη μόλου μήκους 160μ. και πλάτους 30-35μ. (εικ. 68). Το υποθαλάσσιο ύβωμα ενώνει την ακτή με την νησίδα. Μάλιστα, ξεκινά σε απόσταση 40μ. από τη σημερινή ακτή (βλ. παρακάτω). Τα υλικά κατασκευής του μόλου είναι σχιστολιθικοί ογκόλιθοι, συσσωρευμένα τεμάχια σχιστόλιθων και συγκολλημένες μεταξύ τους σχιστολιθικές πλάκες με ψαμμιτικό τσιμέντο. Τα όστρακα αγγείων, τα θραύσματα κεραμιδιών αλλά και η βάση χάλκινου αγγείου δείχνουν ότι κάποιου είδους δραστηριότητα λάμβανε χώρα πάνω στον μόλο. Στην ανατολική απόληξη του λιμενοβραχίονα ανάμεσα σε αυτόν και στη νησίδα υπάρχει διάυλος που επιτρέπει την κίνηση των πλοίων από τον ένα κολπίσκο στον άλλο.<sup>258</sup>

Η εικόνα του λιμανιού έχει διαφοροποιηθεί κατά πολύ από γεωμορφολογική άποψη. Η άνοδος του επιπέδου της θάλασσας<sup>259</sup> διαμόρφωσε στο πέρασμα των αιώνων όχι μόνο τη μορφή αλλά και τη λειτουργία του λιμανιού. Σύμφωνα με τις

<sup>253</sup> Παπανικολάου, Α. 1998, 555-560

<sup>254</sup> Μενδώνη, Α. Γ. 1998α, 18

<sup>255</sup> Παπανικολάου, Α. 1998, 558

<sup>256</sup> Mendoni, L. J., Mourtzas, N. D. 1985-1986, 128

<sup>257</sup> Μενδώνη, Α. Γ., Μπελογιάννης, Ν. 1991-1992, 102

<sup>258</sup> Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις αλλά και για επιπλέον στοιχεία που σχετίζονται με τον όρμο Πόλες βλ. Mendoni, L. J., Mourtzas, N. D. 1985-1986, 127-138' Μουρτζάς, Ν., Κολαίτη, Ε. 1998, 682-684

<sup>259</sup> Στη διαμόρφωση του όρμου Πόλες θα συνέβαλλε και η εκβολή των υδάτων των χειμάρρων Καλαμιτσίου και Βαθυπόταμου σε αυτόν, δημιουργώντας επιχώσεις στο βυθό του.

έρευνες και τις μελέτες που πραγματοποιήθηκαν στον όρμο διαπιστώθηκε ότι η αλλαγή του επιπέδου της στάθμης της θάλασσας πραγματοποιήθηκε σε δυο κύριες φάσεις. Στην πρώτη φάση, πριν από 2500 χρόνια, η στάθμη της θάλασσας βρισκόταν σε βάθος -3,40μ. χαμηλότερα από σήμερα και η ακτή ήταν πλατύτερη και εισχωρούσε στη θάλασσα κατά 21-40μ. Στη δεύτερη φάση η στάθμη της θάλασσας ήταν -1,20μ. κάτω από τη σημερινή, ενώ η στεριά εισχωρούσε στη θάλασσα κατά 8-28μ. σε σχέση με σήμερα. Ενδείξεις για την αλλαγή της στάθμης της θάλασσας είναι καταρχάς η βύθιση του μόλου, ο οποίος σύμφωνα με τα δεδομένα της πρώτης φάσης υπολογίζεται ότι θα προεξείχε από την επιφάνεια κατά +0,20μ. έως +2,30μ.<sup>260</sup> εξυπηρετώντας τις ανάγκες κίνησης των πλοίων και φορτοεκφόρτωσης τους. Επίσης στον βόρειο βραχίονα του όρμου Μεγάλες Πόλες, σε ύψος 1μ. και σε απόσταση 25μ. από την ακτογραμμή είναι χαραγμένη μια επιγραφή.<sup>261</sup> Η επιγραφή<sup>261</sup>, που χρονολογείται στον 3<sup>ο</sup> π.Χ. είναι σήμερα προσιτή μόνο από τη θάλασσα, κάτι που δεν θα συνέβαινε στην αρχαιότητα. Επιπρόσθετα, στη νησίδα που σήμερα είναι σχεδόν βυθισμένη, εντοπίστηκαν λαξεύματα στα βράχια και πιθανή βάση στήριξης κιονίσκου.<sup>262</sup>

Ο συσχετισμός αρχαιολογικών και γεωλογικών στοιχείων οδηγεί στην άποψη ότι με την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και την ταυτόχρονη βύθιση του λιμενοβραχίονα η κίνηση στο λιμάνι ελαχιστοποιείται, καθώς ο χώρος είναι απροστάτευτος και επικίνδυνος για την κίνηση των πλοίων. Γνωρίζουμε ότι προσπάθεια επισκευής του μόλου πραγματοποιήθηκε στα 166-169 μ.Χ., οπότε είχε ήδη αρχίσει η παρακμή της πόλης.

Ο χώρος του λιμανιού θα ήταν ζωτικός για την πόλη της Καρθαίας καθώς εκεί θα λάμβαναν χώρα οι εμπορικές δραστηριότητες που παρείχαν πλούτο και αγαθά στην πόλη. Οι κοιλάδες του Καλαμισίου και του Βαθυπόταμου ήταν γόνιμες, καλλιεργήσιμες και τα προϊόντα τους προφανώς εξυπηρετούσαν τις τοπικές ανάγκες από άποψη κατανάλωσης αλλά και πώλησης στο λιμάνι. Μάλιστα, η επίβλεψη των δραστηριοτήτων που θα λάμβαναν χώρα στην κοιλάδα του Καλαμισίου και στους δυο όρμους επιβεβαιώνεται από την ύπαρξη πύργου<sup>263</sup> στη Ν κλιτή της λοφοσειράς του Καυκάσου.<sup>264</sup> Η χερσαία επικοινωνία ανάμεσα στις Μικρές και Μεγάλες Πόλες

<sup>260</sup> Τα στοιχεία που παρατίθενται αναφέρονται Μουρτζάς, Ν., Κολαίτη, Ε. 1998, 679-693

<sup>261</sup> «ΒΟΗΘΟΣ/ΚΑΛΟΣ/ΛΙΜΗΝΑΘΗΝ»

<sup>262</sup> Μουρτζάς, Ν., Κολαίτη, Ε. 1998, 682

<sup>263</sup> Mendoni, L. G. 1985-1986, 176-177

<sup>264</sup> Για τους πύργους της Καρθαίας βλ. Μενδώνη, Α. Γ. 1998b, 476

θα επιτυγχάνονταν από την ανατολική πλευρά του λόφου της Άσπρης Βίγλας μέσω μονοπατιού το οποίο έχει κατακρημνισθεί.

## 2. Ποιήεσσα

Η άλλη σημαντική πόλη της Κέας, που βρίσκεται στο νότιο τμήμα αλλά στη δυτική ακτή, είναι η Ποιήεσσα. Η Ποιήεσσα είναι η μοναδική πόλη η οποία δεν λαμβάνει ποτέ μέρος στην συνομοσπονδία των πόλεων της Κέας. Επίσης, σκοτεινό μέρος στην ιστορία της πόλης είναι η εξαφάνιση της. Όπως προαναφέρθηκε περίπου στα τέλη του 3<sup>ου</sup> αι. π.Χ. οι πόλεις της Κέας αποτελούν συμπολιτεία. Έτσι η Ποιήεσσα συγχωνεύεται με την Καρθαία και η Κορησία με την Ιουλίδα. Η συγχώνευση της Ποιήεσσας στην Καρθαία πρέπει να έλαβε χώρα κάπου ανάμεσα στα 235-210 π.Χ. Η απομόνωση της Ποιήεσσας από τις άλλες πόλεις, η απουσία της από τα όσα σχετίζονται με τους νόμους περί μίλτου και η τελική συγχώνευση της στην Καρθαία, παρόλο που κάτι τέτοιο ίσως δεν το επιθυμούσε, δημιουργούν πολλά ερωτήματα για το ρόλο της στο νησί.<sup>265</sup>

Πάντως απ' ό,τι φαίνεται η Ποιήεσσα ήταν εξαιρετικά ευνοημένη από την θέση της στην πιο παραγωγική πεδιάδα του νησιού. Οι οικονομία της στηρίζονταν στις θαλάσσιες εμπορικές συναλλαγές και στην εκμετάλλευση των γαιών της περιοχής. Το άστυ της πόλης αποτελούσε θρησκευτικό, πολιτικό και οικονομικό κέντρο. Η αρχαία πόλη βρίσκεται στην περιοχή των σημερινών Πησσών, στο λόφο των Φηρών, απ' όπου ελέγχονταν το λιμάνι και η κοιλάδα της περιοχής.

Ο τειχισμένος οικισμός με διάρκεια ζωής από τον 6<sup>ο</sup> π.Χ. έως τα χρόνια της ύστερης αρχαιότητας, εκτείνεται στα νότια και στα ανατολικά της ακρόπολης, ενώ στα βόρεια κάλυπτε τις πλαγιές του λόφου και μικρό μέρος της κοιλάδας των Αγίων Αναργύρων. Στην κοιλάδα κατά την αρχαιότητα έρεε ποταμός ο οποίος κατέληγε στον όρμο όπου και το αρχαίο λιμάνι καθιστώντας την ιδιαίτερα εύφορη,. Το αρχαίο λιμάνι βρίσκεται στον όρμο του Αγίου Αιμιλιανού στα νότια του εξαιρετικά προστατευμένου όρμου των Πησσών. Ο Ψύλλας<sup>266</sup> αναφέρει ότι στο χώρο υφίστανται λείψανα λιμενικών εγκαταστάσεων, άποψη που επιβεβαιώνεται από την Χ. Παπαγεωργιάδου και ενισχύεται με τον εντοπισμό από την ίδια περισσότερων

<sup>265</sup> Για το ζήτημα της εξαφάνισης της Ποιήεσσας και της Καρθαίας βλ. Reger, G. 1998, 633-643

<sup>266</sup> Ψύλλας, I. 1920 (ανατ. 1993)



λειψάνων τέτοιων κατασκευών.<sup>267</sup> Στο νότιο τμήμα του όρμου, σε απόσταση 50μ. από την θάλασσα ο βράχος είναι κομμένος σε σχήμα Π. Ο χώρος ίσως να χρησίμευσε ως νεώσοικος μετά από μια τεχνητή συμπληρωματική διαμόρφωση και εκμετάλλευση της φυσικής εσοχής.<sup>268</sup> Στην αρχαιότητα το λιμάνι θα πρέπει να ήταν αρκετά βαθύτερο<sup>269</sup> και προστατευμένο καθώς θα καθαρίζονταν τακτικά από τις προσχώσεις του ποταμού που κατέληγε σε αυτό. Η κίνηση στο λιμάνι θα ήταν έντονη καθώς η πληθώρα προϊόντων που παράγονταν στην κοιλάδα και γενικά στην ύπαιθρο της Ποιήσσας θα επαρκούσε για εξαγωγή και σε άλλες περιοχές. Μάλιστα στην περιοχή ερευνήθηκε και πηγή σιδηρόπετρας που εξορύσσονταν και ήταν εκμεταλλεύσιμη ήδη από την αρχαιότητα.<sup>270</sup> Προφανώς το σύστημα παραγωγής και εμπορικής δραστηριότητας στον περιοχή ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένο. Στην περιοχή βόρεια της κοιλάδας, στο δυτικό λόφο του Τούρκου, σε άμεση σχέση με την ακρόπολη της Ποιήσσας βρίσκεται κυκλικό οικοδόμημα, από το οποίο ελέγχεται η θαλάσσια περιοχή. Ίσως πρόκειται για παρατηρητήριο της ευρύτερης περιοχής.<sup>271</sup>

### 3. Ιουλίδα

Ιδιαίτερα σημαντική πόλη της αρχαίας Κέας είναι η Ιουλίδα. Η αρχαία πόλη της Ιουλίδας ανοικοδομήθηκε στο εσωτερικό βόρειο τμήμα του νησιού στο λόφο Κάστρο. Τόσο η ακρόπολη όσο και η πόλη προστατευόταν από τείχος. Η αρχαία Ιουλίδα κατείχε επιφανή θέση στο νησί παρόλο που δεν βρισκόταν κοντά στη θάλασσα, ώστε να έχει υπό τον άμεσο έλεγχο της το εμπόριο. Είναι λίγο παράδοξο να θεωρηθεί ότι η Ιουλίδας δεν είχε το δικό της επίνειο, κάτι που συνέβαινε και σε άλλες περιπτώσεις πόλεων (Αθήνα, Μέγαρα, Κόρινθος).<sup>272</sup> Ποιο θα ήταν το επίνειο της Ιουλίδας; Η προβληματική που αναπτύσσεται όσον αφορά στο ζήτημα είναι εύλογη καθώς ο πιο κοντινός και προσφερόμενος κόλπος είναι εκείνος της Κορησίας (βλ. παρακάτω). Ωστόσο, κατάλοιπα λιμενικών εγκαταστάσεων εντοπίστηκαν στον όρμο Οτζιά στα βόρεια του νησιού.

Ο όρμος Οτζιά<sup>273</sup> βρίσκεται στη βόρεια ακτή της Κέας λίγο ανατολικότερα από το ακρωτήριο Κεφάλαια (εικ. 69). Σχηματίζεται από μια βαθιά υδάτινη εσοχή

<sup>267</sup> Παπαγεωργιάδου, Χ. 1990, 312

<sup>268</sup> Γαλάνη, Γ., Μενδώνη, Α. Παπαγεωργιάδου, Χ. 1982, 241

<sup>269</sup> Παπαγεωργιάδου, Χ. 1990, 312

<sup>270</sup> Παπαγεωργιάδου, Χ. 1990, 313

<sup>271</sup> Ibidem, 313

<sup>272</sup> Blackmann, D. J. 1984b, 193

<sup>273</sup> Τα στοιχεία που ακολουθούν περιλαμβάνονται στο άρθρο του Σπονδύλη, Η. 1994, 699-711



μήκους 1χλμ. που ορίζεται από βραχώδεις και σχετικά απόκρημνες ακτές. Μόνο στο μυχό του διαμορφώνεται μια ομαλή αμμώδης παραλία (εικ. 70) που αποτελεί συνέχεια της κοιλάδας που καταλήγει στον όρμο. Από του ΒΔ ανέμους προστατεύεται από τον κάβο Πέρλεβο. Ο όρμος Οτζιά απέχει από την Ιουλίδα σε ευθεία γραμμή 4χλμ.

Οι έρευνες που μέχρι τώρα έχουν πραγματοποιηθεί στην περιοχή πληροφορούν για ύπαρξη ναυαγίου μεταβυζαντινών χρόνων σε απόσταση περ. 500μ. βόρεια του μυχού του όρμου και όστρακα εμπορικών αμφορέων ελληνιστικής περιόδου στην αυλή του Αγίου Σώζοντα στην ανατολική ακτή. Επιπλέον, στον ομαλό και αμμουδερό βυθό του όρμου, κάτωθεν του ναΐσκου διαμορφώνεται μια λιθορριπή από ακατέργαστες πέτρες (εικ. 71 & 73). Η λιθορριπή επεκτείνεται προς τα δυτικά και επάνω της εδράζονται ογκόλιθοι που αποτελούν τμήμα μιας κατασκευής. Η κατασκευή σχήματος Π γεμίζει στο εσωτερικό με υλικό παρόμοιο με εκείνο της λιθορριπής. Ο ανώτερος δόμος της κατασκευής βρίσκεται σε βάθος -1,40μ. από τη σημερινή επιφάνεια της θάλασσας. Ανάμεσα στις πέτρες που συνθέτουν την κατασκευή βρίσκονται φθαρμένα και μη χρονολογήσιμα όστρακα, ενώ στο βυθό κάτω από τον Άγιο Σώστη υπάρχουν μικρές συγκεντρώσεις από υλικό μεγάλου ειδικού βάρους.

Η κατασκευή βάσει της τοιχοδομίας της χρονολογείται με επιφύλαξη στον 4<sup>ο</sup> αι. π.Χ. μάλλον πρόκειται για προβλήτα φορτοεκφόρτωσης που προφανώς θα εξείχε από την θάλασσα κατά έναν ή δυο δόμους, δηλαδή περίπου 1,5μ. Αναλογιζόμενος το μέγεθος των πλοίων της εποχής (20μ. ή και λιγότερο), ο Η. Σπονδύλης<sup>274</sup> θεωρεί ότι η διαδικασία προσέγγισης των πλοίων στην προβλήτα και φορτοεκφόρτωσης θα υπήρξε δυνατή.

Η προβλήτα χρησίμευε για την καλύτερη προστασία του όρμου από τα ανατολικά. Πέραν τούτου χρησίμευε και ως πλατφόρμα φορτοεκφόρτωσης πλοίων παρά της οποίας άραζαν σε θέση παραβολής. Τα πλοία θα παραβάλλονταν στα ανατολικά και δυτικά της προβλήτας ούτως ώστε σε περιπτώσεις ξαφνικής κακοκαιρίας να έχουν τη δυνατότητα γρήγορου απόπλου. Επίσης κατά τον τρόπο αυτό θα εξασφαλιζόνταν η γρήγορη φορτοεκφόρτωση των πλοίων που θα προσέγγιζαν τον όρμο Οτζιά, ο οποίος μάλλον θα χρησιμοποιούνταν μόνο όταν οι καιρικές συνθήκες το επέτρεπαν. Μάλιστα, η προβλήτα λόγω του μεγέθους της

---

<sup>274</sup> Σπονδύλης, Η. 1994, 699-711

(περίπου 1τ.χλμ.) επέτρεπε την συσσώρευση σημαντικής ποσότητας υλικού που κατά πάσα πιθανότητα θα φυλάσσονταν εκεί. Βέβαια, το υλικό σε καμία των περιπτώσεων δεν ήταν φθαρτό. Η συσσώρευση μεταλλευμάτων στο βυθό της περιοχής ίσως καταδεικνύει το είδος του υλικού που διακινούνταν προφανώς σε μεγάλες ποσότητες, όποτε το επέτρεπαν οι καιρικές συνθήκες. Για παράδειγμα στην περίπτωση αποστολής προϊόντων στην Αθήνα η μεταφορά απαιτούσε ελάχιστο χρόνο ειδικά αν ο καιρός ήταν ευνοϊκός. Τα ευπαθέστερα υλικά πιθανώς αποθηκεύονταν σε προφυλαγμένους χώρους που ίσως βρίσκονταν κοντά στο ναό του Άγιου Σώστη, όπου βρέθηκαν θραύσματα αμφορέων.

Η θέση του Σπονδύλη είναι λογική καθώς στηρίζεται σε απτά παραδείγματα και τεκμηριωμένα επιχειρήματα. Πραγματικά η Ιουλίδα θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει έστω και εποχιακά τον όρμο Οτζιά, άποψη που ενισχύεται από την ύπαρξη ευρύχωρης ατράπου που οδηγούσε από την πόλη στον όρμο.<sup>275</sup> Παρόλα αυτά δεν παύει να θεωρείται λογική η χρήση του Αγίου Νικολάου της Κορησίας ως του βασικού επινείου της αρχαίας πόλης της Ιουλίδας. Εξάλλου οι δύο πόλεις αποτελούσαν μέλη της συνομοσπονδίας.

Στη ΒΑ ακτή της ευρύτερης περιοχής που ανήκε στην δικαιοδοσία της Ιουλίδας βρισκόταν το λατομείο σχιστόλιθου του Σπαθιού. Το βυθισμένο σήμερα λατομείο<sup>276</sup> τοποθετείται στη νότια απότομη ακτή του όρμου Σπαθί. Τα ίχνη λατόμευσης διατηρούνται αναλλοίωτα τόσο στο τμήμα πάνω από τη θάλασσα όσο και στο βυθισμένο. Από τη διάταξη του χώρου εκμετάλλευσης υποδηλώνεται ότι το λατομείο προσαρμόζονταν στις εκάστοτε συνθήκες που υπαγόρευε η αλλαγή της στάθμης της θάλασσας. Πάντως η κύρια φάση εξόρυξης χρονολογείται στην κλασική εποχή.

#### **4. Κορησία**

Συστηματικές ανασκαφικές έρευνες στην αρχαία πόλη της Κορησίας δεν έχουν πραγματοποιηθεί. Ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος των πορισμάτων σχετικά με το οικιστικό πλέγμα της ευρύτερης περιοχής που ενέπιπτε στην δικαιοδοσία της Κορησίας, αλλά και σχετικά με την πολεοδομία της ίδιας της πόλης, προέρχεται από την επιφανειακή έρευνα στο νησί.<sup>277</sup> Οι έρευνες στο λιμάνι της πόλης είναι

<sup>275</sup> Καζαμιάκης, Κ. Ν., Πίκουλας, Γ. Α. 1999, 184-185

<sup>276</sup> Μουρτζιάς, Ν., Κολαίτη, Ε. 1998, 681

<sup>277</sup> Σχετικά με το ιστορικό των ερευνών βλ. Μενδώνη, Λ. Γ. 1998α, 17-48

περιορισμένες και τα στοιχεία ελλιπή. Για το λόγο αυτό επιχειρείται εδώ μια σύντομη ανασύσταση της εικόνας του αρχαίου λιμανιού βασισμένη περισσότερο στην παρατήρηση επάνω στο χάρτη.<sup>278</sup>

Η πόλη της αρχαίας Κορησίας (εικ. 72) τοποθετείται στο νότιο τμήμα του μυχού του όρμου Άγιος Νικόλαος, στη ΒΔ ακτή του νησιού. Στη θέση αυτή σήμερα βρίσκεται το χωριό Λιβιάδι, ενώ ο όρμος του Αγίου Νικολάου αποτελεί το σύγχρονο λιμάνι. Η αρχαία πόλη οικοδομήθηκε στους δυο λόφους που δεσπόζουν στα δυτικά και νότια του Λιβαδιού. Η χαμηλότερη σε ύψος ακρόπολη, στα δυτικά του χωριού, ονομάζεται Άγιος Σάββας, ενώ η ψηλότερη που βρίσκεται νοτιότερα Αγία Τριάδα. Η κατοίκηση βάσει των ευρημάτων και των πηγών αρχίζει στην αρχαϊκή εποχή, στις αρχές του 7ου αι. π.Χ., και συρρικνώνεται σημαντικά στα ρωμαϊκά χρόνια.<sup>279</sup> Η μεγαλύτερη ακμή της πόλης παρατηρείται στην κλασική περίοδο, οπότε ο πληθυσμός φτάνει κατά προσέγγιση τους 900-1.200 κατοίκους.<sup>280</sup> Η αρχαία πόλη είναι τειχισμένη σε δύο φάσεις που όμως δεν προσδιορίζονται χρονικά. Το πρώτο οχυρωματικό σύστημα περιλαμβάνει μόνο την ακρόπολη του Αγίου Σάββα, ενώ το δεύτερο και τις δύο ακροπόλεις.<sup>281</sup> Η οχύρωση της ακρόπολης του Αγίου Σάββα που προφανώς είναι πρωιμότερη της άλλης θεωρείται ότι έφτανε ως τη θάλασσα. Ωστόσο λείψανα της συνέχειας του τείχους δεν υφίστανται καθώς το τείχος μάλλον έχει καταστραφεί από τη σύγχρονη επέμβαση.<sup>282</sup> Στο χώρο εντός της πόλης εντοπίστηκαν λείψανα ναών, τοίχοι σπιτιών του 4<sup>ου</sup> αι. π.Χ. και κεραμική που χρονολογείται από τον 6<sup>ο</sup> έως τον 4<sup>ο</sup> π.Χ.<sup>283</sup> Η επιφανειακή έρευνα δεν παρέχει ενδείξεις για δημόσιους χώρους και δημόσια κτίρια.<sup>284</sup>

Ο λιμένας της πόλης βρίσκεται στον όρμο του Αγίου Νικολάου. Ο όρμος αποτελεί φυσικό εξωτερικό λιμάνι. Είναι εξαιρετική η ασφάλεια που προσφέρει στα πλοία που προσαράζουν σε αυτόν. Οι άνεμοι που επηρεάζουν τον όρμο είναι οι ΒΔ, οι οποίοι πνέουν σπάνια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και διαθέτουν μικρή ισχύ.<sup>285</sup> Συνεπώς, το λιμάνι της αρχαίας Κορησίας διαθέτει ιδανικές συνθήκες για την προσέγγιση και τον ελλιμενισμό των πλοίων. Η παραλία του αρχαίου λιμανιού

<sup>278</sup> Γ.Υ.Σ. 1976 (1:50000), Κέα

<sup>279</sup> Cherry, J. F., Davis, J. L., Matzourani, E. 1991, 276

<sup>280</sup> Cherry, J. F., Davis, J. L., Matzourani, E. 1991, 278, 280

<sup>281</sup> Ibidem, 267

<sup>282</sup> Ibidem, 269

<sup>283</sup> *ΑΔ* 1972, 507-508

<sup>284</sup> Cherry, J. F., Davis, J. L., Matzourani, E. 1991, 279

<sup>285</sup> βλ. Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), B126-B138

αποτελεί το βόρειο άκρο μιας αρκετά εκτεταμένης κοιλάδας που προφανώς καλλιεργούνταν κατά την αρχαιότητα και αποτελούσε περιοχή διεξαγωγής εμπορικών δραστηριοτήτων. Ο Ψύλλας<sup>286</sup> αναφέρει ότι κίονες μεταφέρθηκαν από την Καρθαία στην Κορησία για την κατασκευή του μόλου στο Λιβάδι. Ίχνη και ενδείξεις που επιβεβαιώνουν μια τέτοια άποψη δεν υφίστανται. Ωστόσο εικάζεται ότι ο αρχαίος μώλος δεν φαίνεται είτε γιατί είναι βυθισμένος και καλυμμένος από τις σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις είτε γιατί έχει αφαιρεθεί. Πάντως, ο μώλος προφανώς χρησίμευε απλά για την προσάραξη και το δέσιμο των πλοίων και όχι ως κυματοθραύστης. Η κίνηση στον λιμένα της Κορησίας θα ήταν έντονη κατά τη διάρκεια των κλασικών χρόνων, γιατί πιθανώς εξυπηρετούσε τις αυξημένες ανάγκες τόσο της Κορησίας όσο και της Ιουλίδας. Επιπλέον, η εξαγωγή μίλτου και η αποστολή σημαντικών ποσοτήτων τού στην Αθήνα αντικατοπτρίζει το μέγεθος της σπουδαιότητας και της κινητικότητας στο λιμάνι της αρχαίας Κορησίας.<sup>287</sup>

#### ε. ΚΥΘΝΟΣ

Η Κύθνος βρίσκεται στην περιοχή των Δ Κυκλάδων και γειτνιάζει στα Β με την Κέα, στα Α με την Σίφνο και στα Ν με τη Σέριφο. Προς δυσμάς είναι ορατές οι ψηλές βουνοκορφές της Πελοποννήσου. Το νησί έχει έκταση 99 τ.χλμ. Από εδαφολογικής άποψης πρέπει να σημειωθεί ότι δεν έχει ιδιαίτερα απότομες και βραχώδεις εκτάσεις. Οι ακτές της Κύθνου είναι προσβάσιμες και ομαλές, πέραν του ΒΔ τμήματος όπου παρουσιάζονται περισσότερο απότομες. Από τις έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί στο νησί υπάρχουν ενδείξεις ύπαρξης πηγών μεταλλευμάτων που ίσως διαδραμάτισαν σπουδαίο ρόλο στην οικονομία του νησιού.<sup>288</sup>

Το κλίμα του νησιού παρουσιάζεται ξηρό κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού με σπάνιες αλλά δυνατές βροχοπτώσεις, ενώ ο χειμώνας είναι ψυχρός. Οι άνεμοι που πνέουν στο νησί κατά τη χειμερινή περίοδο είναι Β, ΒΑ, Ν, ΝΔ. Στη διάρκεια του καλοκαιριού οι άνεμοι πνέουν από τα Β, ΒΑ.<sup>289</sup>

<sup>286</sup> Ψύλλας, I. 1920 (1993), 303

<sup>287</sup> Για στοιχεία που παρατίθενται βλ. Cherry, J. F., Davis, J. L., Matzourani, E. 1991, 279

<sup>288</sup> Στοιχεία για το ζήτημα στο Stos-Gale, S. 1998, 727 και κάποια στοιχεία στο Gale, N. H., Stos-Gale, Z. A. 1981, 188, 195

<sup>289</sup> Η κατευθυντική ταχύτητα των ανέμων που πνέουν στην Κύθνο είναι ίδια με εκείνη της Άνδρου. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. το σχετικό κεφάλαιο Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137

Η ιστορία της Κύθνου συντίθεται από αποσπασματικές γραπτές μαρτυρίες και από αρχαιολογικά ευρήματα. Οι πρώτοι κάτοικοι της ήταν βάσει των αρχαίων πηγών Δρύοπες πιθανώς από την Εύβοια. Ωστόσο, στο νησί εγκαταστάθηκαν και Ίωνες από την Αθήνα. Η Κύθνος στους μηδικούς πολέμους συμμετείχε στο πλευρό των ελληνικών δυνάμεων με ναυτικές ενισχύσεις. Μετά τα περσικά εντάχθηκε στην Α΄ και Β΄ Αθηναϊκή συμμαχία και πολέμησε εναντίον των Σπαρτιατών. Παρόλα αυτά στους μακεδονικούς χρόνους οι Κύθνιοι τάχθηκαν στο πλευρό του Φιλίππου του Β΄. Μετά το θάνατο του Μ. Αλεξάνδρου, στα 314/313 π.Χ. η Κύθνος γίνεται μέλος του ‘Κοινού των Νησιωτών’ και παίρνει το μέρος του Αντίγονου Γονατά. Το 288 π.Χ. περνάει στη δικαιοδοσία του βασιλείου των Λαγιδών. Ο Φίλιππος ο Ε΄ αποσπά τις Κυκλάδες και την Κύθνο από την εξουσία των Λαγιδών το 205-203/2 π.Χ., ενώ από το 201 π.Χ. εγκαθιστά φρουρά στην Άνδρο, στην Πάρο και στην Κύθνο. Σύντομα οι Ρόδιοι πραγματοποιούν κινήσεις επιδιώκοντας την εκδίωξη των Μακεδόνων και τον έλεγχο των Κυκλάδων. Η πρώτη προσπάθεια εισβολής στην Κύθνο το 199 π.Χ. αποβαίνει μάταιη. Παρά ταύτα από τις επιγραφικές μαρτυρίες προκύπτει ότι η Ρόδος επιβλήθηκε στο νησί από τις αρχές του 2<sup>ου</sup> αι. π.Χ. Στα ρωμαϊκά χρόνια η Κύθνος, όπως και άλλα κυκλαδονήσια αποτέλεσε τόπο εξορίας. Το 68 μ.Χ. και για μικρό χρονικό διάστημα η νήσος αποτέλεσε πειρατικό ορμητήριο του αποκαλούμενου ‘Ψευδονέρωνα’.<sup>290</sup>

Η μόνη αρχαία πόλη που μαρτυρείται από τις πηγές στο νησί τοποθετείται στην περιοχή του αποκαλούμενου ‘Βρυοκάστρου’ ή ‘Ρηγοκάστρου’ στη ΒΔ ακτή (εικ. 74). Συστηματικές ανασκαφές στην αρχαία πόλη δεν είχαν πραγματοποιηθεί μέχρι πολύ πρόσφατα. Για το λόγο αυτό τα αρχαιολογικά δεδομένα είναι περιορισμένα και η ανασύσταση της εικόνας της αρχαίας Κύθνου στηρίζεται σε μαρτυρίες περιηγητών<sup>291</sup> και πορίσματα επιφανειακών ερευνών<sup>292</sup>. Η πρώτη συστηματική ανασκαφική έρευνα πραγματοποιήθηκε το 2002 σε αρχαϊκό ναό και έφερε στο φως ευρήματα που καταδεικνύουν επαφές με γειτονικές και μακρινές περιοχές από πολύ νωρίς.<sup>293</sup>

Η αρχαία πόλη (εικ. 75) είναι χτισμένη σε έκταση περ. 285 τ.χλμ. στο Βρυοκαστρο ανάμεσα στους όρμους της Απόκρουσης στα βόρεια και της Επισκοπής

<sup>290</sup> Για την ιστορία της νήσου Κύθνου έως τη ρωμαϊκή εποχή, τη σχετική βιβλιογραφία και τη συγκέντρωση πηγών βλ. Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1993, 219-222 Βάλληνας, Α. 1882, 53-70

<sup>291</sup> Φίλιππα-Touchais, Α. 1998, 335-349

<sup>292</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1998α, 49-63

<sup>293</sup> Θερμού, Μ. 2002, Α24-Α25

στα νότια. Το λιμάνι τοποθετείται στους αβαθείς κολπίσκους του όρμου Μανδρακίου απέναντι από τους οποίους βρίσκεται η νησίδα 'Βρυοκαστράκι'. Τα κτίσματα και οι ζωτικοί χώροι της πόλης απλώνονται σε πλαγιά ομαλή σε κάποια σημεία, και αρκετά απότομη σε άλλα. Εξαιρετικής κατασκευής τείχος<sup>294</sup> περιβάλλει την πόλη. Η κατεύθυνση και η μορφή του προσαρμόζονται στις εκάστοτε 'υποδείξεις' του εδάφους και στις επιβολές της άμυνας. Η πόλη περιβάλλεται στο μεγαλύτερο μέρος της περιφέρειας της από το τείχος, πέραν του δυτικού τμήματος της το οποίο είναι απότομο, βραχώδες και αποτρέπει οποιαδήποτε εισβολή. Το τείχος στα νότια και στα βόρεια διαθέτει τριγωνικούς ενάλληλους πύργους, ενώ οι πύλες του βρίσκονται στο βόρειο και νότιο τμήμα και ενισχύονται από δευτερεύουσες βοηθητικές κατασκευές, όπως πύργοι, προμαχώνες και άλλες που αυξάνουν το πάχος του.<sup>295</sup> Το ζήτημα της χρονολόγησης του τείχους είναι πολύπλοκο καθώς η συνολική εξέταση των υπάρχοντων στοιχείων δεν παρέχει ασφαλείς απαντήσεις.<sup>296</sup> Πάντως, βάσει των επιφανειακών κινητών ευρημάτων προκύπτει ότι το τείχος θα υπήρχε ήδη από τα τέλη του 5<sup>ου</sup> αι. π.Χ.<sup>297</sup>

Εντός των τειχών απλώνεται η αρχαία Κύθνος με τα ιερά, τις οικίες και τους δημόσιους χώρους της. Στην ακρόπολη, το ψηλότερο σημείο της πόλης, υφίσταται προφανώς ιερό Δήμητρας (Θεσμοφόριο;).<sup>298</sup> Στο αμέσως κατώτερο επίπεδο, στο αποκαλούμενο 'Μεσαίο Πλάτωμα'<sup>299</sup> είναι εμφανή τα λείψανα κτιρίων που φαίνεται ότι κατά κύριο λόγο διαθέτουν λατρευτική χρήση. Ωστόσο, η οποιαδήποτε ταύτιση των ιερών χώρων παραμένει απλή εικασία. Στο βόρειο τμήμα του 'Μεσαίου Πλατώματος' υφίσταται ευρύχωρο άνδηρο, το οποίο θα μπορούσε να αποτελεί το χώρο της Αγοράς και του Γυμνασίου των Κυθνίων.<sup>300</sup> Από το 'Μεσαίο Πλάτωμα' μια λαξευμένη στο φυσικό βράχο βαθμιδωτή οδός<sup>301</sup> οδηγούσε στο λιμάνι της πόλης. Η οδός είχε μήκος περ. 300μ. και πλάτος 2-3μ. Στην 'Κάτω Πόλη' είναι διάσπαρτα λείψανα κτιρίων και άλλοι χώροι λαξευμένοι στο βράχο. Θα υπήρχαν κατοικίες,

<sup>294</sup> Για πληροφορίες σχετικά με το τείχος βλ. Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 149-154· Γούναρης, Α. Π. 1998, 391-395· Mazarakis-Ainian, Α. 1998b, 368-373· Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1993, 228-236

<sup>295</sup> Γούναρης, Α. Π. 1998, 392

<sup>296</sup> Για το ζήτημα βλ. Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1993, 252-253

<sup>297</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 151

<sup>298</sup> βλ. Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 154-175· Γούναρης, Α. Π. 1998, 388

<sup>299</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1993, 222

<sup>300</sup> Για τα κτίρια του 'Μεσαίου Πλατώματος' βλ. Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 176-188· Γούναρης, Α. Π. 1998, 388

<sup>301</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1993, 251

εκτεταμένοι δημόσιοι και υπαίθριοι χώροι, ενώ πλησιάζοντας προς το λιμάνι τα αρχιτεκτονικά λείψανα και τα επιφανειακά ευρήματα είναι ιδιαίτερα πυκνά.<sup>302</sup>

Βάσει υπολογισμών ο πληθυσμός της πόλης κυμαινόταν περίπου στους 9600 κατοίκους κατά την Α' Αθηναϊκή Συμμαχία και 2560-2720 κατά τη σιτοδεία στα τέλη του 4<sup>ου</sup> π.Χ.<sup>303</sup> Οι ανάγκες για νερό ήταν επισταμένες ειδικά κατά την θερινή περίοδο. Η προσπάθεια εξασφάλισης αποθεμάτων νερού φαίνεται από την πληθώρα δεξαμενών συλλογής ομβρίων υδάτων σε πολλά σημεία στο χώρο της πόλης. Πάντως, η αρχαία Κύθνος διέθετε οργανωμένο σύστημα ύδρευσης αλλά και αποχέτευσης.<sup>304</sup> Τέλος, στο πλαίσιο της προσπάθειας μερικής ανασύστασης της εικόνας της αρχαίας πόλης δεν πρέπει να λησμονηθεί η αναφορά στην ύπαρξη οργανωμένων νεκροταφείων εκτός των τειχών στα βόρεια και ιδιαίτερα στα νότια του οικισμού.<sup>305</sup>

Ο λιμένας<sup>306</sup> της αρχαίας πόλης βρίσκεται στους δύο κολπίσκους του όρμου Μανδρακίου (εικ. 76). Το λιμάνι τις αρχαίας Κύθνου είναι εξωτερικό τεχνητό, ενώ οι κατασκευές είναι σήμερα βυθισμένες λόγω της ανόδου του επίπεδου της στάθμης της θάλασσας. Το νησάκι Βρυοκαστράκι (εικ. 77 & 78) που τοποθετείται στα δυτικά, ενώνονταν με το νησί με τεχνητό μόλο που οριοθετούσε τη λιμενολεκάνη, επέτρεπε τη χερσαία επικοινωνία με τη νησίδα και παρείχε προστασία. Ο μόλος, όπως και το νησάκι, ήταν τειχισμένα καθιστώντας δύσκολη την εχθρική εισβολή. Εγκαταστάσεις εντοπίζονται επίσης στο Βρυοκαστράκι. Στη ΒΑ πλευρά της νησίδας προεξέχει οχυρωματική ορθογώνια κατασκευή ακριβώς απέναντι από το βυθισμένο μόλο.<sup>307</sup> Το αποκαλούμενο από τον Βάλληνδα 'Δασκαλειό'<sup>308</sup> είναι επίμηκες οικοδόμημα ευρισκόμενο στην ανατολική πλευρά του Βρυοκαστρακίου και αποτελούμενο από 16 τουλάχιστον δωμάτια, που ίσως χρησίμευαν ως αποθήκες ή κελιά μοναχών σε μεταγενέστερες εποχές. Ο ανατολικός τοίχος των κατασκευών ήταν πλατύτερος ενισχύοντας έτσι την οχύρωση της νησίδας. Στα σημεία που βρίσκονταν χαμηλά κοντά στο επίπεδο της θάλασσας το παράκτιο οχυρωματικό τείχος συνέχιζε την πορεία του κάτι περιττό για τις πλευρές που υψώνονταν στα περ. 20μ. Η είσοδος του

<sup>302</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 188-189· Mazarakis-Ainian, Α. 1998b, 373-374

<sup>303</sup> Γούναρης, Α.Π. 1998, 383

<sup>304</sup> βλ. Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 189-193· Γούναρης, Α. Π. 1998, 389-390

<sup>305</sup> βλ. Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 143-149

<sup>306</sup> Για στοιχεία για το λιμάνι της αρχαίας Κύθνου βλ. Γούναρης, Α. Π. 1998, 386,389· Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 193-194· Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1993, 251-252· Mazarakis-Ainian, Α. 1998b, 374

<sup>307</sup> Mazarakis-Ainian, Α. 1998b, 374

<sup>308</sup> Βάλληνδας, Α. 1882, 44



λιμανιού εντοπίζεται στα νοτιοανατολικά. Τεχνητός μόλος μήκους 100μ. και πλάτους 20μ. οριοθετεί το χώρο του λιμανιού στα νότια αφήνοντας ανοιχτή μονάχα μια στενή ελεγχόμενη είσοδο. Γενικά, ο χώρος του λιμανιού θα προστατεύονταν με οχυρωματικές κατασκευές, όπως πύργους, για την αναχαίτιση του επιτιθέμενου από τη θάλασσα εχθρού.<sup>309</sup> Μάλιστα, υπάρχουν ενδείξεις ότι οι δυο παραλίες και η μύτη του ακρωτηρίου απέναντι από το Βρυοκαστράκι πλαισιώνονταν από πύργους.

Ανάμεσα στους δυο κολπίσκους του όρμου Μανδρακίου καταλήγει μνημειώδης κλίμακα λαξευμένη στο φυσικό βράχο, η οποία οδηγεί στο νότιο τμήμα του 'Μεσαίου Πλατώματος'.<sup>310</sup> Η οδός πλάτους 2-3μ. προφανώς θα χρησιμοποιούνταν για την άνοδο στην Αγορά και στα σημαντικά ιερά της πόλης, την κάθοδο προς το λιμάνι και τη μεταφορά προϊόντων. Η βασική δραστηριότητα των εμπόρων θα διεξάγονταν καταρχάς στην 'κάτω πόλη'<sup>311</sup>, όπου οδηγούσαν οι δρόμοι από τη νότια και βόρεια πύλη του τείχους.<sup>312</sup> Μάλιστα, εικάζεται ότι στην περιοχή ίσως υπήρχαν εργαστήρια μεταλλοτεχνίας που σχετίζονταν με τις εμπορικές συναλλαγές.<sup>313</sup> Η Αγορά στο ΒΑ τμήμα της πόλης και σε επαφή με το τείχος είναι αρκετά απομακρυσμένη από την παραλία του λιμανιού. Μια πρώτη εντύπωση είναι ότι είναι αποκομμένη από τη δραστηριότητα του. Ωστόσο, η κεντρική οδός που οδηγεί στο λόφο με τα ιερά και την Αγορά καταδεικνύει άμεσες, αλλά ίσως όχι τακτικές, επαφές με το λιμάνι. Ο πίνακας που δείχνει την κατανομή των ευρεθέντων ενσφράγιστων λαβών ελληνιστικών αμφορέων, πιθανώς αντικατοπτρίζει την έκταση και την εν μέρει κατανομή της εμπορικής δραστηριότητας στην πόλη.

Η κίνηση των πλοίων στο λιμάνι της αρχαίας Κύθνου δεν θα συναντούσε δυσκολίες (εικ. 79). Οι κύριοι άνεμοι που πνέουν στην περιοχή τη θερινή περίοδο είναι οι Β και οι ΒΑ, ενώ ελαττώνονται σχεδόν 100% οι Ν, ΝΔ. Άρα η κίνηση των πλοίων στη δυτική ακτή της νήσου και η προσέγγιση του λιμανιού θα ήταν υπόθεση απλών ναυτικών χειρισμών και εκμετάλλευσης της επίγειας αύρας.<sup>314</sup> Η παραμονή των πλοίων στο λιμάνι θα ήταν ασφαλής για τα πλοία καθώς η λιμενολεκάνη είναι εξαιρετικά προστατευμένη από τους οχυρωμένους μόλους. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να κάνω μια παρατήρηση σχετικά με το χαρακτήρα του λιμανιού. Προφανές είναι ότι

<sup>309</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1993, 252

<sup>310</sup> Ibidem, 251

<sup>311</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 202

<sup>312</sup> Γούναρης, Α.Π. 1998, 389

<sup>313</sup> Ibidem, 389

<sup>314</sup> βλ. σχετικό κεφάλαιο

το λιμάνι της αρχαίας πόλης είναι κατά βάσει εμπορικό. Παρόλα αυτά ο Ηρόδοτος<sup>315</sup> αναφέρει ότι η Κύθνος συμμετείχε στη ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π.Χ. με την αποστολή μιας πεντηκοντόρου και μια τριήρους. Θα ήταν παράλογο να θεωρήσουμε ότι η πόλη δεν διέθετε έστω και μικρό στόλο. Σε ποιόν χώρο, λοιπόν, μέσα στο λιμάνι θα φυλάσσονταν τα πολεμικά πλοία; Ο βόρειος κολπίσκος του όρμου και η μεγαλύτερη έκταση της παραλίας του θα εξυπηρετούσαν βάσει των όσων δεδομένων υπάρχουν κυρίως εμπορικές πράξεις. Επομένως, ο κολπίσκος στα νότια, ο οποίος δεν επικοινωνεί άμεσα με τα ζωτικά μέρη της πόλης, ίσως ήταν ο 'πολεμικός' λιμένας της, με την έννοια της φύλαξης και της συντήρησης των πολεμικών πλοίων. Μάλιστα, κατά μήκος της ακτής, ανάμεσα στους δύο κολπίσκους, παρατηρούνται αυλακώσεις λαξευμένες στο φυσικό βράχο που ενδέχεται να σχετίζονται με νεώσοικους.<sup>316</sup>

Εκατέρωθεν του όρμου Μανδρακίου βρίσκονται οι όρμοι της Απόκρουσης (στα Β) και της Επισκοπής (στα Ν). Ειδικά ο όρμος της Απόκρουσης όντας προστατευμένος από τη γλώσσα γης, την Κολόνα στα βόρεια αποτελεί ασφαλές αγκυροβόλι τους καλοκαιρινούς μήνες που οι δυτικοί άνεμοι στους οποίους εκτίθεται κοπάζουν. Στην ευρύτερη περιοχή των όρμων υφίστανται σημαντικές για την γεωργική καλλιέργεια και παραγωγή κοιλάδες. Οι δυο καταλήγουν στην Απόκρουση και μια στην Επισκοπή.<sup>317</sup> Είναι εύλογη η υπόθεση εκμετάλλευσης των κοιλάδων από τους κατοίκους της Κύθνου. Οι ανάγκες μεταφοράς πιθανώς πραγματοποιούνταν τακτικά μέσω θαλάσσης με βάρκες που εύκολα προσέγγιζαν τους όρμους και που σύρονταν στις αμμουδερές παραλίες για μεγαλύτερη ασφάλεια.

Από τα επιφανειακά ευρήματα που συλλέχθηκαν από τους χώρους της πόλης και κατά κύριο λόγο από τα ιερά καταδεικνύεται ότι η Κύθνος διατηρούσε είτε άμεσες είτε έμμεσες επαφές με πολλές περιοχές. Ευρήματα από τον νησιωτικό χώρο (Πάρο, Μήλο) και τη Μικρά Ασία και πληθώρα αγγείων από την Αττική και την Κόρινθο υποδεικνύουν συνεχείς επαφές με τις σημαντικές γειτονικές αλλά και ορισμένες απομακρυσμένες πόλεις ήδη από τα αρχαϊκά χρόνια.<sup>318</sup> Σημαντικός αριθμός αντικειμένων προέρχεται από τη Ρόδο.<sup>319</sup> Τα περισσότερα χρονολογούνται στην ελληνιστική και ρωμαϊκή εποχή, οπότε η επιβολή της Ρόδου στο νησί

<sup>315</sup> Ηρόδοτος, VIII 46, 48, 66

<sup>316</sup> Κατά πληροφορία του κ. Α. Μαζαράκη Αινιάνος, κατά την κοινή μας αυτοψία στη διάρκεια της επιφανειακής έρευνας του 2001.

<sup>317</sup> Γούναρης, Α.Π. 1998. 386

<sup>318</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 159, 164, 183, 195, 205 και Θερμού, Μ. 2002, Α24-Α25

επιβεβαιώνεται και από επιγραφικές μαρτυρίες (βλ. παραπάνω). Μάλιστα, ο σημαντικός αριθμός ενσφράγιστων λαβών οξυπύθμενων ροδιακών αμφορέων<sup>320</sup> υποδηλώνει την προφανώς τακτική εισαγωγή κρασιού από τη Ρόδο στο νησί. Πέραν αυτής καθαυτής της επιβολής της Ρόδου στην Κύθνο πρέπει να ληφθεί υπόψιν και η ιδιαίτερη φιλαρέσκεια των Ρωμαίων στο ροδιακό κρασί. Στην αγάπη των Ρωμαίων για το κρασί οφείλεται πιθανώς και η ύπαρξη λαβών κνιδιακών οξυπύθμενων αμφορέων ιδιαίτερα στο χώρο του λιμανιού (εικ. 80).<sup>321</sup> Οι επαφές με την ανατολή είναι βέβαιες όπως αποδεικνύουν τα ευρήματα από τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, την Έφεσο, τη Ν. Ιωνία, τη Φώκαια της Μ. Ασίας, την Κύπρο και την Συροπαλαιστίνη.<sup>322</sup> Επίσης, θραύσματα αρρετινών σκύφων του 1<sup>ου</sup> μ.Χ. προέρχονται από την Ιταλία.<sup>323</sup>

Οι εξαγωγικές δραστηριότητες και επαφές της Κύθνου δεν μπορούν να ανιχνευθούν αποκλειστικά βάσει των ευρημάτων που προέρχονται από την ίδια την πόλη. Με μια πρώτη εκτίμηση μπορεί κανείς να υποθέσει ότι η πιθανή ύπαρξη εργαστηρίων μεταλλοτεχνίας (βλ. παραπάνω) σχετίζεται με κάποια εξαγωγική δραστηριότητα. Από την εξέταση των θραυσμάτων πιθαμφορέων<sup>324</sup> προκύπτει ότι ίσως υπήρχε τοπικό εργαστήριο που πιθανώς δεν εξυπηρετούσε μόνο τις εγχώριες ανάγκες. Επιπρόσθετα πιθανή είναι η ύπαρξη τοπικού εργαστηρίου κατασκευής ειδωλίων, που δέχεται επιρροές από τα εργαστήρια της Αττικής, της Βοιωτίας, της Ρόδου.<sup>325</sup>

## στ. ΜΗΛΟΣ

Η Μήλος τοποθετείται στα ΝΔ του συμπλέγματος των Κυκλάδων. Στα ΒΑ της σε πολύ κοντινή απόσταση, γειτνιάζει με την Κίμωλο ενώ λίγο πιο μακριά βρίσκεται η Σίφνος. Στα βόρεια βλέπει τις νότιες ακτές της Σερίφου και στα δυτικά την Πελοπόννησο, ενώ νοτιοανατολικά της τοποθετείται η Φολέγανδρος. Στην ουσία η Μήλος αποτελεί το νοτιοδυτικό όριο των Κυκλάδων.

