



Ιστορικό Λιμάνι Ηρακλείου

Διερεύνηση της ιστορικής πορείας του χώρου και προδιαγραφές ανάδυσης,
σε σύγχρονη ενιαία απόδοση



Μεταπτυχιακή φοιτήτρια: **Μαρία Βολικού**

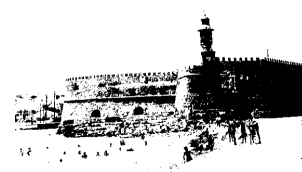
Επιβλέπων καθηγητής: **Νικόλαος Σκουτέλης**

Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Πολυτεχνείου Κρήτης

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών (Π.Μ.Σ.): Χώρος, Σχεδιασμός και Δομημένο Περιβάλλον

2η Κατεύθυνση Μεταπτυχιακού Προγράμματος

Ολοκληρωμένη προστασία ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος με προηγμένες τεχνολογίες και υλικά



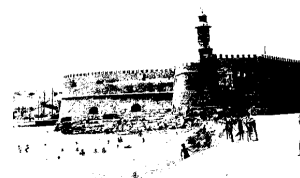
Ευχαριστίες

Τις θερμότερες ευχαριστίες οφείλω στον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Νικόλαο Σκουτέλη για τη μοναδική καθοδήγηση και αλόγυστη υποστήριξή του, καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας, καθώς επίσης για τον αυθεντικό τρόπο της επικοινωνίας του σαν δάσκαλος μα και σαν φίλος. Ιδιαίτερα ευχαριστώ την καλή μου φίλη και συμφοιτήτρια, Ελένη Κουνδουράκη για τις πολύωρες δημιουργικές συζητήσεις, τον ενθουσιασμό και το μεράκι στην κοινή μας προσπάθειά για την ανάδειξη ενός *ιστορικά ζωντανού* λιμανιού στο Ηράκλειο. Θερμές ευχαριστίες οφείλονται επίσης στον συνάδελφο Στέλιο Λεκάκη για τις πολύ ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις του στην εισαγωγή και στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας.

Ευχαριστώ θερμά τις καθηγήτριες και καθηγητές του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών της Αρχιτεκτονικής Σχολής, κα. Διμέλλη, κα. Κωτσάκη, κα. Μαραβελάκη και κα. Σταυρουλάκη και τους κ. Παρτσινέβελλο, κ. Πατσαβό και κ. Προβιδάκη για τους νέους ορίζοντες γνώσης και σκέψης κατά τη διάρκεια των σπουδών μου, καθώς επίσης τις συμφοιτήτριες και συμφοιτητές μου για τα δύο όμορφα και δημιουργικά χρόνια των σπουδών μας.

Είμαι ευγνώμων στον Μαθιό, για τη συμπαράσταση, τη θετική ενέργεια και το χιούμορ κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

Το πιο μεγάλο ευχαριστώ ανήκει πάντα στους γονείς μου, Ελευθερία και Γιώργο, για την αγάπη, την πίστη και υποστήριξή τους σε κάθε μου βήμα όλα αυτά τα χρόνια.

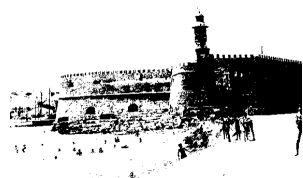


‘... Κοίταξε ζερβά του κατά το λιμάνι - τα καϊκια, τις βάρκες, τη θάλασσα. Ως πέρα ο μόλος βούιζε· έμποροι, μαρινάροι, βαρκάρηδες, χαμάληδες πηγαινόρχουνταν ανάμεσα σε λαδοβάρελα και κρασοβάρελα και σωρούς χαρούπια και φώναζαν, βλαστημούσαν, φόρτωναν, ξεφόρτωναν αραμπάδες· βιάζονταν, πριν τσακίσει ο ήλιος και σφαλίζει η καστρόπορτα, να νετάρουν. Κουφόβραζε η θάλασσα, μύριζε το λιμάνι σαπημένα κίτρα, χαρούπι και κρασόλαδο· δυο τρεις μεσοκαιρίτισσες Μαλτέζες, βαμμένες με το μυστρί, ορθές στο μουνάγιο, βραχνοκακάριζαν κι έκαναν νοήματα σε μιαν κοιλάρα μαλτέζικη ανεμότρατα που κατάφτανε φορτωμένη ψάρι...’

*Καπετάν Μιχάλης
Καζαντζάκης 1964*

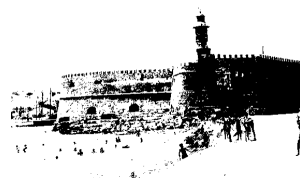


Λιμάνι Ηρακλείου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (πηγή: Gerola 1905-1932, τ. Ι: 118).



Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή	5
1. Θεωρητικό πλαίσιο ιστορικής σύνθεσης	9
2. Το λιμάνι της πόλης / η πόλη-λιμάνι	14
2.1. Το λιμάνι - οχυρό.....	17
2.2 Το λιμάνι-ναύσταθμος	26
2.3 Το λιμάνι - δίκτυο	38
2.4 Κατώφλια της ιστορίας	49
2.4.1 Κρητικός πόλεμος : η πολιορκία του Χάνδακα	49
2.4.2 25η Αυγούστου 1898.....	52
2.4.3. Ανταλλάξιμα: τόπος, άνθρωποι και ζωές.. ..	54
2.5 Το βιωμένο λιμάνι: αποτυπώσεις μνήμης	56
3.1 Νεότερες επεμβάσεις - συνδιαλλαγή με τα μνημεία.....	60
3. 2. Υφιστάμενη κατάσταση του ιστορικού συνόλου	66
4.1 Σύγχρονες μελέτες ανάδειξης επιμέρους μνημείων του ιστορικού συνόλου	69
4.2 Αναπλάσεις λιμενικών ιστορικών συνόλων ως παραδείγματα καλής πρακτικής. 72	
5. Κατευθυντήριες για την ανάδειξη του «πολυφωνικού» παρελθόντος του ιστορικού λιμανιού του Ηρακλείου και την ενεργοποίηση της συλλογικής μνήμης, ως αφετηρία για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό	77
Βιβλιογραφία	82



Εισαγωγή

‘Κάθε πόλη αντλεί το νόημα και την πραγματικότητά της από ένα σύστημα χαρακτηριστικών σημείων’

(Aymard 1990: 194)

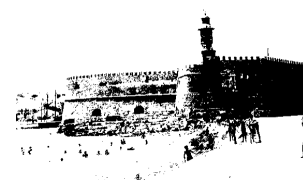
Το ιστορικό λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί σήμερα, όπως και στο παρελθόν¹, το κύριο τοπόσημο του αστικού χώρου. Η μακραίωνη ιστορία του συνδέεται άρρηκτα με την εξέλιξη της πολυώνυμης πόλης, που άλλοτε ονομαζόταν *Ηράκλεια*, *Ηράκλειον*, *Κάστρο*, *Rabdh el-Kandag*, *Χάνδαξ*, *Candia*, *Kandiye* και *Μεγάλο Κάστρο*². Τα υφιστάμενα αρχαιολογικά μνημεία, το Φρούριο στη Θάλασσα (Κούλες), τα εναπομείναντα τμήματα των δυτικών και ανατολικών νεωρίων, η αποθήκη άλατος, η δεξαμενή Ζάνε και τα αφανή σήμερα τμήματα του θαλάσσιου τείχους, αποτελούν τις υλικές μαρτυρίες, τα θραύσματα του παρελθόντος του στο παρόν (Εικ. 1).