---

<sup>319</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 154, 160, 161

<sup>320</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 204

<sup>321</sup> Ibidem

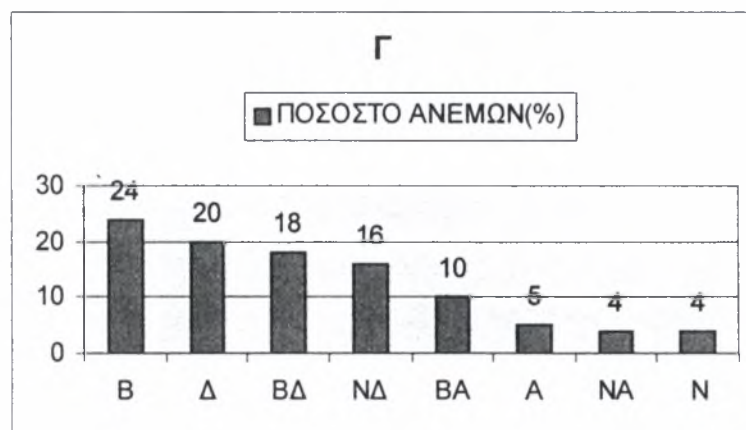
<sup>322</sup> Μαζαράκης-Αινιάν, Α. 1995, 161, 166, 142, 202 και Θερμού, Μ. 2002, Α24-Α25

<sup>323</sup> Ibidem, 202

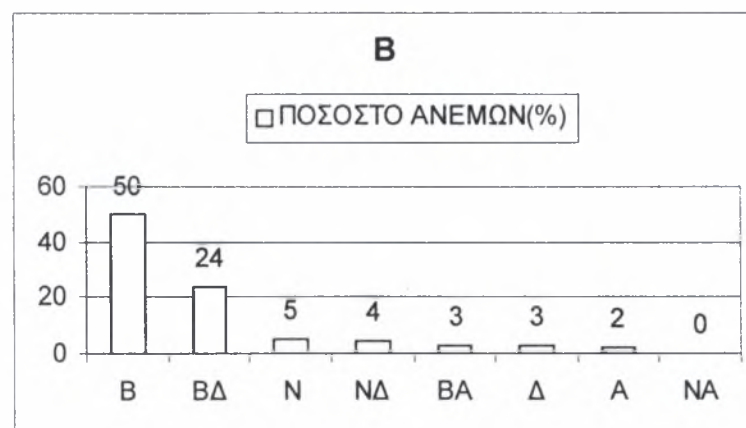
<sup>324</sup> Ibidem, 197-201

<sup>325</sup> Ibidem, 173

Οι άνεμοι<sup>326</sup> που πνέουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στην ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται και η Μήλος είναι κυρίως Β. Τους μήνες ναυσιπλοΐας οι βόρειοι άνεμοι γίνονται πιο δυνατοί ειδικά από τον Ιούλιο έως το Σεπτέμβριο. Δευτερευόντως, αλλά χωρίς να υποτιμάται η ισχύ τους, πνέουν οι Δ και ΒΔ άνεμοι από τον Ιούνιο έως και τον Σεπτέμβριο, με τάση να αυξάνονται ειδικά οι ΒΔ τον Αύγουστο. Οι βόρειες ακτές της Μήλου, όπως και ο όρμος της Μήλου, είναι εκτεθειμένοι σε αυτούς του ανέμους δυσχεραίνοντας την πορεία των πλοίων προς τα βόρεια και βορειοδυτικά, αλλά και διευκολύνοντας την αντίστροφη κίνηση. Με ευνοϊκό άνεμο ένα πλοίο που θα απέπλεε από τον Πειραιά θα έφτανε στο 'νησί του οψιανού' σε σύντομο χρόνο. Αντιθέτως, οι εκ νότου πνέοντες άνεμοι δεν είναι τόσο συχνοί, όπως φαίνεται και από τα γραφήματα (πιν. 7-9).

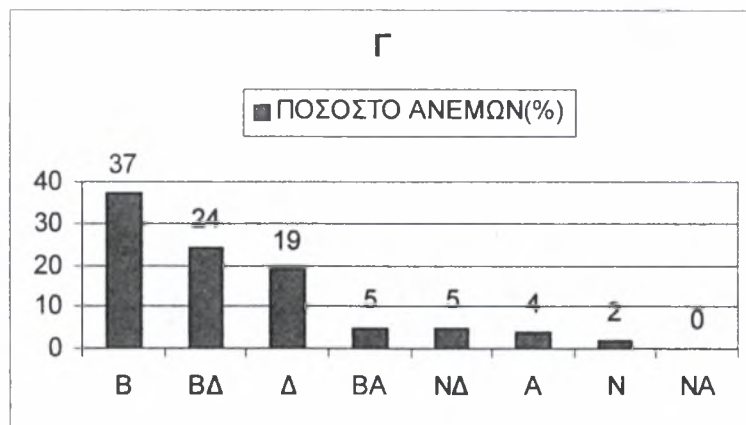


πιν. 7, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Μήλου κατά το μήνα Ιούνιο



πιν. 8, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Μήλου κατά το μήνα Ιούλιο

<sup>326</sup> Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137



πιν. 9, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Μήλου κατά το μήνα Αύγουστο

Το νησί έχει έκταση 151τ.χλμ. Στην ηφαιστειογενή του σύσταση οφείλεται ο ορυκτός πλούτος του. Στο μεγαλύτερο μέρος του το έδαφος είναι ορεινό ιδιαίτερα στα δυτικά. Οι πεδιάδες της Μήλου εκτείνονται στα ΒΑ. Στις ακτές του νησιού σχηματίζονται πολλά ακρωτήρια που σε αρκετές περιπτώσεις προσφέρονται για ελλιμενισμό ειδικά στο νότιο και στο δυτικό τμήμα. Γενικά το νησί διαθέτει αρκετούς ασφαλείς όρμους. Ωστόσο, εκείνος που δεσπόζει στο νησί και εισχωρεί σε μεγάλη έκταση στη στεριά είναι ο όρμος της Μήλου ο οποίος βρίσκεται στον κρατήρα του ηφαιστείου. Ο όρμος της Μήλου προστατεύεται απόλυτα από όλους τους ανέμους και επιτρέπει τη σχετικά εύκολη προσέγγιση και τον ασφαλή ελλιμενισμό των πλοίων στο εσωτερικό του.

Η παρουσία του ανθρώπου στην Μήλο<sup>327</sup> επισημαίνεται ήδη από τη Μεσολιθική εποχή, από το β' μισό της 8<sup>ης</sup> χιλιετίας. Η πιο γνωστή θέση στη Μήλο είναι η Φυλακωπή η οποία κατοικήθηκε από το 2300 π.Χ. έως το 1100 π.Χ. Μετά την ερήμωση της Φυλακωπής τον 12<sup>ο</sup> αι. π.Χ. στο νησί δεν σημειώνεται κατοίκηση για δυο περίπου αιώνες. Τον 11<sup>ο</sup> π.Χ. εγκαταστάθηκαν στη Μήλο Δωριείς από τη Λακωνία και έτσι το οικιστικό κέντρο του νησιού μεταφέρθηκε στο ΒΑ τμήμα του όρμου της Μήλου. Από τον 10<sup>ο</sup> αι. π.Χ. η κατοίκηση στο νησί είναι συγκεντρωμένη σε ένα γεωγραφικό χώρο, ενώ κατά την γεωμετρική ή την αρχαϊκή εποχή η κατοίκηση επεκτείνεται. Η πρώτη θέση εγκατάστασης πιθανώς βρίσκεται στην

<sup>327</sup> Για την ιστορία της Μήλου βλ. Χατζηδάκης, Ι. 1927 (επαν. 1972)

αρχαία Μήλο, η οποία αποτελούσε το οικιστικό κέντρο του νησιού που ήλεγχε και καθόριζε τις δραστηριότητες των άλλων οικισμών.<sup>328</sup>

Παρόλο που η πολιτιστική ανάπτυξη της αρχαίας Μήλου επηρεάστηκε από τα ιωνικά στοιχεία, το πολίτευμα εξακολούθησε να είναι ολιγαρχικό. Μάλιστα, μολονότι οι Μήλαιοι έλαβαν μέρος στους αγώνες κατά των Περσών απέφυγαν τη συμμετοχή στην Αθηναϊκή Συμμαχία. Στη διάρκεια του πελοποννησιακού πολέμου η Μήλος αρνήθηκε να εμπλακεί και οι Αθηναίοι το 416/415 π.Χ. κατέλαβαν το νησί. Μετά το τέλος του πολέμου επέστρεψαν στο νησί όσοι είχαν εξοριστεί ενώ παράλληλα διώχθηκαν από αυτό οι Αθηναίοι κληρούχοι που είχαν εγκατασταθεί εκεί. Στην ελληνιστική εποχή η Μήλος ακολούθησε τις κοινές τύχες του 'Κοινού των Νησιωτών'. Με την έλευση του καθεστώτος που επέβαλλε η Ρώμη, η Μήλος γίνεται ρωμαϊκή επαρχία. Στη διάρκεια των ρωμαϊκών χρόνων η οικονομία του νησιού εξακολούθησε να αναπτύσσεται σε τέτοιο βαθμό, ώστε ο αριθμός των κατοίκων να αυξηθεί σημαντικά.<sup>329</sup>

Η αρχαία Μήλος τοποθετείται στο σημερινό χωριό Κλήμα, στη ΒΑ ακτή της εισόδου στον όρμο της Μήλου. Η πόλη εκτεινόταν σε τοποθεσία με επίπεδα, κοντά στη θάλασσα ανάμεσα σε δύο ακροπόλεις. Στα ΝΑ βρίσκεται ο λόφος του Προφήτη Ηλία και στα ΒΑ ο λόφος Πυργάκι ή Περεαντή, όπου οι δύο ακροπόλεις. Από τα ευρήματα καθίσταται εμφανές ότι η θέση ουσιαστικά αποτελεί καινούργια εγκατάσταση.<sup>330</sup> Ανάμεσα στις δυο ακροπόλεις ανοικοδομούνται οι ζωτικοί χώροι της πόλης με τις οικίες και τα επιβλητικά οικοδομήματα, όπως είναι για παράδειγμα το θέατρο (εικ. 81)<sup>331</sup>, την Αγορά, τις στοές και τα ιερά.<sup>332</sup> Τα πιο σημαντικά στοιχεία της εγκατάστασης είναι τα οχυρωματικά τείχη η μορφή των οποίων άλλαξε μέσα στους αιώνες προσαρμοζόμενη στη γεωμορφολογία της περιοχής. Η αρχαία πόλη διέθετε στάδιο και γυμνάσιο που βρίσκονταν εκτός των τειχών.

Η ζωή στην πόλη συνέχισε και στα κλασικά, ελληνιστικά και ρωμαϊκά χρόνια, οπότε παρατηρείται σημαντική αύξηση του πληθυσμού. Από το νεκροταφείο των ρωμαϊκών χρόνων συμπεραίνεται ότι ο πληθυσμός κυμαίνονταν ανάμεσα στις 8.000-

<sup>328</sup> Για το ζήτημα του οικιστικού πλέγματος της Μήλου βλ. Γούναρης, Α. 1999, 102-103

<sup>329</sup> Νίγδελης, Π. Μ. 1990

<sup>330</sup> Sparkes, B. A. 1982, 53

<sup>331</sup> *ΑΔ* 1994, 674

<sup>332</sup> Για την πολεοδομία της αρχαίας πόλης βλ. Sparkes, B. A. 1982, 53, αλλά και Θουκυδίδης, V

10.000 κατοίκων, σημαντική αύξηση σε σχέση με τις 2.000-3.000 κατοίκων κατά την κλασική εποχή.<sup>333</sup>

Το λιμάνι της πόλης βρίσκονταν στην παραλία της αρχαίας πόλης (εικ. 82). Η ανασύσταση της εικόνας του είναι καταρχάς δύσκολη καθώς η διάβρωση του χώρου διαφοροποίησε τη μορφή του λιμανιού της κλασικής περιόδου. Έτσι οι ρωμαϊκές λιμενικές εγκαταστάσεις επεκτάθηκαν προς τη θάλασσα. Οι εγκαταστάσεις που εντοπίστηκαν στο χώρο, ανάμεσα τους και μια στοά, προέρχονται από τη ρωμαϊκή και υστεροβυζαντινή περίοδο. Δίδυμοι μόλοι κλασικών και ρωμαϊκών χρόνων περικλείουν τις δύο πλευρές του όρμου, ενώ υφίσταται στο δυτικό μόλο βυθισμένο σήμερα κτίριο βυζαντινών χρόνων. Μάλιστα, το τείχος της πόλης κατευθύνεται προς τη θάλασσα και συνεχίζει υποβρυχίως για να εσωκλείσει το λιμάνι. Από την άλλη, κάτωθεν του θεάτρου εντοπίστηκαν ίχνη τείχους που όμως δεν περικλείει το κάτω τμήμα της πόλης και το λιμάνι. Συνεπώς, ακόμη και η διάταξη των οχυρώσεων άλλαξε με την καταστροφή του χώρου.<sup>334</sup>

Η Μήλος υπήρξε σπουδαίο εμπορικό κέντρο κατά τη διάρκεια όλης της αρχαιότητας καταρχάς γιατί είναι πλούσια σε πηγές ορυκτών (εικ. 83). Το πιο χαρακτηριστικό ορυκτό της, το οποίο εξάγεται ήδη από τη Μεσολιθική εποχή, είναι ο οψιανός ο οποίος λόγω της σύστασης του έχει διάφορες και ποικίλες χρήσεις. Πέραν τούτου στη Μήλο συναντάται η μηλιακή γη, η κιμωλική γη, η στύψη, οι οποίες χρησιμοποιούνταν ως φάρμακα, η σκόνη από ηφαιστειακό γυαλί (pumice), που είχε πολλές χρήσεις όπως η αποτρίχωση, το θειάφι, φάρμακο, απολυμαντικό, καύσιμο καθώς και οι πολύτιμοι λίθοι. Επίσης τα θερμά λουτρά της Μήλου ήταν γνωστά για τις θεραπευτικές τους ικανότητες.<sup>335</sup>

Η σημασία της Μήλου ως εμπορικό κέντρο φαίνεται από επιγραφές που βρέθηκαν στη Δήλο, στην Τήνο, αλλά και στο νησί. Το ενδιαφέρον των Ρωμαίων στράφηκε στη Μήλο ήδη από τον 3<sup>ο</sup> π.Χ. Σε μια επιγραφή<sup>336</sup> περιλαμβάνεται ο όρος 'έμπορος' σε αναφορά που γίνεται σε επιχειρηματίες που βρίσκονται εκεί. Ταυτόχρονα στο νησί υπήρχαν μόνιμα εγκατεστημένες οικογένειες Ρωμαίων. Εικάζεται ότι οι συγκεκριμένες οικογένειες στάλθηκαν εκεί για να ελέγχουν την οργάνωση της παραγωγής και των εξαγωγών των μηλιακών προϊόντων.<sup>337</sup> Πάντως ο

<sup>333</sup> Wagstaff, M., Cherry, J. F. 1982, 140-144

<sup>334</sup> Sparkes, B. A. 1982, 53

<sup>335</sup> Για ορυκτά της Μήλου βλ. Pittinger, J. 1975, 191-197

<sup>336</sup> CIL iii 14203

<sup>337</sup> Pittinger, J. 1975, 195-196

ορυκτός πλούτος δεν αποτελούσε το μοναδικό εξαγωγικό προϊόν του νησιού καθώς ανεπτυγμένη ήταν και η γεωργία. Καλλιεργούνταν καλαμπόκι, μήλα, ελιές, αμπέλια και άλλοι καρποί. Τα προϊόντα που εισήγαγαν θα ήταν οι βασικές αναγκαίες τροφές που δεν παράγονταν στη Μήλο.<sup>338</sup>

## ζ. ΝΑΞΟΣ

Η Νάξος είναι το μεγαλύτερο νησί των Κυκλάδων με έκταση 430 τ.χλμ. Βρίσκεται στα ανατολικά και σε κοντινή απόσταση από την Πάρο. Στα νότια και στα νοτιοανατολικά της είναι συγκεντρωμένα τα μικρά νησιά Σχοινούσσα, Ηράκλεια, Κουφονήσι, Κέρος, Άνω και Κάτω Αντικέρι, ενώ στα ανατολικά της βρίσκεται η Δονούσα, οι νησίδες Μάκαρες, η Αγία Παρασκευή και η Στρογγύλη.

Το εδαφικό ανάγλυφο του νησιού είναι ορεινό αλλά ιδιαίτερα εύφορο. Οι ακτές του αποτελούνται από πολλούς μικρούς όρμους που όμως δεν προσφέρονται όλοι ως αραξοβόλια. Οι παραλίες στο ΒΑ και ΝΑ τμήμα του νησιού είναι κατά βάση βραχώδεις και απότομες. Στα ΒΔ, τα ΝΔ και τα Α οι μεγάλες πεδιάδες σε συνδυασμό με τη μορφή των ακτών θα μπορούσαν να αποτελούν μόνιμο ή εφήμερο αραξοβόλι των πλοίων.

Οι άνεμοι που πνέουν στο νησί τους μήνες του καλοκαιριού είναι κυρίως οι Β και οι ΒΔ, ενώ οι Ν σχεδόν απουσιάζουν.<sup>339</sup>

Η μυθική ιστορία θεωρούσε πρώτους κατοίκους της Νάξου τους Θράκες, τους οποίους διαδέχθηκαν οι Κάρες από τη Μικρά Ασία. Κατά την 3<sup>η</sup> χιλιετία, οπότε αναπτύχθηκε ο Κυκλαδικός πολιτισμός, η πληθυσμιακή πυκνότητα στο νησί είναι έντονη. Οι δυο σημαντικότερες θέσεις αυτής της εποχής στη Νάξο είναι ο Πάνορμος στα νοτιοανατολικά και η Γκρόττα στα βορειοδυτικά. Στις αρχές της 2<sup>ης</sup> χιλιετίας ο πληθυσμός στο νησί συρρικνώνεται όπως άλλωστε συμβαίνει και σε άλλες περιοχές. Κατά τη διάρκεια της μυκηναϊκής εποχής το κέντρο του νησιού μετατοπίζεται στα βορειοδυτικά, δηλαδή προς την πλευρά της ηπειρωτικής Ελλάδας. Σπουδαίο μυκηναϊκό κέντρο αποτελεί η μυκηναϊκή πόλη στη Γκρόττα.

Μετά από μια περίοδο ανακατατάξεων στη διάρκεια των γεωμετρικών χρόνων, ακολουθεί, όπως προκύπτει από τα αρχαιολογικά ευρήματα, περίοδος ακμής και επαναπροσδιορισμού των σχέσεων της Νάξου με άλλες περιοχές. Ήδη από τη

<sup>338</sup> Για το ζήτημα της συναλλαγής προϊόντων βλ. Wagstaff, M., Cherry, J. F. 1982, 228-235



γεωμετρική περίοδο η Νάξος ιδρύει την Αρκεσίνη στην Αμοργό. Στα 734 π.Χ. δίνει το στόλο της στη Χαλκίδα, κίνηση ενταγμένη στα πλαίσια του αποικισμού στη Δύση. Η σπουδαιότητα και η δύναμη της Νάξου στην αρχαϊκή εποχή καταδεικνύεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα αλλά και τη γενικότερη δραστηριότητα που αναπτύχθηκε όπως παρουσιάζεται μέσα από τις μαρτυρίες των πηγών. Η περίοδος ανάπτυξης κορυφώνεται με τη δεκαετή θαλασσοκρατία της Νάξου στα τέλη του 6<sup>ου</sup> αι. π.Χ.

Η λαμπρή αρχαϊκή περίοδος τερματίζεται απότομα με την επίθεση των Περσών το 490 π.Χ., οπότε η πόλη καταστρέφεται. Αμέσως περνά στη δικαιοδοσία των Αθηναίων και λαμβάνει μέρος στην Α΄ Αθηναϊκή ή Δηλιακή Συμμαχία. Κατά τη διάρκεια της αθηναϊκής επιβολής στο νησί οι Νάξιοι αντιδρούν. Παρόμοια υπήρξε η κατάσταση όταν το νησί πέρασε στην εξουσία των Σπαρτιατών μετά το τέλος του Πελοποννησιακού πολέμου. Παρόλα αυτά η Σπάρτη εκδικούμενη την Αθήνα, στέκεται στο πλευρό των Ναξίων, όταν η τελευταία πολιορκεί το νησί λόγω της άρνησης του να συμμετάσχει στη Β΄ Αθηναϊκή Συμμαχία.

Στα ελληνιστικά και ρωμαϊκά χρόνια<sup>340</sup> η Νάξος ακολουθεί την τύχη των περισσότερων νησιών των Κυκλάδων. Συμμετέχει στο 'Κοινό των Νησιωτών', περνάει στην επιρροή των Πτολεμαίων της Αιγύπτου, στους Μακεδόνες και έπειτα στη ροδιακή επιρροή. Μετά το 41 π.Χ. η Νάξος, που εξακολουθεί να διατηρεί εν μέρει την αυτονομία της, γίνεται ρωμαϊκή επαρχία και ενίοτε χρησιμοποιείται ως τόπος εξορίας (εικ. 84 & 85).<sup>341</sup>

### ***Γκρόττα***

Ήδη από τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα στη θέση Γκρόττα έγιναν κατά τόπους έρευνες και ανασκαφές που όμως δεν επαρκούν για το σχηματισμό μιας ολοκληρωμένης εικόνας για την τοπογραφική μορφή της αρχαίας πόλης. Από τα εκάστοτε δεδομένα παρατηρείται ότι η κατοίκηση στην περιοχή της Γκρόττας αρχίζει από τις πρώιμες εποχές του Κυκλαδικού πολιτισμού και συνεχίζεται και στη ρωμαϊκή εποχή.

Η θέση δεσπόσει στη βορειοδυτική παραλία του νησιού, όπου η σημερινή χώρα. Οι πλαγιές του λόφου της Γρόττας καταλήγουν ομαλά στη θάλασσα. Στα ανατολικά η περιοχή ορίζεται από χείμαρρο πέραν του οποίου αρχίζει η διαμόρφωση

<sup>339</sup> Βλ. την περίπτωση της Δήλου' Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137

<sup>340</sup> Για την ιστορία της Νάξου στην ελληνιστική εποχή βλ. Νίγδελης, Π. Μ. 1990

<sup>341</sup> Νίγδελης, Π. Μ. 1990

της έξω της αρχαίας πόλης λοφώδους έκτασης. Στα δυτικά ορίζεται από μικρή προέκταση γης προς τη θάλασσα που καταλήγει στο αποκαλούμενο νησί 'Παλάτια'.

Τα αρχιτεκτονικά λείψανα της μυκηναϊκής πόλης εκτείνονται παραλιακά (εικ. 86).<sup>342</sup> Μάλιστα, εξαιτίας της ανόδου του επιπέδου της θάλασσας μεγάλο τμήμα της πόλης είναι σήμερα βυθισμένο. Η γεωμετρική κατοίκηση στην περιοχή να συνεχίζονταν παραλιακά στη θέση της μυκηναϊκής πόλης. Είναι πιθανό η εγκατάλειψη της κατοίκησης δίπλα στη θάλασσα να σχετίζεται με την ίδρυση της αρχαϊκής πόλης της Νάξου επί του δεσπόζοντος στα νότια οχυρού λόφου.

Η πόλη των ιστορικών χρόνων (εικ. 87) αναπτύχθηκε από τα αρχαϊκά και έπειτα. Στο ύψωμα 'Κάστρο' βρισκόταν η ακρόπολη της πόλης απ' όπου υπήρξε δυνατός ο οπτικός έλεγχος της περιοχής.<sup>343</sup> Στα δυτικά της ακρόπολης βρισκόταν η Αγορά (εικ. 88) με τα οικοδομικά συγκροτήματα και τις στοές της, τα οποία χρονολογούνται στην ελληνιστική εποχή.<sup>344</sup> Η φύση των καταλοίπων ενός οικοδομικού συγκροτήματος που αποκαλύφθηκε στην περιοχή οδηγούν στην άποψη ότι πρόκειται για μέρος που λάμβανε χώρα κάποιου είδους βιοτεχνική δραστηριότητα (ίσως επεξεργασία δερμάτων) ήδη από τη πρωτογεωμετρική εποχή.<sup>345</sup> Ακόμη η αρχαία πόλη διέθετε θέατρο και ιερούς χώρους απομακρυσμένους κατά κύριο λόγο από το κέντρο της. Για παράδειγμα, στα βόρεια της αρχαίας πόλης, στη θέση Καμινάκι,<sup>346</sup> υπάρχει ιερό, ίσως Αρτέμιδος, στο οποίο η λατρεία χρονολογείται από τους γεωμετρικούς έως τους ρωμαϊκούς χρόνους. Επίσης στα νότια του σημερινού χωριού Σαγκρί εντοπίστηκε ναός αρχαϊκής εποχής που μάλλον ήταν αφιερωμένος στη Δήμητρα.<sup>347</sup> Τέλος, έξω από την πόλη, στην επίπεδη έκταση προς τα νότια και στα χαμηλά υψώματα προς τα ανατολικά απλώνονταν τα νεκροταφεία που βρίσκονται σε χρήση από τα γεωμετρικά έως τα ρωμαϊκά χρόνια.

Το λιμάνι της πόλης βρίσκεται στα βόρεια και αποτελείται από δυο λιμενολεκάνες οι οποίες σχηματίζονται με τη γλώσσα γης που ένωνε τη στεριά με το νησάκι των Παλατιών στα βόρεια (εικ. 89).<sup>348</sup> Η γλώσσα γης διακόπτονταν από τεχνητό πορθμό που ένωνε τα δύο λιμάνια και προφανώς διευκόλυνε το πέρασμα των

---

<sup>342</sup> ΠΑΕ 1951, 222

<sup>343</sup> Ζαφειροπούλου, Φ. 1988, 10

<sup>344</sup> ΠΑΕ 1979, 249

<sup>345</sup> ΠΑΕ 1982, 251-252,255

<sup>346</sup> ΠΑΕ 1937, 119-121

<sup>347</sup> ΠΑΕ 1984, 306

<sup>348</sup> ΠΑΕ 1979, 252

πλοίων από το ένα λιμάνι στο άλλο.<sup>349</sup> όπως συνέβαινε στην περίπτωση της αρχαίας Καρθαίας (βλ. σχετικό κεφάλαιο). Έτσι σχηματίζονταν δυο λιμάνια, το ένα στα βόρεια και το άλλο στα δυτικά. Το 1981 πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή υποβρύχιες ανασκαφικές έρευνες<sup>350</sup> που επέτρεψαν σε κάποιο βαθμό την περιγραφή μέρους των λιμενικών εγκαταστάσεων (εικ. 90 & 91). Διαπιστώθηκε ότι στο βυθό, παραλιακά του βόρειου αρχαίου λιμανιού, σε μήκος περίπου 300μ. και πλάτος 50μ. εκτείνονται κατάσπαρτα λείψανα αρχαίων κτισμάτων. Παρόμοια είναι η κατάσταση και στην περιοχή του δυτικού προλιμένα. Στην επιφάνεια του βυθού βρίσκονται διάσπαρτοι δόμοι μερικοί από τους οποίους τοποθετούνται σε κανονική σειρά σε βάθη που κυμαίνονται από το μηδέν μέχρι τα 2.50μ. (εικ. 92) Χαρακτηριστική είναι η πυκνότητα και η κανονικότητα που έχουν οι δόμοι κατά μήκος του βόρειου ορίου της ζώνης. Οι δόμοι αυτοί δηλώνουν το όριο μιας ευθύγραμμης εκτεταμένης κατασκευής, ίσως προκυμαίας. Σε επαφή με το βόρειο όριο της ζώνης αυτής εκτείνεται μια στενότερη λωρίδα, πλάτους περίπου 20μ., που ενώ έχει τη μορφή φυσικού βράχου δίνει εικόνα επεξεργασμένης κατά τμήματα επιφάνειας. Όπως προέκυψε από την έρευνα η λωρίδα αυτή συνεχίζει και στο βόρειο λιμένα όπου η πυκνότητα των δόμων είναι μεγαλύτερη. Εικάζεται ότι τμήματα του οικοδομικού υλικού του δυτικού λιμένα μετακινήθηκαν μεταγενέστερα για την εκβάθυνση του λιμανιού και χρησιμοποιήθηκαν πιθανώς για την κατασκευή του ευθύγραμμου μεταγενέστερου λιμενικού έργου στο νοτιοανατολικό όριο του δυτικού λιμένα, το οποίο έχει κατεύθυνση ΝΔ-ΒΑ (εικ. 93).

Η εικόνα δεν είναι ιδιαίτερα σαφής. Πάντως το διττό λιμάνι της αρχαίας πόλης της Νάξου πληρούσε λόγω της θέσης του τις προδιαγραφές ενός ασφαλούς λιμανιού. Όπως προαναφέρθηκε οι κυρίαρχοι άνεμοι του καλοκαιριού είναι οι Β και οι ΒΔ. Προφανώς το δυτικό λιμάνι εξυπηρετούσε την κίνηση και τον ελλιμενισμό των πλοίων όταν φυσούσε ο βόρειος άνεμος. Αντίθετα το βόρειο λιμάνι προστάτευε τα πλοία από το ΒΔ άνεμο.

Η εμπορική κίνηση που λάμβανε χώρα στο λιμάνι της Νάξου θα ήταν ιδιαίτερα αυξημένη. Ας μην ξεχνάμε ότι το νησί διέθετε πηγές μαρμάρου (εικ. 94). Το ορυκτό αυτό χρησιμοποιούνταν κατά κόρον στην αρχαιότητα κυρίως για την κατασκευή αγαλμάτων και αρχιτεκτονικών μελών. Από τα ανασκαφικά δεδομένα πολλών ελληνικών πόλεων και μη μπορεί να διαπιστωθεί η ευρύτητα και η ποσότητα

---

<sup>349</sup> ΠΑΕ 1979, 252

των εξαγωγών μαρμάρου από τη Νάξο. Μαρτυρούνται επαφές με την Αττική, την Πελοπόννησο, τη Σάμο, τα νησιά των Κυκλάδων, τη Μεγάλη Ελλάδα, τη Βοιωτία.<sup>351</sup> Είναι άγνωστο αν η εξαγωγή μαρμάρου πραγματοποιούνταν μονάχα από το λιμάνι της αρχαίας πόλης. Από τις έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί διαπιστώνεται ότι οι δυο κύριες θέσεις λατομείων είναι ο Απόλλωνας και οι Μελάνες<sup>352</sup> τα οποία χρησιμοποιούνταν από την αρχαϊκή εποχή έως και τις αρχές του 4<sup>ου</sup> αι. π.Χ.<sup>353</sup> Τα λατομεία του Απόλλωνα (εικ. 95) βρίσκονται στο ΒΑ τμήμα του νησιού κοντά σε όρμο ο οποίος διευκόλυνε τις μεταφορές που μάλλον πραγματοποιούνταν μέσω θαλάσσης καθώς το εσωτερικό ανάγλυφο της περιοχής δεν επιτρέπει μεταφορές μεγάλης ποσότητας μαρμάρων σύντομα και αλώβητα. Άγνωστο είναι το πως πραγματοποιούνταν οι μεταφορές από τα λατομεία των Μελάνων που βρίσκονταν μακριά από τη θάλασσα. Στην περίπτωση αυτή θα ήταν απαραίτητη η κατασκευή μεγάλων δρόμων για τη διευκόλυνση των μεταφορών.<sup>354</sup>

Η Νάξος πέραν των λατομείων της είχε ήδη από τον 8<sup>ο</sup> αι. π.Χ. μια εξαιρετική τοπική παραγωγή ανάγλυφων πίθων που εξάγονταν σε πολλά μέρη.<sup>355</sup> Ακόμη διέθετε τοπικό εργαστήριο κατασκευής αγαλμάτων ήδη από την αρχαϊκή εποχή.<sup>356</sup> Από τα ευρήματα προκύπτει ότι η Νάξος είχε επαφές με την Αττική,<sup>357</sup> την Κόρινθο, τη Ναύκρατη και τη Μήλο<sup>358</sup> ήδη από τα αρχαϊκά.<sup>359</sup> Στενότερες ήταν οι επαφές με τη Ρόδο ειδικά κατά τη διάρκεια της ρωμαϊκής περιόδου, όπως καταφαίνεται από τα ευρήματα στην περιοχή της παραλίας. Εκεί εντοπίστηκε βάθρο χάλκινου αγάλματος του Ρόδιου Αλιόδωρου όπως αναγράφεται στην επιγραφή. Η γνωστή αυτή προσωπικότητα του 1<sup>ου</sup> αι. π.Χ. τιμάται με αυτό τον τρόπο από το νησί, γεγονός που επιβεβαιώνει την άμεση σχέση των δύο νησιών την περίοδο αυτή.<sup>360</sup> Τέλος, ακόμη μια επιγραφή που εντοπίστηκε στην αγορά της αρχαίας πόλης καταδεικνύει τη σχέση της Νάξου με τα Μέγαρα στη διάρκεια των πρώιμων ελληνοιστικών χρόνων.<sup>361</sup>

---

<sup>350</sup> Παπαθανασόπουλος, Γ. Α. 1981, 298-302

<sup>351</sup> Κοκκόρου-Αλευρά, Γ. 1992, 105-106

<sup>352</sup> *Ibidem*, 107

<sup>353</sup> *Ibidem*, 124

<sup>354</sup> *Ibidem*, 124

<sup>355</sup> Σημαντώνη-Μπουρνιά, Ε. 1990

<sup>356</sup> *ΠΑΕ* 1937, 119

<sup>357</sup> *ΠΑΕ* 1991, 262

<sup>358</sup> *ΠΑΕ* 1983, 310

<sup>359</sup> *ΠΑΕ* 1937, 121

<sup>360</sup> *ΠΑΕ* 1978, 213

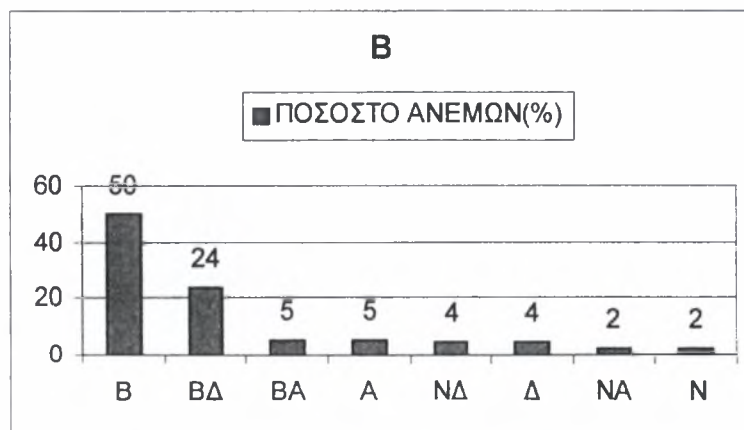
<sup>361</sup> *ΠΑΕ* 1980, 260

## η. ΠΑΡΟΣ

Η Πάρος είναι το τρίτο μεγάλο νησί των Κυκλάδων με έκταση 195τ.χλμ. Το νησί γειτνιάζει στα ανατολικά με τη Νάξο και στα νοτιοδυτικά με την Αντίπαρο. Στα βόρεια βρίσκεται η Μύκονος και η Σύρος και στα νότια η Ίος και η Σίκινος.

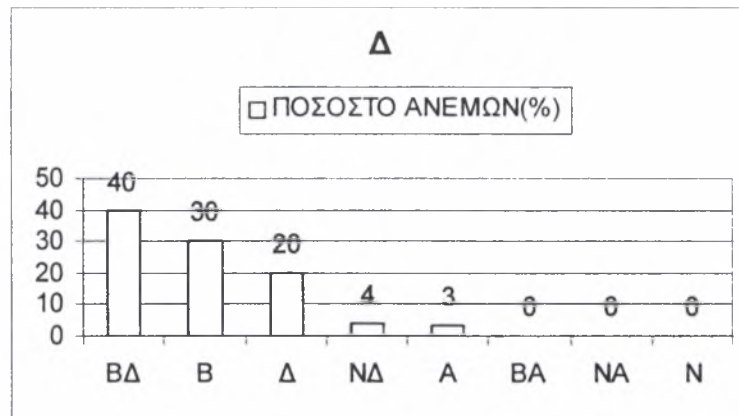
Οι ορεινοί όγκοι του νησιού συγκεντρώνονται στο κέντρο του. Οι πεδινές εκτάσεις απλώνονται στα ΒΑ, στα ΝΑ και στα Δ σε παραλιακές περιοχές. Οι δύο μεγαλύτεροι όρμοι που ανοίγονται στις ακτές του νησιού είναι εκείνος της Παροικιάς στα δυτικά και εκείνος της Νάουσας στα βορειανατολικά. Κατά μήκος της ακτογραμμής της Πάρου συναντώνται και άλλοι ασφαλείς όρμοι, μικρότερου όμως μεγέθους.

Η κατεύθυνση και η ταχύτητα των ανέμων<sup>362</sup> που φυσούν στο βόρειο τμήμα της Πάρου διαφοροποιείται σε σχέση με εκείνους που φυσούν στο νότιο. Οι πνέοντες στο βόρειο ήμισυ άνεμοι είναι Β, ΒΔ που είναι ιδιαίτερα ισχυροί κατά τους θερινούς μήνες. Στο νότιο τμήμα του νησιού οι άνεμοι πνέουν κατά κύριο λόγο από τα ΒΔ, τα Δ και τα Β (πιν. 10-11).



πιν. 10, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Β. Πάρου το μήνα Αύγουστο

<sup>362</sup> Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137



πιν. 11, Η κατευθυντική κατανομή του ανέμου στην περιοχή της Ν. Πάρου το μήνα Ιούλιο

Στο νησάκι Σάλιαγκος ανάμεσα στο στενό Πάρου-Αντιπάρου ήρθε στο φως ένας από τους αρχαιότερους οικισμούς του προϊστορικού Αιγαίου (5<sup>η</sup>/4<sup>η</sup> χιλιετία). Ήδη η Πάρος από την 3<sup>η</sup> χιλιετία ήταν σημαντικό κέντρο του κυκλαδικού πολιτισμού. Σύμφωνα με την παράδοση υποτάχθηκε στο Μίνωα. Τον πληθυσμό της εκτός από τους Κρήτες αποτελούσαν και οι Αρκάδες μέχρι την ύστερη μυκηναϊκή περίοδο. Ένας από τους σπουδαιότερους οικισμούς των Κυκλάδων στη μυκηναϊκή εποχή και ο σημαντικότερος του νησιού την περίοδο αυτή υπήρξε ο οικισμός στη θέση Κουκουναριές στα ΒΑ του νησιού. Επίσης ιδιαίτερα σημαντικός υπήρξε ο μυκηναϊκός οικισμός στην Παροικιά.

Στη διάρκεια των ιστορικών χρόνων στο νησί εγκαταστάθηκαν Ίωνες. Από τον 8<sup>ο</sup> αι. π.Χ. έως τους Περσικούς πολέμους η Πάρος γνώρισε μεγάλη ακμή. Διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στον πόλεμο για το Ληλάντιο Πεδίο τον 8<sup>ο</sup> και 7<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Η εμπορική και οικονομική ακμή είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη επαφών με τη μικρασιατική ακτή (Μίλητο) και την ίδρυση της αποικίας της στη Θάσο. Η επαφή της με τη Θάσο της επέτρεψε να εκμεταλλευτεί τα κοιτάσματα χρυσού των θρακικών παραλιών. Μετά τη μάχη του Μαραθώνα ο Αθηναίος Μιλτιάδης προσπάθησε να καταλάβει το νησί. Η προσπάθεια του έπεσε στο κενό. Η Πάρος έλαβε μέρος στην Α΄ Αθηναϊκή Συμμαχία από την οποία προσπάθησε να αποσχισθεί το 412-410 π.Χ. Το 378 π.Χ. έλαβε μέρος και στη Β΄ Αθηναϊκή Συμμαχία και από το 338 π.Χ. υπέκυψε διαδοχικά στους Μακεδόνες, στους Πτολεμαίους, στο Μιθριδάτη και στους Ρωμαίους. Με πολίτευμα άλλοτε ολιγαρχικό και άλλοτε δημοκρατικό και με

διασυνδέσεις με ισχυρές δυνάμεις η Πάρος κατόρθωσε να διατηρήσει τη σημαντική της θέση ως το τέλος των ρωμαϊκών χρόνων.<sup>363</sup>

### 1. Παροικιά

Στη σημερινή πόλη της Παροικιάς αναπτύχθηκε το αρχαίο άστυ της Πάρου. Η αρχαία πόλη<sup>364</sup> καταλάμβανε μεγάλη έκταση (εικ. 96). Εξαπλωνόταν από τους πρόποδες των Αγίων Αναργύρων μέχρι την παραλία προς τα βόρεια όπου εκρέουν τα δυο ποτάμια που πηγάζουν από το εσωτερικό του νησιού, ο ποταμός Κορμός και ο ποταμός Κατσίκης. Ισχυρό τείχος<sup>365</sup> προφύλασσε την αρχαία πόλη. Εντός των τειχών εντοπίστηκαν οικίες, κεραμικά εργαστήρια και εργαστήρια γλυπτικής τα οποία ήταν σε χρήση ήδη από αρχαϊκά χρόνια.<sup>366</sup> Στα βόρεια του οικισμού, δίπλα στην παραλία υψώνεται χαμηλή ακρόπολη επάνω στην οποία ανοικοδομήθηκε αρχαϊκός ναός<sup>367</sup> αφιερωμένος στη θεά Αθηνά.<sup>368</sup> Εκτός των τειχών στα ΒΔ εντοπίζονται τάφοι αρχαϊκών χρόνων και νεκροταφείο ελληνιστικών και ρωμαϊκών χρόνων. Στα ΝΑ, στην περιοχή Δύο Πλάκες ήλθαν στο φως κλασικοί τάφοι, ενώ ταφές συναντώνται και στα δυτικά της πόλης στην περιοχή που δεσπόζει το Ασκληπιείο, το Πύθιο<sup>369</sup> και το Σπήλαιο των Νυμφών.

Ο όρμος της Παροικιάς (εικ. 97) ανοίγει την είσοδο του στα ΝΔ και έχει άνοιγμα 1.500μ. Το εμβαδόν του είναι περίπου 4 τ.χλμ.<sup>370</sup> επιτρέποντας την άνετη κίνηση των πλοίων εντός της λιμενολεκάνης. Το ακρωτήριο του Άγιου Φωκά στα βόρεια προστατεύει τον όρμο από τους δυνατούς Β και ΒΔ ανέμους που πνέουν στην περιοχή. Τα κινούμενα από το βορρά πλοία εκμεταλλευόμενα τους Β ανέμους προσέγγιζαν το λιμάνι γρήγορα. Μετά την είσοδο τους στον όρμο της Παροικιάς οι Β άνεμοι κόπαζαν και τα πλοία κινούνταν με άνεση. Τα πλοία που κατευθύνονταν από το Ν προς το Β προφανώς έφταναν στο λιμάνι μέσω της στενής λωρίδας θαλάσσης που σχηματίζεται ανάμεσα στις ανατολικές ακτές της Αντιπάρου και τις δυτικές της Πάρου.

<sup>363</sup> Νίγδελης, Π. Μ. 1990

<sup>364</sup> Γενικά στοιχεία για την Παροικιά βλ. Schilardi, D. U. 1975, 85

<sup>365</sup> ΠΑΕ 1974, 181-183

<sup>366</sup> ΑΔ 1986, 213

<sup>367</sup> ΠΑΕ 1974, 181

<sup>368</sup> Ζαφειροπούλου, Φ. 1996b, 6

<sup>369</sup> Ζαφειροπούλου, Φ. 1996b, 6

<sup>370</sup> Γ.Υ.Σ. 1974 (1:50000), Πάρος

Η πόλη είχε δυο λιμάνια<sup>371</sup> τα οποία βρίσκονται στα ΒΑ και ΒΔ της ακρόπολης (εικ. 98). Κατά μήκος της ακτής των λιμανιών εντοπίζονται αποθήκες, εργαστήρια και μαγαζιά. Στη δυτική ακτή υφίσταται ένα μεγάλος μόλος με κατεύθυνση προς βορρά.<sup>372</sup> Από τα ευρήματα διαπιστώνεται ότι η περιοχή του λιμένα σε αυτό το σημείο ήταν οχυρωμένη.<sup>373</sup> Τα κτίρια που βρίσκονται κατά μήκος της ακτής προφανώς έχουν άμεση σχέση με τον μόλο αυτό. Αντίθετα, αυτές οι κατασκευές δεν φαίνεται να σχετίζονται με το μόλο στα ανατολικά ο οποίος βρίσκεται μπροστά από την ελληνιστική νεκρόπολη. Δυστυχώς τα λείψανα του αρχαίου μόλου δεν είναι διακριτά λόγω της κατασκευής του σύγχρονου λιμενοβραχίονα στο ίδιο σημείο. Ωστόσο, η σημερινή θέση του αρχαίου μόλου ίσως παρέχει τη δυνατότητα να κατανοηθεί καλύτερα η εικόνα του αρχαίου λιμένα.<sup>374</sup>

Από τις ανασκαφές που έχουν πραγματοποιηθεί στο χώρο του λιμανιού διαπιστώθηκε ότι ο όρμος της Παροικιάς χρησιμοποιούνταν σε όλο σχεδόν το εύρος του. Δύο είναι οι μόλοι<sup>375</sup> που ερευνήθηκαν στον όρμο. Ο μεγαλύτερος βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του όρμου. Το σχήμα του μοιάζει με γλωσσοειδή απόληξη με ομαλές επιφάνειες η οποία εισχωρεί στη θάλασσα. Το επάνω τμήμα του μόλου βρίσκεται σε βάθος περίπου 2-3 μ. κάτω από τη σημερινή επιφάνεια της θάλασσας. Υπολογίζεται ότι το ύψος της άνω επιφάνειας της κατασκευής στην περίοδο που δημιουργήθηκε ο μόλος ήταν 1μ. επάνω από τη στάθμη της θάλασσας. Ο δεύτερος μόλος εντοπίστηκε στη βόρεια παραλία της αρχαίας πόλης κοντά στην περιοχή του Άγιου Κωνσταντίνου. Ο μόλος μοιάζει και σε αυτή την περίπτωση με γλωσσοειδή απόληξη, βρίσκεται στο ίδιο βάθος με τον πρώτο μόλο και έχει κατεύθυνση προς τα βόρεια. Το μήκος του μόλου είναι περίπου 100μ. Η χρονολόγηση των μόλων είναι δύσκολο να προσδιοριστεί.

Στο βόρειο τμήμα του λιμανιού βρέθηκαν τμήματα μαρμάρινων αρχιτεκτονικών μελών και τμήματα ασβεστόλιθου. Στο βυθό είναι ορατές επιμήκεις αυλακώσεις. Στην παραλιακή περιοχή καταγράφηκαν τμήματα μαρμάρινων αρχιτεκτονικών μελών και βάσεις κιόνων. Κοντά βρίσκονται δυο επιμήκεις σειρές πλακών μαρμάρου με μήκος έως και 3.10μ. Στη νοτιοανατολική γωνία του χώρου του λιμανιού εντοπίστηκαν κατεστραμμένοι τοίχοι ενώ γενικά στην περιοχή βρέθηκαν

<sup>371</sup> Για το λιμάνι της Παροικιάς βλ. Papathanasopoulos, G., Schilardi, D. 1981 Berranger, D. 1992, 57-59

<sup>372</sup> Berranger, D. 1992, 57

<sup>373</sup> ΠΑΕ 1975, 197

<sup>374</sup> Berranger, D. 1992, 58



θραύσματα κεραμικής που χρονολογούνται από τη ρωμαϊκή έως τη βυζαντινή περίοδο. Τα τμήματα ημίεργων μαρμάρων που εντοπίστηκαν θυμίζουν το φορτίο του ναυαγίου που βρέθηκε στο ακρωτήριο Scifo στην Ιταλία (200μ.Χ). Δεν είναι βέβαιο αν τα ευρήματα αποτελούσαν το φορτίο πλοίου ή ήταν τμήματα ενός κτιρίου που ανοικοδομούνταν στην ακτή.<sup>376</sup> Στο εσωτερικό του λιμανιού κοντά στην ακτογραμμή εντοπίστηκε κτίριο με πολλά δωμάτια που λειτουργούσε κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους ως εργαστήριο ή αποθηκευτικός χώρος.<sup>377</sup> Στα νότια του μόλου του Άγιου Κωνσταντίνου βρέθηκαν τέσσερις λίθινες κατασκευές κυκλικού σχήματος και άγνωστης χρήσης που μάλλον αποτελούν μέρος των λιμενικών εγκαταστάσεων.<sup>378</sup>

## 2. Κόλπος Νάουσας

Στην ευρύτερη περιοχή του όρμου της Νάουσας στα ΒΑ του νησιού αναπτύχθηκε ένα οικιστικό πλέγμα ιδιαίτερα πυκνό. Οικισμοί<sup>379</sup> σε θέσεις όπως οι Κουκουναριές, η νήσος Οικονόμου και η νήσος Φύλιζι έχουν ανασκαφεί συστηματικά. Τα αποτελέσματα των ερευνών στην περιοχή έδειξαν ότι μαρτυρείται κατοίκηση και σε άλλες θέσεις, όπως στο λόφο του ακρωτηρίου Καργαδούρα στο ΒΑ άκρο του νησιού, στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη στο λόφο Δέτης στα ΒΔ του κόλπου, στη θέση Πρωτόρια στα ΝΑ του κόλπου και αλλού. Η πρώτη κατοίκηση στην περιοχή χρονολογείται στα πρωτοκυκλαδικά χρόνια, ενώ ιδιαίτερα σημαντικός υπήρξε ο οικισμός των μυκηναϊκών και ιστορικών χρόνων στη θέση Κουκουναριές (εικ. 99 & 100).

Ο κόλπος της Νάουσας έχει εμβαδόν 20 τ.χλμ. Η είσοδος του ανοίγεται στα Β και έχει άνοιγμα περίπου 2χλμ.<sup>380</sup> Οι βόρειοι άνεμοι που πνέουν στις βόρειες ακτές του νησιού θα επέτρεπαν στα πλοία που κατευθύνονταν από το βορρά προς το νότο να προσεγγίσουν τον κόλπο με ευκολία και έπειτα να κινηθούν εντός αυτού με ασφάλεια. Η διάταξη των αρχαίων οικισμών είναι τέτοια (βλ. παρακάτω) ώστε να εξασφαλίζονται απάνεμα λιμάνια και ασφαλή αγκυροβόλια.

---

<sup>375</sup> Papathanasopoulos, G., Schilardi, D. 1981, 137-138

<sup>376</sup> Papathanasopoulos, G., Schilardi, D. 1981, 134-137

<sup>377</sup> Ibidem, 139

<sup>378</sup> Ibidem, 138

<sup>379</sup> Γενικά στοιχεία για τους οικισμούς στον κόλπο της Νάουσας βλ. Schilardi, D. U. 1975, 88-95

<sup>380</sup> Γ.Υ.Σ. 1975 (1:50.000), Νάξος

## 2α. Νήσος Οικονόμου

Από κάποιους ερευνητές όπως είναι ο Κ.Φωτίου θεωρείται ότι στην περιοχή του όρμου της Νάουσας υπήρξε το διττό λιμάνι του άστεως της αρχαίας Πάρου. Βασιζόμενος στην μαρτυρία του Σκύλακα ότι η Πάρος ‘λιμένας έχουσα δυο, ων τον ένα κλειστόν’ και στα όσα έχουν γραφτεί από τον Ηρόδοτο σχετικά με την ύπαρξη στην αρχαία πόλη Θεσμοφόριου Δήμητρας και ‘κολωνού’<sup>381</sup> θεώρησε ότι ο αρχαίος οικισμός στην Παροικιά δεν ήταν το αρχαίο άστυ της Πάρου.<sup>382</sup>

Η νήσος Οικονόμου τοποθετείται στο μέσον του όρμου Λαγγέρη στον ΝΑ μυχό του όρμου της Νάουσας. Κατά την αρχαιότητα η νήσος ενώνονταν με την στεριά με μικρή γλώσσα γης που σήμερα βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Η ένωση της νήσου με τη στεριά επιβεβαιώνεται από τον εντοπισμό τάφων στο βυθό ανάμεσα στη νήσο και στην ακτή.<sup>383</sup> Στα νότια της νήσου Οικονόμου βρίσκεται ο όρμος Ξιφάρα και στα βόρεια ο όρμος της Ζωοδόχου πηγής όπου αναπτύχθηκαν τα δύο λιμάνια της πόλης. Οι ακτές της νήσου είναι ομαλές εκτός από εκείνες της βόρειας και της βορειοδυτικής ακτής.

Ο οικισμός κατοικήθηκε από τη γεωμετρική εποχή οπότε μάλλον τειχίστηκε (εικ. 101).<sup>384</sup> Στο εσωτερικό του οικισμού βρέθηκαν οικοδομήματα όπως μια στοά και ένα αψιδωτό οικοδόμημα.<sup>385</sup> Η υπόθεση που διατυπώθηκε από τον Φωτίου ότι τα κατάλοιπα θα ήταν δυνατόν να ταυτιστούν με Θεσμοφόριο δεν είναι πειστική.<sup>386</sup> Τέλος, στο βόρειο τμήμα της νήσου εντοπίστηκαν ίχνη αρχαίου δρόμου που οδηγούσε στη θάλασσα.<sup>387</sup>

Στη νότια πλευρά του νησιού βρίσκεται ο όρμος Ξιφάρα όπου βρίσκεται η θέση Ελληνικά (εικ. 102). Από την ακτή των Ελληνικών μέχρι τον ισθμό της νήσου Οικονόμου υπάρχει εκτεταμένο συγκρότημα υφάλων λιμενικών εγκαταστάσεων (εικ. 103, 104, 105). Στα δυτικά βρίσκεται το πρώτο τμήμα των εγκαταστάσεων που αποτελείται από πέντε παράλληλες αύλακες. Στα νοτιοδυτικά των λαξεύσεων αυτών υπάρχουν ακόμη τρεις. Η πιο κοντινή στην ακτή διαθέτει υποδοχές κίωνων και είναι παράλληλη με τις υπόλοιπες. Οι αυλακώσεις που βρίσκονται στα δυτικά έχουν διαφορετικό προσανατολισμό και αποτελούν ίχνη ορθογώνιου οικοδομήματος. Στο

<sup>381</sup> ‘...επί τον κολωνόν τον προ της πόλιος εόντα <το> έρκος Θεσμοφόρου Δήμητρος υπερθορείν.’

<sup>382</sup> Φωτίου, Κ. Φ. 1973, 13

<sup>383</sup> ΠΑΕ 1974, 186

<sup>384</sup> Schilardi, D. U. 1973a, 262-263

<sup>385</sup> Ibidem, 262

<sup>386</sup> Φωτίου, Κ. Φ. 1973, 6-7

<sup>387</sup> Ibidem, 8

μέσον του υπάρχει σειρά υποδοχών κιώνων. Στα βόρεια των λαξεύσεων υφίσταται στον πυθμένα ορθογώνια τομή για την εύκολη προσέγγιση των πλοίων. Ακολουθεί ακόμη μια λαξευμένη τομή του πυθμένα σε σχήμα Γ για την εξυπηρέτηση επίσης των πλοίων. Βορειότερα βρίσκεται τμήμα λιμενικής εγκατάστασης με νεώσοικους, καθώς πρόκειται για πέντε παράλληλες αυλακώσεις. Γενικά οι κατασκευές αυτές μάλλον αποτελούν εγκαταστάσεις όπως αποθήκες, νεώσοικοι, ναυπηγία.<sup>388</sup>

Στα βόρεια της νήσου Οικονόμου εκτείνεται ο όρμος της Ζωοδόχου πηγής (εικ. 106), ο οποίος αποτελεί το δεύτερο λιμάνι του οικισμού και σήμερα έχει βάθος 2μ. Στο ΝΔ μυχό του κόλπου εντοπίζονται στη θάλασσα και στην ακτή λαξεύσεις παράλληλες μεταξύ τους που πιθανώς αποτελούν τμήμα νεωρίου. Λίγο πιο βόρεια υπάρχει βραχώδης προεξοχή που ξεκινά από την ανατολική ακτή της νήσου και κατευθύνεται προς τα ανατολικά όπου συναντώνται σωροί λίθων. Εικάζεται ότι πρόκειται για κρηπιδώματα αποβάθρας ή τεχνητής προβλήτας, καθώς βρέθηκαν σε αυτή όστρακα αμφορέων.<sup>389</sup> Μια ακόμη άποψη είναι ότι πρόκειται για προστατευτικές κατασκευές απ' όπου μάχονταν οι υπερασπιστές του λιμανιού ή σημεία στα οποία δένονταν αλυσίδες για την ασφάλεια του λιμανιού.<sup>390</sup> Στο νότιο μυχό του όρμου υφίσταται σειρά 15 παράλληλων μεταξύ τους αυλακώσεων που αποτελούν νεώσοικους. Στα βορειοανατολικά του όρμου εντοπίζονται κτίρια που αποτελούσαν αποθήκες ή κεραμικά εργαστήρια.<sup>391</sup>

### **2β. Νήσος Φιλιζίου**

Όπως και η νήσος Οικονόμου έτσι και η νήσος Φιλιζίου (εικ. 107), η οποία βρίσκεται εκτός του όρμου της Νάουσας στο δυτικό τμήμα της Πάρου, ήταν κατά την αρχαιότητα ενωμένη με τη στεριά. Ο οικισμός που αναπτύχθηκε υπήρχε ήδη από την γεωμετρική εποχή και ήταν οχυρωμένος.<sup>392</sup>

Στα βόρεια της νήσου βρίσκεται ο όρμος Φιλιζίου που κατά τον Κ.Φωτίου αποτελούσε τον ανοιχτό λιμένα του άστεως.<sup>393</sup> Στο δυτικό μυχό του κόλπου Φιλιζι σώζονται λαξεύματα βράχου που μάλλον ανήκαν σε κατασκευές τεραστίων διαστάσεων. Διακρίνονται τρεις παράλληλες αύλακες που σε σχέση με το καμπύλο περίγραμμα του κόλπου διαγράφουν χορδή τόξου. Μεταξύ των αυλάκων

<sup>388</sup> Φωτίου, Κ. Φ. 1973, 4-5

<sup>389</sup> Ibidem, 8-9

<sup>390</sup> Papathanasopoulos, G., Schilardi, D. 1981, 143-144

<sup>391</sup> Φωτίου, Κ. Φ. 1973, 10-11

<sup>392</sup> ΠΑΕ 1974, 186

παρεμβάλλονται δυο σειρές παραλληλόγραμμων τομών σκαμμένων στο βράχο σε κανονικά διαστήματα. Τα αινιγματικά αυτά λαξεύματα ίσως αποτελούν μέρος λιμενικού έργου που δέσποζε στην ακτή. Μάλλον πρόκειται για αποβάθρες που διευκόλυναν την εξαγωγή μαρμάρου (εικ. 108).<sup>394</sup>

Ο Κ. Φωτίου θεωρεί ότι στην περιοχή των δυο οικισμών που προαναφέρθηκαν βρίσκεται το αρχαίο άστυ της Πάρου. Εκεί τοποθετεί το ιερό της Θεοδοφόρου Δήμητρας και τον 'κλειστό' λιμένα. Επίσης θεώρησε ότι η νήσος Οικονόμου αποτελεί τον 'κολωνόν τον προ της πόλιος εόντα'.<sup>395</sup> Οι ανασκαφικές έρευνες που πραγματοποιήθηκαν σε μετέπειτα εποχές απέδειξαν ότι στον όρμο της Παροιτιάς υπάρχουν αρχαίες λιμενικές εγκαταστάσεις και μια πόλη που φαίνεται ότι ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Παρόλο που είναι αποδεκτή η ταύτιση της αρχαίας πόλης της Πάρου με την πόλη στην Παροιτιά η ανατρεπτική άποψη του Φωτίου είναι ενδιαφέρουσα και πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν στην εξέταση του αρχαίου οικιστικού πλέγματος της Πάρου.

### **2γ. Κουκουναριές**

Η πρωιμότερη εγκατάσταση στο λόφο των Κουκουναριών (εικ. 109) στο ΝΔ τμήμα του μυχού του όρμου της Νάουσας χρονολογείται στην πρωτοκυκλαδική εποχή. Ωστόσο η πόλη άκμασε ιδιαίτερα κατά την ύστερη μυκηναϊκή περίοδο. Στην ΥΕ III Γ περίοδο ο οικισμός καταστράφηκε. Από τα ευρήματα στην περιοχή του λόφου διαπιστώνεται ότι η κατοίκηση συνεχίστηκε και στους Σκοτεινούς αιώνες. Στην ύστερη γεωμετρική περίοδο ο οικισμός μετατοπίστηκε στα άνηρα της νότιας πλευράς του λόφου. Η ακμή του χρονολογείται βάσει των ευρημάτων στα τέλη της γεωμετρικής και στις αρχές της αρχαϊκής περιόδου, οπότε ο οικισμός λαμβάνει οργανωμένη πολεοδομική μορφή.<sup>396</sup> Η πόλη εγκαταλείφθηκε ειρηνικά στα μέσα του 7<sup>ου</sup> αι. π.Χ.<sup>397</sup>

Η τεχνητά ισοπεδωμένη περιοχή του λόφου<sup>398</sup> των Κουκουναριών ήταν οχυρωμένη από τον 13<sup>ο</sup> αι. π.Χ.<sup>399</sup> Όπως προαναφέρθηκε ο οικισμός οργανώθηκε πολεοδομικά στα αρχαϊκά χρόνια. Ο ναός της Αθηνάς που εντοπίστηκε στην νότια

---

<sup>393</sup> Φωτίου, Κ. Φ. 1973, 11

<sup>394</sup> ΠΑΕ 1979, 237

<sup>395</sup> Φωτίου, Κ. Φ. 1973, 13

<sup>396</sup> ΠΑΕ 1987, 219

<sup>397</sup> ΠΑΕ 1984, 300

<sup>398</sup> ΠΑΕ 1976, 288

<sup>399</sup> ΠΑΕ 1978, 205

πλαγιά του λόφου ανοικοδομήθηκε στον 7<sup>ο</sup> αι. π.Χ. ενώ η λατρεία στο χώρο του υπαίθριου ιερού που υπήρχε εκεί χρονολογείται σε πρωιμότερες περιόδους.<sup>400</sup> Προς τα ΝΑ του ιερού και λίγο χαμηλότερα βρίσκεται ο αποκαλούμενος τομέας του ελαιοτριβείου, όπου εντοπίστηκε εργαστήριο παραγωγής λεπίδων οψιανού που χρονολογείται στη γεωμετρική περίοδο.<sup>401</sup> Δυο είναι οι ατραποί που οδηγούν από τον οικισμό στην παραλία. Τοποθετούνται και οι δυο στα νότια. Η ΝΑ ατραπός είναι περισσότερο απότομη από την ΝΔ η οποία αποτελεί ευθεία γραμμή.<sup>402</sup> Οι ατραποί ενώνονται στο κατώτερο άκρο και από εκεί οδηγούν στην παραλία.<sup>403</sup>

Το λιμάνι των Κουκουναριών βρίσκεται στην παραλία στα νότια του οικισμού στον όρμο Πλαστήρα. Δυο μόλοι ερευνήθηκαν στο βόρειο τμήμα του όρμου. Ο βορειότερος είναι μεγαλύτερος από εκείνον στα νότια από τον οποίο απέχει περίπου 10μ. Η άνω επιφάνεια και των δυο μολών βρίσκεται σε βάθος 1-2μ. κάτω από την σημερινή επιφάνεια της θάλασσας.<sup>404</sup>

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω στην Πάρο αναπτύχθηκαν εργαστήρια παρασκευής αγγείων ήδη από την αρχαϊκή εποχή. Ο ανασκαφέας θεωρεί ότι σε αυτά τα εργαστήρια παράγονταν η αποκαλούμενη 'Παριανή κεραμική'.<sup>405</sup> Η αρχαϊκή εποχή είναι περίοδος πολιτιστικής ακμής της Πάρου όπως φαίνεται από τα έργα που κοσμούν πολλά μεγάλα ιερά της εποχής, όπως οι Δελφοί και η γειτονική Δήλος. Από την ελληνιστική εποχή και έπειτα κοντά στα κεραμικά εργαστήρια στην Παροικιά αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα τα εργαστήρια γλυπτικής. Η εύρεση μαρμάρινων φοινικικών σαρκοφάγων στη θέση 'Δύο Πλάκες', όπου το νεκροταφείο των κλασικών χρόνων στην Παροικιά,<sup>406</sup> έγινε αφορμή για να διερευνηθεί το ζήτημα της σχέσης της Πάρου με την Ανατολή. Εικάζεται ότι Πάριοι γλύπτες δούλευαν στα εργαστήρια της Φοινίκης. Κάποτε τα εργαστήρια αυτά μεταφέρθηκαν στην Πάρο, ενώ παράλληλα η κατασκευή σαρκοφάγων συνέχισε να πραγματοποιείται και στην Φοινίκη. Σε αυτή την περίπτωση η πρώτη ύλη, το μάρμαρο, εξάγονταν από την Πάρο με πλοία.<sup>407</sup> Τα λατομεία της Πάρου είναι κατάσπαρτα στο νησί. Αρκετά είναι εκείνα τα οποία βρίσκονται στο βόρειο τμήμα κοντά στους όρμους της Παροικιάς και της Νάουσας

---

<sup>400</sup> ΠΑΕ 1987, 219

<sup>401</sup> ΠΑΕ 1985, 114,117

<sup>402</sup> ΠΑΕ 1980, 283

<sup>403</sup> ΠΑΕ 1985, 110

<sup>404</sup> Papathanasopoulos, G., Schilardi, D. 1981,143

<sup>405</sup> ΠΑΕ 1978, 209 ΠΑΕ 1976, 243

<sup>406</sup> ΠΑΕ 1975, 205

<sup>407</sup> Schilardi, D. 1973b, 466-471

από όπου θα εξυπηρετούνταν η εξαγωγή τους.<sup>408</sup> Μάλιστα το παριανό μάρμαρο θεωρείται τόσο καλό ώστε εκτοπίζει από τις αγορές του 6<sup>ου</sup> αι.π.Χ. το κυρίαρχο ως τότε ναξιακό.<sup>409</sup>

## Θ. ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΝΗΣΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Η αναλυτική αναφορά σε ορισμένα νησιά και αρχαίες πόλεις των Κυκλάδων δεν είναι επαρκής για την κατανόηση του ζητήματος της θέσης των αρχαίων λιμανιών και του θαλάσσιου δικτύου της περιοχής. Για το λόγο αυτό είναι σκόπιμη μια σύντομη αναφορά στις αρχαίες πόλεις των υπόλοιπων νησιών των Κυκλάδων. Η περιληπτική αυτή αναφορά σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει υποβίβαση της αρχαιολογικής και ιστορικής τους αξίας. Αντίθετα, πολλά από αυτά τα νησιά διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στις ιστορικές εξελίξεις. Η περιληπτική αναφορά στις αρχαίες πόλεις των νησιών που παρατίθενται σε αυτό το κεφάλαιο οφείλεται στην απουσία συστηματικών ερευνών και ανασκαφών στα νησιά αυτά, ειδικά στο χώρο των λιμανιών τους. Τέλος, η εκτεταμένη αναφορά σε όλα τα νησιά των Κυκλάδων στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας δεν θα ήταν σε καμία περίπτωση περιττή, αλλά ίσως δεν άγγιζε ουσιαστικά το θέμα.

### 1. Ανάφη

Στα ανατολικά της Θήρας και σε οπτική επαφή με αυτήν βρίσκεται η νήσος Ανάφη (εικ. 113). Η αρχαία πόλη κατείχε το λόφο Καστέλλι (325μ) στα νότια του νησιού. Από τα ευρήματα διαπιστώνεται συνεχής κατοίκηση από τον 8<sup>ο</sup> αι.π.Χ. έως τα πρώτα μεταχριστιανικά χρόνια (:).<sup>410</sup>

Ο R.McNeal<sup>411</sup> υποστηρίζει την άποψη του Ross ότι το λιμάνι της αρχαίας πόλης τοποθετούνταν στον όρμο Καταλυμάτσα ή Καταλιμάκια στην ακτή νότια του λόφου του Καστελλίου, στην παραλία του οποίου σύρονταν τα πλοία. Οι νεότερες επιφανειακές έρευνες που πραγματοποιήθηκαν από τον Γ. Πίκουλα στο νησί τον οδηγούν στην άποψη ότι ο ελλιμενισμός στα Καταλυμάτσα θα ήταν δύσκολος χωρίς

<sup>408</sup> ΠΑΕ 1980, 264-267

<sup>409</sup> Κοκκόρου-Αλευρά, Γ. 1992, 121

<sup>410</sup> Ματθαίου, Α. Π., Πίκουλας, Γ. Α. 1990-1991, 125

<sup>411</sup> McNeal, R. A. 1967, 257

προβλήτα. Ακόμη ο ίδιος θεωρεί ότι το πρώιμο λιμάνι της αρχαίας πόλης πρέπει να αναζητηθεί στην παραλία του Ρούκουνα.<sup>412</sup>

Οι άνεμοι που πνέουν στην περιοχή είναι κατά κύριο λόγο Β, ΒΔ και πολύ λιγότερο Ν, ΝΑ, όπως συμβαίνει και στη Θήρα (βλ παραπάνω). Παρόλο που η ακτή δεν σχηματίζει όρμο ώστε να προστατεύει τα πλοία, εκτίθεται ελάχιστα στους Ν, ΝΑ ανέμους και φυσικά καθόλου στους Β, επιτρέποντας την ασφαλή προσέγγιση των πλοίων στο λιμένα. Σίγουρα στις πρώιμες εποχές τα μικρού σχετικά μεγέθους πλοία θα ήταν εύκολο να συρθούν στην αμμώδη παραλία. Τι συνέβαινε όμως στις μετέπειτα εποχές που τα πλοία ήταν μεγαλύτερα; Λογικό είναι να θεωρηθεί ότι υπήρχε τεχνητή προβλήτα, όπως συνήθως συμβαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις λιμανιών. Η περαιτέρω ανασκαφική έρευνα στο βυθό θα επιτρέψει την αποσαφήνιση της εικόνας. Πάντως το λιμάνι της αρχαίας πόλης μάλλον δεν ήταν ο κύριος ναυτικός σταθμός της περιοχής. Η αρχαία Οία βρίσκεται απέναντι από το νησί και σε πολύ κοντινή απόσταση. Πιθανώς ο κύριος ναυτικός σταθμός ήταν η Οία, όπου η πόλη που αναπτύχθηκε ήταν ιδιαίτερα σημαντική (βλ. παρακάτω). Το λιμάνι της Ανάφης ίσως εξυπηρετούσε έκτακτες ανάγκες ή ανάγκες τοπικής κλίμακας.

Επικουρικά προφανώς λειτουργούσε η αμμώδης και υπήνεμη παραλία των Πρασιών στα ΝΑ, όπου το ιερό του Απόλλωνα Ασγέλατα. Η άποψη αυτή διατυπώθηκε βάσει της ύπαρξης αμαξήλατης οδού η οποία ένωνε το ιερό με την πόλη. Ο Γ. Πίκουλας, θεωρεί ότι η δημιουργία μιας τέτοιας οδού δεν θα έμενε ανεκμετάλλευτη σε όλη τη διάρκεια του χρόνου.<sup>413</sup>

## 2. Δονούσα

Η Δονούσα είναι μια μικρή νήσος στα ανατολικά της Νάξου και στα βόρεια της Αμοργού. Επάνω σε βραχώδες ακρωτήριο στη θέση Βαθύ Λιμενάρι υπάρχει ένας οχυρωμένος οικισμός της Μέσης Γεωμετρικής περιόδου (αρχές 8<sup>ου</sup> π.Χ.)<sup>414</sup>. Ο οικισμός αυτός παρά την ιδιόμορφη θέση στην οποία χτίστηκε διαθέτει λείψανα οικοδομημάτων εξαιρετικής κατασκευής.

Στη δυτική πλευρά του οικισμού υφίσταται μικρός κόλπος που επιτρέπει τον ακίνδυνο ελλιμενισμό των πλοίων. Ερωτήματα δημιουργούνται για τη σημασία του οικισμού και το ρόλο του λιμανιού τού λόγω της εύρεσης πληθώρας κεραμικής.

<sup>412</sup> Ματθαίου, Α. Π., Πίκουλας, Γ. Α. 1990-1991, 128

<sup>413</sup> Ματθαίου, Α. Π., Πίκουλας, Γ. Α. 1990-1991, 128

<sup>414</sup> Για τον οικισμό βλ. Ζαφειροπούλου, Φ. 1971, 210-216· Ζαφειροπούλου, Φ. 1973, 256-259

Εικάζεται ότι η κεραμική υπήρξε προϊόν τοπικού εργαστηρίου που φαίνεται να δέχεται επιρροές από την ανατολική Ελλάδα ή ήταν εισαγμένη από τη Ρόδο. Στην περίπτωση αυτή είναι δύσκολο να συμβιβαστεί η εικόνα που δίνει ο οικισμός και το πλήθος της κεραμικής με έναν απλό αλιευτικό οικισμό. Ίσως τελικά η σημασία του να υπήρξε μεγαλύτερη απ' ό,τι μπορεί κανείς να φανταστεί.

Σημαντική είναι η άποψη του Fagerstrom ο οποίος θεωρεί ότι η κεραμική προέρχεται από την Ρόδο.<sup>415</sup> Η εγκατάσταση στη Δονούσα υπήρξε αποικία των Ροδίων ή κάποιας πόλης της Αν.Ελλάδας που επιθυμούσε να ελέγχει το θαλάσσιο πέρασμα προς τη Δήλο.<sup>416</sup> Η θέση όντας ιδανική για άμυνα και ακατάλληλη για κατοίκηση θεωρήθηκε ότι μάλλον υπήρξε ορμητήριο πειρατών οι οποίοι εγκαθίστανται στην περιοχή εποχιακά.<sup>417</sup> Η δραστηριότητα στον 'οικισμό' περιορίστηκε, όπως φαίνεται από τα αρχαιολογικά κατάλοιπα, στην Μέση Γεωμετρική περίοδο.<sup>418</sup>

### 3. Θήρα

Η Θήρα βρίσκεται στα νότια του συμπλέγματος των Κυκλάδων. Χαρακτηριστικό της γνώρισμα είναι η ύπαρξη του ενεργού ηφαιστείου στο νησί, η δραστηριότητα του οποίου διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην ιστορία αλλά και στη διαμόρφωση της γεωλογικής σύστασης του. Μετά την έκρηξη που χρονολογείται με κάθε επιφύλαξη στα 1500π.Χ. το νησί αλλά και οι οικισμοί, όπως το Ακρωτήρι, καλύφθηκαν από λάβα. Η καταστροφή σημειώνεται και σε γειτονικές περιοχές, ακόμα και στην Κρήτη.

Η αρχαία πόλη της Οίας, η μόνη που αναφέρεται στις πηγές, βρίσκεται στο λόφο του Μέσα Βουνού στην ανατολική ακτή της Θήρας (εικ. 110, 111 & 112). Οι πρώτοι κάτοικοι της ήταν οι Δωριείς. Από τα αρχαιολογικά κατάλοιπα προκύπτει ότι η αρχαία πόλη κατοικήθηκε από τα μέσα του 8<sup>ου</sup> αι.π.Χ. έως τα τέλη του 7<sup>ου</sup> αι.μ.Χ. και, όπως μαρτυρείται από τον Αριστοτέλη, το πολίτευμα της ήταν ολιγαρχικό (Πολιτικά, 1290 b7-14).<sup>419</sup> Τα λείψανα των οικοδομημάτων που σώζονται στο λόφο του Μέσα Βουνού χρονολογούνται στην ελληνιστική και ρωμαϊκή περίοδο. Η αρχαία

---

<sup>415</sup> Fagerstrom, K. 1988, 72

<sup>416</sup> Ibidem

<sup>417</sup> Ibidem

<sup>418</sup> Fagerstrom, K. 1988, 72

<sup>419</sup> Για το σχολιασμό του χωρίου του Αριστοτέλη βλ. Γαλαίος, Γ. 2001, 251-252



Οία δεν είχε ακρόπολη<sup>420</sup>, ενώ τα οικοδομικά λείψανα που εντοπίστηκαν δεν επιβεβαιώνουν την ύπαρξη αρχαίου τείχους.<sup>421</sup> Ωστόσο στο κέντρο της είχε αγορά παρά της οποίας κείται η αποκαλούμενη 'Βασιλική Στοά' και το 'Καισάρειο'.<sup>422</sup> Στην ανατολική πλαγιά του βουνού υπήρχε το θέατρο και οι θέρμες.<sup>423</sup> Στα νοτιοανατολικά βρίσκονταν κάποια ιερά της πόλης και το γυμνάσιο,<sup>424</sup> ενώ στα νοτιοδυτικά εντοπίστηκαν τα περισσότερα ιερά.<sup>425</sup> Σημαντικό για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη ζωή στην πόλη, την κοινωνική διαστρωμάτωση, την εγχώρια παραγωγή και τις επαφές της είναι το νεκροταφείο της Σελλάδας το οποίο έχει ανασκαφεί συστηματικά.<sup>426</sup>

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχουν οι επιγραφές<sup>427</sup> οι εκατέρωθεν του λόφου του Μέσα Βουνού ακτές αποτελούσαν τα λιμάνια της πόλης τα οποία ενώνονταν με αυτή μέσω ατραπών.<sup>428</sup> Στα βόρεια απλώνεται η παραλία της Οίας και στα νότια εκείνη της Περίσσας. Ωστόσο, έως το 1966 πολλοί ερευνητές θεωρούσαν ότι το λιμάνι της πόλης βρίσκονταν στο ακρωτήριο Εξωμύτης στη νότια ακτή του νησιού. Εκεί εντοπίστηκαν παλαιότερα λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως ένας βυθισμένος μόλος στα δυτικά του ακρωτηρίου, και ερείπια κτιρίων. Οι υποβρύχιες έρευνες του 1966 έδειξαν ότι οι κατασκευές δεν είναι τίποτα περισσότερο από απλές σχηματοποιήσεις του βράχου.<sup>429</sup> Πάντως γενικά οι ακτές του ανατολικού τμήματος της Θήρας προσφέρονται για ελλιμενισμό σε σχέση με τις βραχώδης και υπερυψωμένες ακτές του δυτικού μέρους. Οι ανάγκες των πλοίων δεν θα εξυπηρετούνταν αποκλειστικά από τα επίνεια της αρχαίας Οίας.<sup>430</sup> Γενικά, οι συνθήκες ελλιμενισμού στην ανατολική ακτή είναι ιδανικές και από άποψη κατεύθυνσης ανέμων, οι οποίοι πνέουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και ειδικά το καλοκαίρι κυρίως από τα Β, ΒΔ και ελάχιστα από τα Ν, ΝΑ.<sup>431</sup> Η προσέγγιση της αρχαίας Οίας και γενικά της Θήρας από τα προερχόμενα από τις βόρειες Κυκλάδες

---

<sup>420</sup> Sperling, J. W. 1973, 74

<sup>421</sup> Ibidem, 90

<sup>422</sup> Ibidem, 75

<sup>423</sup> Sperling, J. W. 1973, 85,88

<sup>424</sup> Ibidem, 86

<sup>425</sup> Για τα ιερά της αρχαίας Οίας βλ. Sperling, J. W. 1973, 82-85

<sup>426</sup> Sperling, J. W. 1973, 91

<sup>427</sup> Sperling, J. W. 1973, 93' *IG* XII 3, 326, 1291

<sup>428</sup> Sperling, J. W. 1973, 72

<sup>429</sup> Ibidem, 18

<sup>430</sup> Ibidem, 3

<sup>431</sup> βλ. Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137

πλοία διευκολύνονταν από τους ανέμους, ενώ αντίθετα η κίνηση τους προς το βορρά δυσχεραίνονταν.

Τα ευρήματα που προέρχονται κυρίως από το νεκροταφείο της Σελλάδας καταδεικνύουν εισαγωγές αντικειμένων από διάφορες περιοχές τη στιγμή που οι εξαγωγές προϊόντων θεωρούνται περιορισμένες. Αττικά, κορινθιακά και ανατολικοιωνικά αγγεία, αλλά και ευρήματα προερχόμενα από τη Ρόδο, την Εύβοια, τη Μικρά Ασία, την Κρήτη, την Κύπρο και τη Β. Αφρική αποδεικνύουν σχέσεις με μακρινές περιοχές. Στη Β. Αφρική οι αρχαίοι Θηραίοι είχαν ιδρύσει τη μοναδική τους αποικία, την Κυρήνη (613 π.Χ.).<sup>432</sup>

#### 4. Ίος

Οι επιφανειακές και ανασκαφικές έρευνες στο νησί της Ίου<sup>433</sup> προσδιόρισαν αρκετά την οικιστική της οργάνωση ειδικά στην προϊστορική περίοδο (εικ. 114). Ο οικισμός του Σκάρκου που χρονολογείται στην Εποχή του Χαλκού υπήρξε ιδιαίτερα σημαντικός.

Η αρχαία πόλη της Ίου οικοδομήθηκε στη θέση της σημερινής χώρας στο απόκρημνο ύψωμα (Κάστρο) που δεσπόζει πάνω από το βαθύ όρμο της Ίου. Οι πρώτοι οικιστές ήταν οι Φοίνικες, ενώ σε υστερότερες εποχές το νησί κατοικήθηκε από Ίωνες. Η αρχαία πόλη της Ίου, μια από τις επτά πόλεις που διεκδικούσαν την καταγωγή του Ομήρου, εκτείνονταν στο φυσικά οχυρωμένο ύψωμα Κάστρο το οποίο ενισχύονταν με τείχος. Η Ίος ήταν σημαντική πόλη κατά την αρχαιότητα γιατί διέθετε οικονομικό πλούτο. Κατά την ελληνιστική εποχή υπήρχε στην Ίο μια οικονομικά εύρωστη τάξη που στήριζε σε μεγάλο βαθμό τον πλούτο της στην αναπτυγμένη εμπορική δραστηριότητα.

Βαθμιδωτή κλίμακα οδηγούσε από την πόλη στο λιμάνι της (εικ. 115), το οποίο προφανώς έσφυζε από ζωή όπως προκύπτει από τις επιγραφικές μαρτυρίες και την πληθώρα ποικίλων κινητών ευρημάτων. Ο φυσικά διαμορφωμένος όρμος της Ίου διευκόλυνε της ανάγκες του λιμανιού της πόλης προφανώς ήδη από τις πρώιμες εποχές. Άλλωστε κατά πάσα πιθανότητα ο όρμος εξυπηρετούσε τις ανάγκες του οικισμού του Σκάρκου ήδη από την προϊστορική εποχή. Η είσοδος του ανοίγεται στα νοτιοδυτικά και έτσι προστατεύεται από τους επικρατούντες Β, ΒΔ και Δ ανέμους.

<sup>432</sup> Ζαφειροπούλου, Φ. 2001, 225-228· Ευσταθίου, Μ. 2001, 233, 234

<sup>433</sup> Τα στοιχεία που αναφέρονται προέρχονται από τον μουσειακό οδηγό της Ίου βλ. Μάρθαρη, Μ. Ε. χ.χ., όπου συγκεντρωμένη βιβλιογραφία, καθώς δεν κατόρθωσα να συλλέξω άλλο υλικό.

Στη ΒΑ πλευρά του μυχού του όρμου απλώνεται κοιλάδα που προφανώς σχετίζεται με τις δραστηριότητες που λάμβαναν χώρα στην περιοχή του λιμανιού.

## 5. Μύκονος

Η οικιστική οργάνωση της αρχαίας Μυκόνου δεν έχει αποσαφηνιστεί καθώς τα λιγοστά ευρήματα δεν βοηθούν στην ανασύσταση της εικόνας του νησιού κατά την αρχαιότητα. Η Μύκονος δεν διέθετε την οικονομική ευρωστία του γειτονικού ιερού της Δήλου και γενικά θεωρείται ότι στην αρχαιότητα ήταν φτωχό νησί. Τους πρώτους κάτοικους της, τους Κάρες και τους Φοίνικες, διαδέχθηκαν οι Ίωνες από την Αττική που εγκαταστάθηκαν σε δύο πόλεις αβέβαιης σήμερα ταύτισης. Οι πιθανές θέσεις των αρχαίων πόλεων είναι ο λόφος του Παλαιόκαστρου με πρόσβαση στη βόρεια ακτή του νησιού και τα υψώματα στα ανατολικά της σημερινής Μυκόνου. Οι πόλεις αυτές προφανώς ενώθηκαν το 200π.Χ. όπως μαρτυρεί σχετική επιγραφή. Η ευρύτερη περιοχή των δυο πόλεων πριν από τη συνένωση προφανώς χωρίζονταν από το ρέμα Βαθύ Λαγκάδι.<sup>434</sup>

Οι επικρατούντες καλοκαιρινοί άνεμοι στο νησί της Μυκόνου είναι οι βόρειοι.<sup>435</sup> Αν θεωρήσουμε ότι οι αρχαίες πόλεις τοποθετούνται στο λόφο του Παλαιόκαστρου και στα ανατολικά της σημερινής χώρας οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι στους όρμους της Πανόρμου και του Κορφού αντίστοιχα, αναπτύχθηκαν τα λιμάνια τους<sup>436</sup>. Ο όρμος της Πανόρμου είναι βαθύς όρμος, βραχώδης στις ανατολικές και δυτικές ακτές του αλλά με αμμόδη νότια ακτή, που προφανώς οδηγούσε στην αρχαία πόλη. Η είσοδος του ανοίγει στα βόρεια και έτσι ο όρμος εκτίθεται στους βόρειους ανέμους. Λόγω της έλλειψης στοιχείων η μόνη δυνατή εικασία είναι ότι τα πλοία που κατευθύνονταν στον όρμο προς νότον διένυαν με τους κατάλληλους χειρισμούς τη μακρινή απόσταση σε λίγα λεπτά. Δύσκολος ήταν ο απόπλους από το λιμάνι κόντρα στον βόρειο άνεμο. Ωστόσο, επιλέγοντας τον κατάλληλο καιρό τα πλοία θα απέπλεαν από το λιμάνι χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Αν δεχθούμε ότι η Μύκονος δεν φημιζόταν για τα πλούτη της μπορεί να θεωρηθεί ότι η κίνηση στο λιμάνι δεν ήταν τακτική και ότι πιθανώς οι ανάγκες που εξυπηρετούσε περιορίζονταν σε τοπικό επίπεδο. Την άποψη αυτή ενισχύει η γειτνίαση της Μυκόνου με το εμπορικό κεντρικό λιμάνι της Δήλου.

<sup>434</sup> Τα στοιχεία που αναφέρονται προέρχονται από το άρθρο του Τσάκου, Κ. 1996, 3-5, όπου και σχετική βιβλιογραφία.

<sup>435</sup> βλ. Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137

Παρόμοια ίσως ήταν η κατάσταση και στο θεωρητικό λιμάνι του Κορφού, το οποίο βρισκόταν πιο κοντά στη Δήλο. Πλεονέκτημα του όρμου είναι ότι δεν εκτίθεται στους βόρειους ανέμους γιατί η είσοδος του ανοίγει στα βορειοδυτικά.

## 6. Σέριφος

Οι πρώτοι κάτοικοι της Σερίφου<sup>437</sup> ήταν Αιολείς από τη Θεσσαλία, ενώ αργότερα το νησί (π. 7<sup>ο</sup> αι. π.Χ.) αποικίστηκε από τους Ίωνες της Αττικής. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι Σερίφιοι όντας στο πλευρό των Αθηναίων υπέστησαν σκληρή εκμετάλλευση από τους τελευταίους.

Η αρχαία πόλη της Σερίφου βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του νησιού, στην περιοχή της σημερινής χώρας. Μάλιστα στις περιοχές Τσιγκούρι και Πλακανός εκτείνονταν η αγορά που σύμφωνα με επιγραφή επισκευάστηκε στα ρωμαϊκά χρόνια.

Το λιμάνι της αρχαίας πόλης πιθανώς αναπτύχθηκε στον όρμο Λιβαδιού. Ο όρμος έχει την είσοδο του στα νότια. Στην περιοχή της Σερίφου οι άνεμοι που πνέουν<sup>438</sup> τους θερινούς μήνες είναι κυρίως βόρειοι. Έτσι το λιμάνι της αρχαίας Σερίφου θα ήταν υπήνεμο και προσιτό από τα πλοία. Στη βόρεια πλευρά του μυχού του, όπου πεδινή έκταση, θα εξυπηρετούνταν οι πρωτεύουσες ανάγκες του λιμανιού.

Πάντως, γενικά οι ακτές του νησιού, ειδικά στα νότια, προσφέρονται για ελλιμενισμό καθώς διαθέτουν φυσικά προστατευμένους κόλπους.

## 7. Σίφνος

Οι φιλολογικές πηγές μας πληροφορούν ότι η Σίφνος<sup>439</sup> υπήρξε κατά την αρχαιότητα ένα πολύ πλούσιο νησί, λόγω της ύπαρξης σε αυτή μεταλλευμάτων χρυσού και αργύρου.<sup>440</sup>

Η αρχαία πόλη, η οποία αποτέλεσε το οικιστικό κέντρο του νησιού από την αρχαϊκά εποχή, προφανώς βρίσκεται στη θέση Κάστρο, στο μέσο της δυτικής ακτής του νησιού (εικ. 120). Από την αρχαία πόλη σώζονται τμήματα του τείχους,

---

<sup>436</sup> Γ.Υ.Σ. 1995 (1:50000), Μύκονος

<sup>437</sup> Τα στοιχεία που αναφέρονται για τη Σέριφο προέρχονται από το άρθρο της Σαμαρτζίδου-Ορκοπούλου, Σ. 2000, 6-7

<sup>438</sup> βλ. Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), Β125-Β137

<sup>439</sup> Τα στοιχεία προέρχονται από το άρθρο της Ζαφειροπούλου, Φ. 1996, 2-3

<sup>440</sup> Για τα μεταλλεύματα της Σίφνου βλ. Gale, N. H., Stos-Gale, Z.A. 1981, 195-203

αρχιτεκτονικά λείψανα, ενώ αναφέρεται ότι η αρχαία Σίφνος διέθετε πρυτανείο, θέατρο και αγορά.<sup>441</sup>

Ο όρμος που θα εξυπηρετούσε τις εμπορικές και πολεμικές ανάγκες της αρχαίας πόλης είναι κατά πάσα πιθανότητα ο όρμος Σεράγιας στα νότια του λόφου.<sup>442</sup> Πιθανό είναι όμως οι ακτές στα βόρεια να εξυπηρετούσαν επικουρικά τις αυξημένες εμπορικές απαιτήσεις της πλούσιας πόλης.

## 8. Σύρος

Οι πιο γνωστές αρχαιολογικές θέσεις που ανασκάφηκαν συστηματικά στη Σύρο είναι η Χαλανδριανή και το Καστρί, όπου αναπτύχθηκαν οικισμοί της Πρώιμης Εποχής του Χαλκού (εικ. 116 & 117, 109). Ωστόσο δεν συμβαίνει το ίδιο με την αρχαία πόλη του νησιού, η οποία τοποθετείται στη σημερινή χώρα, την Ερμούπολη. Όπως είναι φυσικό οι σύγχρονες επεμβάσεις αλλοίωσαν το τοπίο και δεν επέτρεψαν την ανασύσταση της εικόνας της αρχαίας πόλης. Πάντως το λιμάνι της αρχαίας πόλης, το οποίο προφανώς βρισκόταν στο χώρο του σύγχρονου λιμένα της Ερμούπολης, εξυπηρετούσε εξαιρετικά τις απαιτήσεις της πόλης.

## 9. Τήνος

Στην Τήνο<sup>443</sup> φαίνεται ότι χτίστηκαν στην αρχαιότητα τέσσερις μεγάλοι οχυρωμένοι οικισμοί (εικ. 118). Η παλαιότερη τειχισμένη εγκατάσταση στην Τήνο είναι το Βρυόκαστρο στα νότια του νησιού που χρονολογείται στον 16<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Στη θέση Ξώμπουργο που βρίσκεται στο εσωτερικό του νότιου τμήματος του νησιού, εντοπίστηκαν λείψανα τείχους τα οποία χρονολογούνται στην εποχή του Χαλκού. Παρατηρείται ότι το τείχος ανακατασκευάστηκε στον 6<sup>ο</sup> αι. π.Χ. οπότε ο οικισμός αυξήθηκε σε μέγεθος. Επιπρόσθετα, στα κλασικά χρόνια δημιουργείται στη νοτιοδυτική ακτή ο οικισμός στη θέση Πόλες.<sup>444</sup>

Είναι λογικό να θεωρηθεί ότι οι παραλιακοί οικισμοί εξυπηρετούνταν από λιμάνια στα οποία είχαν άμεση πρόσβαση. Το ερώτημα που τίθεται εδώ είναι ποια ήταν η θέση του λιμανιού που εξυπηρετούσε τις ανάγκες του οικισμού του Ξώμπουργου. Μια πιθανή εκδοχή είναι το επίνειο της πόλης να τοποθετείται στη νοτιοδυτική ακτή η πρόσβαση στην οποία ήταν αρκετά εύκολη. Δεν αποκλείεται οι

<sup>441</sup> Για τις ανασκαφές στη Σίφνο βλ. Brock, J. K., Young, G. M. 1949, 1-92

<sup>442</sup> Γ.Υ.Σ. 1974 (1:50000), Σίφνος

<sup>443</sup> Για περισσότερες πληροφορίες και σχετική βιβλιογραφία με την Τήνο βλ. Etienne, R. 1990

ανάγκες του Ξώμπουργου να εξυπηρετούνταν από το λιμάνι της πόλης στη θέση Πόλες, όπως ίσως συνέβαινε στην περίπτωση της αρχαίας πόλης της Ιουλίδας στην Κέα.<sup>445</sup>

---

<sup>444</sup> Κούρου, Ν. 2001, 26

<sup>445</sup> βλ. σχετικό κεφάλαιο για Κέα.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ανακεφαλαιώνοντας, είναι σκόπιμη μια συνολική εκτίμηση των όσων αναφέρονται στα προηγούμενα κεφάλαια. Σκοπός είναι η συγκέντρωση των βασικών στοιχείων που συνθέτουν τη γενική εικόνα των αρχαίων λιμανιών των νησιών των Κυκλάδων.

Η επιλογή της θέσης των αρχαίων οικισμών των νησιών των Κυκλάδων βασιζονταν κατά κύριο λόγο στη γεωμορφολογική σύσταση της εκάστοτε περιοχής. Σε περιπτώσεις φόβου εχθρικών επιδρομών επέλεγαν δύσβατες και δυσπρόσιτες περιοχές (Ζαγορά Άνδρου), ενώ σε ειρηνικές περιόδους και όταν οι οικισμοί και οι πόλεις είχαν τη δυνατότητα να υπερασπιστούν τα εδάφη και τις κτήσεις τους διάλεγαν περισσότερο προσιτούς τόπους. Το μεγαλύτερο ποσοστό των πόλεων και των οικισμών των Κυκλάδων ανοικοδομήθηκε σε παράκτιες θέσεις. Κατά κάποιον τρόπο η ίδια η εδαφολογία των νησιών ανάγκαζε τους κατοίκους να εγκατασταθούν στις ακτές ούτως ώστε να λαμβάνουν τα αναγκαία για την επιβίωση τους προϊόντα μέσω της δια θαλάσσης επικοινωνίας με άλλες περιοχές. Όπως είναι φυσικό οι συνεχείς επαφές μέσω της θάλασσας οδήγησαν τις πόλεις στην απόκτηση σημαντικού αριθμού πλοίων και στην αύξηση της κίνησης και των εμπορικών δραστηριοτήτων σε αυτές. Τα λιμάνια είναι ζωτικοί χώροι της πόλης εντός των οποίων φυλάγονταν τα πλοία και διεξάγονταν η εμπορική δραστηριότητα.

Στο χώρο των Κυκλάδων τα περισσότερα λιμάνια αναπτύχθηκαν σε φυσικούς κόλπους προστατευμένους σε μεγάλο βαθμό από τους ισχυρούς ανέμους που πνέουν στην περιοχή ειδικά από τα βόρεια. Κατά κύριο λόγο επιλέγονται βαθύς όρμοι, όπως στη Μινώα Αμοργού και στην αρχαία Μήλο, ενώ σε περιπτώσεις που τα λιμάνια εκτίθενται στους ανέμους (σε ύστερες κυρίως εποχές) ενίσχυαν την προστασία τους με την κατασκευή μόλων οι οποίοι χρησίμευαν και ως αραξοβόλια, όπως στην Αρκεσίνη Αμοργού.

Τα περισσότερα λιμάνια των πόλεων στις Κυκλάδες διέθεταν μία λιμενολεκάνη. Παρόλο που στην αρχαϊκή περίοδο τα λιμάνια του χώρου της Αν.Μεσογείου χωρίζονται σε πολεμικά και εμπορικά, κάτι τέτοιο δεν φαίνεται να συμβαίνει στον κυκλαδικό χώρο. Ακόμα και σε περιπτώσεις όπου οι λιμενολεκάνες είναι δύο, όπως η Καρθαία στην Κέα και η Γκρόττα στη Νάξο, δεν φαίνεται τα δύο

λιμάνια να έχουν διαφορετικό χαρακτήρα. Πιο πιθανό είναι τα λιμάνια εξυπηρετούν τόσο τις ανάγκες των εμπορικών όσο και των πολεμικών πλοίων.

Χαρακτηριστικό στοιχείο των λιμανιών των νησιών των Κυκλάδων είναι η εκμετάλλευση των νησίδων που σε αρκετές περιπτώσεις βρίσκονταν εντός των κόλπων, ενώ σε άλλες όχι. Στο λιμάνι της αρχαίας πόλης της Κύθνου και της αρχαίας Καρθαίας στην Κέα οι νησίδες καθόρισαν τη διαμόρφωση του χώρου του λιμανιού. Στην περίπτωση της Κύθνου το νησάκι Βρυοκαστράκι ενώθηκε με τη στεριά με τεχνητό ύφαλο οριοθετώντας την περιοχή της λιμενολεκάνης και επιτρέποντας τον οπτικό έλεγχο της περιοχής από αυτό. Η νησίδα στην αρχαία πόλη της Καρθαίας χρησιμοποιήθηκε διαφορετικά. Ενώνοντας με τεχνητό επίσης ύφαλο τη νησίδα με τη στεριά δημιουργήθηκαν δυο λιμενολεκάνες. Η θέση της νησίδας και του υφάλου επέτρεπε την ασφαλή κίνηση των πλοίων στο εσωτερικό των λιμανιών (βλ. κεφάλαιο για την Κέα).