Εικ. 1: Αποψη του ιστορικού λιμένα από βόρεια. Διακρίνονται το Φρούριο στη Θάλασσα (Κούλες) στα βορειοδυτικά, τα εναπομείναντα τμήματα των δυτικών νεωρίων στα δυτικά και τμήμα των ανατολικών νεωρίων, της αποθήκης άλατος και της δεξαμενής Ζάνε στα ανατολικά (πηγή: Σπυριδάκης 2012: 2).

¹ Το λιμάνι υπήρξε τοπόσημο της πόλης ήδη από την πρώιμη Ενετική περίοδο, καθώς αποτελεί το βασικό θέμα των σχεδιαστικών απεικονίσεών της, την περίοδο της Ενετικής κυριαρχίας. Αντίστοιχη προβολή του λιμανιού, ως του πλέον αναγνωρίσιμου τοπίου της πόλης εντοπίζεται στην εικονογραφία της Οθωμανικής περιόδου και στα φωτογραφικά αρχεία των νεότερων χρόνων.

² Κατά την Ρωμαϊκή περίοδο υπάρχουν αναφορές για το «πολισμάτιον *Ηράκλεια*» και την πόλη «*Ηράκλειον*». Την Α' Βυζαντινή περίοδο το συγκροτημένο πλέον αστικό κέντρο αναφέρεται ως «Κάστρο», κατά την περίοδο της Αραβικής κατάκτησης ονομάζεται «*Rabdh el-Kandag*» (Φρούριο της Τάφρου), την Β' Βυζαντινή περίοδο «*Χάνδαξ*» και «*Κάστρο*», κατά την Ενετοκρατία «*Candia*» και στην Οθωμανική περίοδο ονομάζεται «*Kandiye*» στα επίσημα έγγραφα και «*Χάνδακας*», «*Μεγάλο Κάστρο*» και «*Χώρα*» από τον λαό. Το όνομα «*Ηράκλειον*» επικρατεί μετά την ελληνική επανάσταση και καθιερώνεται στα μέσα του 19^{ου} αιώνα (Τζομπανάκη 2012: 8-10).



Θραυσματική άλλωστε είναι και η εικόνα που προσλαμβάνει ο κάτοικος και επισκέπτης του χώρου, καθώς οι σύγχρονες επεμβάσεις - κυρίως η παραλιακή οδός διπλής κατεύθυνσης - έχουν αλλοιώσει την τοπογραφία του και διασπάσει τη συνοχή του προϋπάρχοντος ιστορικού συνόλου, προσδίδοντάς του τον χαρακτήρα χώρου διέλευσης (**Εικ. 2**). Ο επισκέπτης σήμερα, απ' όποια κατεύθυνση και εάν προσεγγίζει το λιμάνι, στέκεται αμήχανος προσπαθώντας να ανιχνεύσει μια ενδεχόμενη πορεία, που εάν υπάρχει, δεν είναι εμφανής.

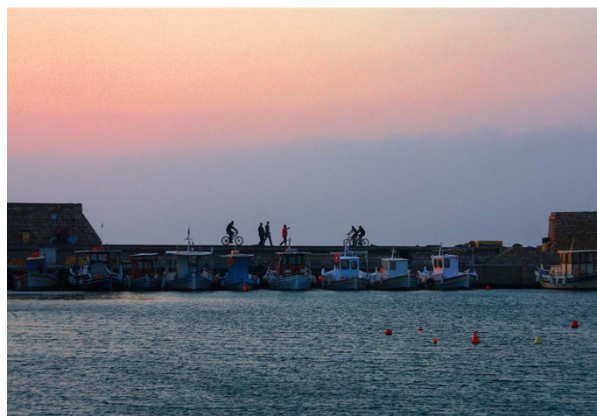
Τα μνημεία του χώρου, συνυπάρχουν με τις νέες δομές σε ένα ασύνδετο αστικό πλαίσιο, ενώ η αίσθηση της *ιστορικότητας* και *αυθεντικότητάς* τους, αναμειγνύεται με την αγωνία για την αποφυγή των διερχομένων οχημάτων, των εμποδίων και των ασυνεχειών της εκάστοτε διαδρομής. Η μόνη ίσως πορεία που αποδίδει την αίσθηση του παρελθόντος του λιμανιού, την αύρα του *διαρρέυσαντος χρόνου*, είναι αυτή από τον μώλο στον Κούλε (Φρούριο της Θάλασσας) και από εκεί κατά μήκος του νεότερου βόρειου λιμενοβραχίονα. Η πορεία αυτή αποτελεί τις τελευταίες δεκαετίες αγαπημένο χώρο περιπάτου και αναψυχής των Ηρακλειωτών, σημείο αναφοράς, κοινωνικής συνάντησης και σύνδεσής τους με το λιμάνι (**Εικ. 3**).

Λαμβάνοντας υπ' όψη την υφιστάμενη κατάσταση του χώρου, σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η διερεύνηση της *βιογραφίας* του ιστορικού λιμανιού και η ανάδειξη του παλίμψηστου της ιστορίας του, για τη δημιουργία μιας ιστορικού περιεχομένου 'εργαλειοθήκης' για τον ολοκληρωμένο αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του. Ειδικότερα, η έρευνα προσβλέπει σε μια συνεκτική ως προς το σκοπό αυτό ιστορική και δυναμικά αρχιτεκτονική αφήγηση, όπου με αφετηρία τα υφιστάμενα μνημεία, θα ιχνογραφείται χωρικά η διαχρονική διαδικασία του μετασχηματισμού.

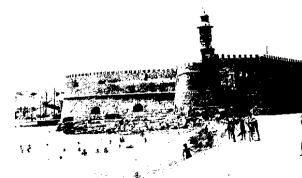
Στόχος του εγχειρήματος, μέσω της συνέργειας ιστορίας και αρχιτεκτονικής, είναι η προτεινόμενη ιστορική και αρχιτεκτονική 'αφήγηση' να δημιουργήσει έναν *τόπο* ανάδυσης της *συλλογικής μνήμης* ή ορθότερα των πολλαπλών συλλογικών μνημών των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων. Έναν *ουσιαστικά δημόσιο χώρο*, φέροντα νοημάτων και αισθήσεων του παρελθόντος, για τον κάτοικο και τον επισκέπτη κάθε ηλικίας, εθνότητας και κουλτούρας. Έναν τόπο που θα επικοινωνεί τις συνεχείς μεταβολές της μορφής και φυσιογνωμίας του στον χώρο και στον χρόνο, την πολυπολιτισμικότητά του και τις ποικίλες νοηματοδοτήσεις του από τις εκάστοτε κοινότητες. Εν τέλει έναν τόπο, που θα προάγει τον ίδιο τον μετασχηματισμό του και τον μετασχηματισμό της πόλης, φορέα κοινωνικής συνδιαλλαγής και συγκρότησης πολιτισμικής ταυτότητας.



Εικ. 2: Αποψη παραλιακής οδού Ηρακλείου, στο ύψος της Πλατείας 18 Αγγλων σε ώρα αιχμής (πηγή: <https://www.neakriti.gr/article/kriti/irakleio/1520329/diakoptetai-i-kukloforia-ohimaton-stin-paraliaki/>).



Εικ. 3: Άποψη δυτικού μώλου, δημοφιλούς χώρου αναψυχής και περιπάτου των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης (πηγή: Σπυριδάκης 2012: 142).