Βασικό στοιχείο στην επιλογή της θέσης των πόλεων και των λιμανιών τους φαίνεται να ήταν η ύπαρξη χειμάρρων ή ποταμών στην περιοχή, αλλά και αμμουδερών παραλίων και πεδινών παράκτιων εκτάσεων. Οι αμμουδερές παραλίες αποτελούσαν ειδικά στις πρώιμες εποχές το χώρο επάνω στον οποίο θα προσάραζαν και θα φυλάσσονταν τα πλοία. Οι πεδινές εκτάσεις επέτρεπαν την άνετη διεξαγωγή των εμπορικών δραστηριοτήτων στο χώρο του λιμανιού και διευκόλυναν τις μεταφορές. Τέλος, η ύπαρξη ποταμών ή χειμάρρων που εκρέουν στο χώρο των λιμανιών φαίνεται ότι αποτελούσε κυρίαρχο κριτήριο στην επιλογή της θέσης των λιμανιών παρόλο που απειλούσε την αρτιότητα τους. Μέσω των χειμάρρων και των ποταμών η μεταφορά βαριών προϊόντων στο λιμάνι θα ήταν πιο εύκολη. Σε αρκετά λιμάνια των αρχαίων πόλεων των Κυκλάδων, όπως στην Παλαιόπολη της Άνδρου και στην Καρθαία της Κέας, εντοπίζονται ή μαρτυρούνται χείμαρροι ή ποτάμια.

Οι τεχνητές λιμενικές εγκαταστάσεις δεν έχουν ερευνηθεί συστηματικά στο χώρο των Κυκλάδων. Κάτι τέτοιο δεν σημαίνει ότι απουσιάζουν ή ότι είναι ασήμαντες. Κατά την προσωπική μου άποψη οι κυκλαδικές λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες προσαρμόζονταν στο εκάστοτε φυσικό ανάγλυφο, μπορούν να εμπλουτίσουν την έρευνα με νέα στοιχεία. Χαρακτηριστική είναι η προβληματική που αναπτύσσεται σχετικά με το ζήτημα της χρονολόγησης της κατασκευής του βόρειου μώλου του λιμανιού της Δήλου. Σε γενικές γραμμές οι ευρεθείσες λιμενικές εγκαταστάσεις στις Κυκλάδες χρονολογούνται στην ελληνιστική και ρωμαϊκή εποχή. Κάτι τέτοιο είναι φυσικό εφόσον οι πρωιμότερες κατασκευές έχουν αλλοιωθεί ή



καταστραφεί. Εξάλλου η περίοδος έναρξης συστηματικής κατασκευής μεγάλων λιμενικών εγκαταστάσεων είναι τα ρωμαϊκά χρόνια.

Ο χώρος των Κυκλάδων είναι ένα γεωγραφικό πλαίσιο το οποίο μπορεί να αποτελέσει πεδίο έρευνας της ενάλιας αρχαιολογίας. Είναι μια 'γειτονιά' εντός της οποίας πραγματοποιούνται επικοινωνίες με πλοία και βάρκες μέσω θαλάσσης. Τα λιμάνια είναι αναπόσπαστο τμήμα της ζωής του νησιωτικού αυτού συμπλέγματος και διαμορφώνονται ανάλογα με την ιδιοσυγκρασία των πόλεων πάντα εντός των ορίων που θέτει το εδαφικό ανάγλυφο. Για το λόγο αυτό στην εξέταση τους πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν όλοι οι παράγοντες που επηρεάζουν τη μορφή, τη λειτουργία και την κίνηση που λαμβάνει χώρα σε αυτά.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

- Εικ. 1, McGrail, S. 2001, σ.137, εικ. 4.35  
Εικ. 2, McGrail, S. 2001, σ.137, εικ. 4.35  
Εικ. 3, McGrail, S. 2001, σ.124, εικ. 4.23  
Εικ. 4, McGrail, S. 2001, σ.104, εικ. 4.8  
Εικ. 5, McGrail, S. 2001, σ.106, εικ. 4.9  
Εικ. 6, McGrail, S. 2001, σ.109, εικ. 4.12  
Εικ. 7, McGrail, S. 2001, σ.107, εικ. 4.10  
Εικ. 8, McGrail, S. 2001, σ.108, εικ. 4.11  
Εικ. 9, Wachsmann, S. 1998, σ.95, εικ. 6.12, a, b, c, d  
Εικ. 10, McGrail, S. 2001, σ.116, εικ. 4.20,4.21  
Εικ. 11, Casson, L. 1971, εικ. 61  
Εικ. 12, Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών ερευνών 1998, σ.39, εικ. 34  
Εικ. 13, Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών ερευνών 1998, σ.42, εικ. 36  
Εικ. 14, Casson, L. 1971, εικ. 78  
Εικ. 15, Casson, L. 1971, εικ. 66  
Εικ. 16, Casson, L. 1971, εικ. 80  
Εικ. 17, McGrail, S. 2001, σ.142, εικ. 4.38  
Εικ. 18, McGrail, S. 2001, σ.131, εικ. 4,29  
Εικ. 19, McGrail, S. 2001, σ.99, εικ. 4,3  
Εικ. 20, Blackmann, D. J. 1982b, εικ. 9  
Εικ. 21, Bass, G. F. 1972 (eds), σ. 96, εικ. 9  
Εικ. 22, Bass, G. F. 1972 (eds), σ. 93, εικ. 6  
Εικ. 23, Blackmann, D. J. 1982b, σ. 207, εικ. 13  
Εικ. 24, Bass, G. F. 1972 (eds), σ. 97, εικ. 10  
Εικ. 25, Bass, G. F. 1972 (eds), σ. 95, εικ. 8  
Εικ. 26, Blackmann, D. J. 1982b, σ. 189, εικ. 3  
Εικ. 27, Blackmann, D. J. 1982b,σ. 198, εικ. 8  
Εικ. 28, *ΑΔ* 1994-1995, σ. 137, εικ. 2  
Εικ. 29, Blackmann, D. J. 1982b,σ.91, εικ. 7  
Εικ. 30, *ΑΔ* 1994-1995, σ. 151, εικ. 11  
Εικ. 31, Bass, G. F. 1972 (eds), σ. 92, εικ. 4  
Εικ. 32, Bass, G. F. 1972 (eds), σ. 93, εικ. 5  
Εικ. 33, Agouridis, C. 1997, σ.4, εικ. 1  
Εικ. 34, McGrail, S. 2001, σ.98, εικ. 4,2

- Εικ. 35, McGrail, S. 2001, σ.130, εικ. 4,26
- Εικ. 36, Τελεβάντου, Χ. Α. 1996, σ. 14,εικ. 2
- Εικ. 37, Καμπίτογλου, Α. 1970, σ.155,εικ. 1
- Εικ. 38, Καμπίτογλου, Α. 1970, σ.157,εικ. 2
- Εικ. 39, Καμπίτογλου, Α. 1970,πιν.54
- Εικ. 40, Τελεβάντου, Χ. Α. 1996, σ.32, εικ. 7
- Εικ. 41, Τελεβάντου, Χ. Α. 1996, σ.33,εικ. 8
- Εικ. 42, Τελεβάντου, Χ. Α. 1996, σ.34,εικ. 9
- Εικ. 43, Καμπίτογλου, Α. 1970, σ.163,εικ. 4
- Εικ. 44, Καμπίτογλου, Α. 1970, σ.159,εικ. 3
- Εικ. 45, ΠΑΕ 1972, πιν.230,α
- Εικ. 46, Τελεβάντου, Χ. Α. 1996, σ.45,εικ. 17
- Εικ. 47, Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Λ. 1996,πιν.1
- Εικ. 48, Τελεβάντου, Χ. Α. 1996,σ.45,εικ. 21
- Εικ. 49, Koutsoukou, A., Kanellopoulos, Ch. 1990,σ.167, εικ. 80
- Εικ. 50, Anastasiou, T. 1996
- Εικ. 51, Μαραγκού, Λ. 1990,σ.163,εικ. 2
- Εικ. 52, ΠΑΕ 1990
- Εικ. 53, ΠΑΕ 1985,σ.184,εικ. 1
- Εικ. 54, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds),σ.4,εικ. 4
- Εικ. 55, Anastasiou, T. 1996,σ.74
- Εικ. 56, Anastasiou, T. 1996,σ.65
- Εικ. 57, Rougemont, G., Dalongeville, R. 1993 (eds), σ.107,εικ. 4
- Εικ. 58, ΠΑΕ 1990, πιν. 176
- Εικ. 59, Bruneau, Ph., Brunet, M., Farnoux, A., Moretti, J.C. (eds), σ.12
- Εικ. 60, Bruneau, Ph., Brunet, M., Farnoux, A., Moretti, J.C. (eds)
- Εικ. 61, Τσάκος, Κ. 1998,σ.10-11
- Εικ. 62, Ζαφειροπούλου, Φ. ,σ.14-15
- Εικ. 63, Bruneau, Ph., Brunet, M., Farnoux, A., Moretti, J.C. (eds)
- Εικ. 64, Μουρτζάς, Ν., Κολαΐτη, Ε. 1994,σ.688,εικ. 1
- Εικ. 65, Fittschen, K. 1998,σ.550,εικ. 9
- Εικ. 66, Fittschen, K. 1998,σ.547,εικ. 3
- Εικ. 67, Fittschen, K. 1998,σ. 547,εικ. 4
- Εικ. 68, Μουρτζάς, Ν., Κολαΐτη, Ε. 1994,σ.693,εικ. 12
- Εικ. 69, Σπονδύλης, Η. 1994,σ.706,εικ. 2
- Εικ. 70, Σπονδύλης, Η. 1994,σ.707,εικ. 5
- Εικ. 71, Σπονδύλης, Η. 1994,σ.708,εικ. 8

- Εικ. 72, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds),εικ. 12,1
- Εικ. 73, Σπονδύλης, Η. 1994,σ.710,εικ. 14
- Εικ. 74, Μαζαράκης-Αιτιάν, Α. 1993,σ.223,εικ. 1
- Εικ. 75, Γούναρης, Α. Π. 1994,σ.398,εικ. 2
- Εικ. 76, Φίλιππα-Touchais, Α. 1994,σ.356,εικ. 13
- Εικ. 77, Γούναρης, Α. Π. 1994,σ.428,εικ. 57
- Εικ. 78, Γούναρης, Α. Π. 1994,σ.428,εικ. 58
- Εικ. 79, Μαζαράκης-Αιτιάν, Α. 1993,σ.226,εικ. 5
- Εικ. 80, Γούναρης, Α. Π. 1994,σ.433,εικ. 63
- Εικ. 81, Πάπυρους Λαρούς Μπριτάννικα, λ. *Μήλος*
- Εικ. 82, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds),σ.17,εικ. 20
- Εικ. 83, Pittinger, J. 1975, σ. 1, εικ. 1
- Εικ. 84, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds),σ.84,εικ. 6
- Εικ. 85, Rougemont, G., Dalongeville, R. 1993 (eds), σ.11,εικ. 2
- Εικ. 86, Έργον 1979, εικ. 97
- Εικ. 87, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds),σ.34,εικ. 38
- Εικ. 88, ΠΑΕ 1985,πιν.Ζ2
- Εικ. 89, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds),σ.35,εικ. 39
- Εικ. 90, ΠΑΕ 1979,πιν.155
- Εικ. 91, Παπαθανασόπουλος, Γ. Α. 1981,σ.299,εικ. 1
- Εικ. 92, Παπαθανασόπουλος, Γ. Α. 1981,σ.300,εικ. 2
- Εικ. 93, Παπαθανασόπουλος, Γ. Α. 1981,σ.301,εικ. 3
- Εικ. 94, Κοκκόρου-Αλευρά, Γ. 1992,σ.107,εικ. 2
- Εικ. 95, Κοκκόρου-Αλευρά, Γ. 1992,σ.107,εικ. 3
- Εικ. 96, ΑΔ 1990,εικ. 3
- Εικ. 97, Muller, D., σ.993,εικ. 1
- Εικ. 98, Parathanasopoulos, G., Schilardi, D. 1981,σ.134, εικ. 2
- Εικ. 99, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,σ.2,εικ. 1
- Εικ. 100, ΠΑΕ 1974,269
- Εικ. 101, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,σ.6,εικ. 4
- Εικ. 102, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,σ.5,εικ. 3
- Εικ. 103, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,πιν.γ,β
- Εικ. 104, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,πιν.ε,α
- Εικ. 105, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,πιν.ε,β
- Εικ. 106, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,σ.9,εικ. 5
- Εικ. 107, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,σ.10,εικ. 6
- Εικ. 108, Φωτίου, Κ. Φ. 1973,σ.12,εικ. 7

- Εικ. 109, *ΠΑΕ* 1976, πιν.187.α
- Εικ. 110, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds), σ.185, εικ. 16
- Εικ. 111, Sperling, J. W. 1973, εικ. 24
- Εικ. 112, Sperling, J. W. 1973, εικ. 14b
- Εικ. 113, Ματθαίου, Α. Π., Πίκουλας, Γ. Α. 1990-1991, σ.122
- Εικ. 114, Μάρθαρη, Μ. Ε. χ.χ.
- Εικ. 115, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds), σ.46, εικ. 31
- Εικ. 116, *ΑΕ* 1990, σ.49, εικ. 1
- Εικ. 117, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds), σ.47, εικ. 32
- Εικ. 118, *Το μουσείο της Τήνου*
- Εικ. 119, Πάπυρους Λαρούς Μπριτάννικα, λ. *Σύρος*
- Εικ. 120, Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds), σ.189, εικ. 9

Σημείωση: Οι πίνακες 1-11 που συμπεριλαμβάνονται στα κείμενα έχουν καταρτιστεί από την υπογράφουσα βάσει των πληροφοριών που προέρχονται από τον Άτλαντα Ανέμου και Κύματος της Βορειοανατολικής Μεσογείου Θαλάσσης [βλ. Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds)].

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Agouridis, C. 1997, 'Sea Routes and Navigation in the third millennium Aegean', *OJA* 16.1 Oxford, σελ. 1-24
- Ahlberg, G. 1971, *Fighting on Land and Sea in Greek Geometric Art*, Stockholm (non vidi)
- Anastasiou, T. 1996, *Amorgos. History-Sightseeing*, Hermoupolis
- Αθανασούλης, Γ. Α., Σκαρσουλής, Ε. Κ. 1992 (eds), *Άτλας Ανέμου και Κύματος Βορειοανατολικής Μεσογείου θαλάσσης*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα
- Μπάλκας, Α. Ν. 1998 (ed.), 'Άνδρος και Χαλκιδική', στο *Πρακτικά Συμποσίου: Άνδρος, 23 Αυγούστου 1997, Ανδριακά Χρονικά 29, Άνδρος*
- Bass, G. F. 1972 (ed.), *A History of Seafaring based on Underwater Archaeology*, London
- Μπελαβίλας, Ν. 1998, 'Το δίκτυο θαλάσσιων δρόμων και λιμανιών κατά την Ενετοκρατία και Τουρκοκρατία στις Κυκλάδες', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds), σελ. 343-360
- Berranger, D. 1992, *Recherches sur l'histoire et la prosopographie de Paros a l' epoque Archaique*, Clermont-Ferrand
- Blackmann, D. J. 1982a, 'Ancient harbours in the Mediterranean. Part 1', *IJNA*, London, σελ. 79-104
- Blackmann, D. J. 1982b, 'Ancient harbours in the Mediterranean. Part 2', *IJNA*, London, σελ. 185-211
- Blackmann, D. J. 1989, 'Some Problems of Ship Operation in Harbour', στο Τζαλας, Η. 1989 (ed.), σελ. 73-81
- Brock, J. K., Young, G. M. 1949, 'Excavations in Siphnos', *BSA* 44, σελ. 1-92 (non vidi)
- Bruneau, Ph., Brunet, M., Farnoux, A., Moretti, J.C. 1996 (eds), *Delos: Il sacree et ville cosmopolite*, Paris
- Καμπίτογλου, Α. 1970, 'Ανασκαφαί Ζαγοράς Άνδρου', *ΑΕ*, σελ. 154-233
- Καμπίτογλου, Α. 1981, *Αρχαιολογικό Μουσείο Άνδρου*, Αθήνα
- Cambitoglou, A., Birchall, A., Coulton, J. J., Green, J. R. 1988 (eds), *Zagora 2: Excavation of a Geometric town on the island of Andros*, Athens
- Cambitoglou, A., Coulton, J. J., Birmingham, J., Green, J. R. 1992 (eds), *Zagora 1: Excavations of a Geometric town on the Island of Andros*, Athens
- Casson, L. 1971, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton
- Casson, L., Steffy, J. R. 1991 (eds), *The Athlit Ram*, Texas A & M University Press
- Χατζηδάκης, Ι. 1927 (ανατ. 1972), *Ιστορία της νήσου Μήλου*, Αθήνα (non vidi)

- Cherry, J. F., Davis, J. L., Matzourani, E. 1991, *Landscape Archaeology as long-term history: northern Keos in the Cycladic Islands from earliest settlement until modern times*, Monumenta Archaeologica 16, University of California
- Coates, J., McGrail, S. χ.χ. (eds), *The Greek Trireme of the 5<sup>th</sup> Century B. C.*, England
- Davis, J. L. 1982, 'Ἐπεὶ οὐ' τοι πιαρ υπ' οὐδας: Thoughts on Prehistoric and Archaic Delos', *Temple University Aegean Symposium* 7, σελ.22-33
- Delgado, J. P. 1997 (ed.), *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, London
- Duchene, H. 1986, *Le Paysage portuaire de la Delos antique: recherches sur les installations maritimes, commerciales et urbaines de littoral délien*, Athènes (non vidi)
- Ducrey, P. 1983, 'Les Cyclades à l'époque hellénistique la piraterie, symptôme d'un malaise économique et social', *Les Cyclades: Matériaux pour une étude de géographie historique*, Lyon, σελ. 143-147
- Etienne, R. 1990, *Tenos II. Tenos et les Cyclades*, Paris
- Ευσταθίου, Μ. 2001, 'Αρχαία Οία και οι πρόσφατες ανασκαφές στην περιοχή του Καμαριού', στο Δανέζης, Ι. Μ. 2001 (ed.), σελ. 229-240
- Fagerstrom, K. 1988, *Greek Iron Age Architecture*, Studies in Mediterranean Archaeology, vol. 131, Goteborg
- Φίλιππα-Touchais, Α. 1998, 'Οι αρχαιότητες της Κύθνου μέσα από τις μαρτυρίες των περιηγητών (15<sup>ος</sup> - 19<sup>ος</sup> αι.)', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 335-349
- Fittschen, K. 1998, 'Αρχαιολογία και προστασία του φυσικού τοπίου. Το παράδειγμα της αρχαίας Καρθαίας', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ.539-554
- Φωτίου, Κ. Φ. 1973, 'Αρχαιολογικά έρευνα εις την νήσον Πάρον', *ΑΕ* 1973, Χρονικά, σελ.1-14
- Frost, H. 1987, 'Where did they built Ancient Warships?' στο Tzalas, Η. 1987 (ed.), σελ. 181-185
- Ινστιτούτο Εναλίων Αρχαιολογικών ερευνών 1998, *Από την ενάλια Κύπρο στο μυχό του πολυδίψιου Άργους: Το ναύγιο του Ακρωτηρίου των Ιρίων*, Αρχαιολογικό Μουσείο Σπετσών, Αθήνα
- Γαλαίος, Γ. 2001, 'Θηραϊκές φιλολογικές πηγές: Η περίπτωση ενός αριστοτελικού χωρίου', στο Δανέζης, Ι. Μ. 2001 (ed.), σελ. 251-252
- Γαλάνη, Γ., Μενδώνη, Λ., Παπαγεωργιάδου, Χ. 1982, 'Επιφανειακή έρευνα Κέας', *Αρχαιογνωσία* 3, σελ. 237-244
- Gale, N. H., Stos-Gale, Z. A. 1981, 'Cycladic lead and silver metallurgy', *BSA* 76, σελ.182-206

- Γκόφας, Δ. Χ. 1993, *Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού δικαίου των Συναλλαγών: Αρχαίου, Βυζαντινού, Μεταβυζαντινού*, Αθήναι
- Γούναρης, Α. Π. 1998, 'Πολεοδομία και τείχη της αρχαίας πόλεως της Κύθνου. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αιινάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 381-433
- Γούναρης, Α. Π. 1999, 'Έρευνες οικιστικής των Πρωτογεωμετρικών-Γεωμετρικών Κυκλάδων και τα ζητούμενα της Κυκλαδικής Πρωτοϊστορίας', στο Σταμπολίδης, Ν. Χρ. 1999 (ed.), σελ. 96-113
- Gray, D. 1974, *Seewesen. Archaeologia Homericum* I, G, Gottingen
- Johnston, P. F. 1985, *Ship and Boat models in ancient Greece*, Annapolis (non vidi)
- Καραλής, Σ. 2000 (ed.), 'Σέριφος', *Καθημερινή* (Επτά Μέρη), 27 Αυγούστου, Αθήνα, σελ. 2-32
- Karmon, Y. 1985, 'Geographical Components in the study of Ancient Mediterranean Ports', στο Raban, A. 1985 (ed.), σελ. 1-7
- Καζαμιάκης, Κ. Ν., Πίκουλας, Γ. Α. 1999, 'Αμαξήλατος οδός στην Κέα', *Ήρος* 13, σελ. 177-188
- Κοκκόρου-Αλευρά, Γ. 1992, 'Τα αρχαία λατομεία μαρμάρου της Νάξου', *ΑΕ* 1992, σελ. 101-127
- Κοντολέων, Ν. Μ. 1964, 'Ανασκαφαί Παλαιπολέως Άνδρου κατ' Αύγουστον του 1956', *ΑΕ*, Χρονικά, σελ. 1-5
- Κούρου, Ν. 2001, 'Το παλαιότερο τείχος του Ξώμπουργου στα πλαίσια των κυκλαδικών οχυρώσεων, Τήνος-Κάτω Μέρη', στο *Πρακτικά Επιστημονικής Συνάντησης 25-27 Αυγούστου 1998*, Εταιρεία Τηνιακών Μελετών, Αθήνα
- Koutsoukou, A., Kanellououlos, Ch. 1990, 'Towers from North-West Andros', *BSA*, σελ. 155-174
- Λιοντής, Κ. 1996 (eds), 'Σίφνος: Το απολλώνιο φως', *Η Καθημερινή* (Επτά Ημέρες) 11 Αυγούστου, Αθήνα, σελ. 2-31
- Μαραγκού, Λ. 1988, 'Τειχισμένοι οικισμοί των Γεωμετρικών χρόνων (9<sup>ος</sup>-8<sup>ος</sup> π.Χ. αιώνας)', *ΠΑΑ* 63, Αθήνα, σελ. 80-94
- Μαραγκού, Λ. 1990, 'Κυκλαδικό ειδώλιο από την Μινώα Αμοργού', *ΑΕ*, σελ. 159-176
- Marinatos, S. 1974, 'Das Schiffsfresko von Thera', στο Gray, D. 1974 (ed.), σελ. 141-151
- Μάρθαρη, Μ. Ε. χ.χ., *Το αρχαιολογικό μουσείο της Ίου*, Αθήνα
- Μαστραπάς, Α. 1990, 'Το πλοίο στις Κυκλάδες κατά την πρώιμη Χαλκοκρατία', *Αρχαιολογία* 35, σελ. 80-83
- Ματθαίου, Α. Π., Πίκουλας, Γ. Α. 1990-1991, 'Αρχαιολογικές σημειώσεις από την Ανάφη', *Ήρος* 8-9, σελ. 119-130



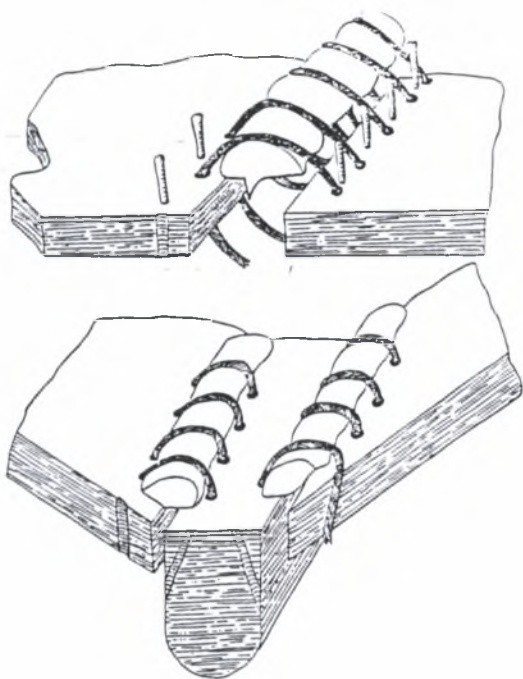
- Μαζαράκης Αινιάν, Α. 1993. 'Επιφανειακές έρευνες στην Κύθνο. Το τείχος', *ΑΕ*, σελ. 217-253
- Μαζαράκης Αινιάν, Α. 1995, 'Επιφανειακές αρχαιολογικές έρευνες στην Κύθνο (1990-1995)', *ΠΑΕ*, σελ. 137-209
- Μαζαράκης Αινιάν, Α. 1998α, 'Αρχαία Κύθνος. Ιστοριογραφία και αρχαιολογικές έρευνες', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 49-63
- Mazarakis Ainian, A. 1998b, 'The Kythnos Survey. A preliminary report', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 363-380
- Mazarakis-Ainian, Ph. 1991-1992, *Les Structures Portuaires en Grèce Antique. Volume 2: Inventaire des Sites*, Université Libre de Bruxelles
- McGrail, S. 2001, *Boats of the world: from the Stone Age to Medieval times*, Oxford
- McNeal, R. A. 1967, 'Anaphe. Home of Strangford Apollo', *Archaeology* 20, σελ. 254-263
- Mejier, F. 1986, *A History of Seafaring in the Classical World*, London and Sidney
- Mendoní, L. J. 1985-1986, 'Αρχαιολογικές έρευνες στην Κέα. Αρχαία Καρθαία', *Αρχαιογνωσία* 4, σελ. 149-184
- Μενδώνη, Λ. Γ. 1998α, 'Αρχαία Κέα. Ιστοριογραφία και αρχαιολογικές έρευνες', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 17-48
- Μενδώνη, Λ. Γ. 1998b, 'Αρχαίοι πύργοι στις Κυκλάδες', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds), σελ. 471-483
- Μενδώνη, Λ. Γ., Μπελογιάννης, Ν. 1991-1992, 'Μεταλλευτικές και μεταλλουργικές δραστηριότητες στην αρχαία Κέα', *Αρχαιογνωσία* 7, σελ. 91-103
- Μενδώνη, Λ. Γ., Μάργαρης, Ν. 1998 (eds), *Κυκλάδες: Ιστορία του τοπίου και τοπικές ιστορίες*, Αθήνα
- Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), *Κέα - Κύθνος: Ιστορία και Αρχαιολογία: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου, Κέα-Κύθνος 22-25 Ιουνίου 1994* (Μελετήματα 27), Αθήνα
- Mendoní, L. J., Mourtzas, N. D. 1985-1986, 'Παλαιογεωμορφολογική αναπαράσταση του όρμου Πόλες: Μια πρώτη προσέγγιση του λιμανιού της αρχαίας Καρθαίας', *Αρχαιογνωσία* 4, σελ. 127-138
- Μηλιαράκης, Α. 1884, *Υπομνήματα περιγραφικά των Κυκλάδων. Αμοργός*, Αθήναι
- Morgan, L. 1988, *The miniature wall paintings of Thera*, Cambridge
- Morrison, J. S., Coates J. F. 1992, *The Athenian Trireme*, Cambridge
- Morrison, J. S., Williams, R. T. 1968, *Greek oared ships*, Cambridge
- Μουρτζιάς, Ν., Κολαΐτη, Ε. 1998, 'Αλληλεπίδραση γεωλογικών και αρχαιολογικών παραγόντων', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 679-693
- Muller, D. 1987, *Topographischer Bildkommentar zu den Historien Herodots, Griechenland*

- Νελλόπουλος, Ε. Δ. χ.χ., *Η Ελληνική Τριήρης*, Αθήνα
- Νίγδελης, Π. Μ. 1990, *Πολίτευμα και κοινωνία των πόλεων των Κυκλάδων κατά την ελληνιστική και αυτοκρατορική εποχή*, Θεσσαλονίκη
- Ormerod, H. A. 1997, *Piracy in the Ancient World*, Baltimore
- Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Λ. 1996, *Παλαιόπολις Άνδρου: Τα οικοδομικά από την προανασκαφική έρευνα*, τομ. Α', Άνδρος
- Παλαιοκρασσά-Κοπίτσα, Λ. 1998, 'Από τις αρχαιότητες της αρχαίας πόλης της Άνδρου', στο Μπάλκας, Α. Ν. 1998 (ed.), σελ. 57-78
- Παπαγεωργιάδου, Χ. 1990, 'Η οργάνωση του αγροτικού χώρου στην Ποιήεσσα της Κέας κατά την ελληνιστική περίοδο', *Μελετήματα* 10, Ποικίλα, Αθήνα, σελ. 309-319
- Παπανικολάου, Α. 1998, 'Η οικοδομική δραστηριότητα στην Ν. κλιτή της ακροπόλεως της Καρθαίας κατά τον 6<sup>ο</sup> και τον 5<sup>ο</sup> αι. π.Χ.', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 555-582
- Παπασταματάκη, Α. 1998, 'Μεταλλουργικές δραστηριότητες στην Κέα κατά την αρχαιότητα. Νεώτερα στοιχεία', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 759-766
- Παπαθανασόπουλος, Γ. Α. 1981, 'Νάξος: Υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα', *ΠΑΕ*, Α. σελ. 298-302
- Παπαθανασόπουλος, Γ., Βήχος Γ., Λώλος Γ. 1991a, 'Δοκός: Ανασκαφική περίοδος 1991', *Ενάλια*, Τομ. 3, 1/2, σελ. 26-28
- Παπαθανασόπουλος, Γ., Βήχος Γ., Λώλος, Γ. 1991b, 'Δοκός: Ανασκαφική περίοδος 1991', *Ενάλια*, Τομ. 3, 3/4, σελ. 4-29
- Παπαθανασόπουλος, Γ., Βήχος Γ., Λώλος, Γ. 1993, 'Δοκός: Ανασκαφική περίοδος 1992', *Ενάλια*, Τομ. 5, 1/2, σελ. 6-19.
- Παπαθανασόπουλος, Γ., Βήχος Γ., Χατζηδάκη Ε., Λώλος, Γ. 1990, 'Δοκός: Ανασκαφική περίοδος 1990, Υποβρύχια έρευνα', *Ενάλια*, Τομ. 2, 3/4., σελ. 6-29.
- Parathanasopoulos, G., Schilardi, D. 1981, 'Underwater Survey of Paros', *IJNA*, vol. 10, σελ. 133-144
- Πασχάλης, Δ. Π. 1925, *Η Άνδρος*, τ.1, Αθήναι (non vidi)
- Phelps, W., Lolos, Y., Vichos, Y. 1999 (eds), *The point Iria wreck, Int. conference, Spetses 19 Sept. 1998*, Athens
- Photos-Jones, E., Gottier, A., Hall, A. J., Mendoni, L. G. 1997, 'Kean Miltos: The well-known iron oxides of antiquity', *BSA* 92, σελ. 359-372
- Pittinger, J. 1975, 'The mineral products of Melos in Antiquity and their identification', *BSA* 70, σελ. 191-197
- Πολέμης, Δ. 1981, *Ιστορία της Άνδρου*, Αθήνα (non vidi)
- Πρέκα-Αλεξανδρή, Κ. 1994, *Από τη Ναυσικά στην Ευρώπη*, Αθήνα

- Ψύλλας, Ι. 1920 (ανατ. 1993), *Ιστορία της νήσου Κέας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι των καθ' ημάς*, Αθήνα (non vidi)
- Raban, A. 1985 (ed.), 'Harbour Archaeology', *B.A.R. International Series No 257*, Oxford
- Reger, G. 1998, 'The historical and archaeological background to the disappearance of Koresia and Poiessa on Kea', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 633-643
- Renfrew, C., Wagstaff, M. 1982 (eds), *An island polity. The archaeology of exploitation in Melos*, Cambridge
- Rickman, G. E. 1985, 'Towards a Study of Roman Port', στο Raban, A. 1985 (eds), σελ. 105-114
- Ρωμοπούλου, Κ. 1999, 'Οι αποικίες της Άνδρου στο Β. Αιγαίο', στο Σταμπολίδης, Ν. Χ. 1999 (eds), σελ.126-131
- Rougemont, G., Dalongeville, R. 1993 (eds), *Recherches dans les Cyclades*, Collection de la maison de l'orient méditerranéen No 2, Université Lumière Lyon
- Σαμαρτζίδου-Ορκοπούλου, Σ. 2000, 'Η Σέριφος στην αρχαιότητα', στο Καραλής, Σ. 2000 (eds), σελ. 6-7
- Schilardi, D. U. 1973a, 'A fortified Acropolis on the Oikonomos island', *AAA* 6, vol. 2, σελ. 260-265
- Schilardi, D. U. 1973b, 'A new Phoenician Sarcophagus from Paros', *AAA* 6, σελ. 466-471
- Schilardi, D. U. 1975, 'Paros, report II: the 1973 campaign', *JFA* 2, σελ. 83-96
- Shaw, J. W. 1972, 'Greek and Roman harbourworks', στο Bass, G. F. 1972 (ed.), σελ. 88-314
- Σημαντώνη-Μπουρνιά, Ε. 1990, *Ανασκαφές Νάξου. Ανάγλυφοι πίθοι*, Αθήναι
- Σίμωσι, Α. 1998, 'Το Αρχαίο Πολεμικό Λιμάνι της Θάσου', *ΑΔ* 1994-1995, *Μελέτες Α'*, σελ. 133-159
- Sparkes, B. A. 1982, 'Classical and Roman Melos', στο Renfrew, C., Wagstaff, M. 1982 (eds), σελ. 45-56
- Sperling, J. W. 1973, *Thera and Therasia*, Αρχαίες ελληνικές πόλεις, τομ. 22, Αθήνα
- Σπονδύλης, Η. 1994, 'Ένα βυθισμένο λιμενικό έργο στον Οτζιά Κέας', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1994 (eds), σελ. 699-712
- Σταμπολίδης, Ν. Χ. 1999 (ed.), *Φως Κυκλαδικόν: Τιμητικός τόμος στη μνήμη του Νίκου Ζαφειρόπουλου*, Αθήνα
- Σταυρινός, Ι. Γ. 1999, *Η ιστορία της Αλεξάνδρειας*, Αθήνα
- Stos, N. H. 1998, 'The role of Kea in metal production and trade in the Late Bronze Age', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 737-758

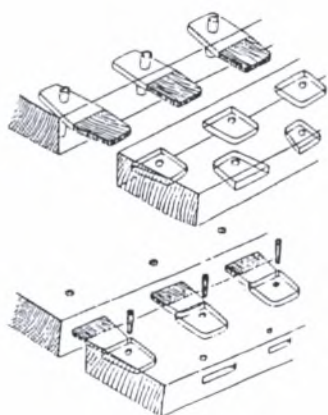
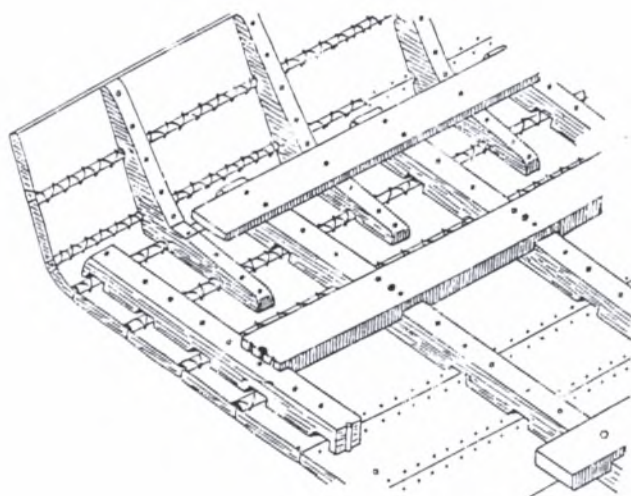
- Stos-Gale, S. 1998, 'The role of Kythnos and other Cycladic island in the origins of Early Minoan metallurgy', στο Μενδώνη, Λ. Γ., Μαζαράκης Αινιάν, Α. Ι. 1998 (eds), σελ. 717-727
- Τελεβάντου, Χ. Α. 1996, *Άνδρος. Τα μνημεία και το αρχαιολογικό μουσείο*, Αθήνα
- Τελεβάντου, Χ. Α. 1996b, 'Ο οικισμός της Υψηλής', *Καθημερινή* (Επτά Μέρρες), Αθήνα
- Τελεβάντου, Χ. Α. 1998, 'Ο αρχαίος οικισμός της Υψηλής στην Άνδρο:στοιχεία από τις ως τώρα ανασκαφές', στο Μπάλκας, Α. Ν. 1998 (ed.), σελ.31-55
- Τελεβάντου, Χ. Α. 1999, 'Άνδρος. Το ιερό της Υψηλής', στο Σταμπολίδης, Ν. Χ. 1999 (ed.), σελ. 132-139
- Θέμελης, Π. 1975, 'Ζαγορά: Πόλις ή νεκρόπολις;', *ΑΕ*, σελ. 230-266
- Θερμού, Μ. 2002, 'Ένα αρχαίο άδυτο άθικτο στο χρόνο', *Το Βήμα*, 18 Δεκεμβρίου 2002, σελ. Α24-Α25
- Τζαλας, Η. 1987 (ed.), *Tropis II*, 2<sup>nd</sup> International Symposium on Ship Operation in Antiquity, Athens
- Τζαλας, Η. 1989 (ed.), *Tropis III*, 3<sup>rd</sup> International Symposium on Ship Operation in Antiquity, Athens
- Τζάλας, Χ. 1989, 'Ο δρόμος του οψιδιανού με ένα παπυρένιο σκάφος στις Κυκλάδες', *Αρχαιολογία* 32, σελ.11-20
- Τσάκου, Κ. 1996, 'Η ιστορία του νησιού', στο Ξυδάκης, Ν.Γ.1996 (ed.), σελ.3-5
- Τσάκος, Κ. 1998, *Δήλος-Μύκονος. Ιστορικός και Αρχαιολογικός οδηγός*, Αθήνα
- Βακιώτης, Κ. 1996 (ed.), 'Πάρος. Κυκλαδική μαγεία', *Καθημερινή* (Επτά Μέρρες), 8 Σεπτεμβρίου, Αθήνα. σελ. 2-31
- Βάλληνδα, Α. 1882 (ανατ.1990), *Κυθνιακά*, Αθήνα
- Βήχος, Γ. 1989, 'Αεροδυναμική και υδροδυναμική των Πρωτοκυκλαδικών πλοίων που εικονίζονται στα «τηγανόσχημα» σκεύη της Σύρου', *Αρχαιολογία* 32, σελ. 21-23
- Βογιατζίδης, Ι. 1918, *Αμοργός. Ιστορικά έρευναι περί της νήσου*, Αθήναι (non vidi)
- Wachsmann, S. 1998, *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*, London
- Wagstaff, M., Cherry, J. F. 1982, 'Settlement and Population change', στο Renfrew, C., Wagstaff, M. 1982 (eds), σελ. 136-236
- Wallinga, H. T. 1993, *Ships and Sea-Power before the Great Persian War The Ancestry of the Ancient Trireme*, Netherlands
- Wedde, M. 2000, *Towards a Hermeneutics of Aegean Bronze Age Ship Imagery*, Mannheim und Mohnesee
- Ξυδάκης, Ν. Γ. 1996 (eds), 'Η άλλη Μύκονος', *Καθημερινή* (Επτά Μέρρες), 25 Αυγούστου, σελ.1-31
- Ζαφειροπούλου, Φ. 1971, 'Γεωμετρική οχύρωση εις Κυκλάδας', *ΑΑΑ* 4, 2, σελ. 210-216

- Ζαφειροπούλου, Φ. 1973, 'Από τον γεωμετρικό οικισμό της Δονούσης', *ΑΑΑ* 6, 2, σελ. 256-259
- Ζαφειροπούλου, Φ. 1993, *Δήλος. Τα μνημεία και το μουσείο*, Αθήνα
- Ζαφειροπούλου, Φ. 1996, 'Ανασκαφικές έρευνες', στο Λιοντής Κ. 1996 (ed.), σελ.2-3
- Ζαφειροπούλου, Φ. 1996b, 'Η αρχαιολογική έρευνα', στο Βακιώτης, Κ. 1996 (ed.), σελ. 5-7
- Ζαφειροπούλου, Φ. 2001, 'Η Θήρα των ιστορικών χρόνων', στο Δανέζης, Ι. Μ. 2001 (ed.), σελ. 225-227



Εικ.1, Ραφτός τρόπος σύνδεσης

Εικ.2, Συνδυασμός ραφτού τρόπου σύνδεσης και εντόρμωσης



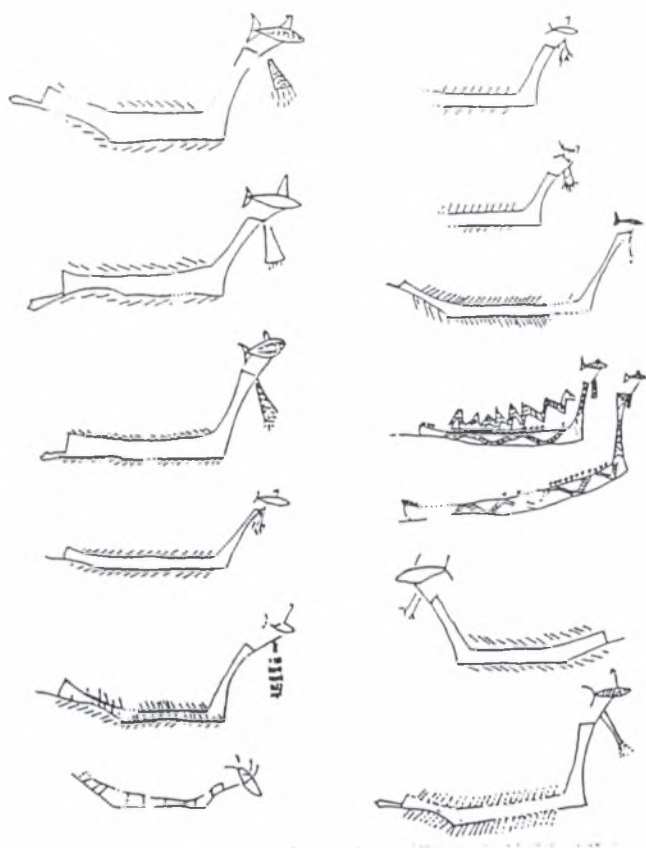
Εικ.3, Τρόπος σύνδεσης με εντόρμωση



Εικ.4, Πειραματική Αρχαιολογία: παπυρέλλα

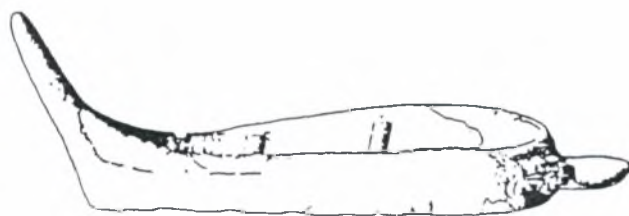


Εικ.5, Μολύβδινο ομοίωμα πλοιαρίου από τη Νάξο (3<sup>η</sup> χιλιετία)

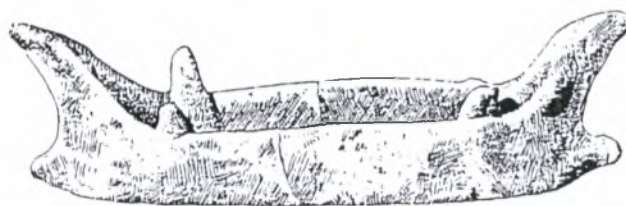


Εικ.6, Σχέδια των 'τηγανόσχημων' της Σύρου

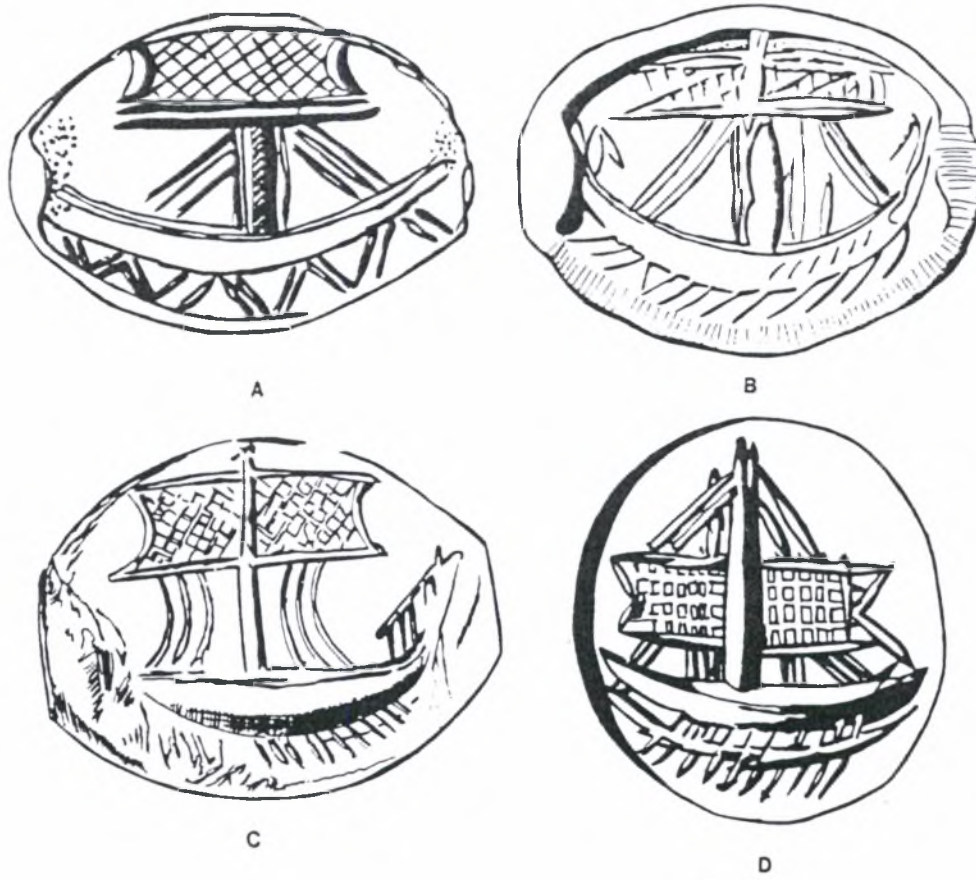
Εικ.7, Πήλινο ομοίωμα πλοιαρίου από το Παλαίκαстро Κρήτης (3<sup>η</sup> χιλιετία)



Εικ.8, Πήλινο ομοίωμα πλοιαρίου από το Μοχλό Κρήτης (3<sup>η</sup> χιλιετία)