Σημειώνεται ότι, οι σύγχρονες έρευνες που αφορούν στην ιστορία του λιμανιού μελετούν στην πλειονότητά τους ειδικά θέματα και συγκεκριμένες χρονολογικές περιόδους. Η πληρέστερη, ειδική μελέτη για το θέμα είναι *Η Τριλογία του Χάνδακα*, της Χρυσούλας Τζομπανάκη (1997), όπου διερευνάται η ιστορική πορεία του λιμένα με έμφαση στην περίοδο της Ενετικής κυριαρχίας, κατά την οποία υλοποιήθηκε η ολοκληρωμένη διαμόρφωση του, ως ναύσταθμος και οχυρό. Πλήθος εικονογραφήσεων και στοιχεία για τη χρήση του χώρου κατά την Ενετική περίοδο, αντλούνται από τη μελέτη της ίδιας συγγραφέως με τίτλο *Χάνδακας, Η Πόλη και τα Τείχη* (Τζομπανάκη 2012). Επίσης, πολύτιμες πληροφορίες παρέχονται από τις ειδικές μελέτες που αφορούν στη ναυσιπλοΐα, στη ναυτική ζωή και στα εμπορικά δίκτυα, όπως οι πολυάριθμες εργασίες της R. Gertwagen³ και Α. Πανοπούλου⁴ και η εμβριθής εργασία του Κ. Χρηστάκη για το κρητικό εμπόριο, *Κρητών επιχειρείν* (2008). Παράλληλα, πλούσιο εποπτικό υλικό εντοπίζεται σε πλήθος μελετών και λευκωμάτων, εκ των οποίων ενδεικτικά αναφέρονται το φωτογραφικό αρχείο του R. Behaeddin (Μαρινάκης 2008) και το Λεύκωμα του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (Σπυριδάκης 2012).

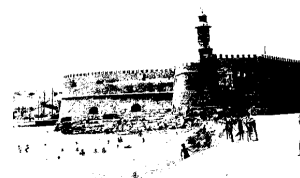
Οι εν λόγω μελέτες, όπως και το σύνολο των εξεταζόμενων αρχειακών πηγών και δημοσιεύσεων, αφενός αναδεικνύουν τις ποικίλες πτυχές της ιστορίας του λιμανιού, αφετέρου υποδηλώνουν την απουσία μιας ολοκληρωμένης και επικαιροποιημένης ιστορικής σύνθεσης για το λιμάνι, που θα εμπεριέχει και θα διαρθρώνει κριτικά τη σύγχρονη γνώση. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα έρευνα επιχειρεί μέσω της μελέτης του αρχειακού υλικού και της σχετικής βιβλιογραφίας, τη σύνθεση μιας νέας ολοκληρωμένης ιστορικής αφήγησης που θα δια φωτίζει το σύνθετο παρελθόν του λιμανιού, στην προοπτική ανάδειξης αυτών των πτυχών του παρελθόντος του. Μια τέτοιου είδους ανάδυση των σχημάτων και των πυκνοτήτων του χώρου, θα επιδιώξει παράλληλα τη διερεύνηση νέων ερωτημάτων και προβληματισμών που προκύπτουν στο παρόν.

Ειδικότερα, η εργασία βασίζεται στη μελέτη αρχειακών πηγών και σύγχρονων ιστορικών ερευνών, στη συλλογή και ταξινόμηση του σχετικού εικονογραφικού υλικού, καθώς επίσης στην αυτοψία και καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του χώρου. Η μεθοδολογική προσέγγιση που ακολουθείται είναι η ανάλυση του πραγματολογικού υλικού, βασισμένη στην ιστοριογραφική θεώρηση του φιλοσόφου και ιστορικού Michel Foucault, στους κύριους ιστοριογραφικούς στοχασμούς της Σχολής των *Annales* και στις θεωρήσεις περί *μνήμης* των μελετητών Α. Riegl, J. Le Goff και στο συγγραφικό έργο του W.G. Sebalt⁵ (βλ: **Κεφ.1**). Βάσει του θεωρητικού πλαισίου, το υλικό οργανώνεται σε θεματικές ενότητες, ώστε να αποδοθούν οι διαφορετικές *φυσιognωμίες* του λιμανιού στον χρόνο, οι συσχετισμοί, οι αλληλεπιδράσεις και οι ρήξεις που συνέθεσαν την ιστορία του και καθόρισαν την εξέλιξη της ίδιας της πόλης (**Κεφ.2**).

³ R. Gertwagen: 1998, 2000, 2006, 2007, 2012, 2016, 2017.

⁴ Α. Πανοπούλου: 1988, 1989/90, 1991, 1994, 2003/2004, 2004, 2011/12, 2013, 2015, 2017.

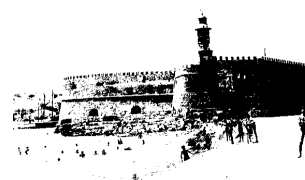
⁵ Foucault 2017, Le Goff 1998, Sebalt 2009, Πιζανίας 2002, Πλάντζος 2014, Riegl 2006, Schwartz 2014, Witmore 2007



Στη συνέχεια εξετάζονται οι πολιτικές διαχείρισης του ιστορικού συνόλου στα νεότερα χρόνια και η υφιστάμενη κατάσταση του ιστορικού συνόλου, ώστε να διερευνηθούν οι προβληματικές που σχετίζονται με τη σύγχρονη χρήση και λειτουργία του και οι δυνατότητες ανάδειξής του⁶ (**Κεφ. 3**). Εξετάζονται επίσης, οι μελέτες ανάδειξης των επιμέρους τμημάτων του λιμένα, καθώς και δυο αναπλάσεις λιμενικών ιστορικών συνόλων, ως παραδείγματα καλής πρακτικής (**Κεφ. 4**). Η ως άνω μελέτη καταλήγει στην πρόταση κατευθυντηρίων που θα λειτουργήσουν ως ‘κάνναβος αναφοράς’ για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του λιμένα (**Κεφ. 5**), με επίδικο την απόδοση της φασματοσκοπικής εικόνας του παρελθόντος του, την ανάδυση των πολλαπλών συλλογικών μνημών και τη συνδιαλλαγή του με τον σύγχρονο αστικό ιστό.

Η αποκατάσταση και ανάδειξη του ιστορικού λιμανιού του Ηρακλείου, όπως και των ιστορικών συνόλων εν γένει, προϋποθέτει την εμβριθή μελέτη της ιστορίας τους, ώστε η διαμεσολαβημένη και αναπόφευκτα εκλεκτική ιστορική αφήγηση να εκδιπλώνει κατά το δυνατόν πληρέστερα το πολύπτυχο του παρελθόντος και η αρχιτεκτονική σύνθεση ως όχημα, με αφετηρία τα υφιστάμενα αρχαιολογικά και ιστορικά μνημεία, να μετεγγραφεί και να αντανακλά στον σύγχρονο χώρο την αίσθηση των αλλοτινών καιρών.

⁶ Τζομπανάκη 1997, Σπυριδάκης 2012, Ζαϊμάκης 1997



1. Θεωρητικό πλαίσιο ιστορικής σύνθεσης

παρελθόν-παρόν, χρόνος, ιστορία, μνήμη.

“Η έλλειψη κατανόησης του παρόντος γεννιέται μοιραία από την άγνοια του παρελθόντος. Αλλά, ίσως, δεν είναι λιγότερο μάταιο να εξαντλείται κανείς στην προσπάθεια κατανόησης του παρελθόντος αν δεν γνωρίζει τίποτα για το παρόν”.

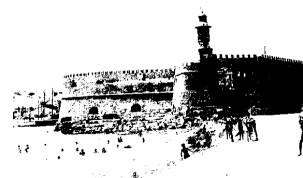
Marc Bloch, Απολογία για την Ιστορία 1994 :47

Η ως άνω παρατήρηση του Γάλλου ιστορικού Marc Bloch, ιδρυτικού μέλους του περιοδικού *Annales d' histoire économique et sociale* στα 1929, υποδηλώνει μια από τις βασικές θεωρήσεις που εισήγαγε στον επιστημονικό κλάδο της ιστορίας η ομώνυμη *Σχολή των Annales*, που καθόρισε την ιστοριογραφία του 20^{ου} αιώνα. Ήτοι, ενώ βιωματικά αντιλαμβανόμαστε το παρελθόν σαν ένα τετελεσμένο, αυθυπόστατο πεδίο του χρόνου που διακρίνεται ρητά από το παρόν καθώς έχει ήδη συντελεστεί, στην πραγματικότητα η ανασύνθεση του παρελθόντος εξαρτάται άμεσα από την ανάγνωση και πρόσληψη του στο παρόν.

Όπως επισημαίνει ο ιστορικός Jacques Le Goff «η αντίθεση παρελθόντος/παρόντος δεν αποτελεί ένα φυσικό δεδομένο αλλά μια κατασκευή» (1998:20 & Πιζανίας 2002: 24). Η οπτική για το παρελθόν μεταβάλλεται καθώς διαμεσολαβείται από τις αντιλήψεις του παρόντος. Ως εκ τούτου, ο μελετητής δεν ανασυνθέτει μια αντικειμενική και αδιαμφισβήτητη εικόνα του παρελθόντος αλλά επιλέγει το πεδίο έρευνάς του και νοηματοδοτεί την επανάγνωσή του, σύμφωνα με τις αντιλήψεις του παρόντος. Σχετικά με τη διαμεσολάβηση αυτή, ο Πέτρος Πιζανίας σημειώνει ότι «η οργάνωση του παρελθόντος και του χρόνου και ο έλεγχος του νοήματός του στο εκάστοτε παρόν, περικλείει πάντοτε ισχυρές συμπαραδηλώσεις που είχαν μεγάλη σημασία για τα ηγεμονικά πολιτικά υποκείμενα» (Πιζανίας 2002:50).

Η πρόσληψη αυτή των εννοιών *παρελθόν/παρόν* αποτελεί κεντρικό άξονα της ιστορικής ανάλυσης της παρούσας έρευνας, καθώς αξιώνει την επαγρύπνηση του ερευνητή, σκιαγραφεί τις δυνατότητες και τους περιορισμούς της, ενώ παράλληλα θέτει εκ προοιμίου στον αναγνώστη το πλαίσιο ιστορικής πραγμάτευσης της παρούσας εργασίας: **το παρελθόν αποδίδεται όπως κατανοήθηκε από τις θεωρήσεις και τα διανοητικά εργαλεία του παρόντος μέσω της κριτικής επισκόπησης του πραγματολογικού υλικού.**

Παράλληλα, βασική για την ιστορική ανάλυση είναι η έννοια του *χρόνου* που σύμφωνα με τον Le Goff αποτελεί το δομικό υλικό της ιστορίας (1998:179). Ο τρόπος με τον οποίο ορίζουμε τον χρόνο, μοιραία αντανakλά τον τρόπο που αντιλαμβανόμαστε το παρελθόν και όπως ο παρατηρεί ο Δημήτρης Πλάντζος «ο τρόπος με τον οποίο αντιλαμβάνεται τον χρόνο ο ιστορικός, ορίζει την ουσία του και περιγράφει την επενέργεια του στον ανθρώπινο βίο» (Πλάντζος 2014: 53). Εάν ο χρόνος νοηθεί ως ένα γραμμικό και συνεχές μέγεθος, τότε αναπόφευκτα η ιστορία οργανώνεται ως μια γραμμική εξέλιξη συμβάντων που συνδέονται μέσω μιας αιτιακής σχέσης. Αυτή η εγγεληνή θεώρηση του χρόνου και της ιστορίας, που καθόρισε την ιστοριογραφική σκέψη του 19^{ου} αιώνα, κλονίστηκε από τις επιστημονικές ανακαλύψεις των θετικών επιστημών του 20^{ου}, που άλλαξαν ριζικά την αντίληψη για την έννοια του χρόνου.

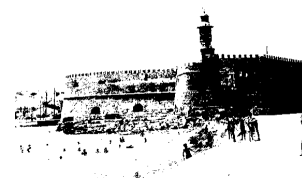


Αρχής γενομένης από τη *Γενική Θεωρία της Σχετικότητας* του Albert Einstein στα 1915, όπου μέσω της διάσημης πλέον εξίσωσης $E=mc^2$ αποδεικνύεται ότι ο χρόνος και ο χώρος επηρεάζονται και μεταβάλλονται από αυτά που συμβαίνουν εντός τους. Ο χρόνος και ο χώρος δεν είναι απόλυτα μεγέθη και δεν κινούνται μονοδιάστατα, επομένως δεν μπορούν να ερμηνευτούν μονοσήμαντα (Hawking 1997: 34 & Πλάντζος 2014:50-51). Μια δεκαετία αργότερα, η *Αρχή της απροσδιοριστίας* του Werner Heisenberg (1927), αποκάλυψε ότι τα υπό μελέτη φαινόμενα επηρεάζονται από τη διαμεσολάβηση της παρατήρησής τους, ως εκ τούτου δεν είναι δυνατή η ακριβής και απόλυτη ερμηνεία τους (Πλάντζος 2014:50). Τέλος, η Θεωρία του Χάους που εισηγήθηκε ο Edward Lorenz τη δεκαετία του 1960, άλλαξε την αιτιοκρατική θεώρηση του κόσμου και την καθεστηκυία αντίληψη της σχέσης αιτίου-αιτιατού. Η θεωρία απέδειξε ότι τα δυναμικά συστήματα - όπως είναι οι ανθρώπινες κοινωνίες - δεν είναι ντετερμινιστικά, ούτε γραμμικά, για τον λόγο αυτό δεν δύναται να προβλεφθούν, καθώς ακόμα και οι απειροελάχιστες μεταβολές στις αρχικές συνθήκες των δεδομένων τους μπορούν να καταλήξουν σε πολύ διαφορετικά αποτελέσματα (Lorenz 1996 & Πλάντζος 2008: 260).

Βάσει των παραπάνω, συμπεραίνεται ότι ο γραμμικός χρόνος που ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται και βιώνει ως «φυσικό», είναι μια φαινομενική αίσθηση της συγκυριακής κίνησης προς την ίδια κατεύθυνση του χρόνου και της εντροπίας, ενώ στη σχέση αιτίου-αιτιατού εισάγεται πλέον η έννοια της τυχαιότητας ως περιοριστικός παράγοντας της πρόβλεψης (Hawking 1997: 106-108 & Lorenz 1996:102-110). Η νέα αυτή γνώση περί χρόνου και αιτιοκρατίας επηρέασε καθοριστικά τις ανθρωπιστικές επιστήμες εν γένει και την ιστοριογραφική θεωρία ειδικότερα.