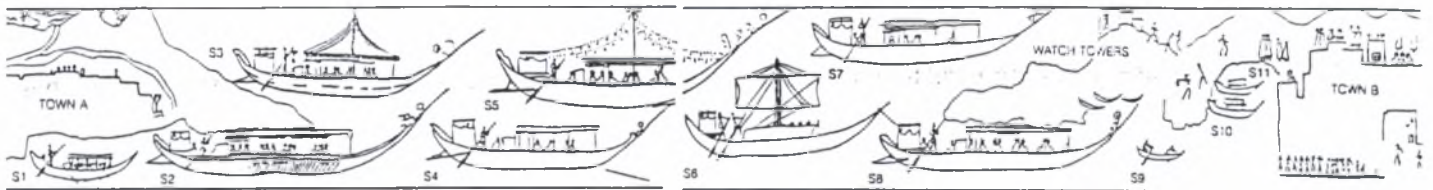




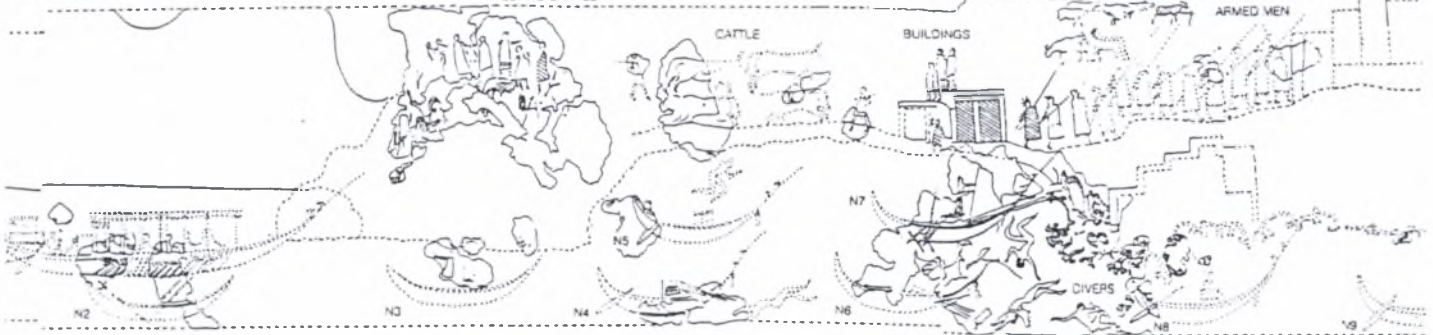


Εικ.9, Απεικονίσεις πλοίων σε σφραγίδες της ύστερης Μινωικής περιόδου

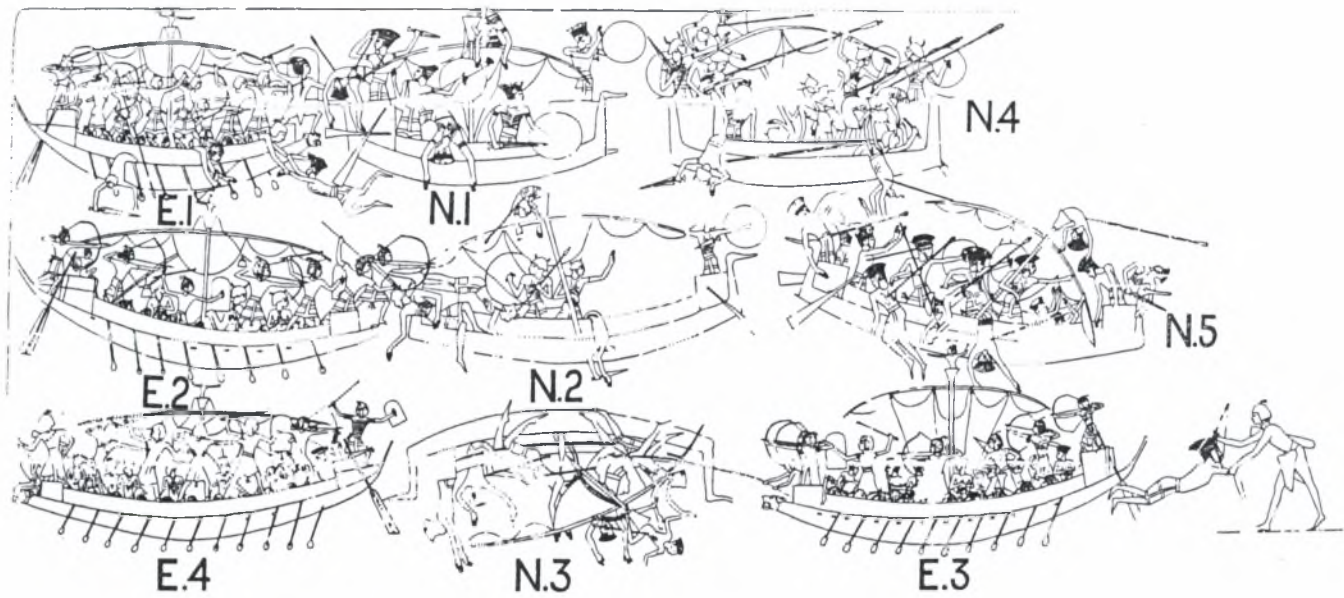
JTH FRIEZE



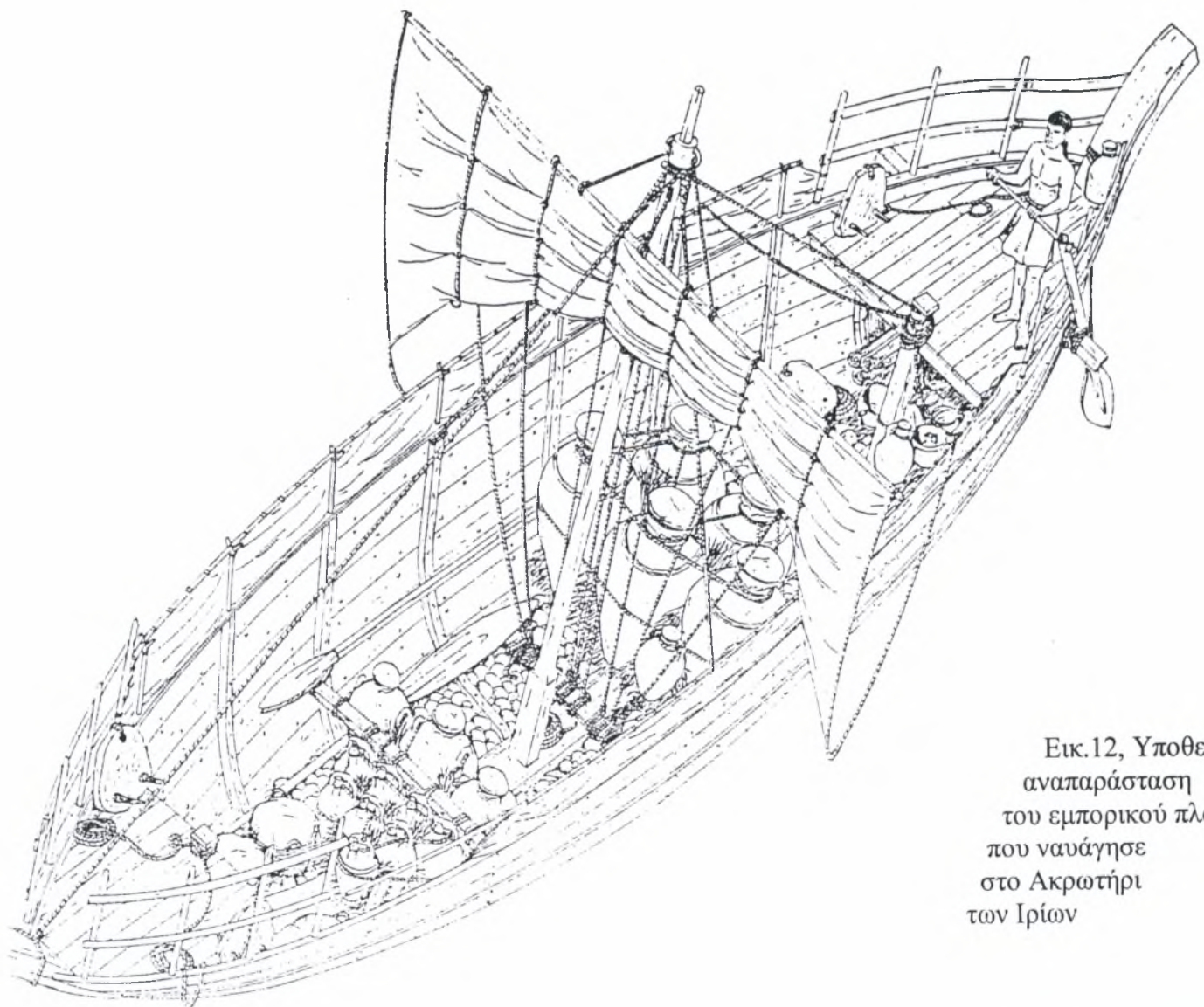
RTH FRIEZE



Εικ.10, Σχεδιαστική παράσταση πλοίων των τοιχογραφιών της Θήρας



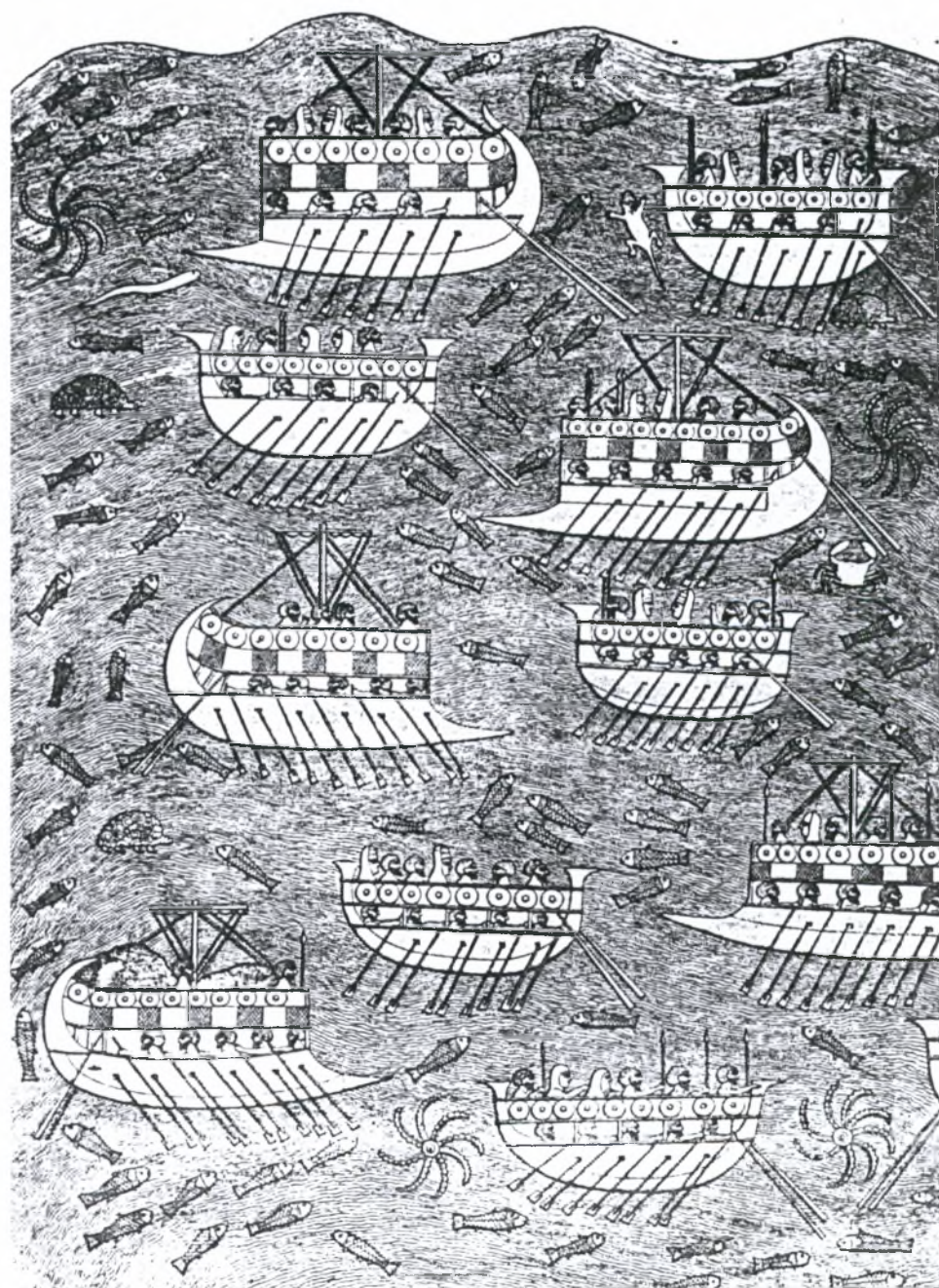
Εικ.11, Ναυτική μάχη ανάμεσα στους Αιγυπτίους και τους 'Λαούς της Θάλασσας'  
(1190 π.Χ.)



Εικ.12, Υποθετική αναπαράσταση του εμπορικού πλοίου που ναυάγησε στο Ακρωτήριο των Ιρίων



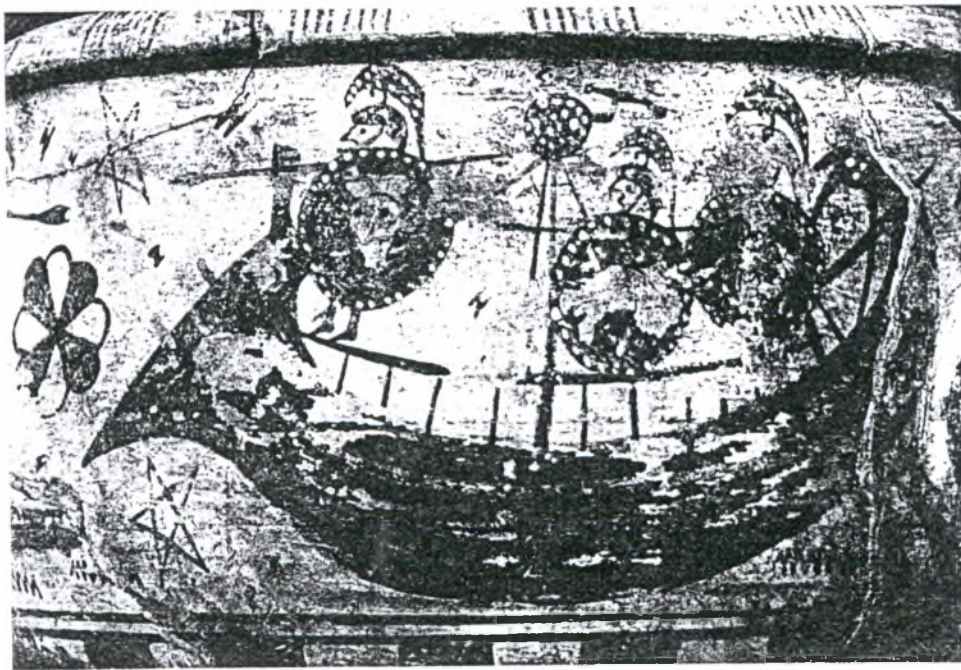
Εικ.13, Η πιθανή πορεία του πλοίου του ναυαγίου των Ιρίων



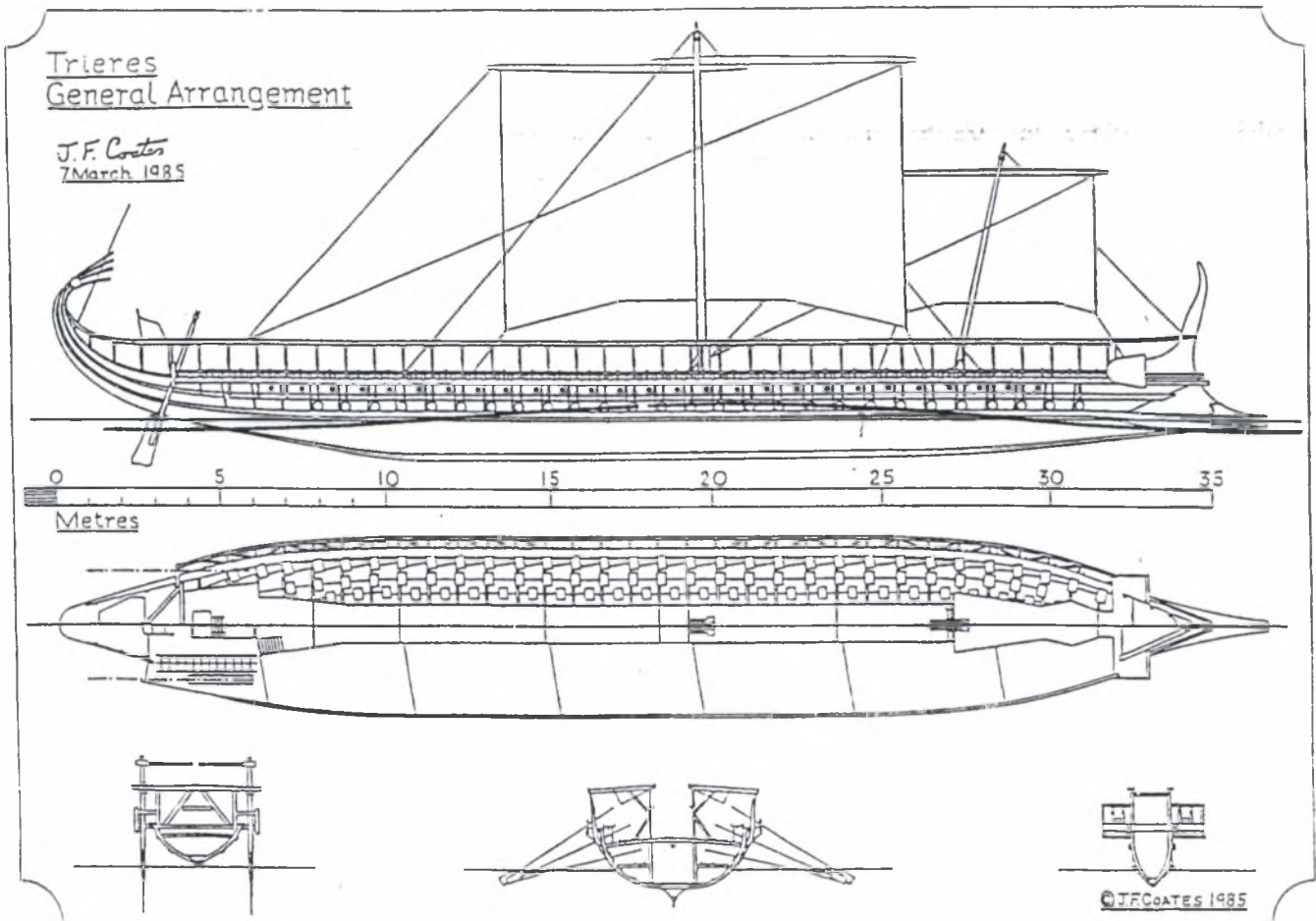
Εικ.14, Φοινικικά πολεμικά και  
εμπορικά πλοία (700 π.Χ.)



Εικ.15, Επίθεση σε πολεμικό πλοίο κοντά στην ακτή (απεικόνιση σε αγγείο-α΄ μισό 8<sup>ου</sup> αι.π.Χ.)



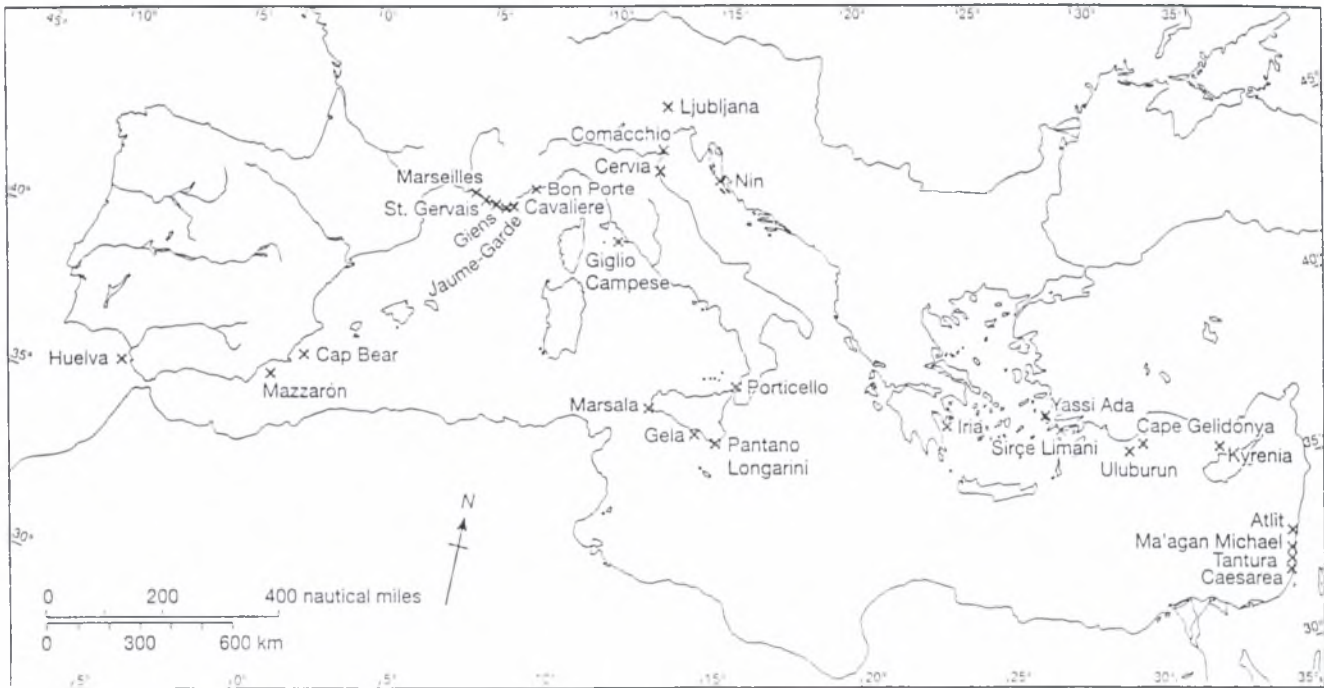
Εικ.16, Κρατήρας Αριστόνοθου. Έμποροι προετοιμάζονται για να αντιμετωπίσουν κάποια επίθεση (μέσα 7<sup>ου</sup> αι.π.Χ.)



Εικ.17, Σχέδια για την πιθανή αναπαράσταση της τριήρους

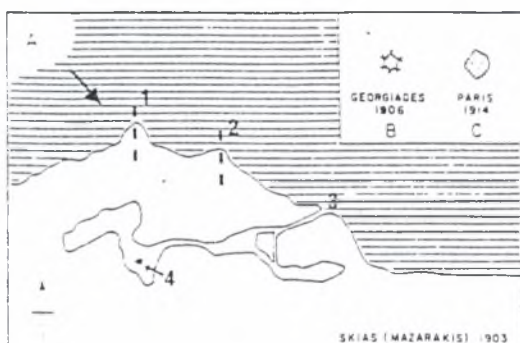
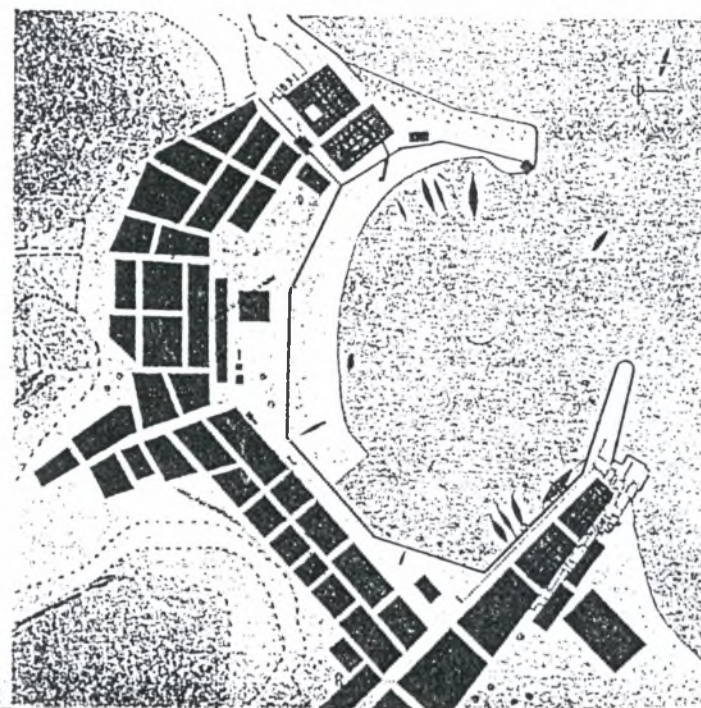


Εικ.18, Φοινικικά πλοία που μεταφέρουν ξυλεία. Παράσταση από το παλάτι του Sargon II, Khorsabad



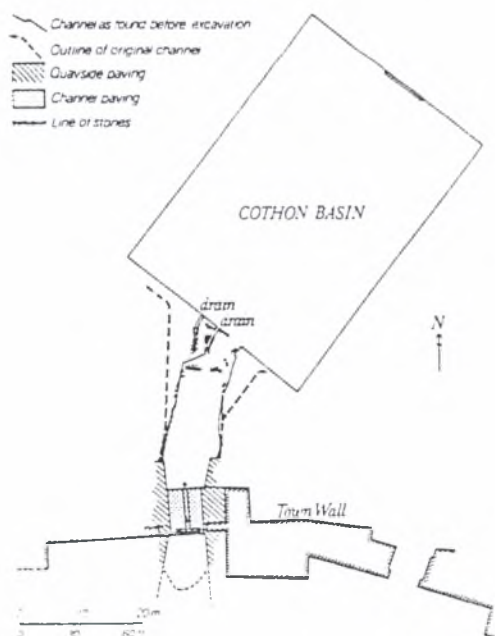
Εικ.19, Χάρτης Μεσογείου με θέσεις ναυαγισμένων αρχαίων πλοίων

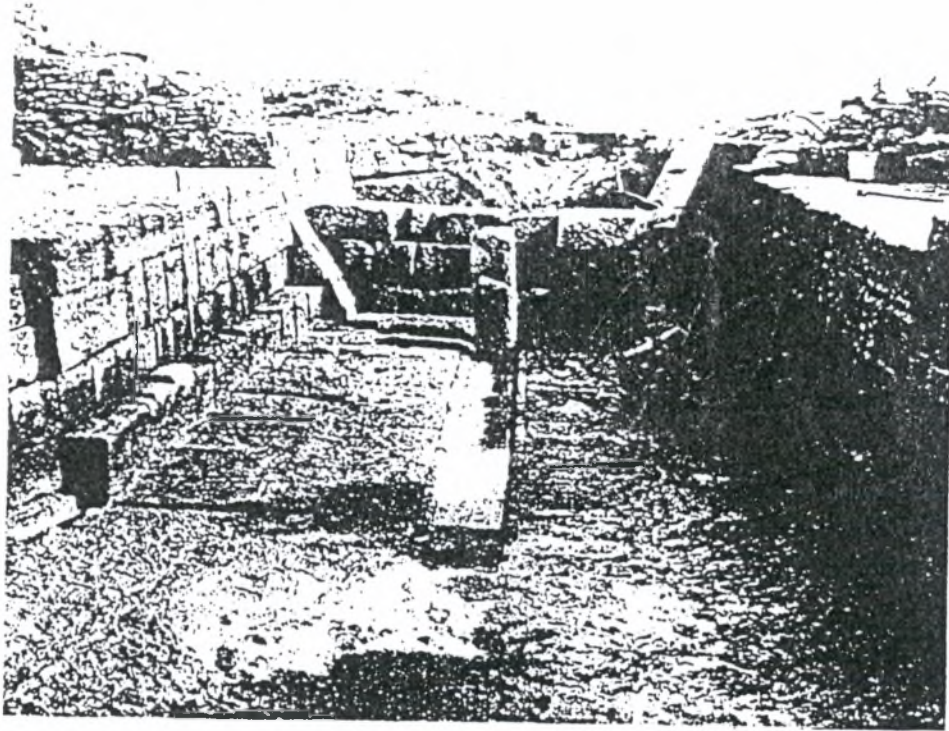
Εικ.20, Αρχαίο λιμάνι Κορίνθου (Κεχρεές)



Εικ.21, Αρχαίο λιμάνι Κορίνθου (Λέχαιο)

Εικ.22, Αρχαίο λιμάνι Μοτυγίας ('κόθων')



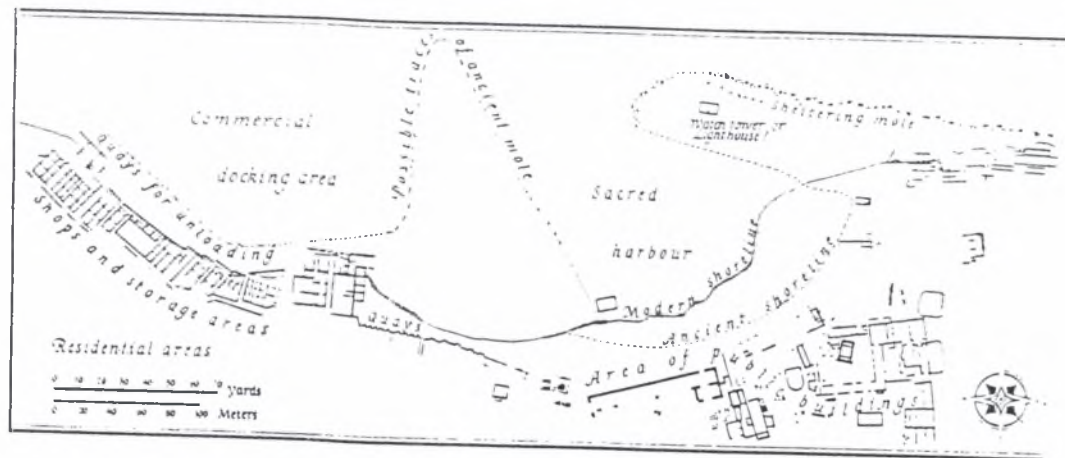


Εικ.23, Είσοδος λιμανιού Μοτυγίας

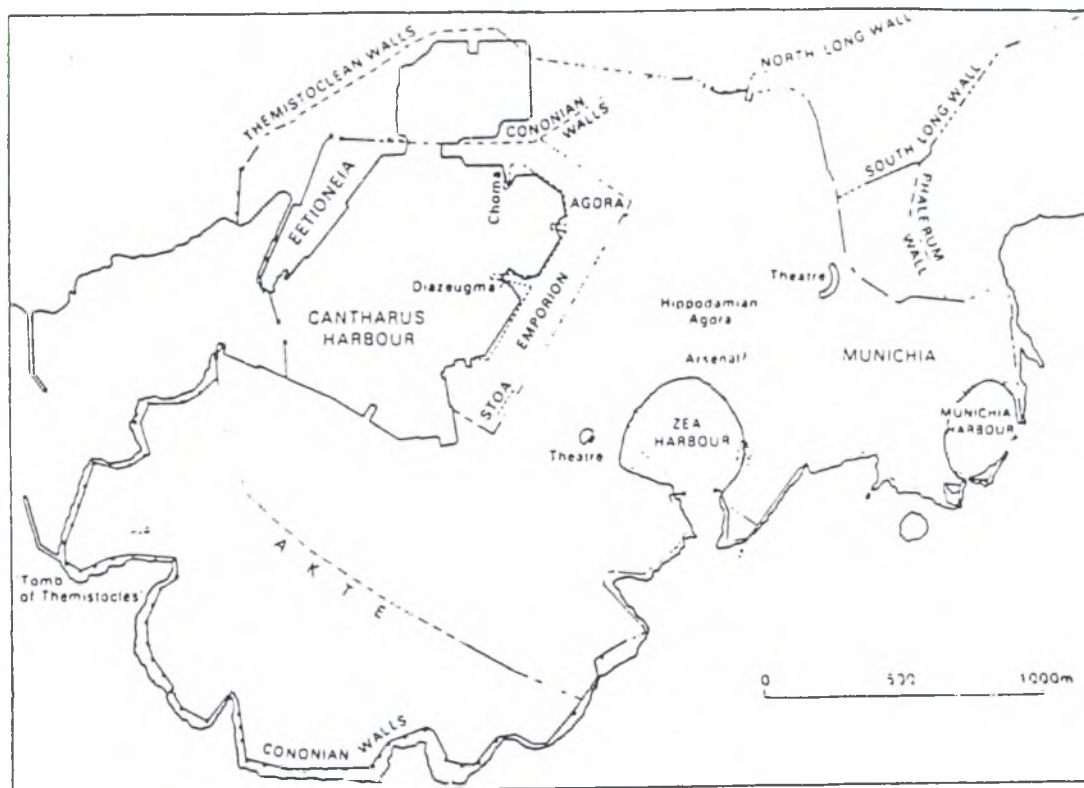


Εικ.24, Αρχαίο λιμάνι Puteoli, Ιταλία

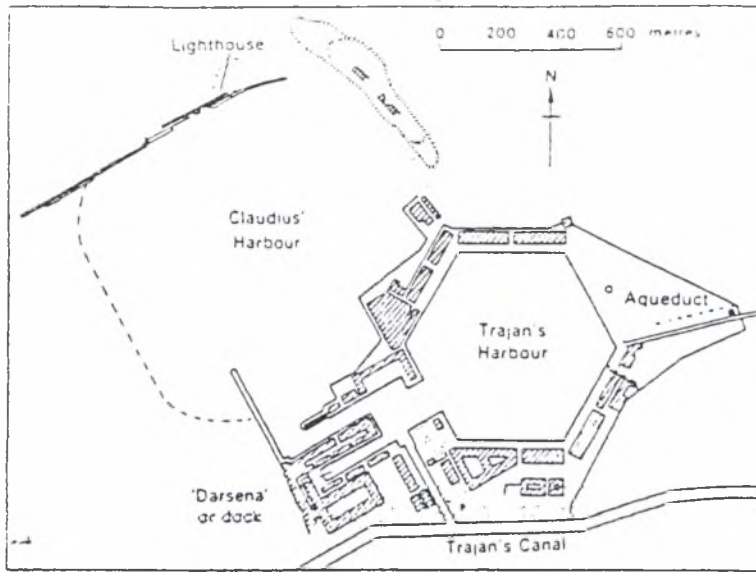




Εικ.25, Αρχαίο λιμάνι Δήλου

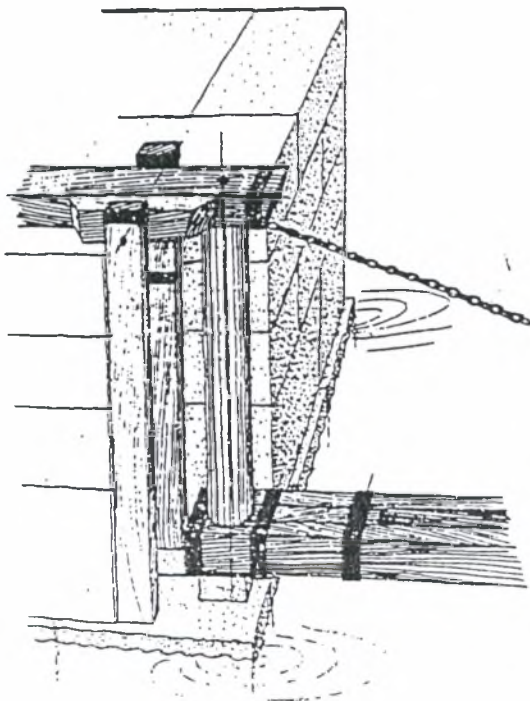


Εικ.26, Αρχαίο λιμάνι Πειραιά

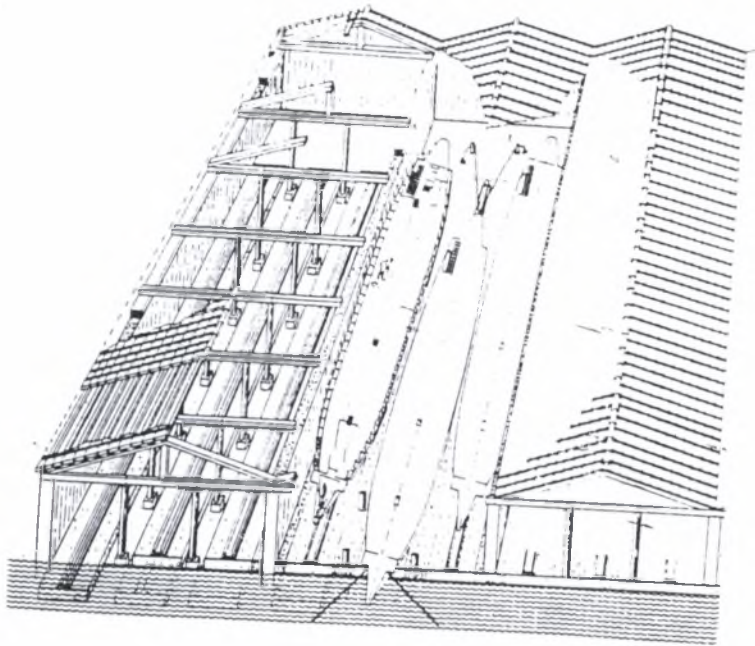


Εικ.27, Αρχαίο λιμάνι Portus, Ιταλία

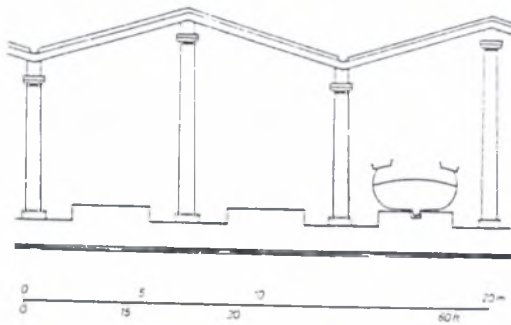
Εικ.28, Θάσος. Γενικό τοπογραφικό αρχαίας πόλης



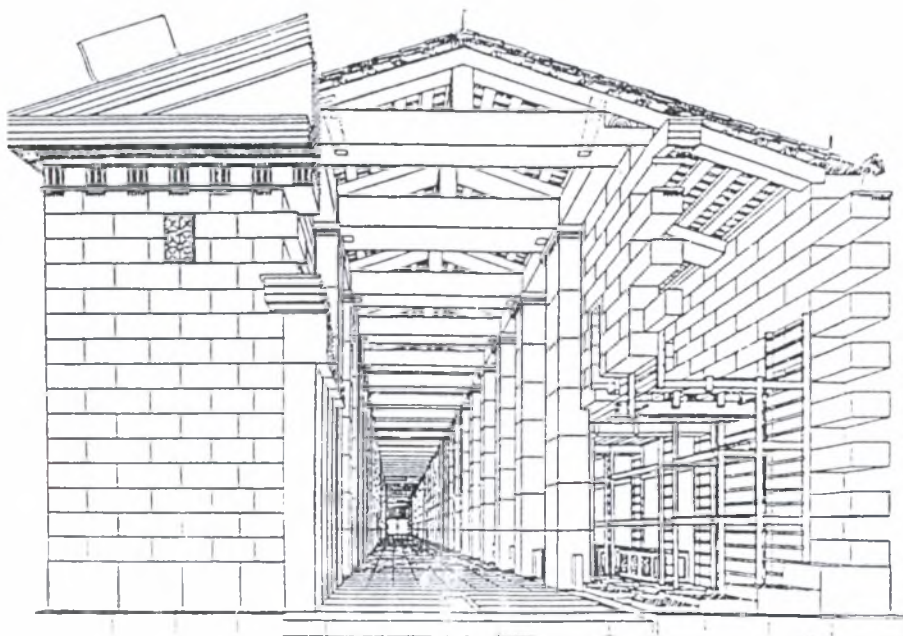
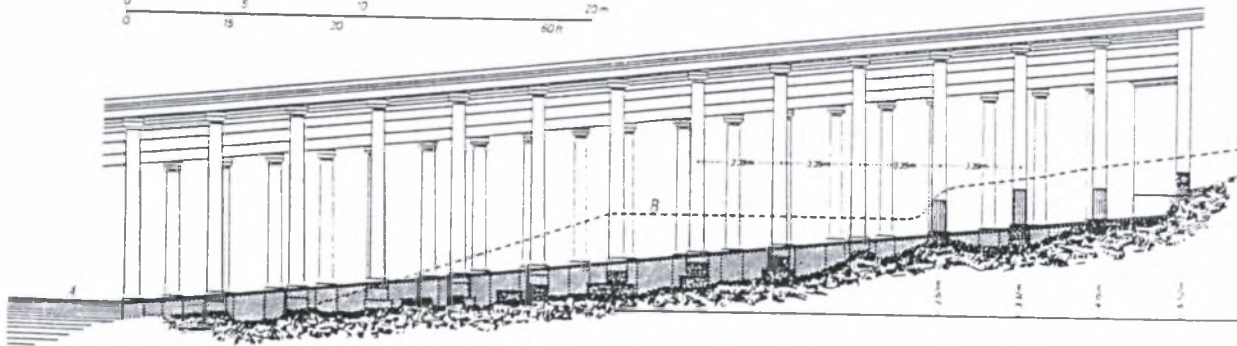
Εικ.29, Αρχαίο λιμάνι στους Αλιείς. Εύλινη κατασκευή για τη στήριξη αλυσίδας στην είσοδο του λιμανιού



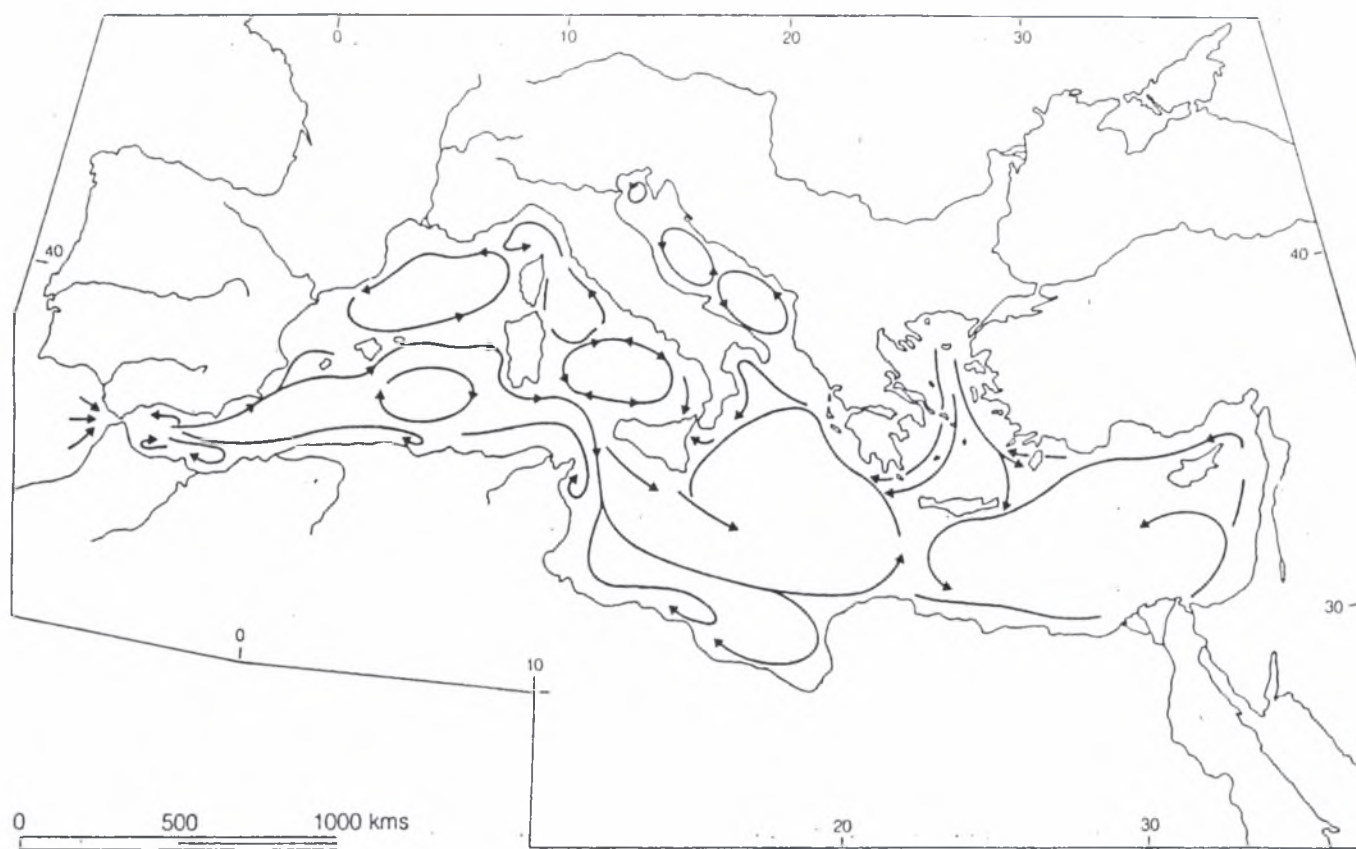
Εικ.30, Θάσος. Αναπαράσταση των νεωρίων  
στο Β. τμήμα του λιμανιού



Εικ.31, Πειραιάς. Νεώσοικοι



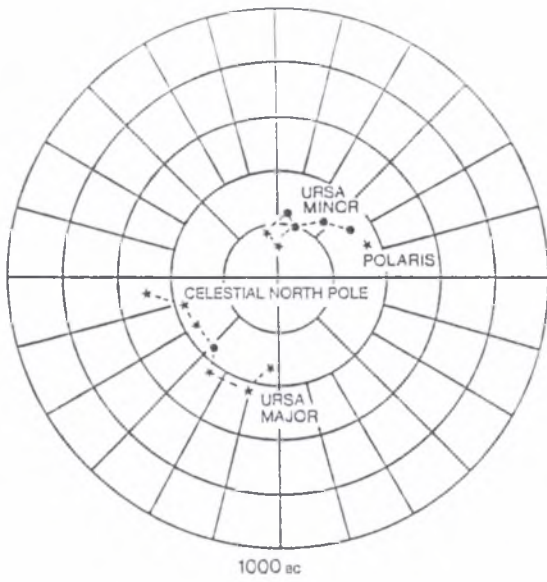
Εικ.32, Πειραιάς.  
Σκευοθήκη του Φίλωνα



Εικ.33, Χάρτης Μεσογείου. Τα θαλάσσια ρεύματα

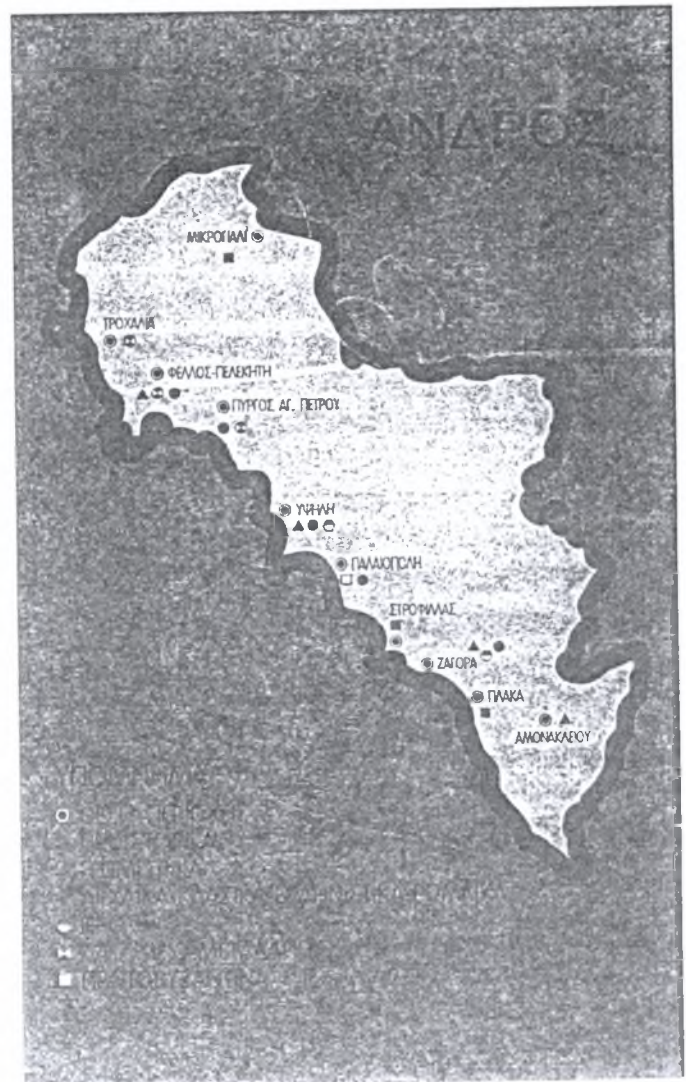


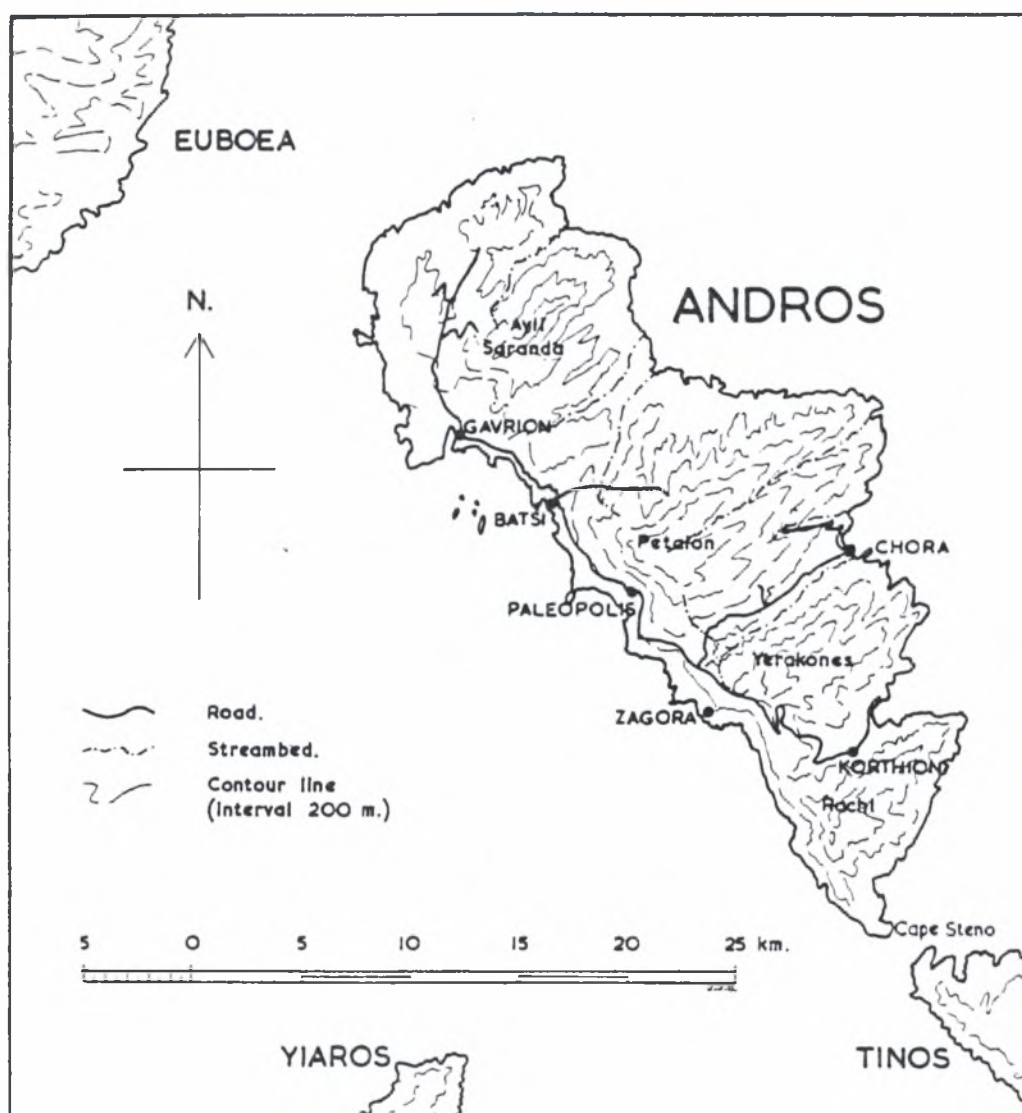
Εικ.34, Χάρτης Μεσογείου. Σημεία της θάλασσας από όπου είναι δυνατή η ορατότητα της ακτής



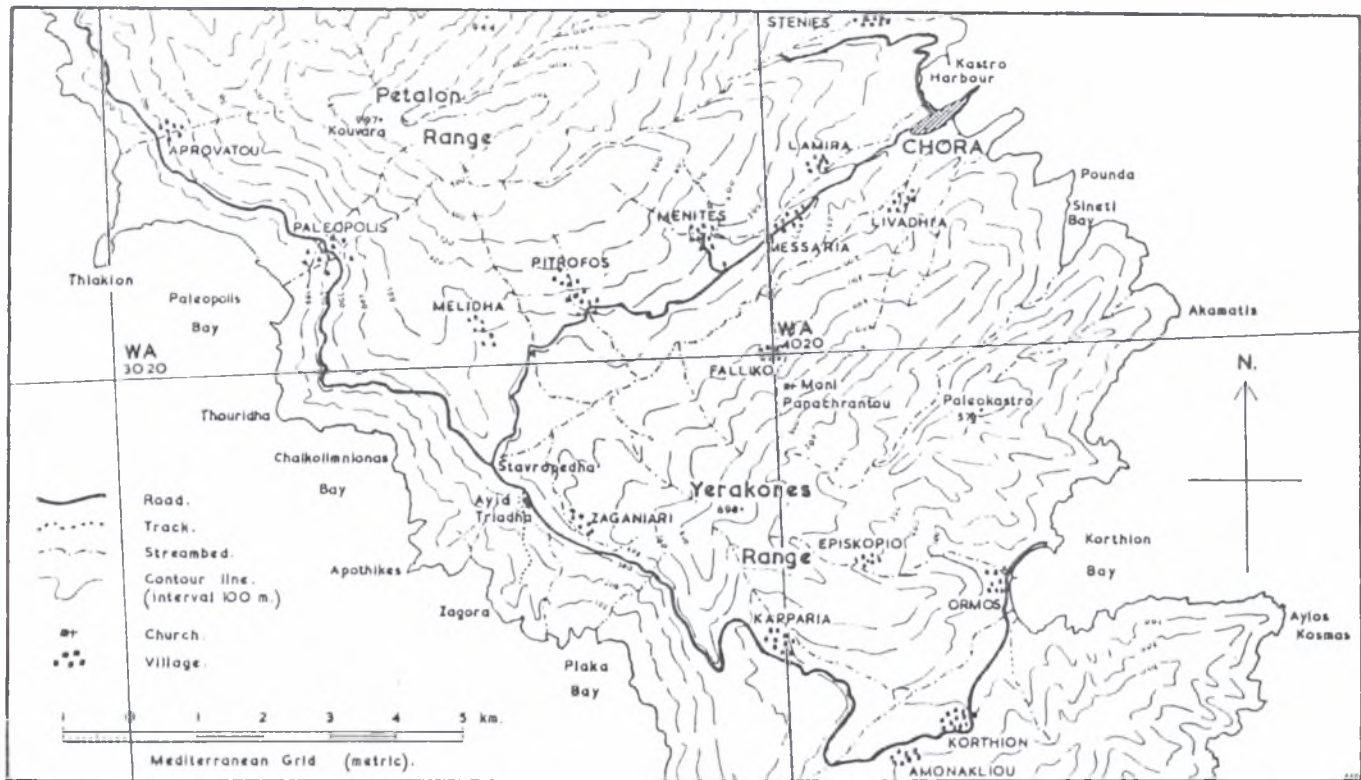
Εικ.35, Νυχτερινός ουρανός στα 1100 π.Χ.