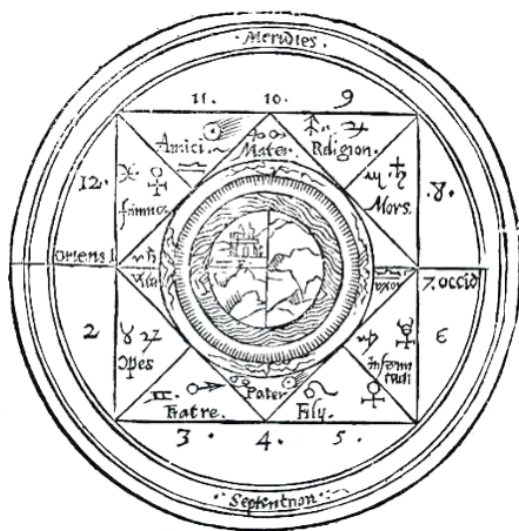
Η άρση της γραμμικότητας και περιοδικότητας των δυναμικών συστημάτων στις ανθρωπιστικές επιστήμες εκφράστηκε από τους εκπροσώπους της αναλυτικής τεχνικής της *αποδόμησης* με κύριο εκπρόσωπό της, τον Jacques Derrida, ο οποίος απορρίπτει τον χρόνο ως απόλυτο μέγεθος και το μέλλον ως προβλέψιμο και προοδευτικό (Hoy 2009: 231). Ο Γάλλος φιλόσοφος αρνείται τις γενικές νεωτερικές οικουμενικές ερμηνείες και τις *a priori* παραδοχές της δυτικής φιλοσοφίας και ιστοριογραφίας και αναζητά τους διαφοροποιητικούς μηχανισμούς που επιδρούν σε κάθε ερμηνεία.

Στον ίδιο άξονα αναστοχασμού της ορθολογικής αντίληψης και όσων θεωρούνται αυταπόδεικτα, φυσιολογικά και δεδομένα κινείται η φιλοσοφική σκέψη και ιστοριογραφική θεώρηση του Michel Foucault, εκπροσώπου επίσης της *αποδόμησης*. Ειδικότερα, στο έργο του *Η Αρχαιολογία της Γνώσης*, ο φιλόσοφος και ιστορικός προσδιορίζει τις θεμελιώδεις αρχές σε μια νέα μέθοδο ιστορικής ανάλυσης, ιδωμένης ως συστηματικής αρχαιολογικής μελέτης, όπου καθοριστικές είναι οι έννοιες της ρήξης, της ασυνέχειας, των κατωφλίων, των ορίων, των μεταλλαγών και των ανεξάρτητων συστημάτων αλλά και η αλληλοπαράθεση, αλληλοκάλυψη και τομή των συμβάντων, που δεν μπορούν να αναχθούν σε ένα γραμμικό σχήμα (Foucault 2017). Ο M. Foucault εισάγει το όραμα μια *γενικής ιστορίας*, που όπως δηλώνει θα «*εκδίπλωνε τον χώρο μιας διασποράς*» (Foucault 2017: 22). Έχοντας ως μεθοδολογικό εργαλείο της έρευνάς του την έννοια της *γενεολογίας*, επηρεασμένος από τις *γενεαλογίες* του πνευματικού δασκάλου του Friedrich Nietzsche (2010), ξεκινά την ανάλυσή του από μια ερώτηση που τίθεται στο παρόν, ιχνογραφώντας την «καταγωγή» του υπό μελέτη θέματος στον χρόνο, ώστε να το δια φωτίσει και να αποδώσει την *ιστορική αίσθηση* του *γίνεσθαι* του παρελθόντος (Kritzman, 1988: 262 & Σωτηρόπουλος 2013: 166).



Με αφετηρία την ιστοριογραφική θεώρηση του Μ. Foucault περί γενικής ιστορίας, σκοπός της παρούσας ιστορικής σύνθεσης είναι η εξερεύνηση των πολυεπίπεδων και αλληλένδετων λειτουργιών, των διαχρονικών διαδικασιών ή των στιγμιαίων γεγονότων, που συνθέτουν το παρελθόν του λιμανιού του Ηρακλείου. Των «πολύσημων και άφρων ποιοτήτων του παρελθόντος του» (Witmore 2007:554). Μια ιστορία που διέπεται από κατώφλια, μεταλλαγές, ανεξάρτητα συστήματα και παλινδρομήσεις, που δεν διασφαλίζει ένα ασφαλές ενδιαίτημα, τη γραμμική συνέχεια του παρελθόντος στο παρόν και στο μέλλον, αλλά επισημαίνει την πολυπλοκότητα του ψηφιδωτού της ανθρώπινης δραστηριότητας στον χρόνο και στον χώρο. Μια μικροϊστορία του λιμανιού με την έννοια που αποδίδει στον όρο ο Carlo Ginzburg (2015)⁷, μια έρευνα που θα προσπαθεί να αποκαλύψει τις πολλαπλές φυσιογνωμίες του λιμανιού στην ιστορική διάρκεια αλλά και να θέσει νέα ερωτήματα για την ιστορική ανάλυση και ερμηνεία.

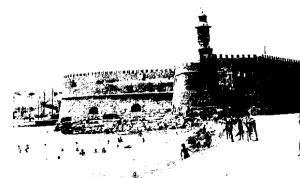
Στην ιστορική ανάλυση της παρούσας μελέτης, κεντροβαρής είναι επίσης η έννοια της μνήμης και ειδικότερα της συλλογικής μνήμης και η λειτουργία της στην ανάγνωση του παρελθόντος (Εικ.4). Εισηγητής του όρου συλλογική μνήμη ήταν ο Γάλλος κοινωνιολόγος Maurice Halbwachs, όπου στο ομώνυμο έργο του *On Collective Memory*, μελετά τη φύση και τη διαδικασία δημιουργίας της συλλογικής μνήμης και την περιγράφει ως μια κοινή, κατασκευασμένη στο εκάστοτε παρόν και κληροδοτούμενη μνήμη που πηγάζει από μια κοινή νοηματοδότηση του παρελθόντος που διαμορφώνει την κοσμοθεωρία της ομάδας (Halbwachs 1992).⁸ Ο ιστορικός Pier Nora ορίζει ως συλλογική μνήμη «αυτό που μένει από το παρελθόν στο πλαίσιο του βιώματος των ομάδων», ενώ ο Jacques Le Goff επισημαίνει ότι «δεν υπάρχει συλλογική μνήμη που να είναι ακατέργαστη», σημειώνοντας την διαμεσολάβηση στη δημιουργία της από τα εκάστοτε ηγεμονικά υποκείμενα (Le Goff 1998: 97,140).



Εικ. 4: Μηχανή μνήμης του Giordano Bruno στο έργο του 'Ars Memoriae' (Bruno 1586 :154)

⁷ Η μικροϊστορία ως επιστήμη του βιωμένου εγγράφεται στη νέα αφηγηματική ιστορία και αναλύει ένα ζήτημα ως ιδωμένο μέσα από ένα μικροσκόπιο, με κέντρο δηλαδή ένα συγκεκριμένο θέμα ή ένα υποκείμενο προσπαθεί να ερμηνεύσει τη μεγάλη εικόνα της ιστορίας. Ένα από τα διασημότερα έργα μικροϊστορίας είναι το έργο του Ιταλού ιστορικού Carlo Ginzburg, *Il formaggio e i vermi. Il cosmo di un mugnaio del '500* το 1976 (Το τυρί και τα σκουλήκια. Ο κόσμος ενός μυλωνά του 16ου αιώνα) (Ginzburg 2015).