Εικ.36, Χάρτης της Άνδρου με τις αρχαιολογικές θέσεις





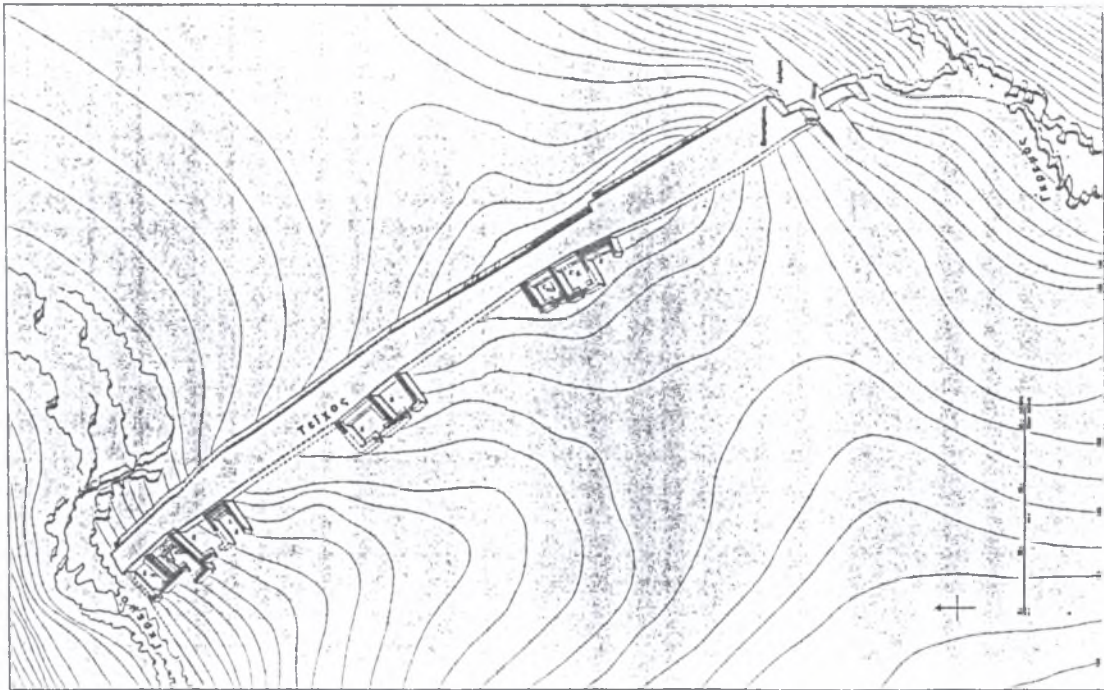
Εικ.37, Χάρτης της Άνδρου



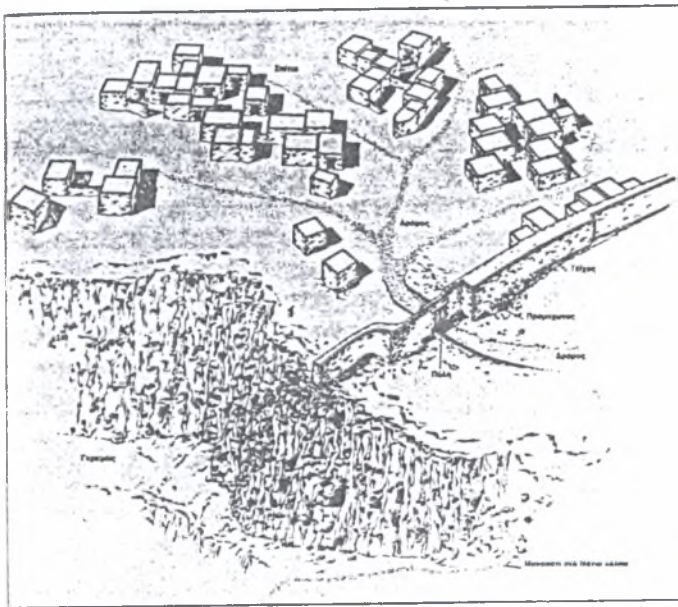
Εικ.38, Άνδρος. Χάρτης της κοιλάδας της Μεσσάριας



Εικ.39, Περιοχή της Ζαγοράς (αεροφωτογραφία)

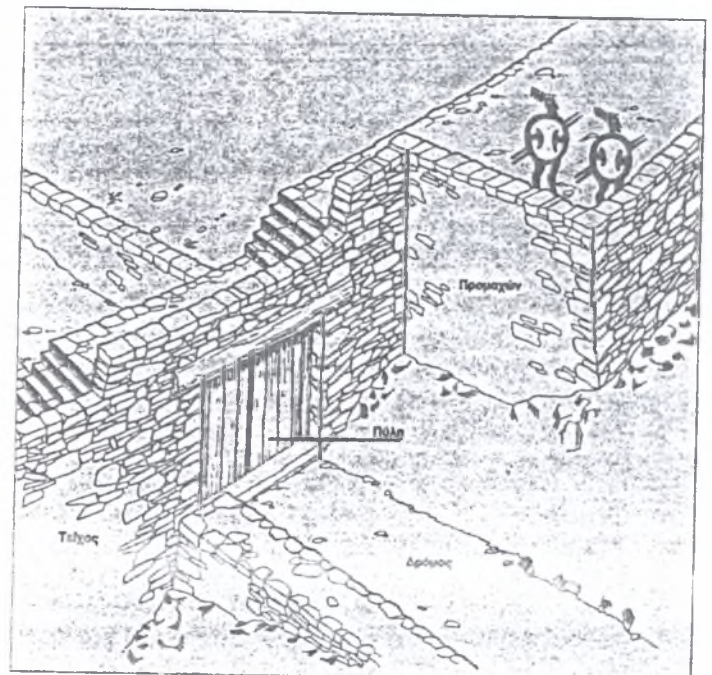


Εικ.40, Ζαγορά Άνδρου. Το τείχος της Ζαγοράς



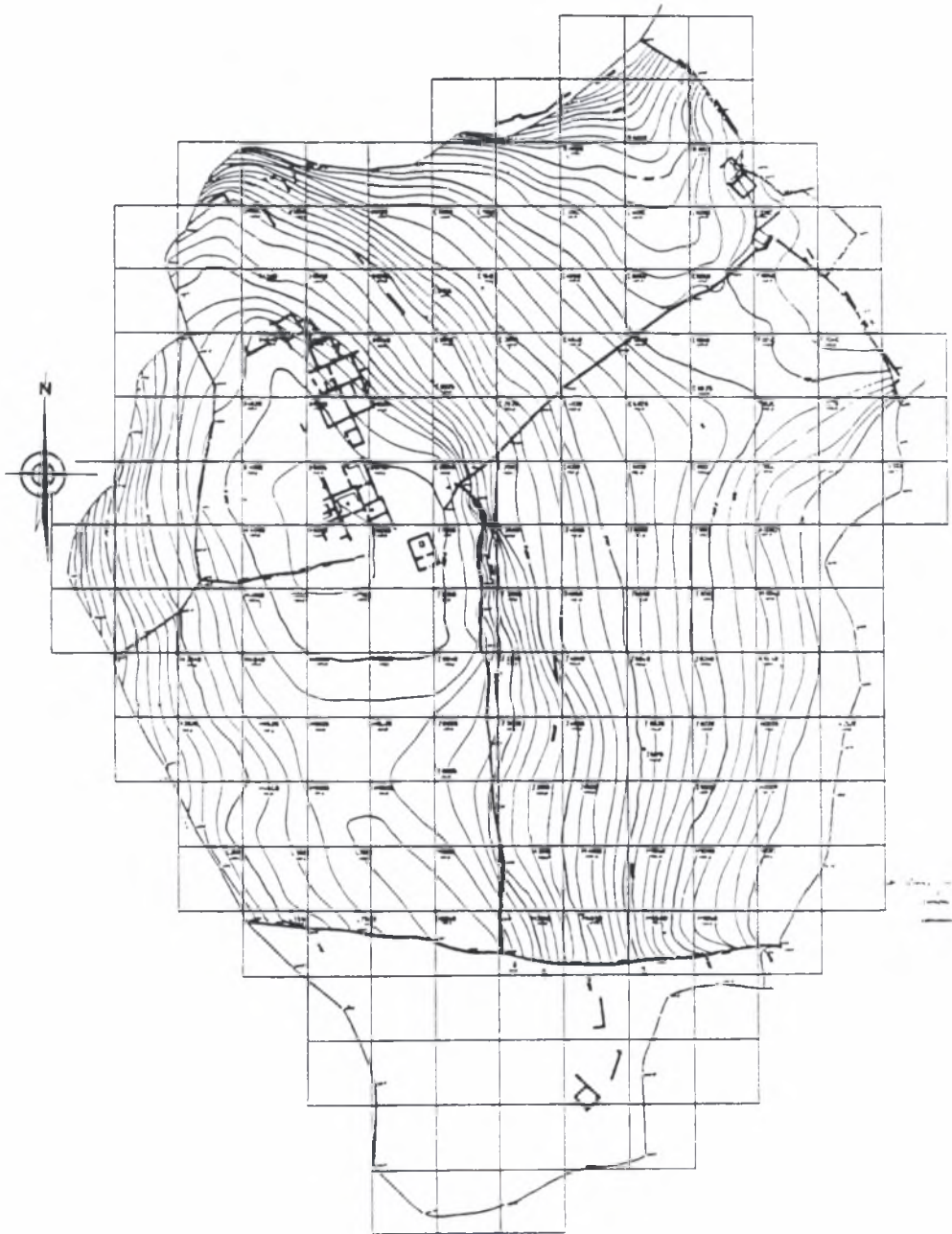
Εικ.41, Ζαγορά Άνδρου.  
Αναπαράσταση του οικισμού και του τείχους

Εικ.42, Ζαγορά Άνδρου.  
Αναπαράσταση της πύλης και του τείχους

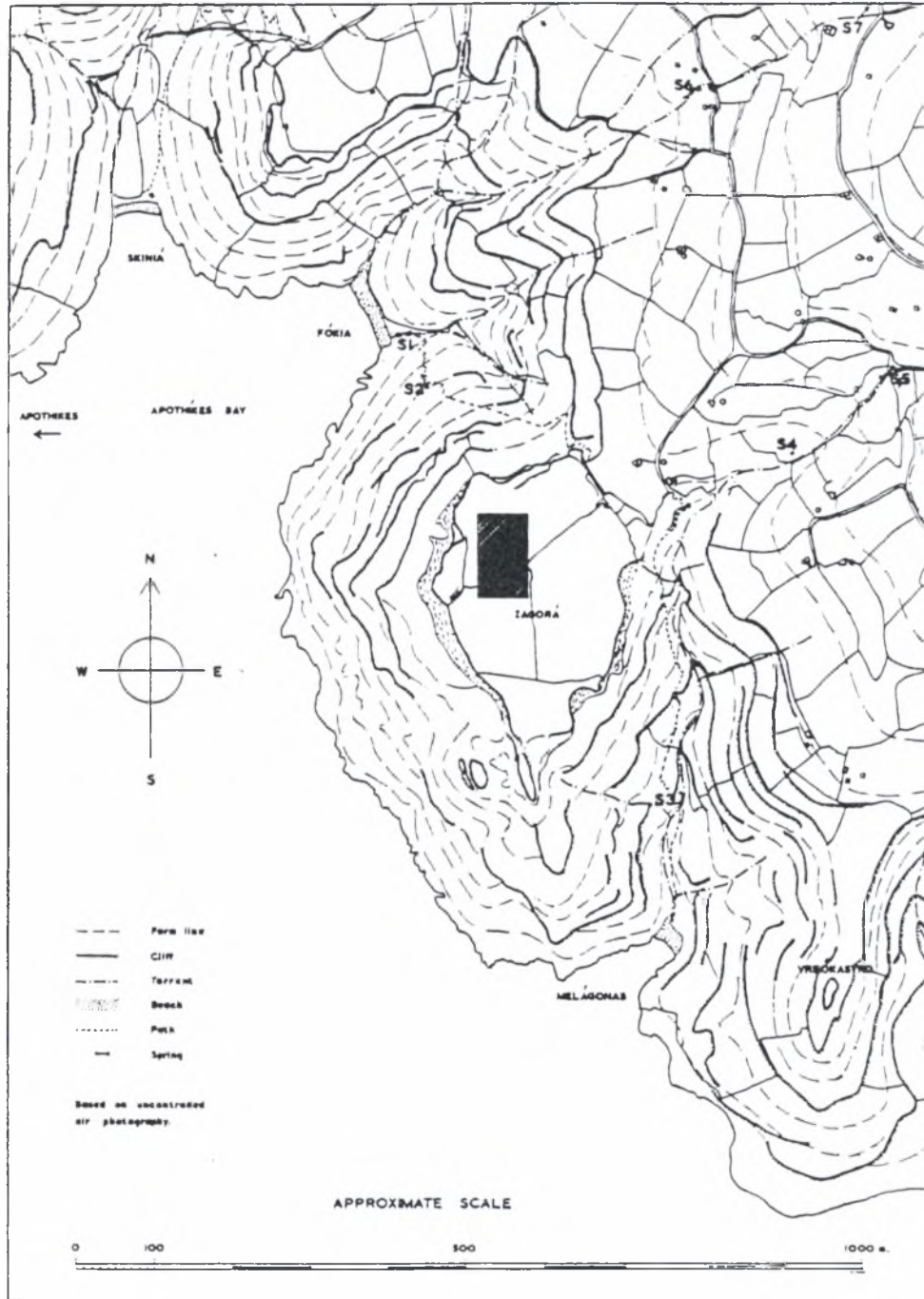




ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ  
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΝ  
ΖΑΓΟΡΑΣ ΑΝΔΡΟΥ  
ΣΧΕΔΙΟ 1:500



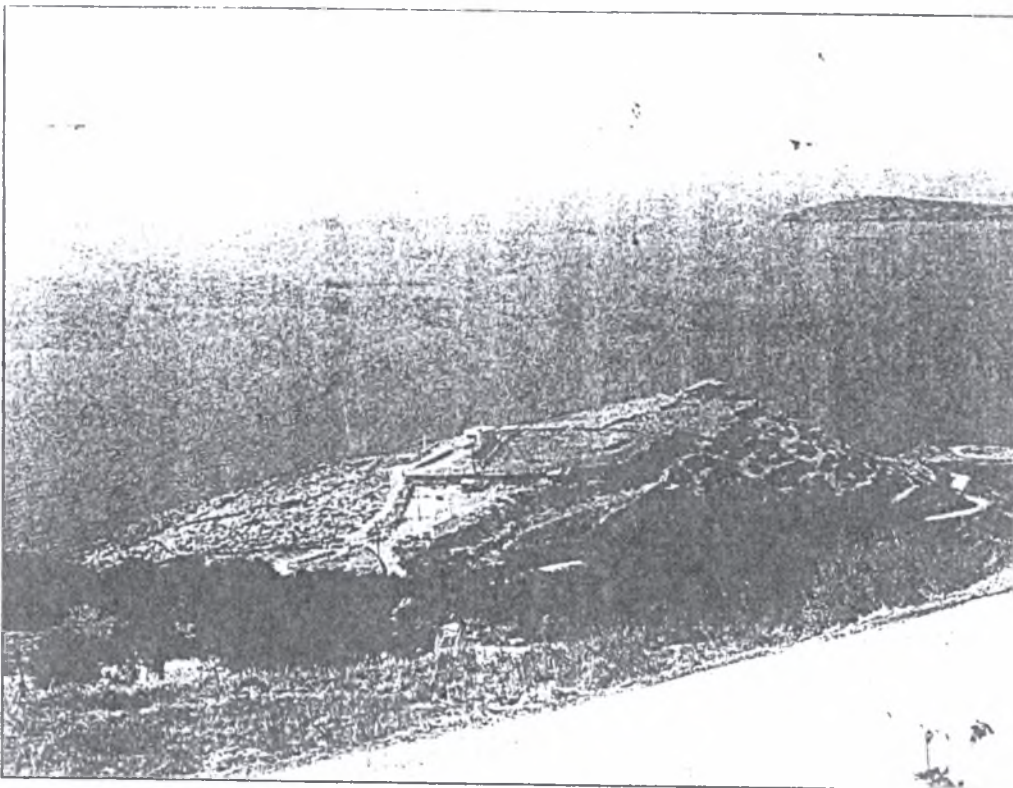
Εικ.43, Ζαγορά Άνδρου. Τοπογραφικό σχέδιο (ανασκαφές 1960-1967)



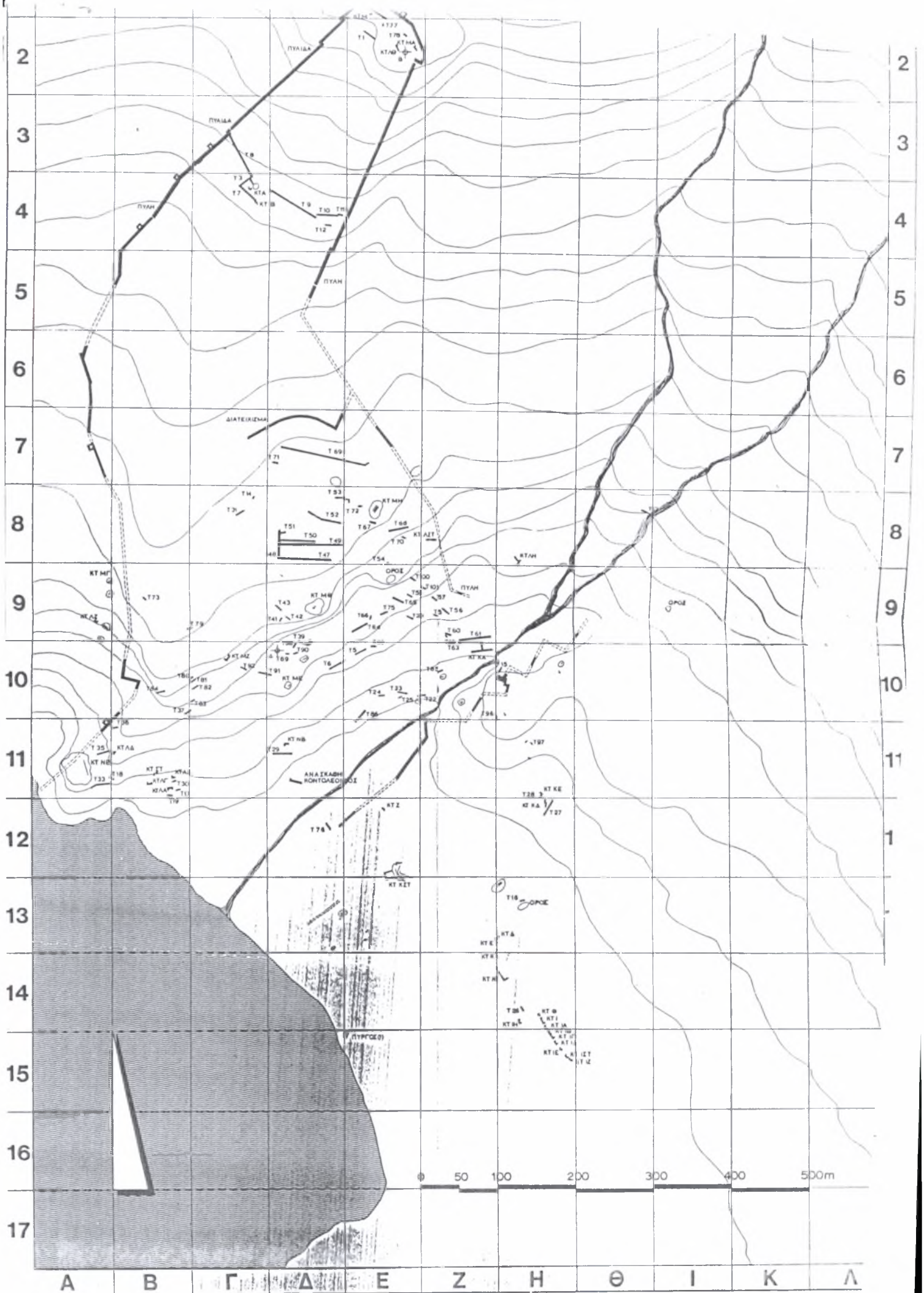
Εικ.44, Ζαγορά Άνδρου. Κόλποι Αποθηκών και Μελάγκωνα, πηγές και άτραποι



Εικ.45, Ζαγορά Άνδρου. Αναλληματικοί τοίχοι δύο ατράπων

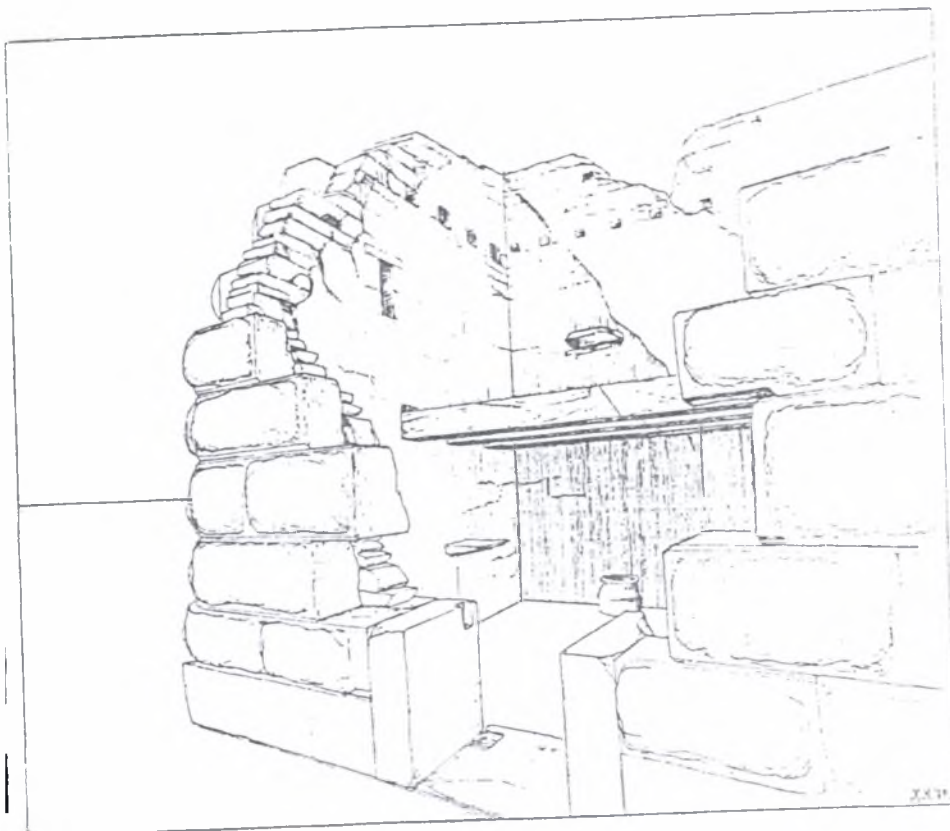
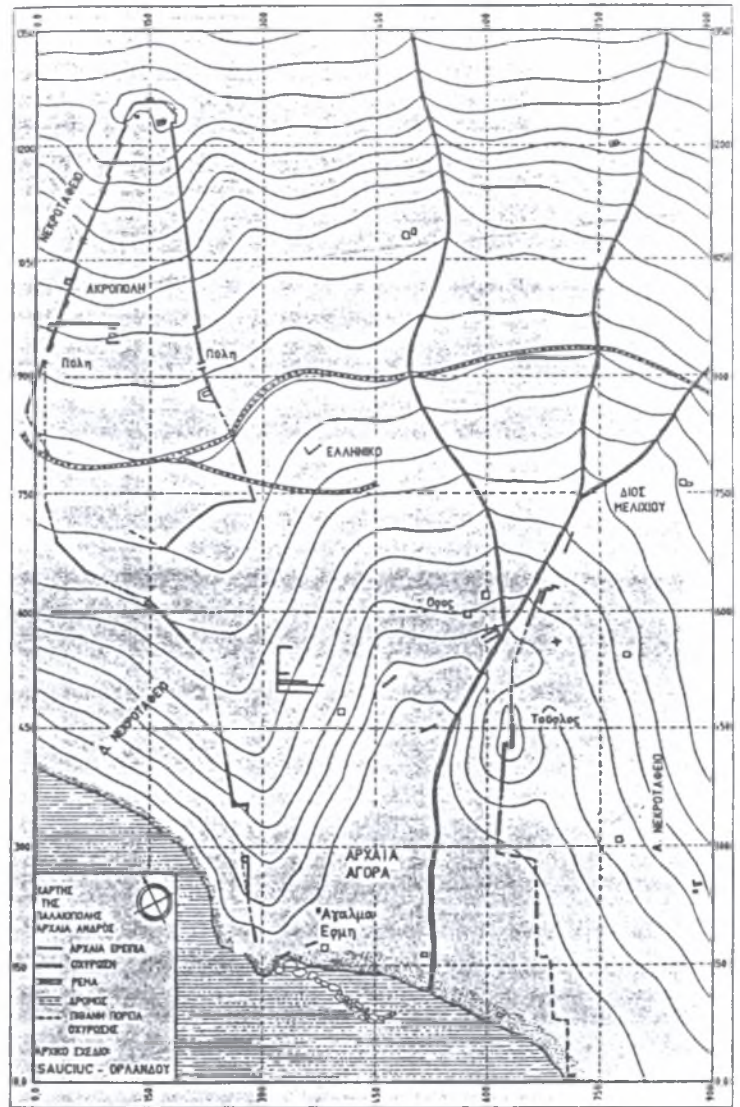


Εικ.46, Υψηλή. Η ακρόπολη



Εικ.47, Αρχαία Άνδρος. Παλαιόπολη

Εικ.48, Αρχαία Άνδρος.  
Παλαιόπολη

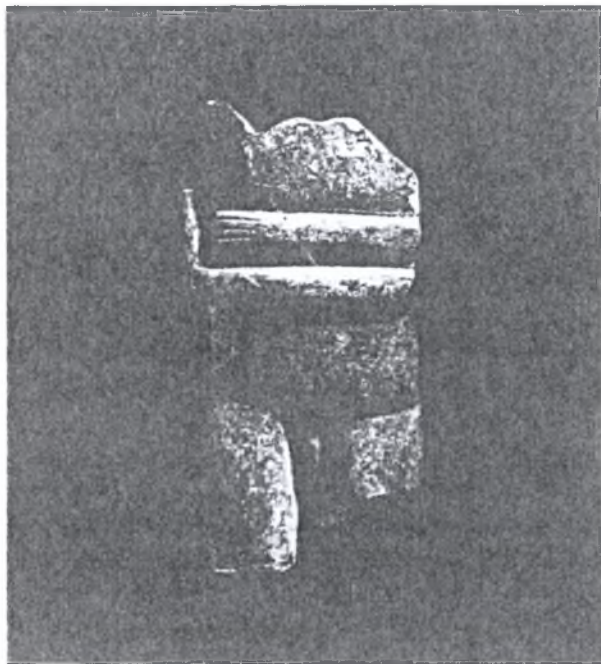


Εικ.49, Ελληνικόν Άνδρου.  
Αναπαράσταση πύργου

# AMORGOS



Εικ.50. Χάρτης Αμοργού

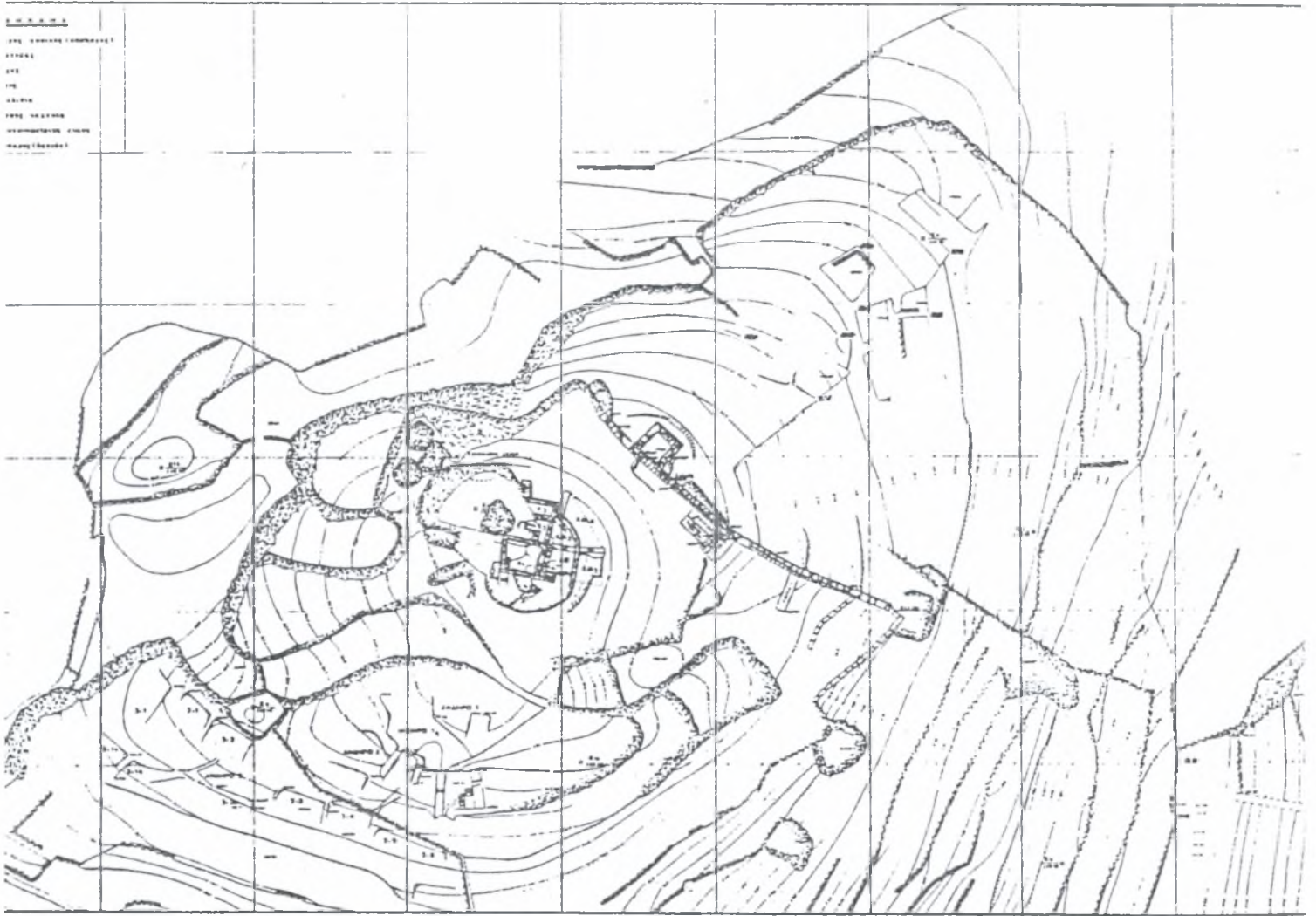


Εικ.51, Μαρμάρινο ειδώλιο ανδρικής μορφής από την Αμοργό



Εικ.52, Λόφος Μουντούλια. Μινώα Αμοργού





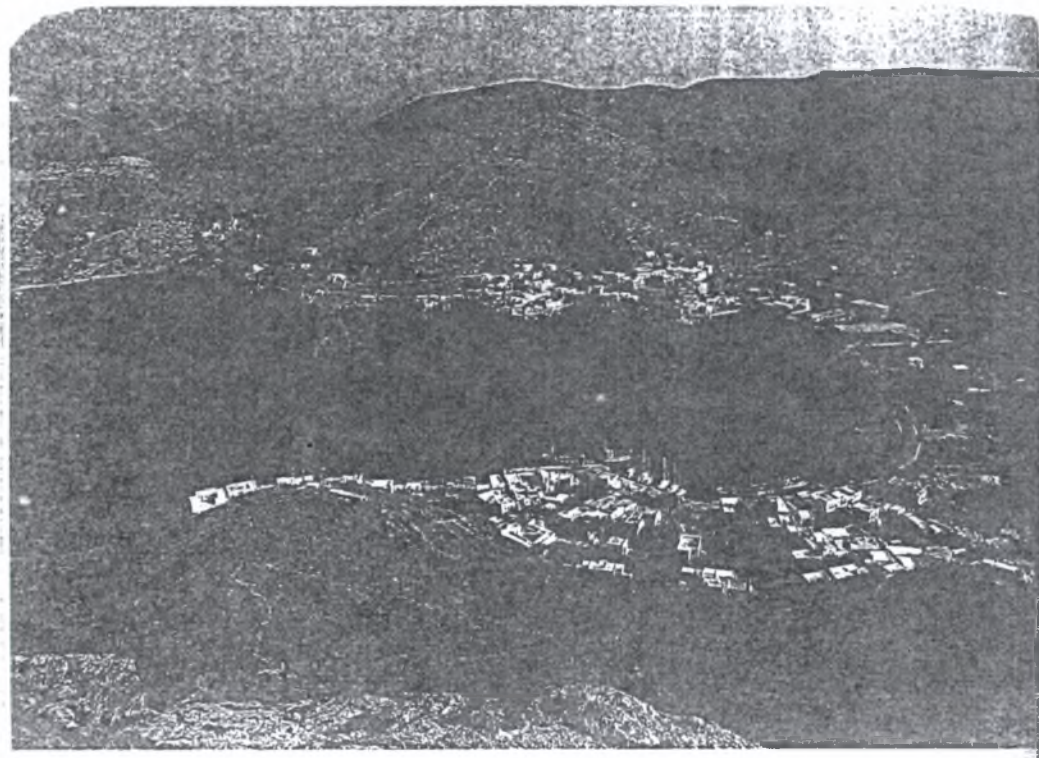
Εικ.53, Μινώα Αμοργού. Κάτοψη της 'άνω πόλης'



Εικ.54, Μινώα Αμοργού. Όρμος Καταπόλων



Εικ.55, Αναπαράσταση της αρχαίας πόλης της Μινώας Αμοργού



Εικ.56, Μινώα Αμοργού. Όρμος Καταπόλων



Εικ.57, Αρχαία Αρκεσίνη



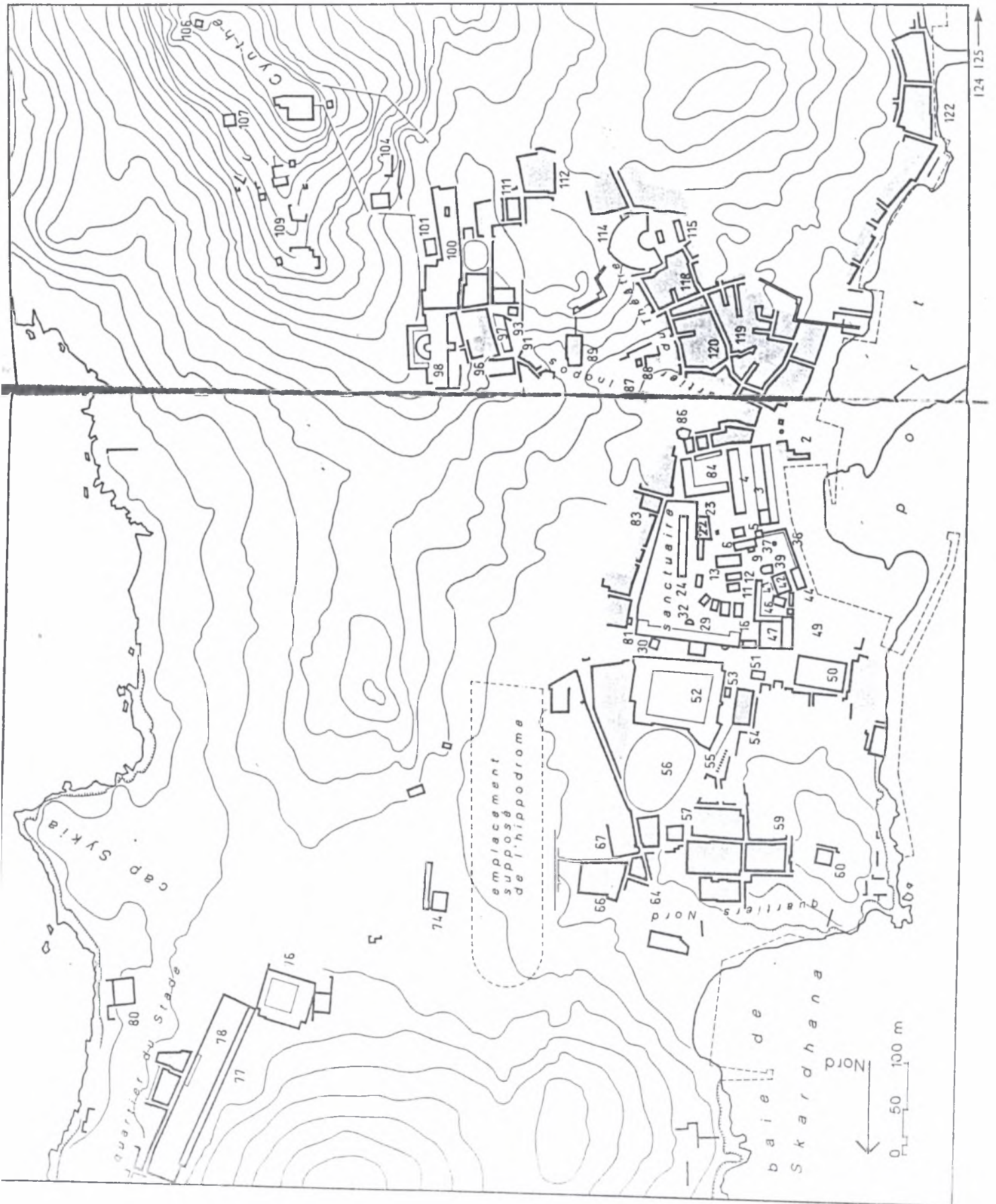
Εικ.58, Αρχαία Αιγιάλη. Όρμος Κατ' Ακρωτήρι. Λιμενικές εγκαταστάσεις ρωμαϊκών χρόνων



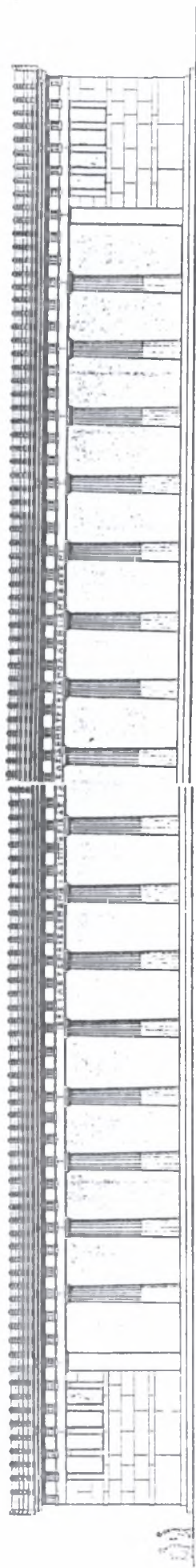
Εικ.59, Δήλος (άποψη από τα ΒΑ)

**Plan de situation de l'Acropole**  
 Pour chaque édifice mentionné, un numéro qui lui a été attribué d'Athènes, Sites et Monuments

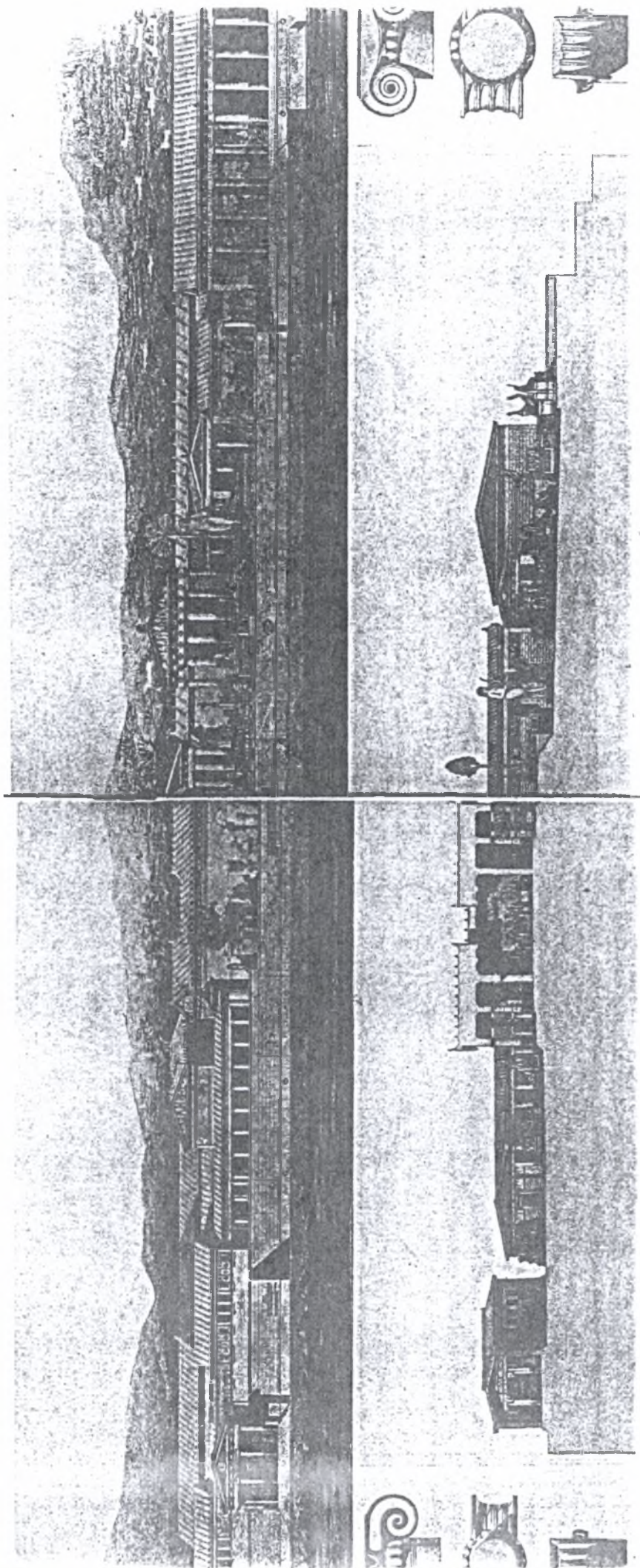
- 1 Port
- 2 Agora des Compélènes (ou des Hermastères)
- 3 Portique de Philippe de Macédoine
- 4 Portique sud
- 5 Propylées
- 6 Okos des Nauxiens
- 9 Colosse des Nauxiens
- 11 Temple d'Apollon dit « Porikos Naos »
- 12 Temple d'Apollon dit « Temple des Pylades »
- 13 Temple d'Apollon dit « Grand Temple »
- 16 Trésor S
- 22 Prytanée
- 23 Aulè de Zous Pôles
- 24 « Monument des Tricliniens »
- 29 Portique d'Antigonos
- 30 Fontaine Minée
- 32 Thèbe des Viergès Hyperboreïennes
- 36 Stoa des Nauxiens
- 37 Palais de Néous
- 39 « Monument à abri sans doute le Karyatidporch »
- 41 Tombeau des Viergès Hyperboreïennes
- 42 Sans doute le Pyladeion temple dédié à l'Apollon de Delphes
- 44 Monument aux frères de Delphes
- 46 Artemision
- 47 Ekkelesiastikon
- 49 Agora de Theophrastos
- 50 Salle hypostyle
- 51 Dodekathéon sans doute des Douze dieux
- 52 Agora des Italiens
- 53 Letoon, temple de Leto
- 54 Monument de granit
- 55 Terrasse des Lions
- 56 Lac sacré
- 57 Etablissement des Poseidonias de Berytos (Beyrouth)



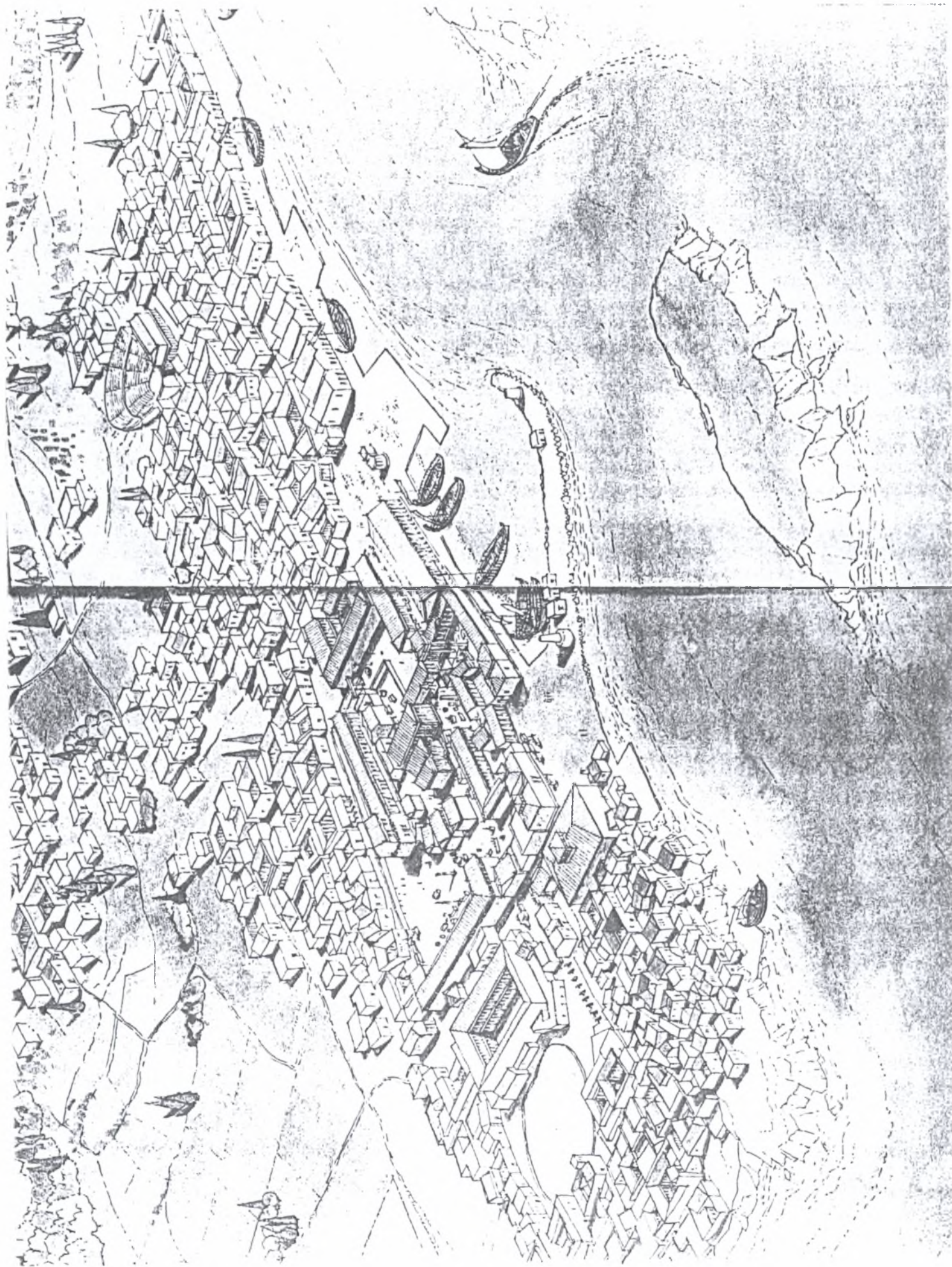
Εικ.60. Τοπωνομικό σχέδιο Δήλου



Εικ.61, Δήλος. Στοά του Φιλίππου



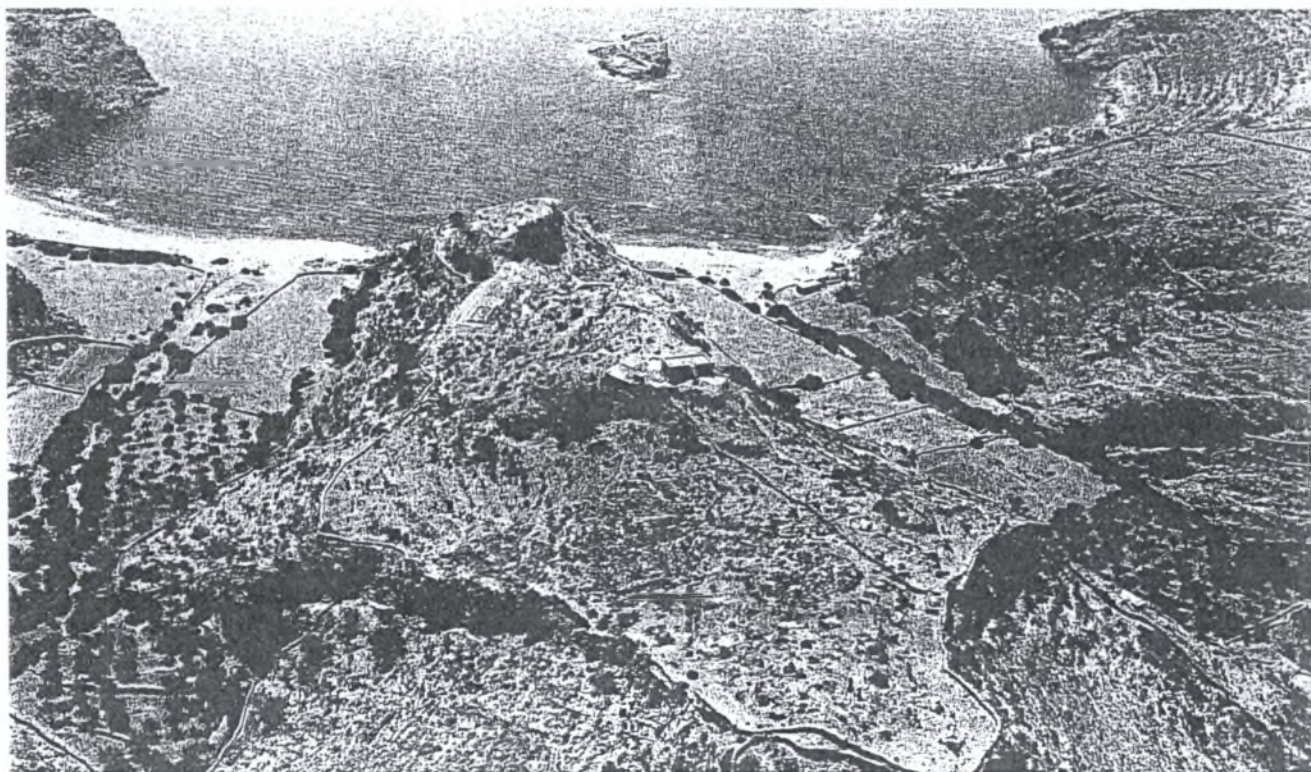
Εικ.62, Δήλος. Αναπαράσταση τεμένους του Απόλλωνα



Εικ.63, Αναπαράσταση του αρχαίου λιμανιού της Δήλου



Εικ.64, Τοπογραφικός χάρτης της Κέας



Εικ.65, Αεροφωτογραφία της ακρόπολης της Καρθαίας (Άσπρη Βίγλα)





Εικ.66, Σχεδιαστική αναπαράσταση της Καρθαίας



Εικ.67, Άποψη της Καρθαίας



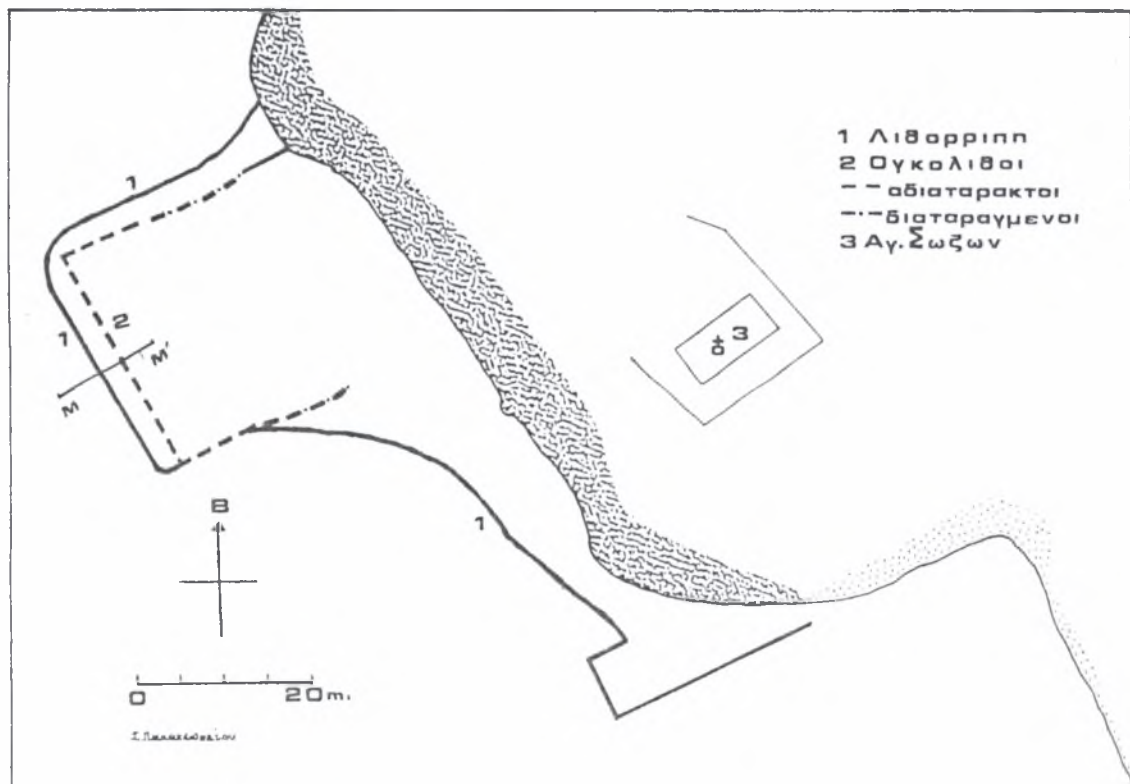
Εικ.68, Παλαιογεωγραφική αναπαράσταση του όρμου της αρχαίας Καρθαίας. Α, Β: Ο όρμος Πόλες. Γ.: Η μορφολογία της ακτής την περίοδο κατά την οποία το επίπεδο της θάλασσας βρισκόταν σε βάθος  $-3,40\mu$ . από το σύγχρονο. Δ: μορφολογία της ακτής την περίοδο κατά την οποία το επίπεδο της θάλασσας βρισκόταν σε βάθος  $-1,20\mu$ . από το σύγχρονο. Ε: σύγχρονη μορφολογία της ακτής. 1: υψόμετρα και βάθη πυθμένα. 2:τομή κατά μήκος του αρχαίου κυματοθραύστη. 3. όρια απολιθωμένων δέλτα χειμάρρων. 4:όρια σχηματισμών beach-rocks παλαιότερης φάσης. 5: όρια σχηματισμών beach-rocks νεότερης φάσης. 6: όρια του βυθισμένου αρχαίου κυματοθραύστη. Ζ: τομή κατά μήκος του αρχαίου κυματοθραύστη.



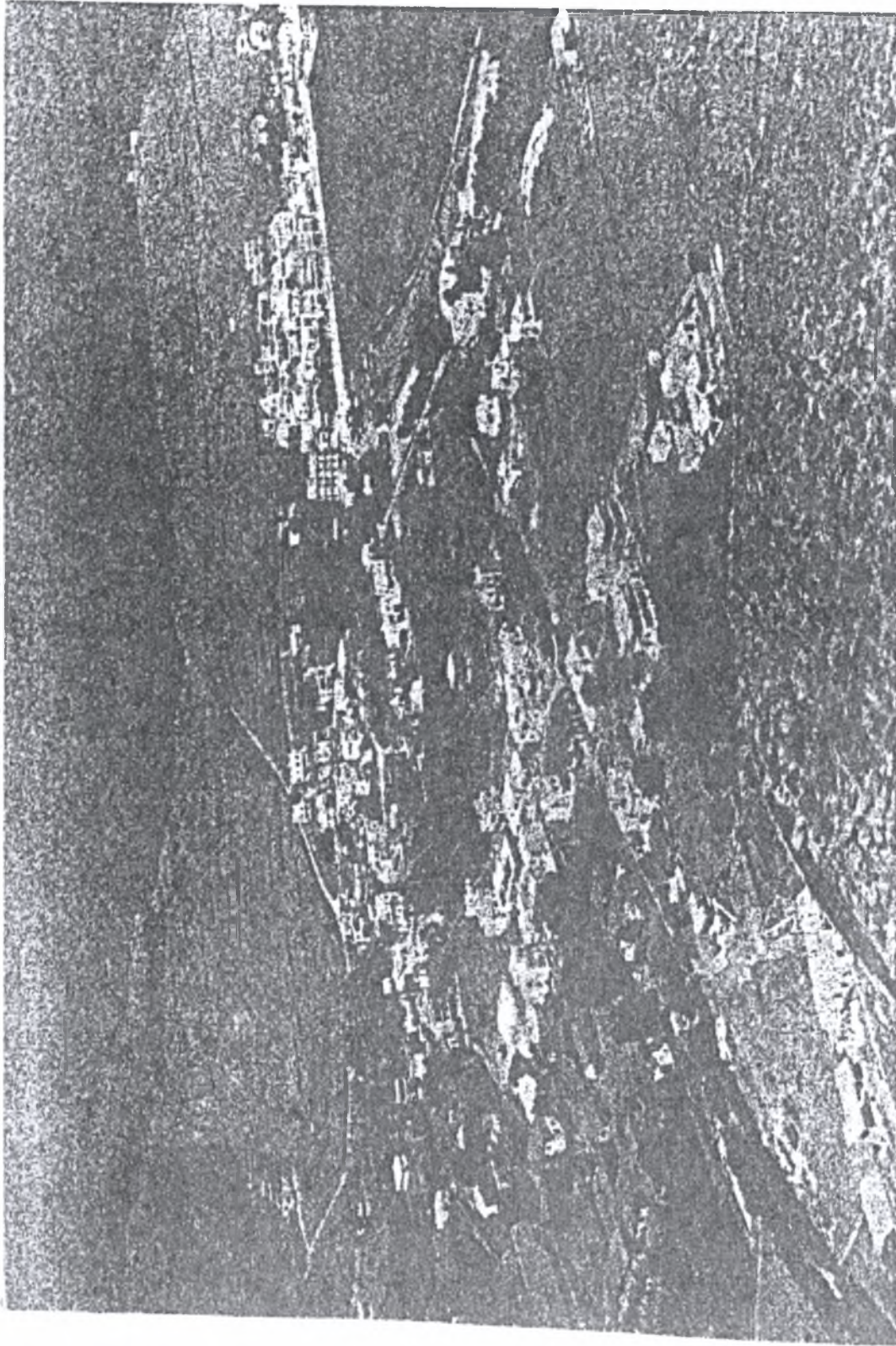
Εικ.69, Κόλπος Οτζιά



Εικ.70, Όρμος Οτζιά. Νότιος μυχός



Εικ.71, Κάτοψη καταποντισμένου λιμενικού έργου



Εικ.72, Θέση αρχαίας Κορησσίας

Εικ.73, Οτζιάς. Τμήμα κρηπιδώματος υποθαλάσσιας κατασκευής (από N-ND)



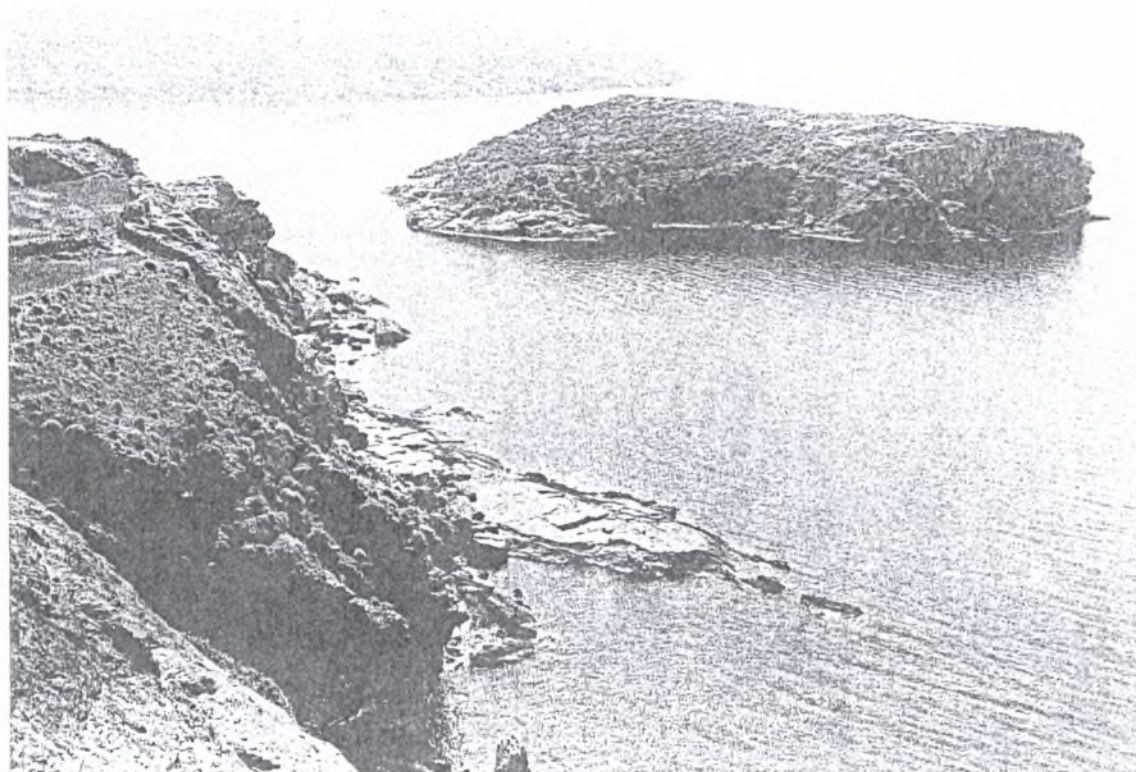
Εικ.74, Τοπογραφικό διάγραμμα της ευρύτερης περιοχής του Βρυοκάστρου και η κάτοψη της νήσου Κύθνου



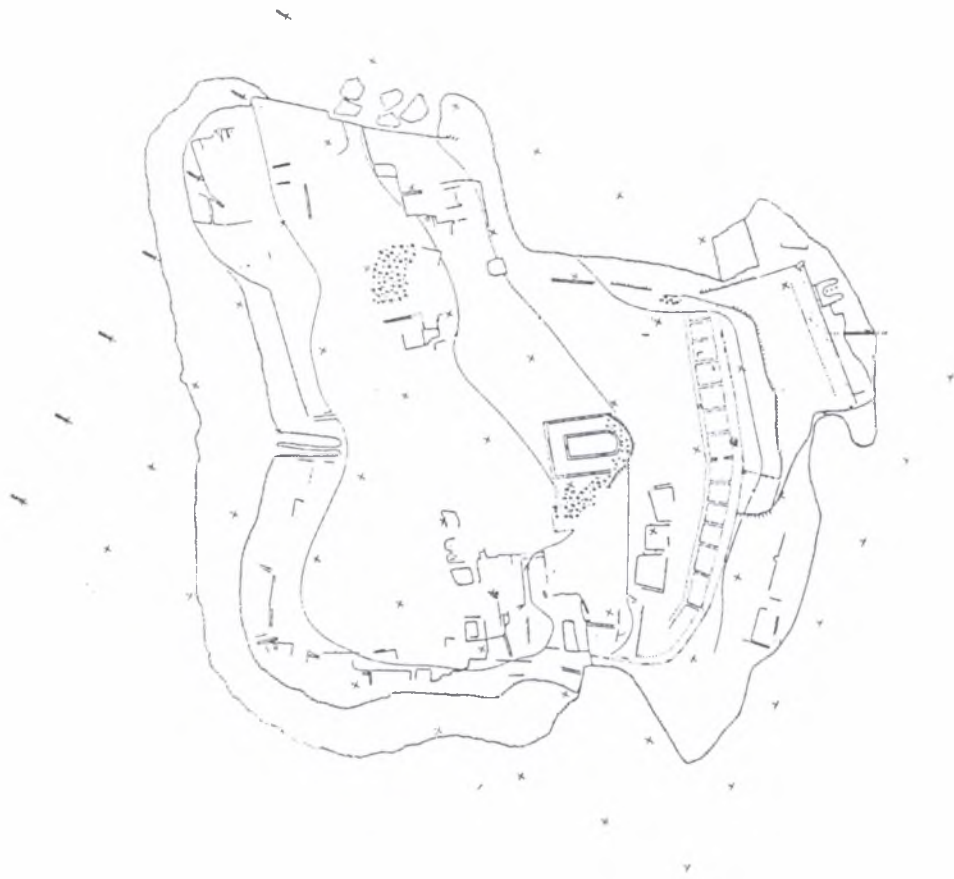
Εικ.75, Τοπογραφικό διάγραμμα της αρχαίας Κύθνου



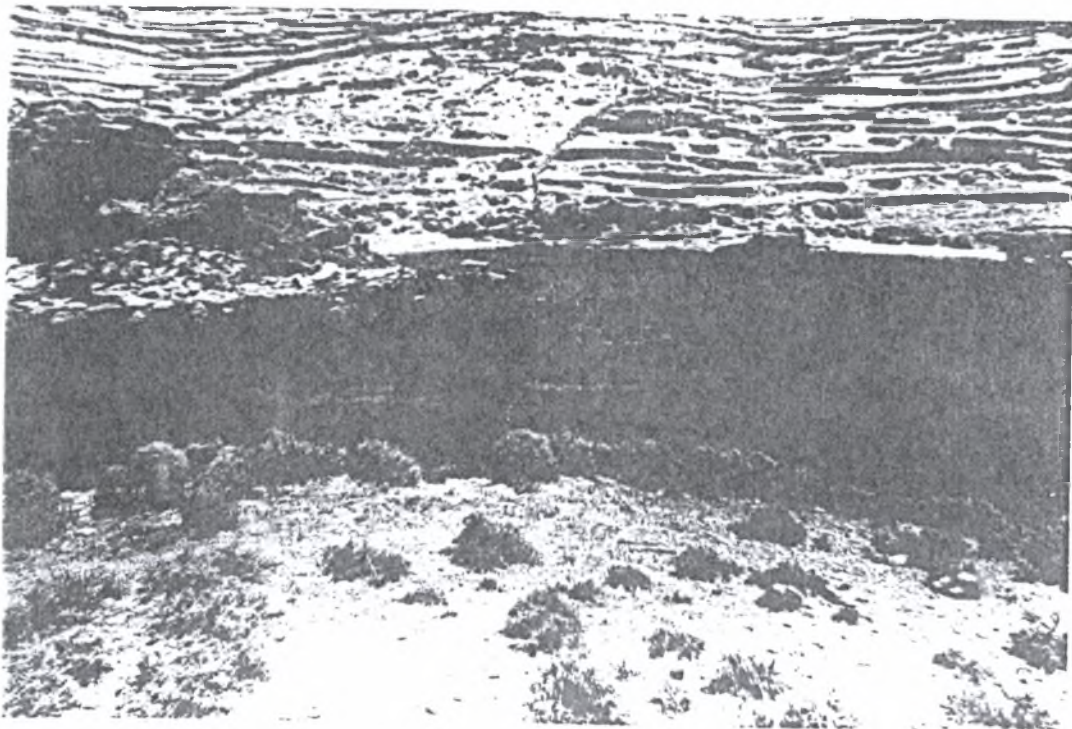
Εικ.76, Όρμος Μανδρακίου. Βρυόκαστρο Κύθνου



Εικ.77, Άποψη της νησίδας Βρυοκαστράκι από το βορρά

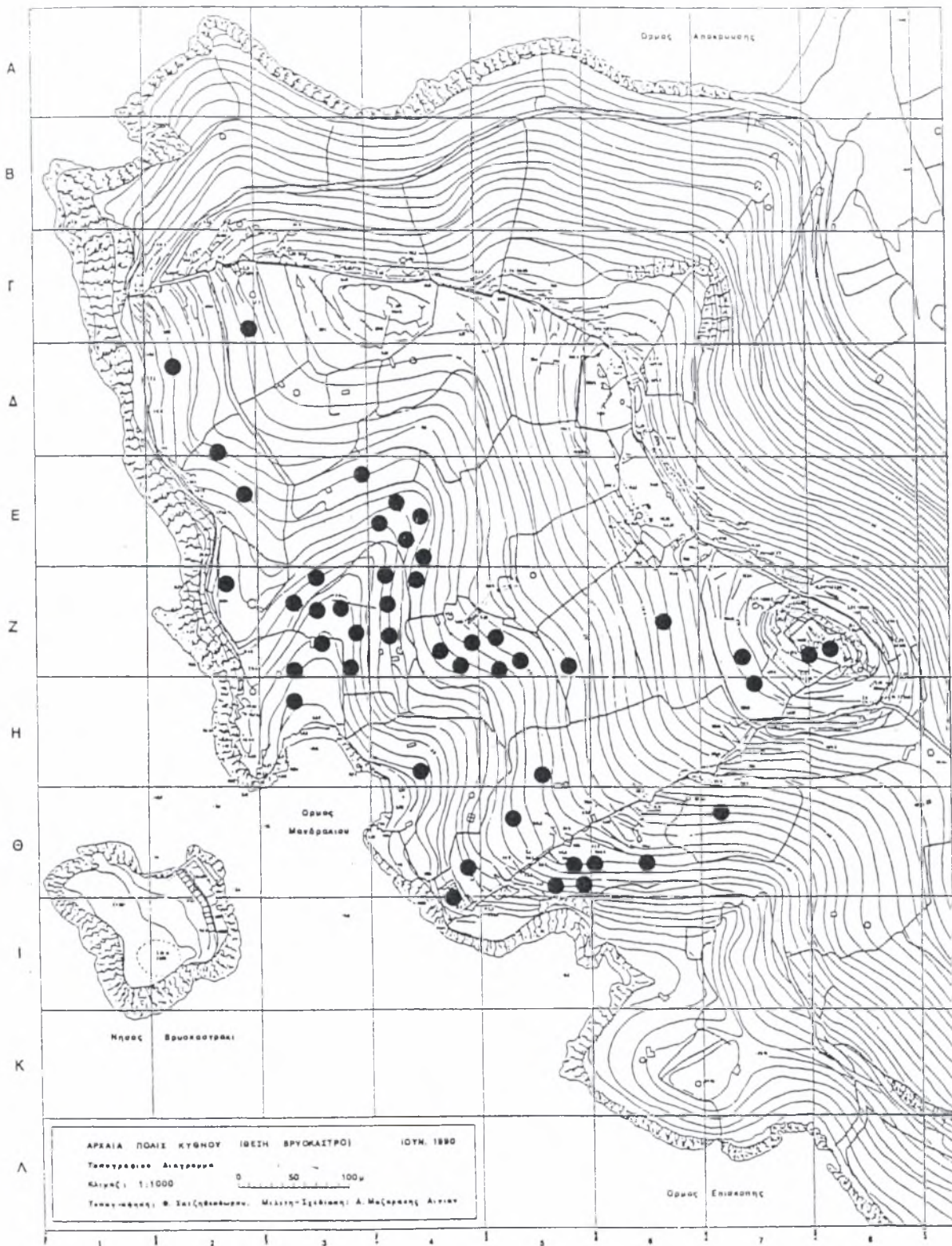


Εικ.78, Τοπογραφικό διάγραμμα της νησίδας Βρυσκαστράκι

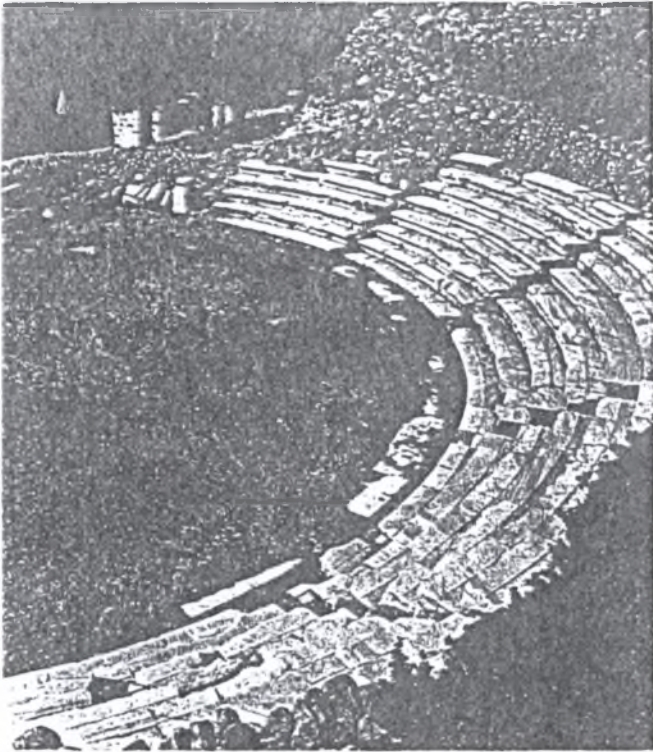


Εικ.79, Άποψη του αρχαίου λιμανιού της Κύθνου από το Βρυσκαστράκι





Εικ.80, Κατανομή ενσφράγιστων λαβών αμφορέων στο εσωτερικό της αρχαίας πόλης



Εικ.81, Τμήμα του αρχαίου  
θεάτρου της αρχαίας Μήλου



Εικ.82, Ο κόλπος της Μήλου από τα Ν



Εικ.83, Μήλος. Θέσεις πηγών ορυκτών

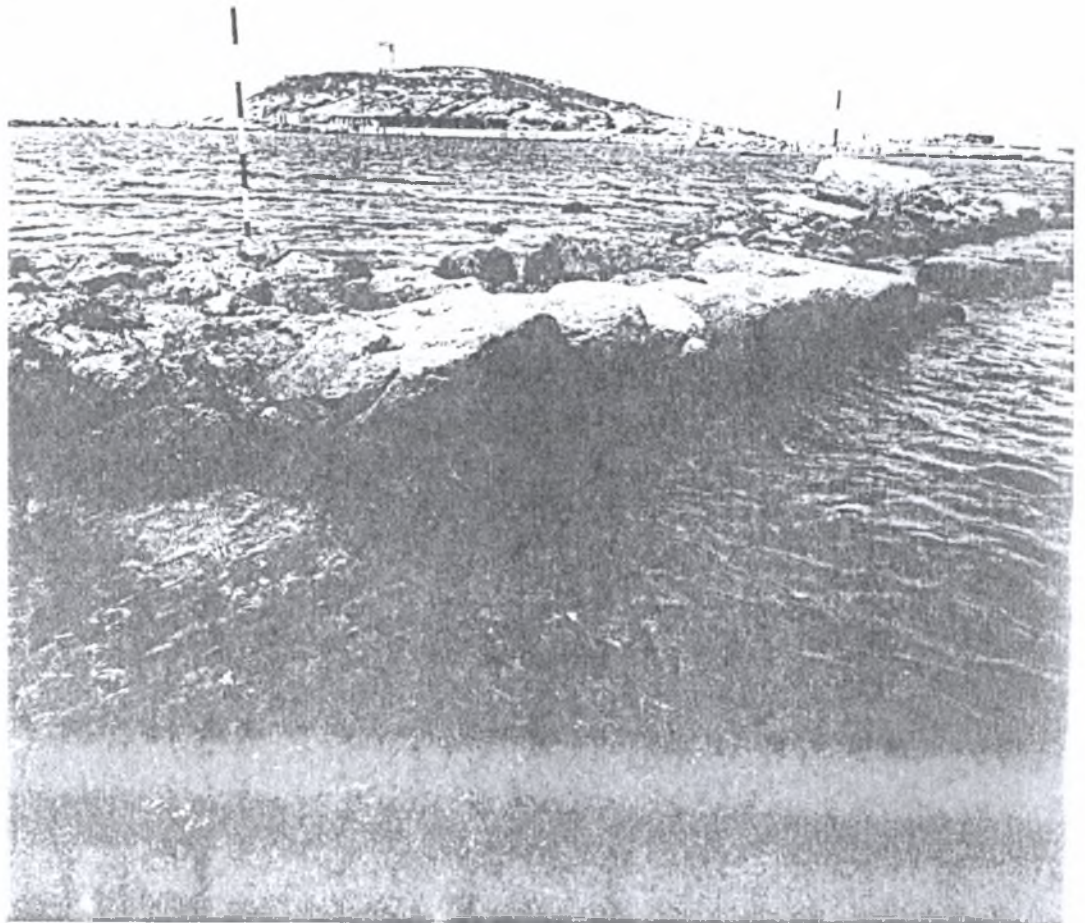


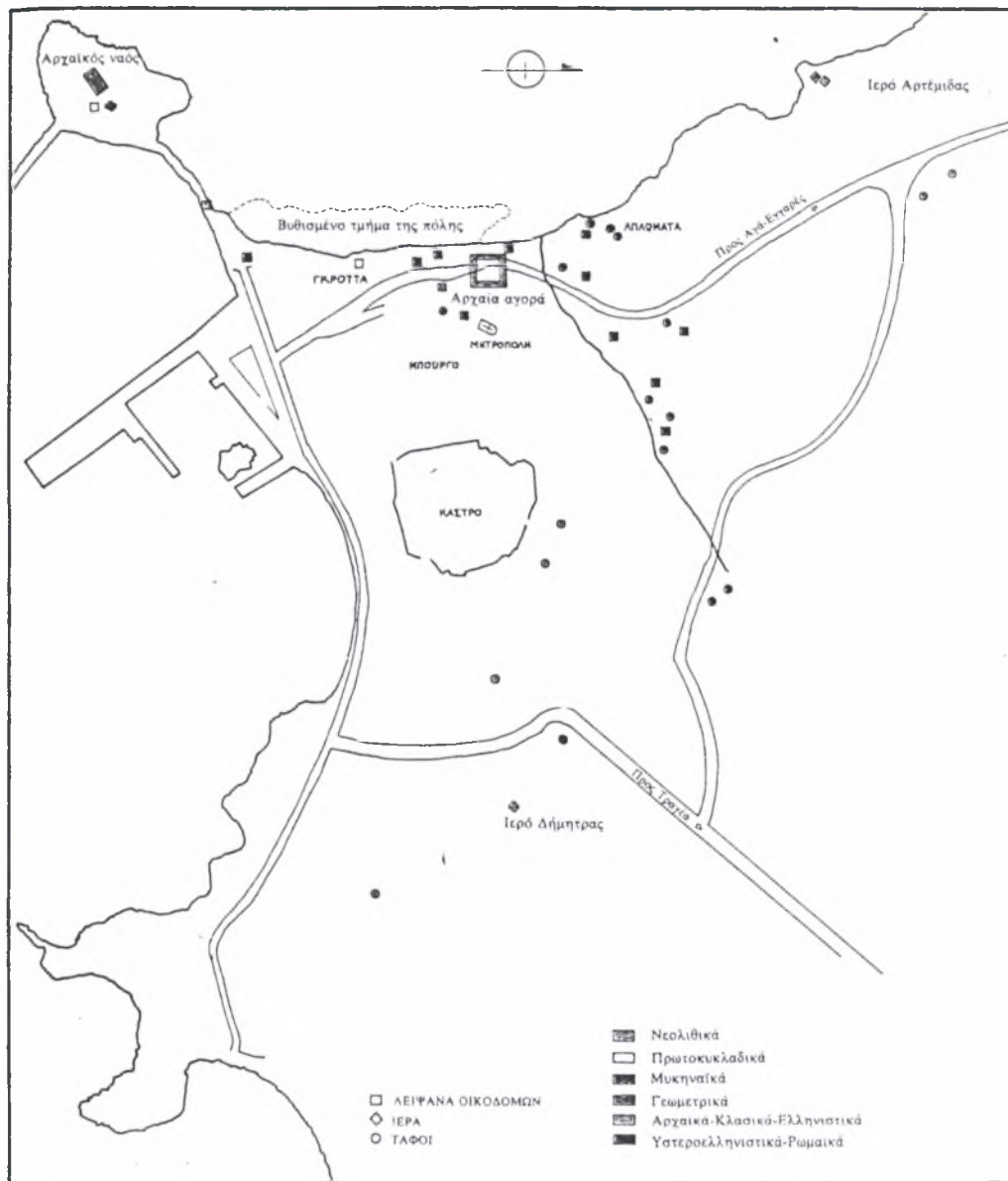
Εικ.84, Νάξος. Μερικές θέσεις της εποχής του Χαλκού



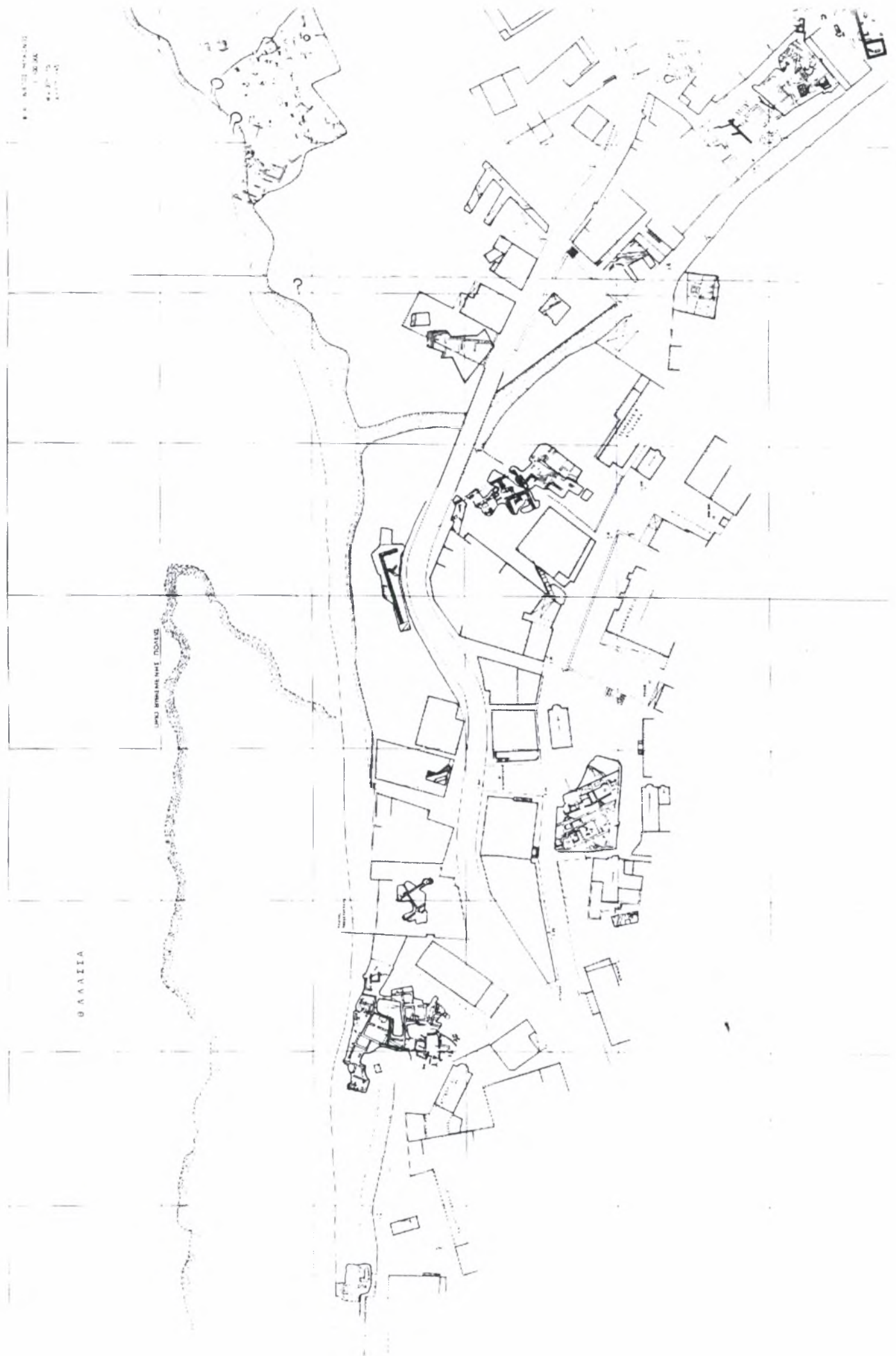
Εικ.85, Νάξος.  
Αρχαιολογικές θέσεις

Εικ.86, Γκρόττα Νάξου.  
Λείψανα αρχαίων κτισμάτων



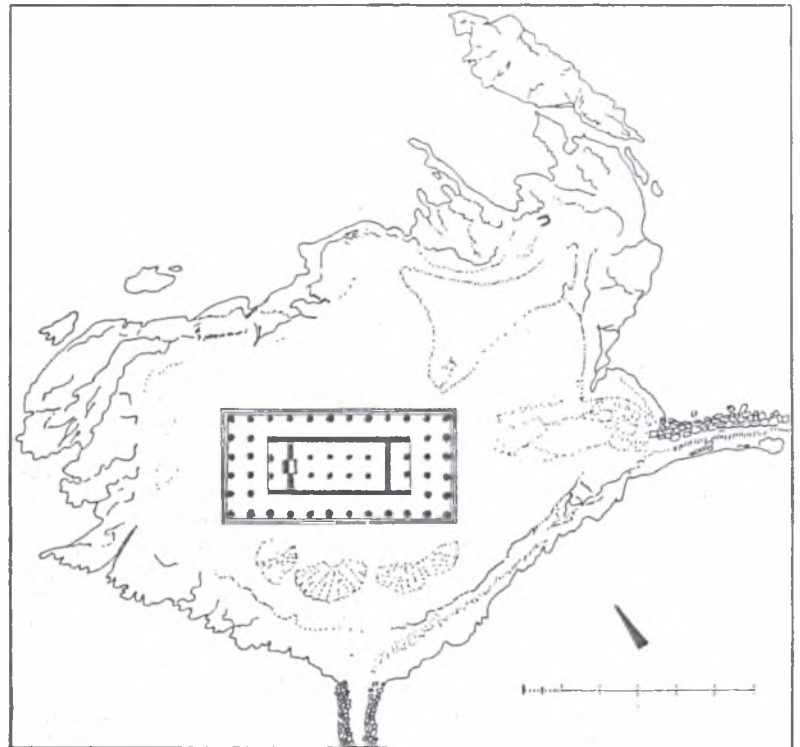


Εικ.87, Αρχαία πόλη της Γκρόττας

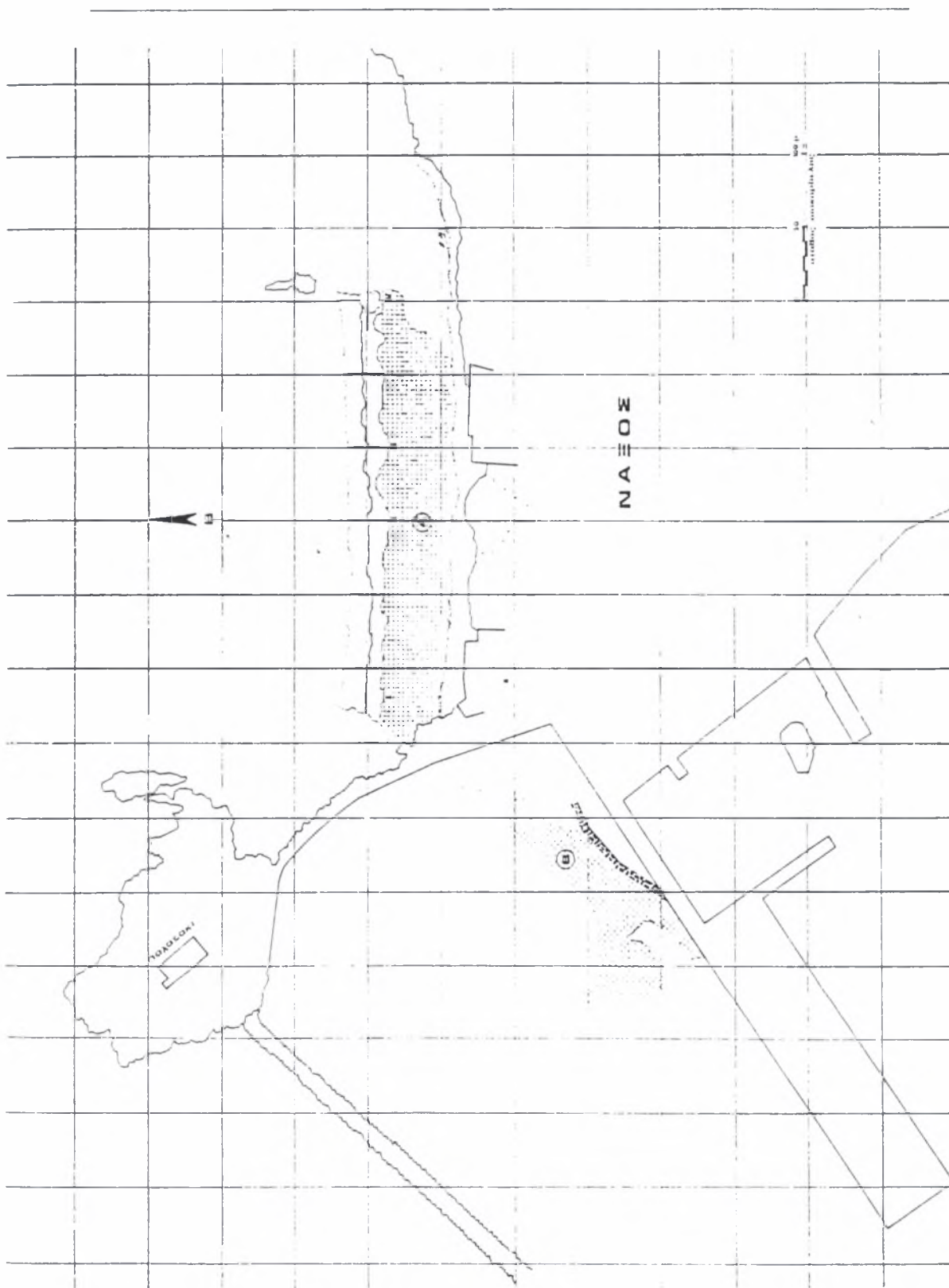


Εικ.88, Αρχαία πόλη της Νάξου. Θέσεις ανασκαφών στην περιοχή της αγοράς

Εικ.89, Κάτοψη του ιερού  
του Απόλλωνα  
στη νησίδα 'Παλάτια'

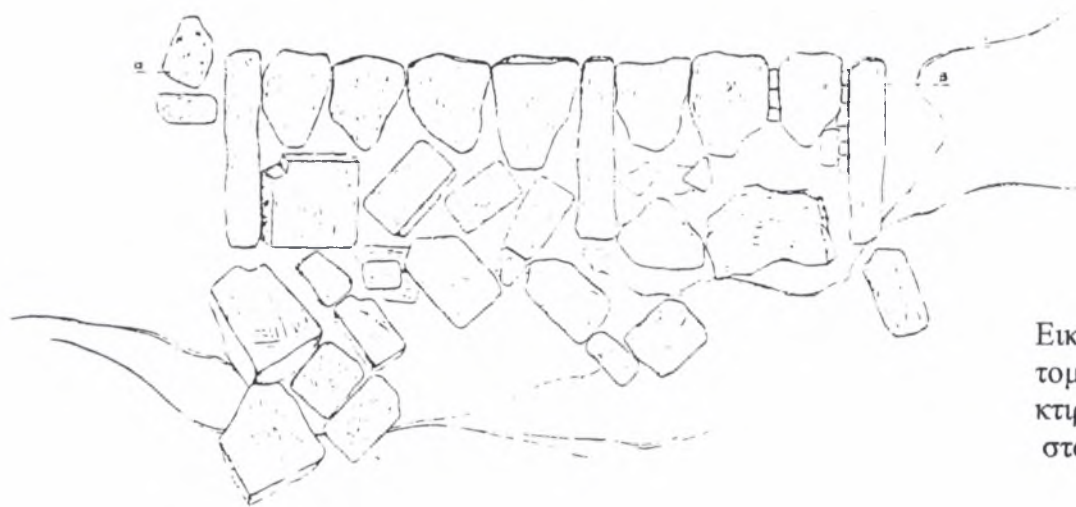
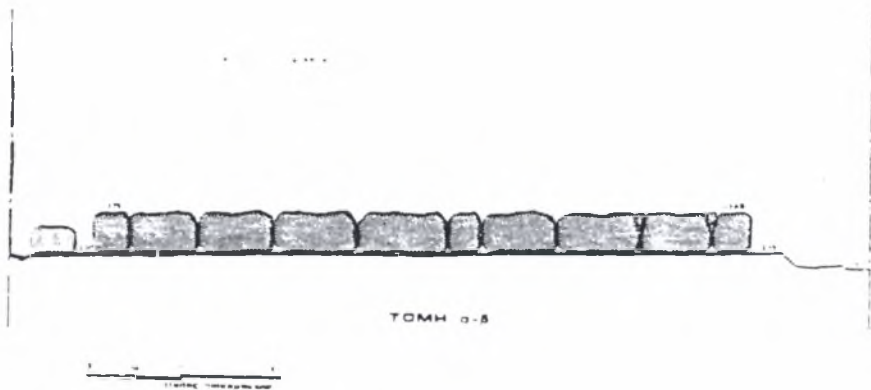


Εικ.90, Το καταβυθισμένο  
τμήμα της αρχαίας Νάξου



Εικ.91, Τοπογραφικό σχέδιο της περιοχής της Γκρόττας, Β του προλιμένα





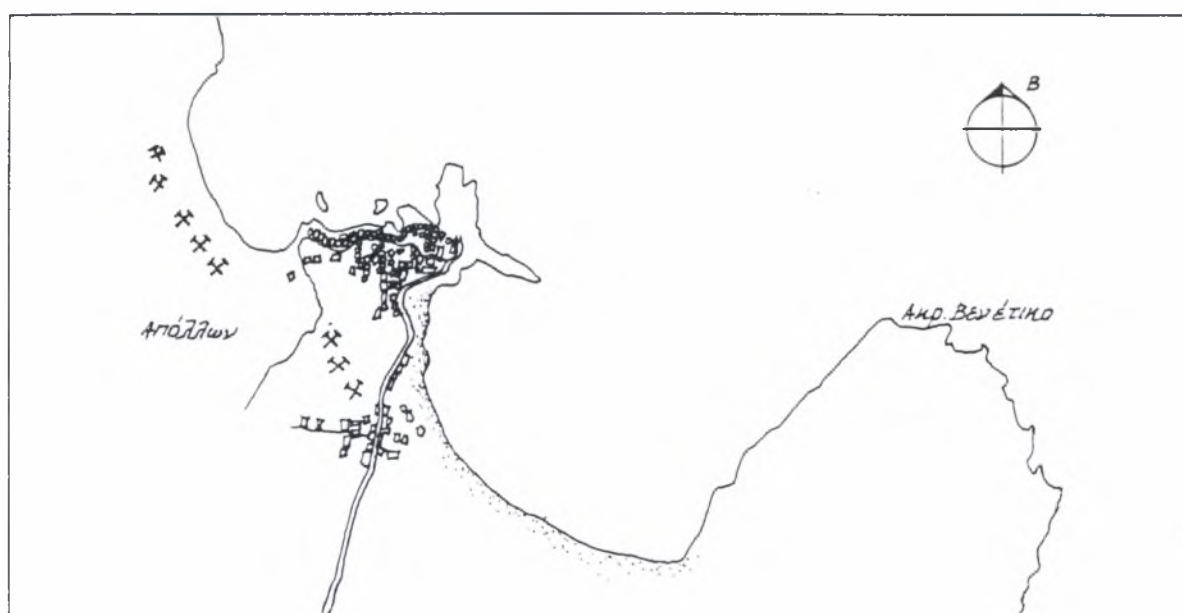
Εικ.92, Κάτοψη και  
τομή τμήματος αρχαίας  
κτιριακής κατασκευής  
στο λιμάνι της Νάξου



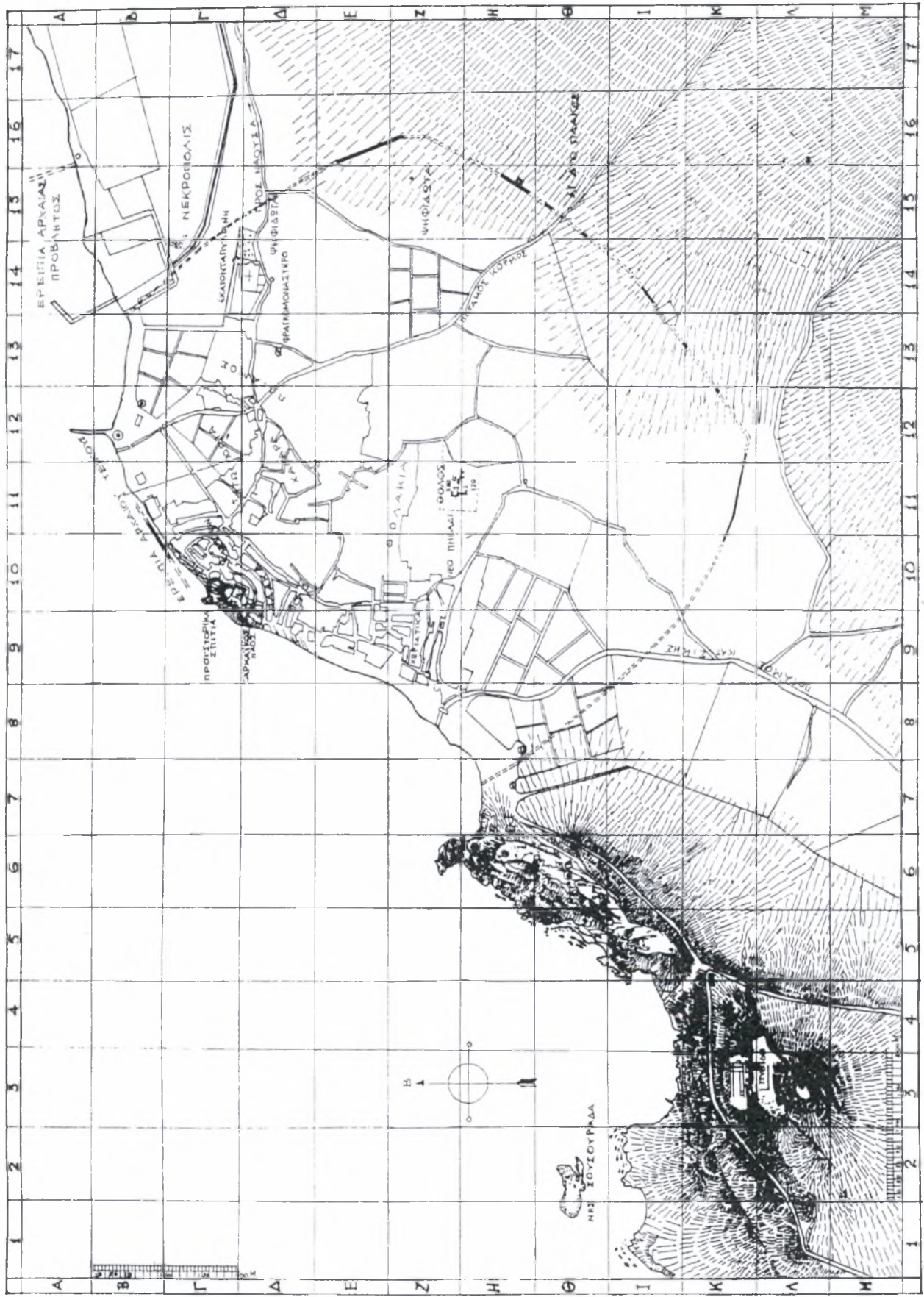
Εικ.93, Κάτοψη  
Μεταγενέστερου  
(μεσαιωνικού;)   
λιμενικού έργου. Νάξος