⁸ Ο Μ. Halbwachs σημειώνει μάλιστα ότι και η ατομική μνήμη δεν υφίσταται έξω από το κοινωνικό πλαίσιο, καθώς η ύπαρξη και αντίληψη του ατόμου, άρα και η μνήμη του, διαμορφώνεται από τις κοινωνικές επιταγές (1992:53).



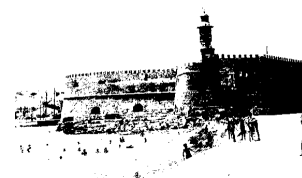
Η έννοια της συλλογικής μνήμης και ο ρόλος της στην κατασκευή του παρελθόντος και στη διαμόρφωση του κοινωνικού βίου αποτελεί δημοφιλές πεδίο έρευνας των κοινωνικών επιστημών των τελευταίων δεκαετιών και έχει επιδεχθεί πολλαπλές ερμηνείες, που ξεπερνούν το πλαίσιο της παρούσας μελέτης. Τα κύρια γνωρίσματα της συλλογικής μνήμης είναι η εμπλοκή της με το συναίσθημα και η δυναμική σχέση της με το παρελθόν και το παρόν, καθώς μεταβάλλεται και ανανοηματοδοτεί τις θεωρήσεις του παρελθόντος διαμέσου των αντιλήψεων του παρόντος. Επίσης, καταλυτικός είναι ο ρόλος της στη διαμόρφωση των συλλογικών ταυτοτήτων, μέσω ενός κοινού αφηγήματος για το παρελθόν της κοινότητας (Πλάντζος 2011:189). Σύμφωνα με τον J. Le Goff «η συλλογική μνήμη αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο της συλλογικής ταυτότητας των κοινωνιών και ως εκ τούτου ένα όργανο ισχύος για τους κυρίαρχους της διαχείρισής της» (1998:143). Αξίζει για παράδειγμα να διερωτηθεί κανείς γιατί υπάρχουν εορτές μνημόνευσης συγκεκριμένων γεγονότων και τα υφιστάμενα μνημεία αντί άλλων και ποιος είναι ο ρόλος τους στη διαχείριση της συλλογικής μνήμης⁹.

Το ζήτημα της *συλλογικής μνήμης* και της *συλλογικής αμνησίας* σε μια κοινωνία αποτυπώνεται στοχαστικά στο συγγραφικό έργο του W.G. Sebalt. Ο συγγραφέας που μεγάλωσε σε μια κωμόπολη της μεταπολεμικής Γερμανίας, στιγματίστηκε από τη *συλλογική αμνησία* της κοινωνίας του και τις επιπτώσεις που αυτή είχε στην συγκρότηση της ατομικής και συλλογικής ταυτότητας των εμπλεκόμενων υποκειμένων και κοινωνιών (Sebalt 2009 & 2006, Schwartz 2014). Το μείζον θέμα της μνήμης και της λήθης στην μεταπολεμική περίοδο, που ανακύπτει επανειλημμένα στο έργο του W.G. Sebalt, εκφράζεται άμεσα από τον πρωταγωνιστή του μυθιστορήματος του *Austerlitz*, ο οποίος αγωνιά να ανασυνθέσει τις μνήμες των παιδικών του χρόνων που συγκαλύφθηκαν συν τω χρόνω, από τη θετή οικογένειά του λόγω της γερμανοεβραϊκής καταγωγής του : «δεν είχα ούτε μνήμη ούτε ικανότητα σκέψης ούτε καν ύπαρξη... όλη μου τη ζωή το μόνο που έκανα ήταν να σβήνω τον εαυτό μου και είχα γυρίσει την πλάτη μου στον κόσμο και σε μένα τον ίδιο» (Sebald 2006: 134).

Η φράση αυτή αποτυπώνει χαρακτηριστικά τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει η μνήμη, ατομική ή συλλογική, στη διαμόρφωση του παρελθόντος και της ταυτότητας των ατόμων και των κοινωνιών και υπαινίσσεται την ισχύ της διαχείρισής της. Για το θέμα της διαχείρισης της συλλογικής μνήμης ο Δ. Πλάντζος επισημαίνει ότι «είναι οι δικές μας στρατηγικές και επιδιώξεις, ο βαθμός με τον οποίο εμείς, ως νεωτερικές κοινωνίες, ορίζουμε συλλογικά τη θέση μας μεταξύ μνήμης και λήθης, που επινοούν εκείνες τις εκδοχές του παρελθόντος προς το οποίο κάθε φορά επιλέγουμε να στραφούμε» (Πλάντζος 2017: 125) .

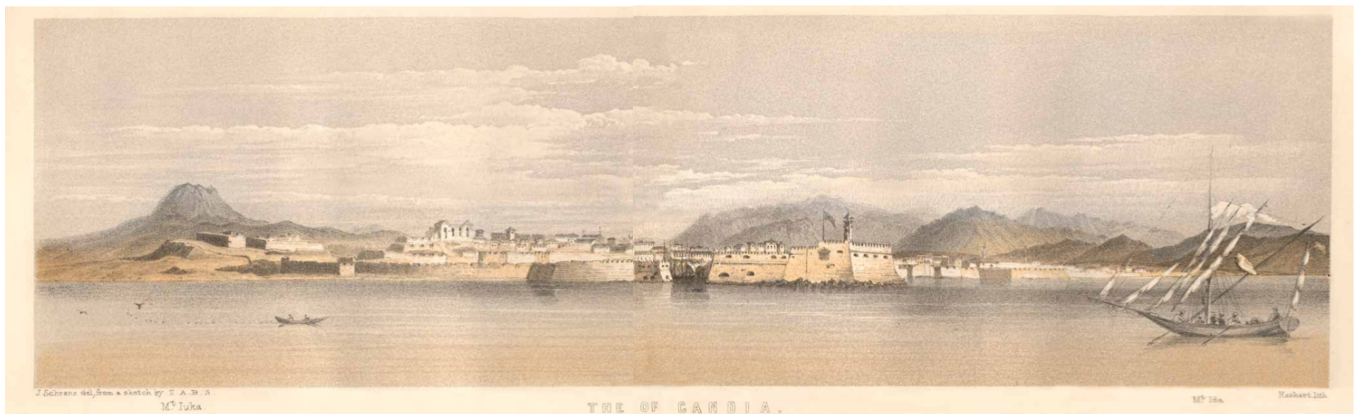
Βάσει της ως άνω θεώρησης, η προτεινόμενη ιστορική σύνθεση της έρευνας στρέφεται προς την αφήγηση ενός πολυφωνικού παρελθόντος και οι κατευθυντήριες για την ανάδειξη της ιστορικότητας του χώρου, μέσω του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, στόχο έχουν να λειτουργήσουν ως πεδίο ενεργοποίησης της ατομικής και συλλογικής μνήμης και της συνδιαλλαγής της με το παρόν. Μιας συλλογικής μνήμης που θα τροφοδοτεί το παρελθόν και θα τροφοδοτείται από τη μετεγγραφή του στο παρόν, που θα αφουγκράζεται όχι μόνο τα ηχηρά μηνύματα των εμβληματικών περιόδων και γεγονότων αλλά και τον απόηχο της διασποράς.

⁹ Για τη σχέση των μνημείων και των εορτών μνημόνευσης με τη διαχείριση της συλλογικής μνήμης βλέπε Le Goff 1998: 130-133. Για τα μνημεία και τη διεκδίκηση της μνήμης βλέπε επίσης Κούρος 2016: 1-26.

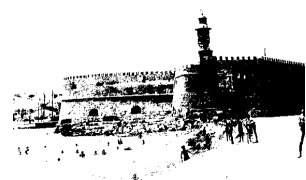


Με αφετηρία την κοινωνική και ιστορική αξία, την αξία μνήμης και αυθεντικότητας των υφιστάμενων μνημείων, όπως περιγράφονται στο έργο του Alois Riegl, και των υπόλοιπων στοιχείων του χώρου υπό εξέταση, προτείνεται μια εκ νέου ιχνογράφιση του παρελθόντος του λιμανιού, ως φορέα και πομπού της συλλογικής μνήμης στο παρόν (Riegl 2006). Αξίζει να σημειωθεί άλλωστε ότι και η πολιτιστική κληρονομιά αφορά το παρόν κυρίως των κοινωνιών και στοιχεία της αξιολογούνται κάθε φορά ως σημαντικά, ανάλογα με τις ανάγκες και την προοπτική της κάθε κοινωνίας και την εκάστοτε συνθήκη στην οποία βρίσκεται (Λεκάκης και Δραγούνη υπό έκδοση).

Ο υπό μελέτη χώρος υπήρξε ένα διαχρονικά μεταβαλλόμενο τοπίο με πολύσημη ταυτότητα. Τα υφιστάμενα μνημεία του, ως αρνητική εντροπία, αποτελούν την αφετηρία προς την αναζήτηση της ταυτότητας αυτής στο παρόν (**Εικ. 5**).



Εικ. 5: Υδατογραφία της πόλης του Ηρακλείου (παρένθετος πίνακας από την περιήγηση του Spratt T.A.B., *Travels and researches in Crete I*, London 1865).



2. Το λιμάνι της πόλης / η πόλη-λιμάνι

‘...όπως μια πόλη που, καθώς το τραίνο ακολουθεί την ελικοειδή διαδρομή του, μας παρουσιάζεται άλλοτε στα δεξιά μας κι άλλοτε στα αριστερά μας, οι διάφορες όψεις με τις οποίες το ίδιο πρόσωπο εμφανίζεται στα μάτια κάποιου άλλου- σε τέτοιο μάλιστα βαθμό που είναι σαν να είχαμε αλληλοδιαδεχόμενα και διαφορετικά μεταξύ τους πρόσωπα- θα δώσουν - αποκλειστικά και μόνο με αυτό τον τρόπο - την αίσθηση του διαρρέυσαντος χρόνου.’

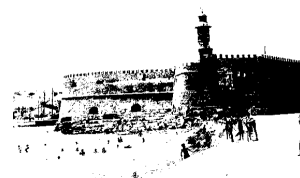
(Μ. Προύστ, Αναζητώντας τον Χαμένο Χρόνο, 2017: 379)

Το ιστορικό λιμάνι του Ηρακλείου υπήρξε επί αιώνες βασικός πυλώνας της πόλης, καθώς ήταν η κύρια πύλη της σε ένα ευρύτερο πολιτικοοικονομικό, κοινωνικό και πολιτισμικό δίκτυο, καθιστώντας την κατ’ ουσίαν *πόλη – λιμάνι*. Ο υπό μελέτη χώρος αποτέλεσε μια διακριτή ενότητα της πόλης με πολλαπλές λειτουργίες και κοινωνικές νοηματοδοτήσεις και ένα διαχρονικά μεταλλασσόμενο *τοπίο*¹⁰ με έντονα πολυπολιτισμικό χαρακτήρα. Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται η διερεύνηση των τριών βασικών λειτουργιών που διαμόρφωσαν την ιδιοπροσωπία του λιμανιού, ως *οχυρού*, ως *ναυστάθμου* και ως *δικτύου*. Παράλληλα, επισημαίνονται τα ορόσημα της ιστορίας που επέδρασαν καθοριστικά στην εξέλιξή του και επιχειρείται η σκιαγράφηση των μεθερμηνεύσεων της ταυτότητάς του από διαφορετικές κοινωνικές ομάδες.

Από την παρούσα έρευνα προκύπτει ότι ενώ το λιμάνι του Ηρακλείου υπήρξε ένας προβληματικός ναύσταθμος και οχυρό, ήταν το κυριότερο λιμάνι του νησιού, καθώς ήταν η πύλη και ο κόμβος ενός ισχυρού δικτύου που συνέδεε τους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους της ανατολικής Μεσογείου με το χερσαίο δίκτυο της ενδοχώρας. Η ισχύς και οι μεταβολές του δικτύου αυτού διαμόρφωσαν την εξέλιξη του χώρου διαχρονικά και επηρέασαν όλες τις εκφάνσεις του κοινωνικού βίου. Επισημαίνεται ότι, για τη διερεύνηση και ερμηνεία της ταυτότητας του λιμανιού αναγκαία θεωρείται μια πολυπαραμετρική προσέγγιση που θα λαμβάνει υπόψη τόσο τη δομική σχέση λιμανιού-δικτύου όσο και άλλες πτυχές της ιστορίας του, όπως η εξέλιξη της ναυπηγικής και ναυτικής τεχνολογίας, καθώς επίσης η αμφίδρομη σχέση κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών παραγόντων και λιμενικού χώρου.

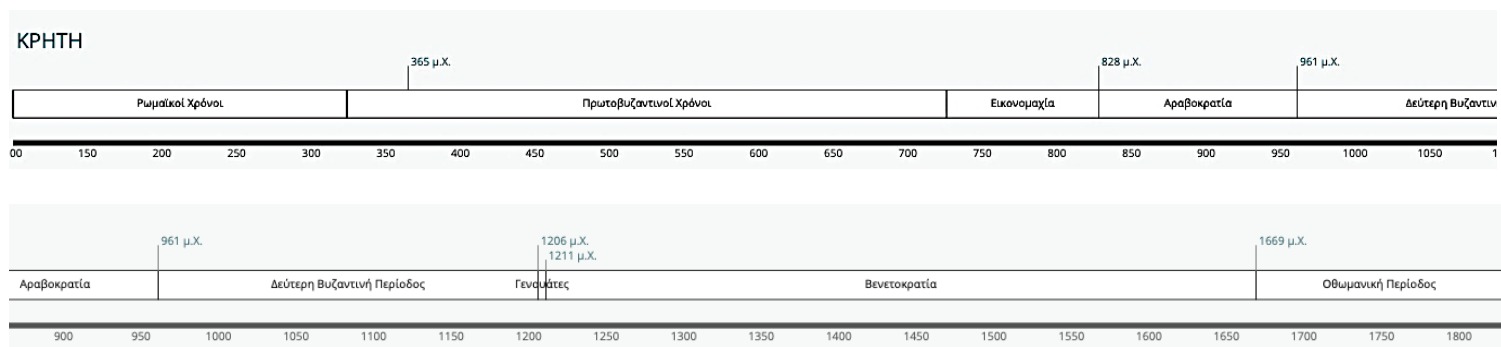
Το ιστορικό λιμάνι έχει απολέσει σήμερα τον οχυρωματικό του χαρακτήρα και τον εμπορικό του ρόλο καθώς από το 1960 οι εμπορικές και επιβατηγές λειτουργίες του μεταφέρθηκαν στον νέο λιμένα στα ανατολικά και έχει μεταβληθεί σε χώρο ελλιμενισμού μικρών σκαφών και ιστιοφόρων. Τα υφιστάμενα μνημεία, το Φρούριο στη Θάλασσα (Κούλες), τα τμήματα των θόλων των δυτικών και ανατολικών Νεωρίων η αποθήκη άλατος, η δεξαμενή Ζάνε και τα αφανή σήμερα τμήματα του παράκτιου τείχους, άλλοτε δομικά στοιχεία ενός ενιαίου συνόλου, έχουν χάσει στις μέρες μας την ιστορική τους ενότητά, από τη δημιουργία κατά τα νεότερα χρόνια της παραλιακής λεωφόρου, που δεσπόζει στον χώρο. Όπως επισημαίνει ο Νίκος Σκουτέλης «παράλληλα και άλλα, αόρατα σήμερα κτίσματα έχουν αφήσει σημάδια και καταγράφουν ακόμα τις κινήσεις των ανθρώπων στον δεδομένο χώρο, όπως η πόρτα των Νεωρίων, η πόρτα του Μώλου, οι αποθήκες επί του παλαιότερου αραβοβυζαντινού τείχους, το ξενοδοχείο Μίνως» (Σκουτέλης 2010:1).