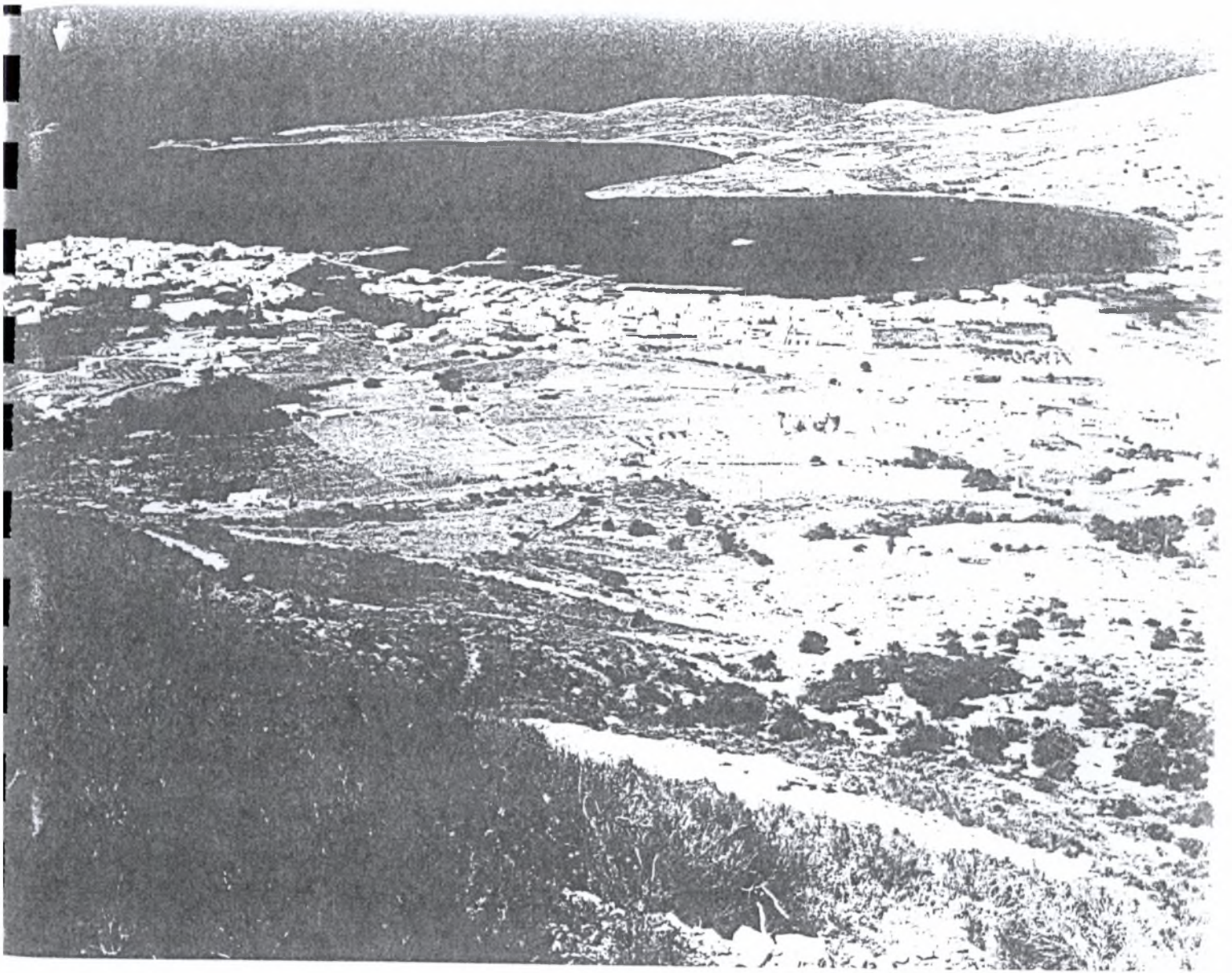
Εικ.94, Θέσεις αρχαίων λατομείων μαρμάρου. Νάξος



Εικ.95, Θέσεις λατομείων στην περιοχή του Απόλλωνα



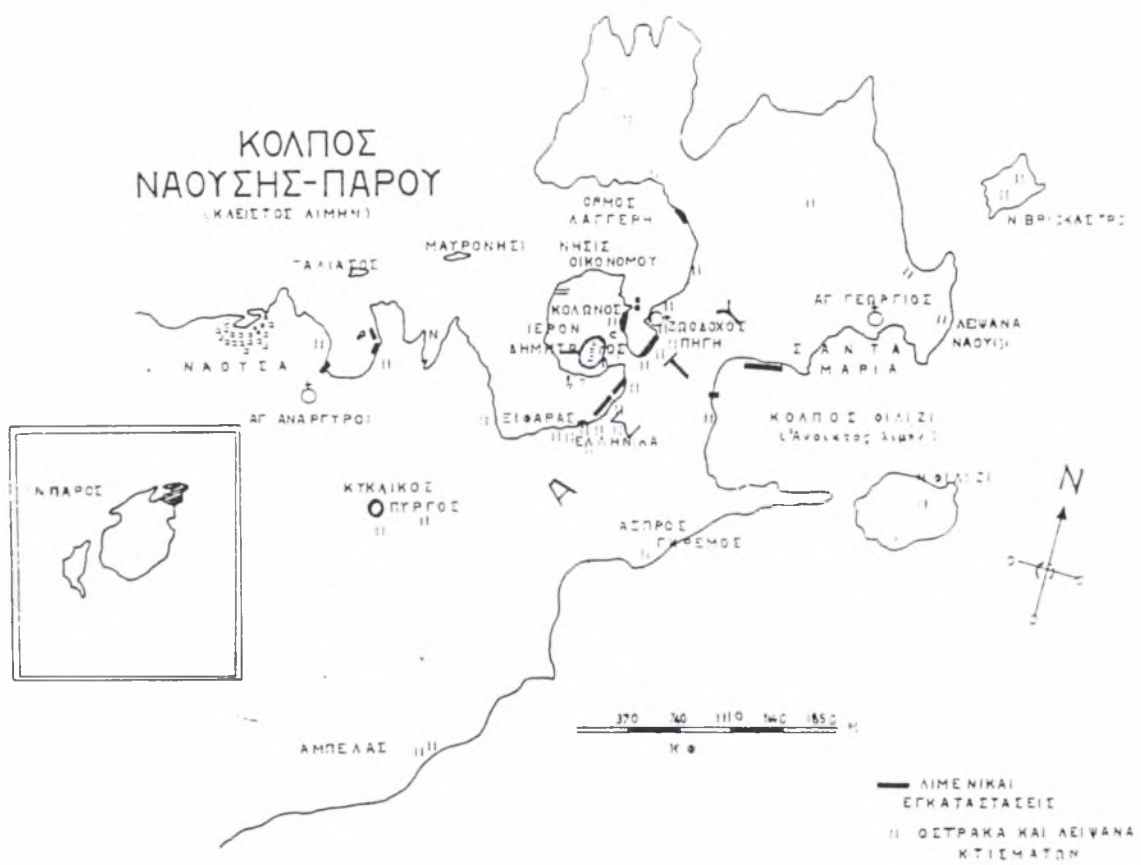
Εικ.96, Τοπογραφικό της περιοχής της αρχαίας πόλης της Πάρου. Παροικιά



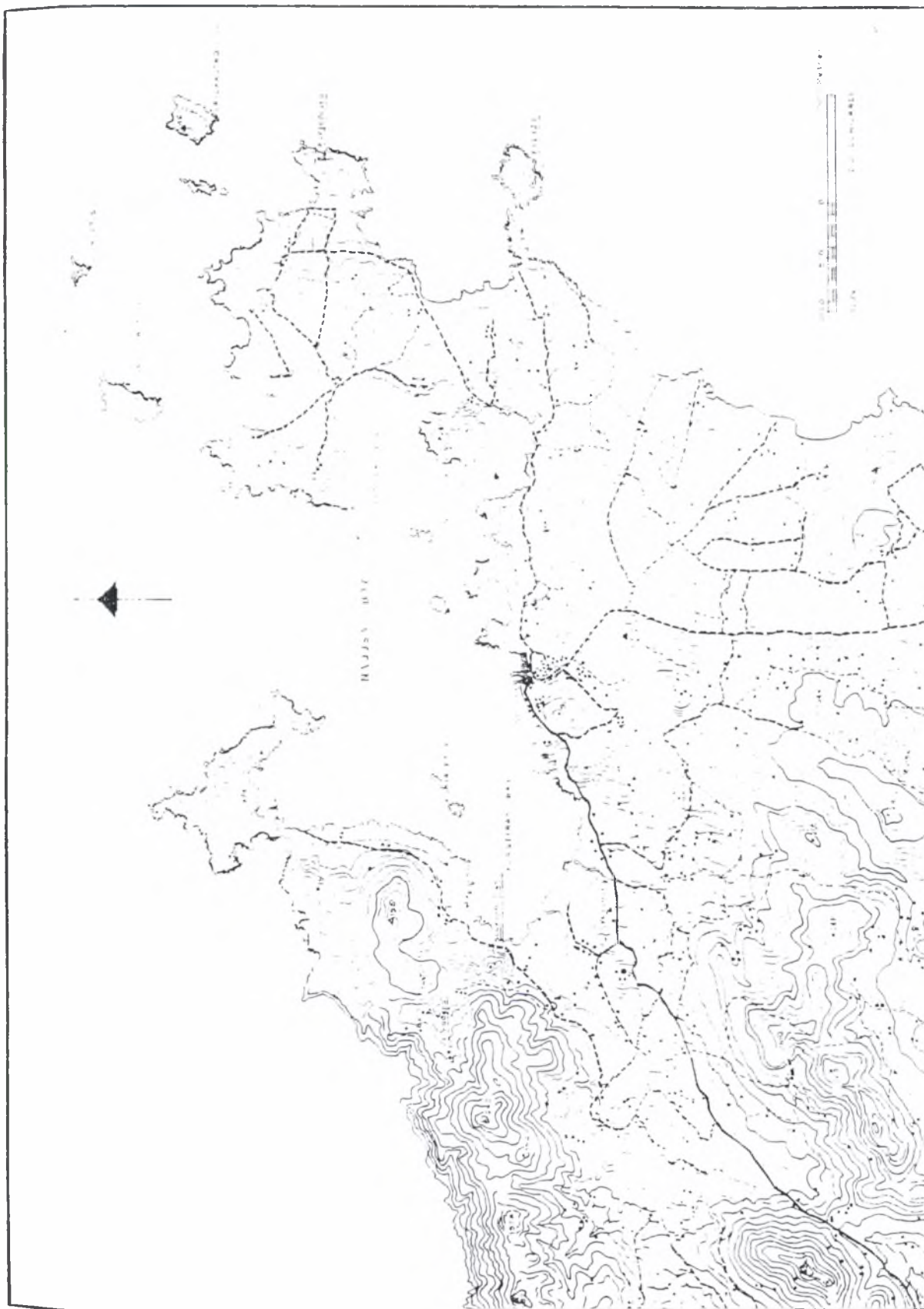
Εικ.97, Όρμος Παροικίας



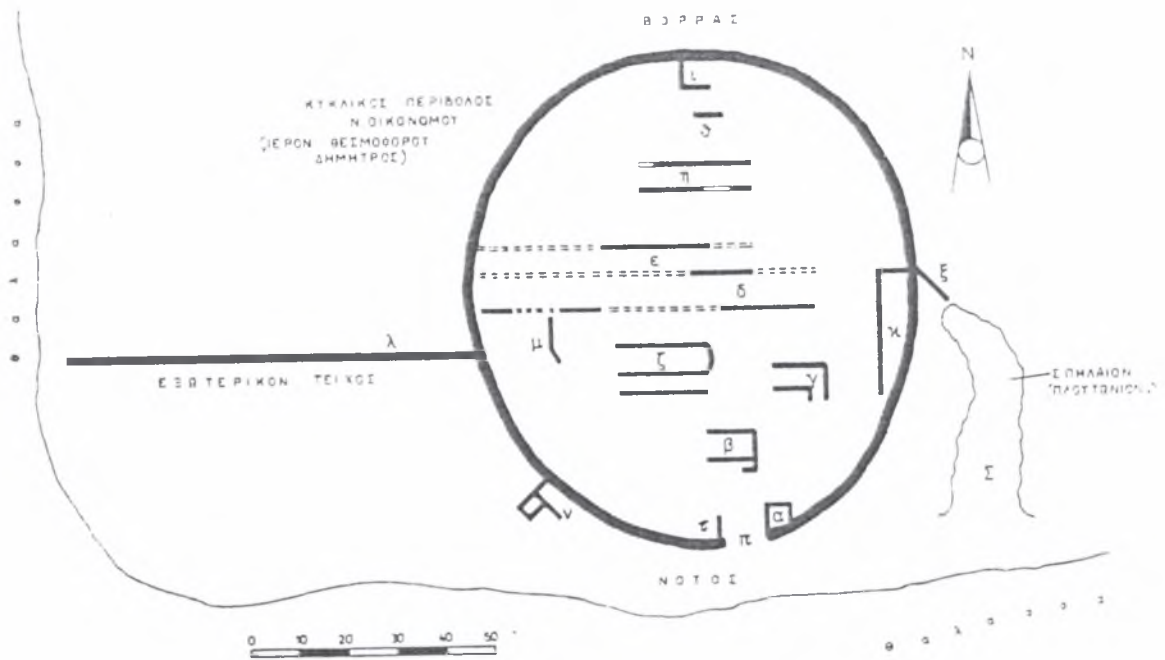
Εικ.98, Χάρτης λιμανιού αρχαίας Πάρου



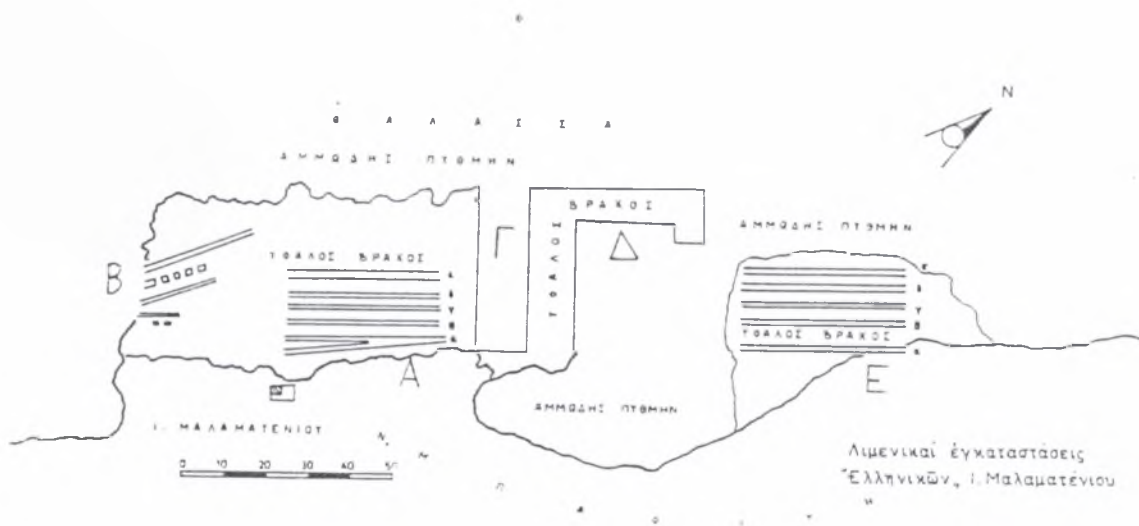
Εικ.99, Πάρος. Όρμος Νάουσας



Εικ.100, Κόλπος Νάουσας με τις θέσεις των αρχαιολογικών χώρων



Εικ.101, Κάτοψη ιερού Θεσμοφόριου Δήμητρας (Νήσος Οικονόμου)



Εικ.102, Λιμενικές εγκαταστάσεις Ἑλληνικῶν. Νάουσα Πάρου



Εικ.103, Ὑφαλα λείψανα λιμενικῶν εγκαταστάσεων Ἑλληνικῶν

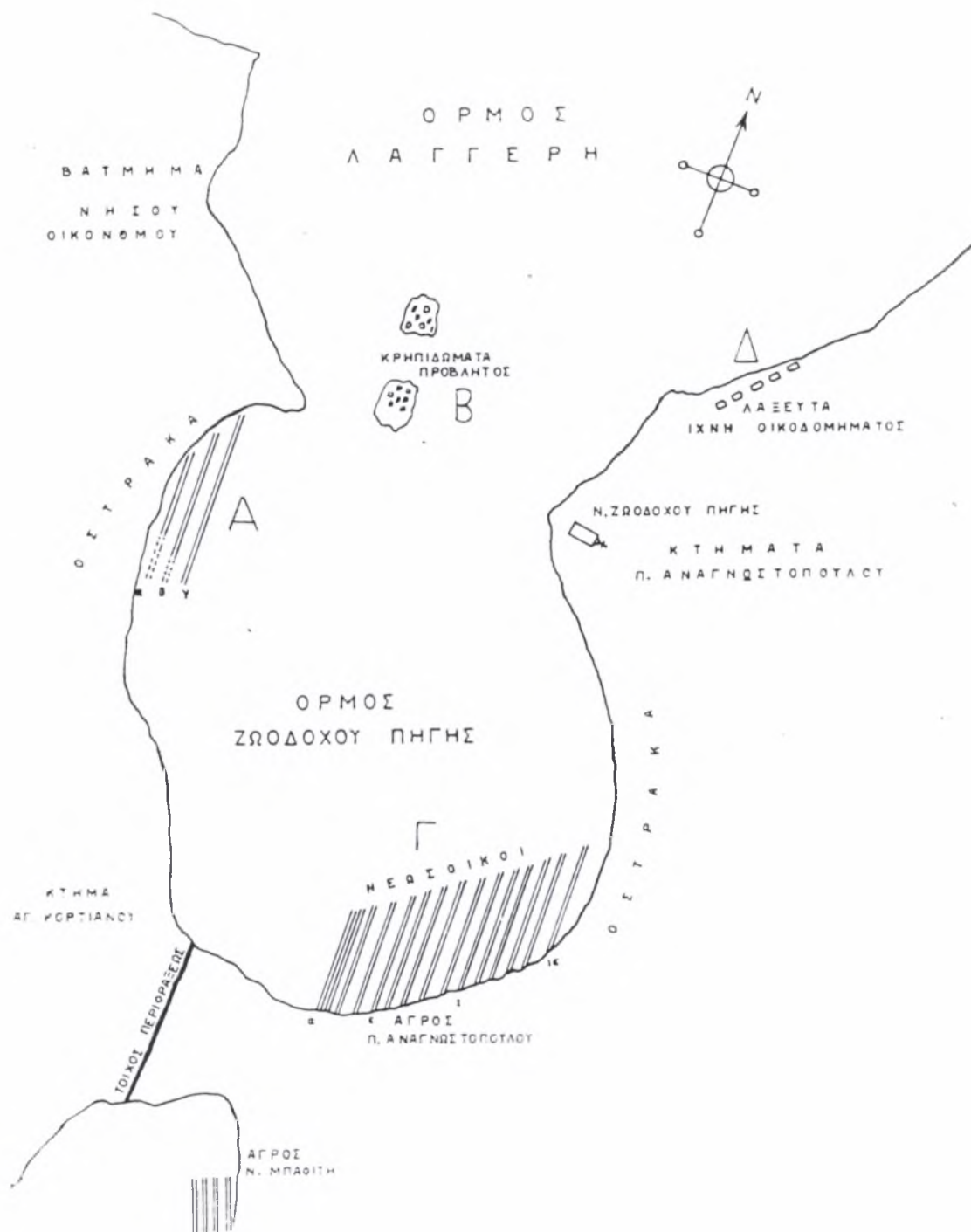


Εικ.104, Ύφαλα λείψανα λιμενικών εγκαταστάσεων Ελληνικών

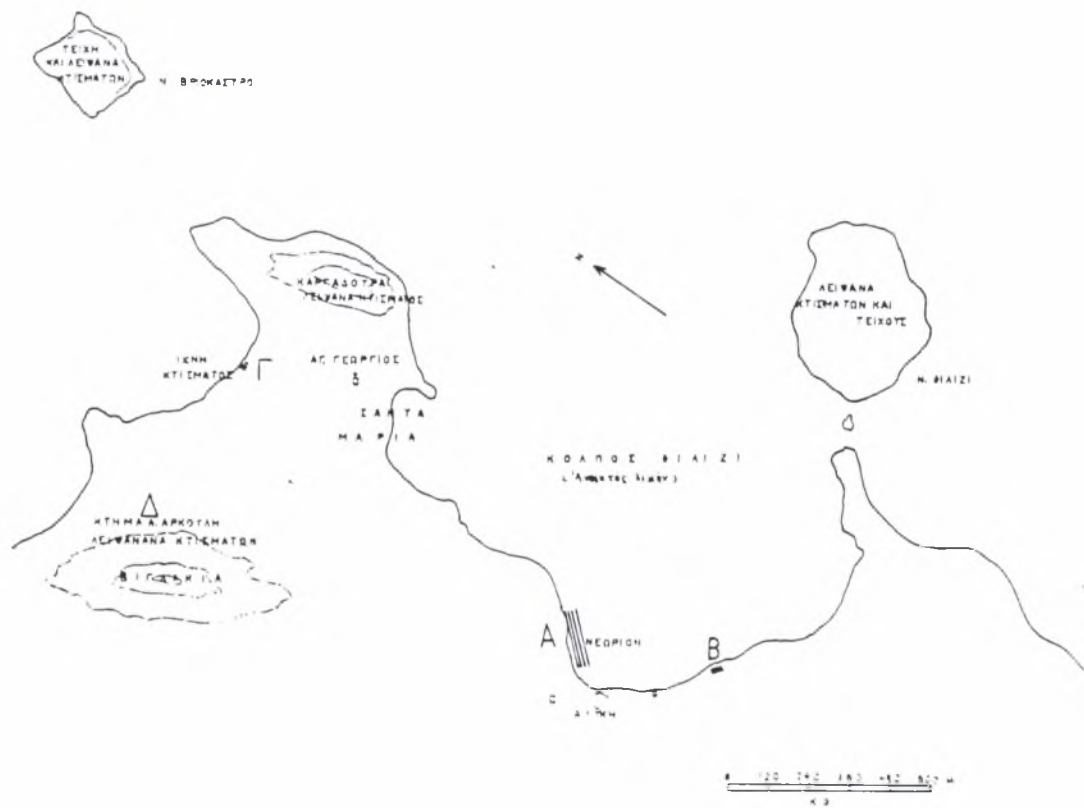


Εικ.105, Άποψη της νήσου Οικονόμου από τα ΝΑ

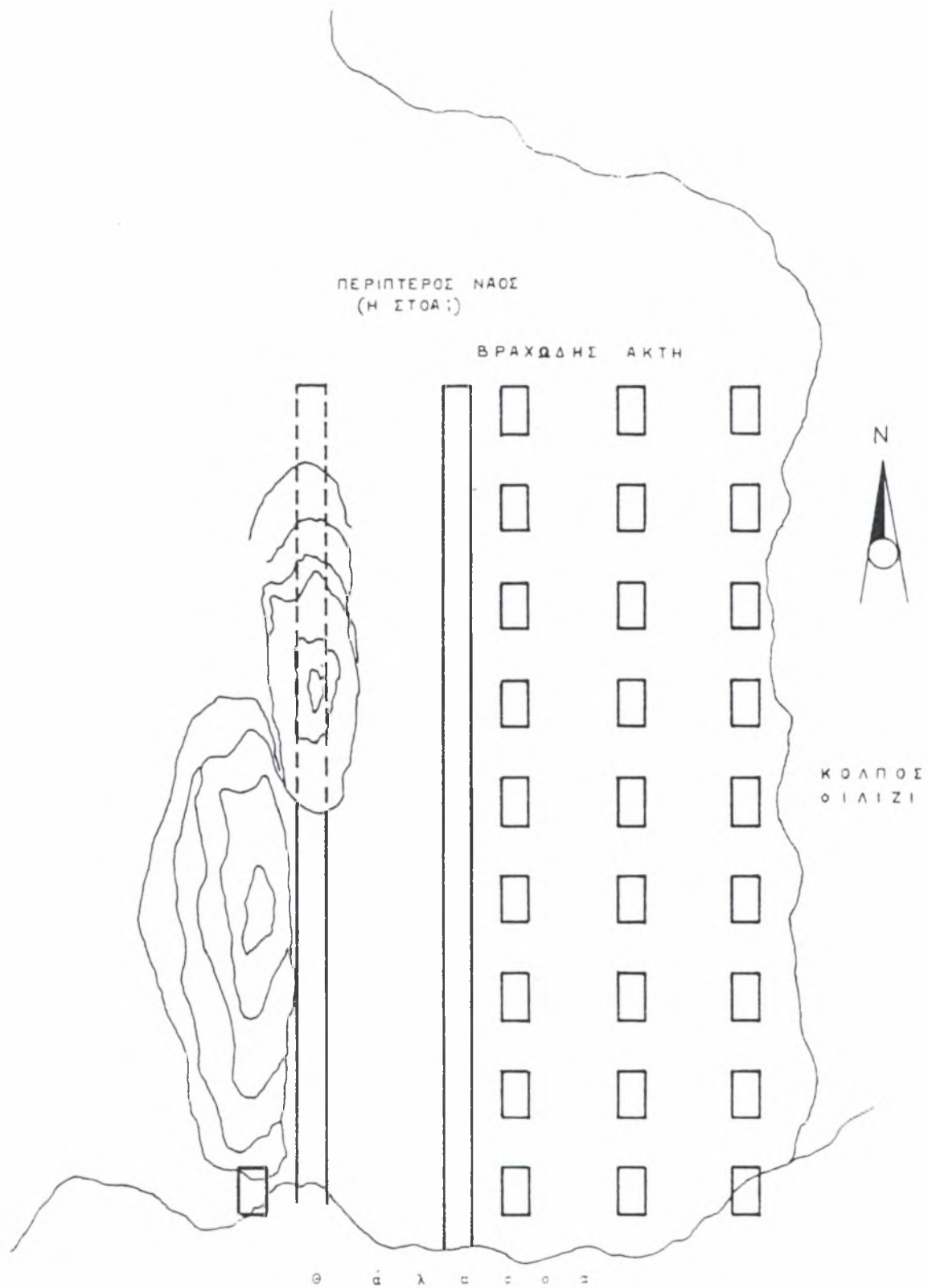




Εικ.106, Λείψανα όρμου Ζωοδόχου πηγής. Νάουσα Πάρου

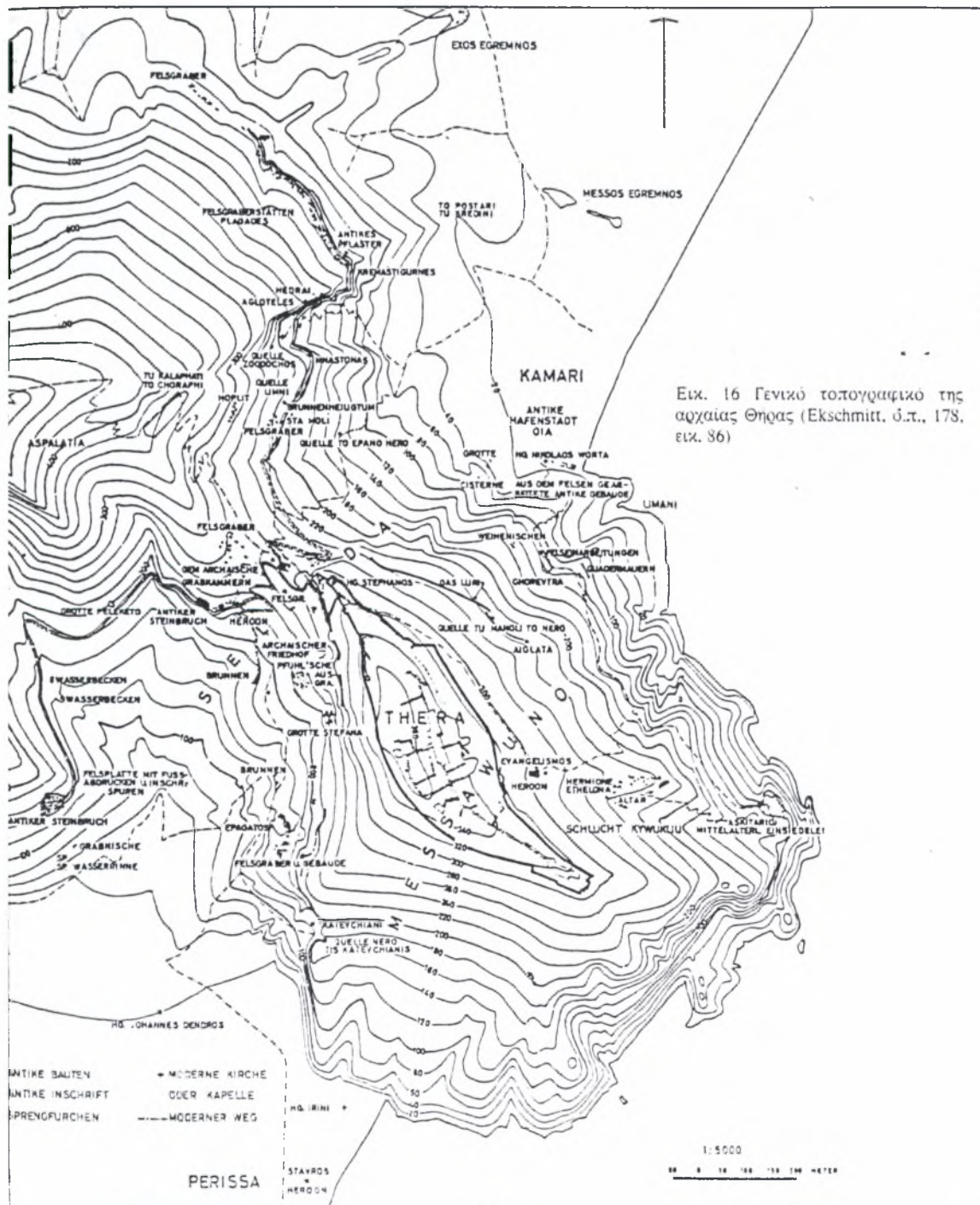
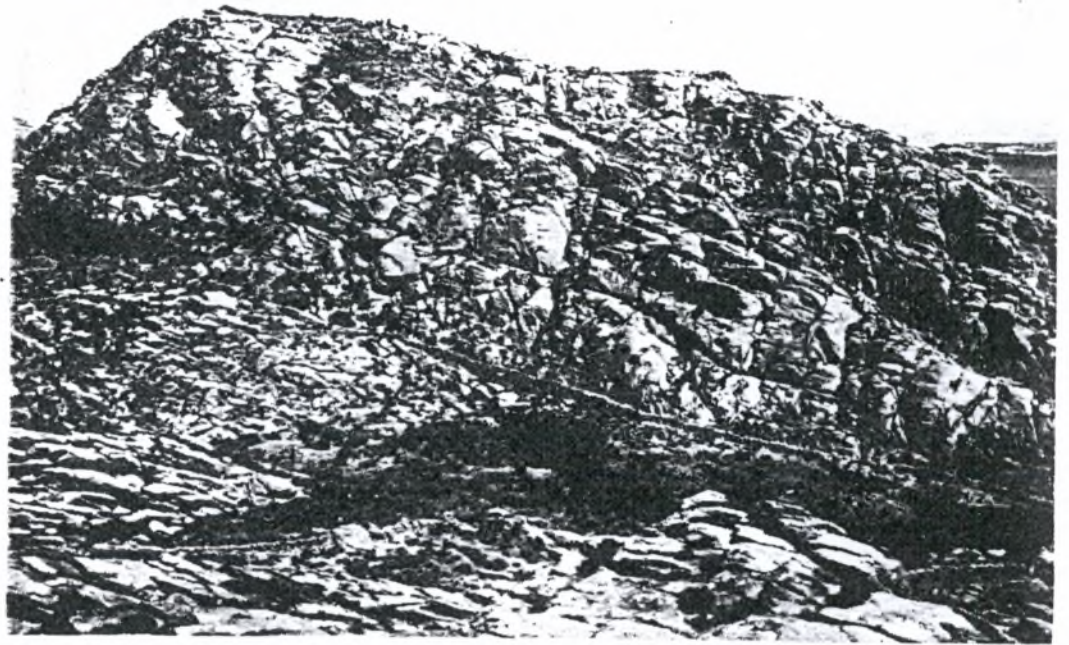


Εικ.107, Λείψανα όρμου Φίλιζι. Νάουσα Πάρου



Εικ.108, Κάτοψη περίτερου  
οικοδομήματος. Φίλιζι

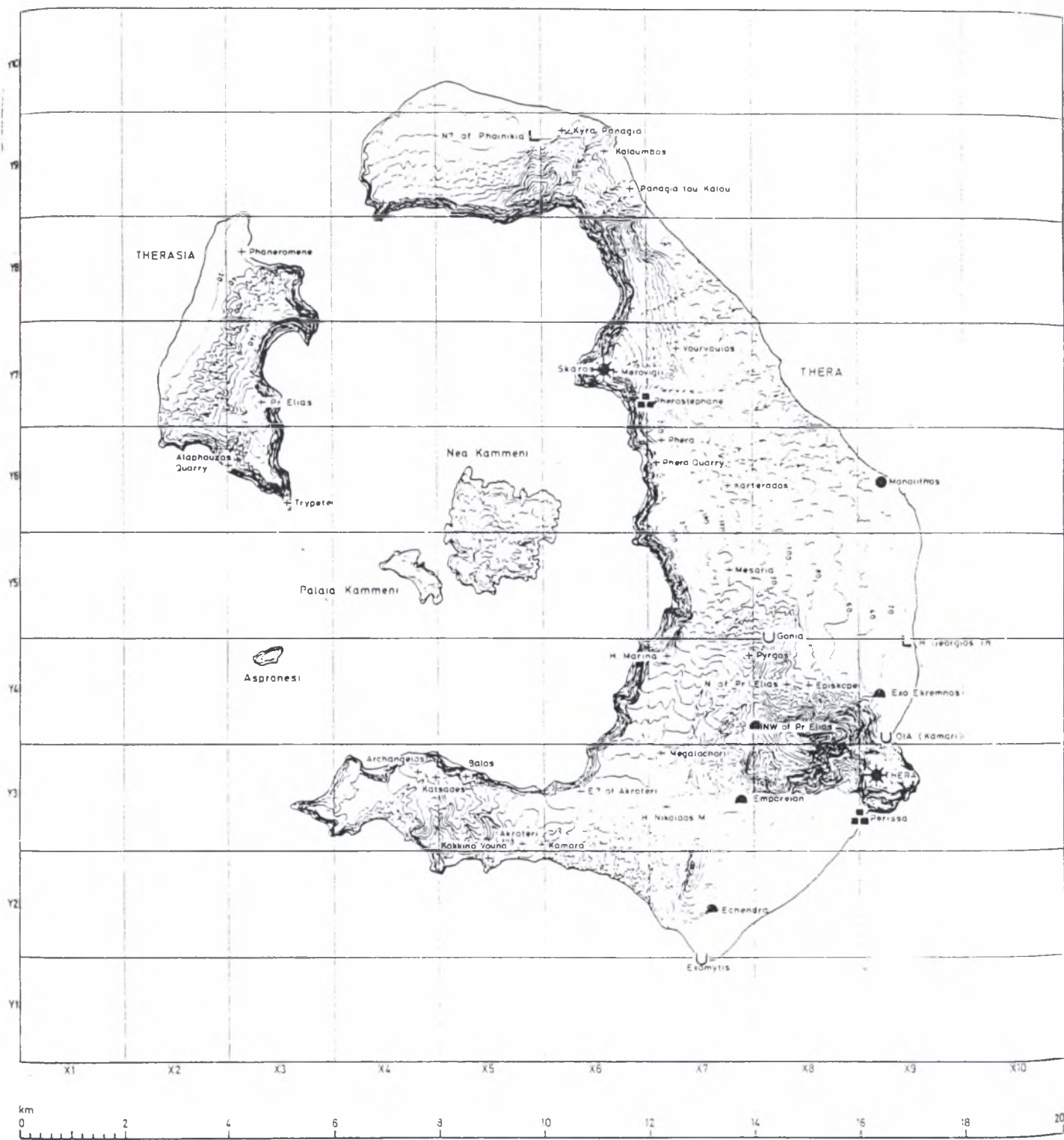
Εικ.109, Ακρόπολη Κουκουναριών.  
Νάουσα Πάρου



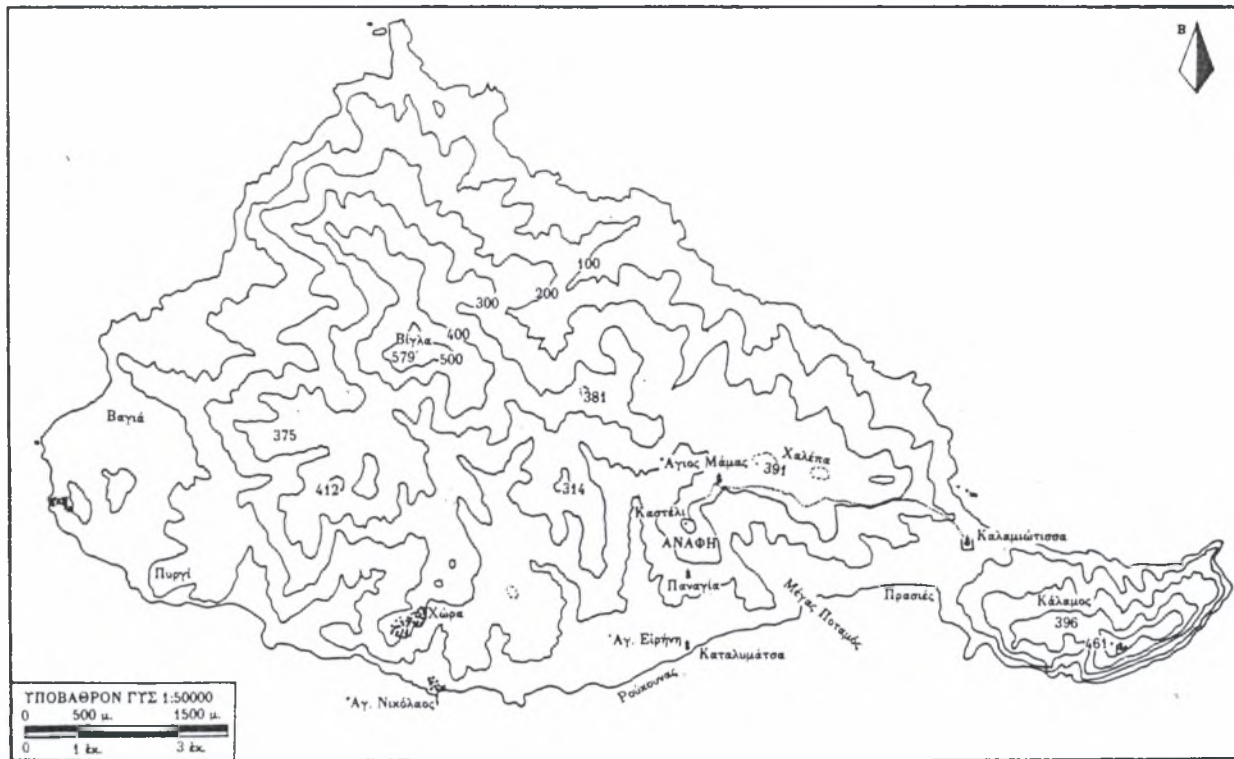
Εικ.110, Γενικό τοπογραφικό  
αρχαίας Θήρας



Εικ.111, Αρχαία πόλη Θήρας

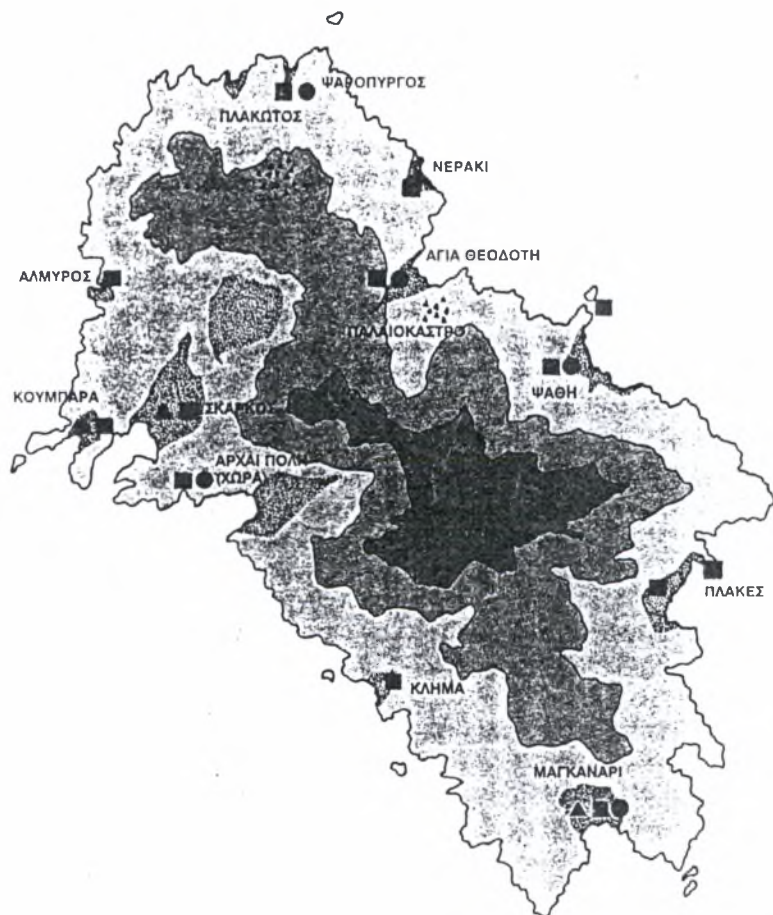


Εικ.112, Ευρήματα κλασικής περιόδου Θήρας



Εικ.113, Χάρτης Ανάφης

Εικ.114, Χάρτης Ιου

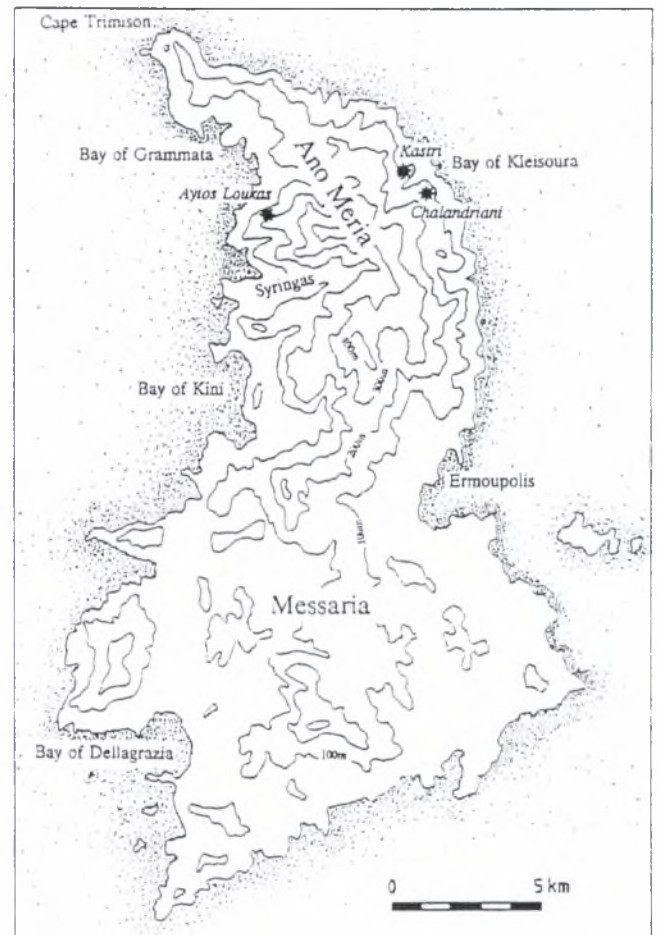


- ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ: ΠΡΩΙΜΗ ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ΧΑΛΚΟΥ
- ▲ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ: ΜΕΣΗ ΚΑΙ ΥΣΤΕΡΗ ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ΧΑΛΚΟΥ
- ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ
- ◻ ΚΑΛΙΕΡΓΗΣΙΜΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ



Εικ.115, Ο κόλπος της Ίου

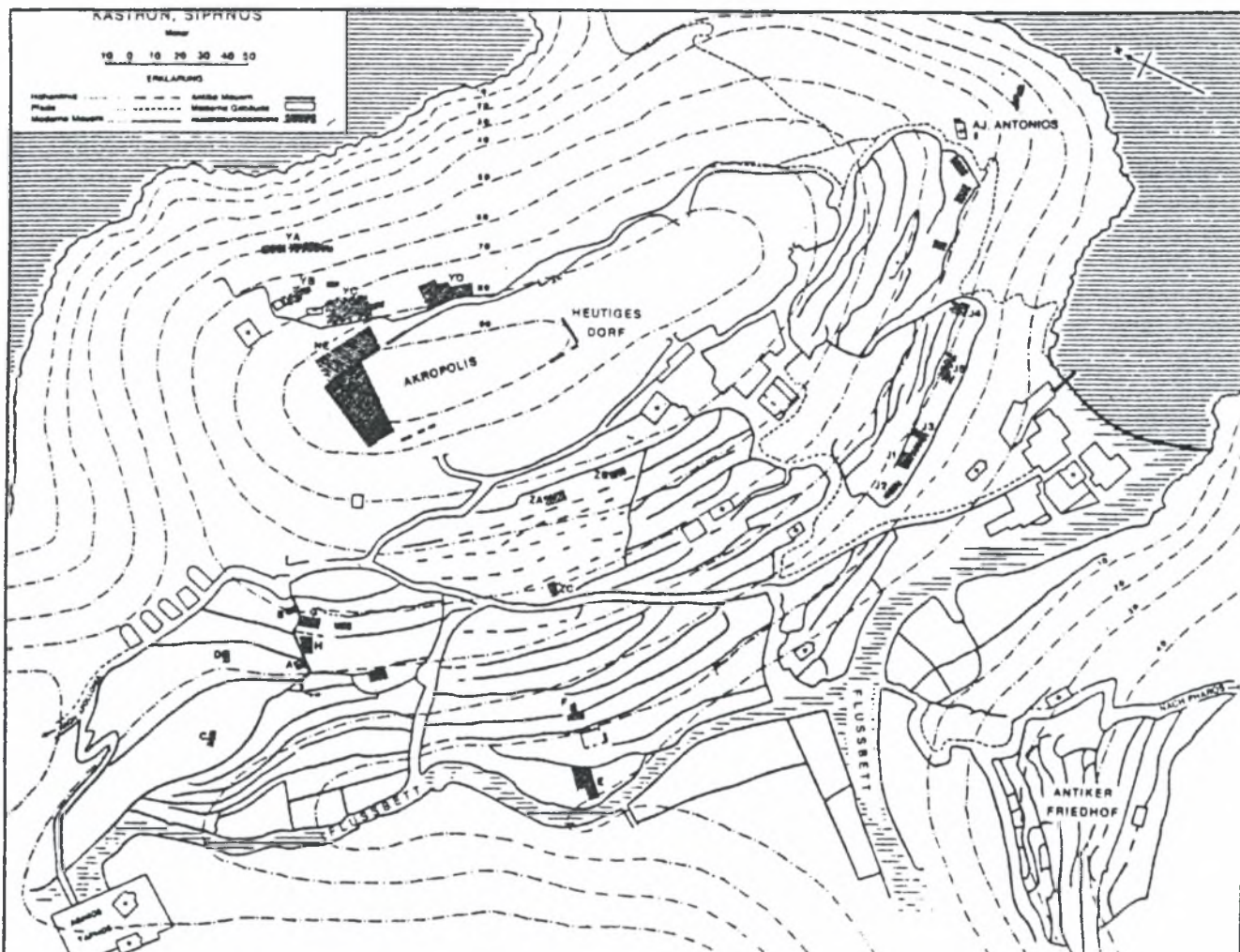
Εικ.116, Χάρτης Σύρου. Αρχαιολογικές θέσεις



Εικ.117, Καστρί Σύρου







Εικ. 120, Κάτοψη Κάστρου Σίφνου