¹⁰ με την έννοια που προσδίδει στον όρο ο Georg Simmel, δηλαδή ως νοηματοδοτημένη αναπαράσταση του ανθρώπινου περιβάλλοντος (Simmel et al. 2004).



Όσο αφορά στο ερώτημα, τι δημιουργήθηκε πρώτα, η πόλη ή το λιμάνι, τα αρχαιολογικά δεδομένα είναι ελάχιστα για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων, λόγω της περιορισμένης αρχαιολογικής διερεύνησης του χώρου και του παλίμψηστου της κατοίκησης του¹¹ (**Εικ. 6 & 7**). Ιδιαίτερα για τους προϊστορικούς και πρωίμους ιστορικούς χρόνους έμμεσα στοιχεία προκύπτουν από τα αρχαιολογικά ευρήματα στην περιοχή αμέσως νότια και νοτιοδυτικά του λιμανιού, όπου έχουν εντοπιστεί αποσπασματικά ευρήματα της μινωικής περιόδου και θέσεις ύστερων κλασικών, ελληνιστικών και ρωμαϊκών χρόνων (**Εικ. 8 & 9**). Σημειώνεται ότι, από τις πηγές της αρχαίας ελληνικής γραμματείας τεκμηριώνεται η ύπαρξη της πόλης «*Ηράκλειον*»,¹² ως επίνειο των Κνωσίων και «*πολισμάτιον Ηράκλεια*»¹³ ήδη από τη ελληνιστική -ρωμαϊκή περίοδο. Σχετικά με το θέμα της δημιουργίας λιμένα στον υπό μελέτη χώρο και της πρώιμης εγκατάστασης στην πόλη η αρχαιολόγος Ιωάννα Καρέτσου-Ιωαννίδου υποστηρίζει ότι: «φαίνεται ότι το μικρό φυσικό λιμάνι, όπου αργότερα χτίστηκε η ισχυρή μεσαιωνική οχύρωση, η παρουσία πηγής με καθαρό, πόσιμο νερό, αναγκαίο για τον ανεφοδιασμό των караβιών, αλλά και η απλόχωρη αμμουδιά, προσέλκυσαν τους πρώτους κατοίκους, ναυτικούς ή εμπόρους» (Ιωαννίδου - Κρέτσου 2008:54).

Ως εκ τούτου, ελλείπει επαρκούς τεκμηρίωσης για τη διαμόρφωση του υπό μελέτη χώρου κατά τους προϊστορικούς και πρωίμους ιστορικούς χρόνους, στα ακόλουθα κεφάλαια η ιστορική ανάλυση επικεντρώνεται κυρίως στο διάστημα από την Α' Βυζαντινή περίοδο μέχρι τα νεότερα χρόνια, με εξαίρεση την παράκτια οχύρωση όπου νέα ανασκαφικά δεδομένα υποδεικνύουν την ύπαρξη οχυρωματικού τείχους περιμετρικά του λιμένα, ήδη από την ελληνιστική περίοδο (βλ. Κεφ. 2.1).

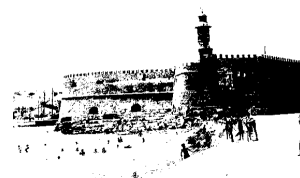


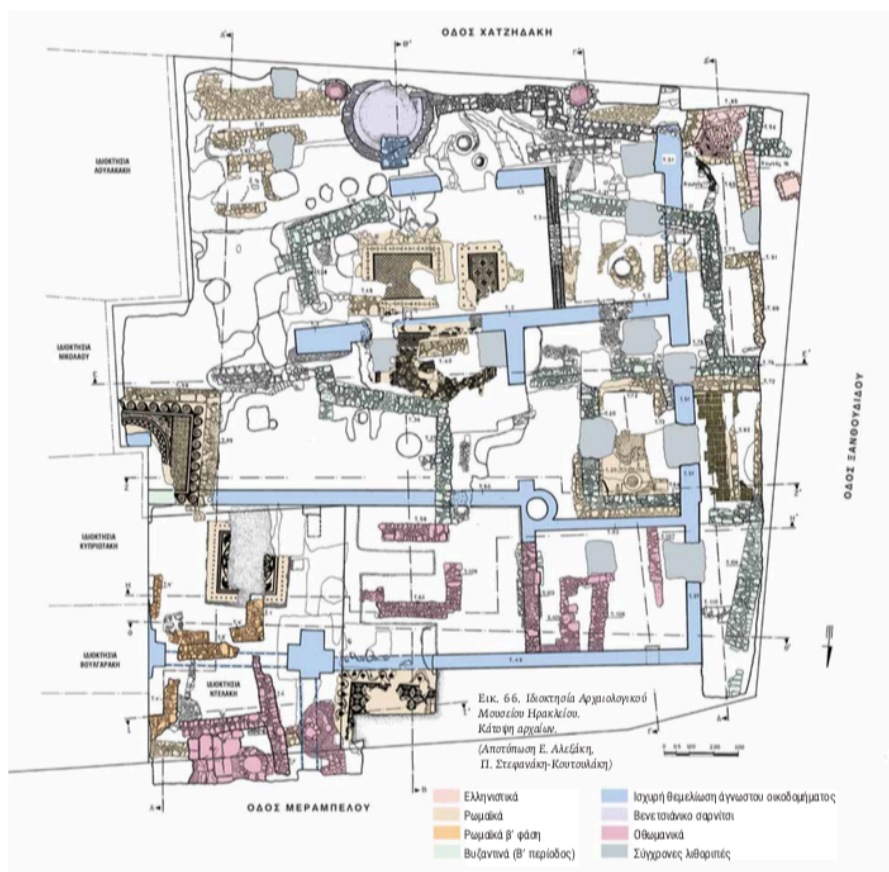
Εικ. 6: Χρονολόγιο των περιόδων και των σημαντικών γεγονότων της Κρητικής ιστορίας
(πηγή:<http://koules.efah.gr/koules/Page?name=timeline&lang=gr>).

¹¹ χαρακτηριστικό παράδειγμα της παλίμψηστης κατοίκησης του κέντρου του Ηρακλείου είναι το ανασκαμμένο οικόπεδο ιδιοκτησίας του Αρχαιολογικού Μουσείου Ηρακλείου, νοτιοδυτικά του λιμένα, στη συμβολή των οδών Χατζηδάκη και Ξανθουδίδου, όπου εντοπίστηκαν επάλληλα στρώματα κατοίκησης από την Ελληνιστική περίοδο έως τη σύγχρονη εποχή.

¹² Στράβων 10.4.7, 10.5.1.

¹³ Πλίνιος 4, 12.59.

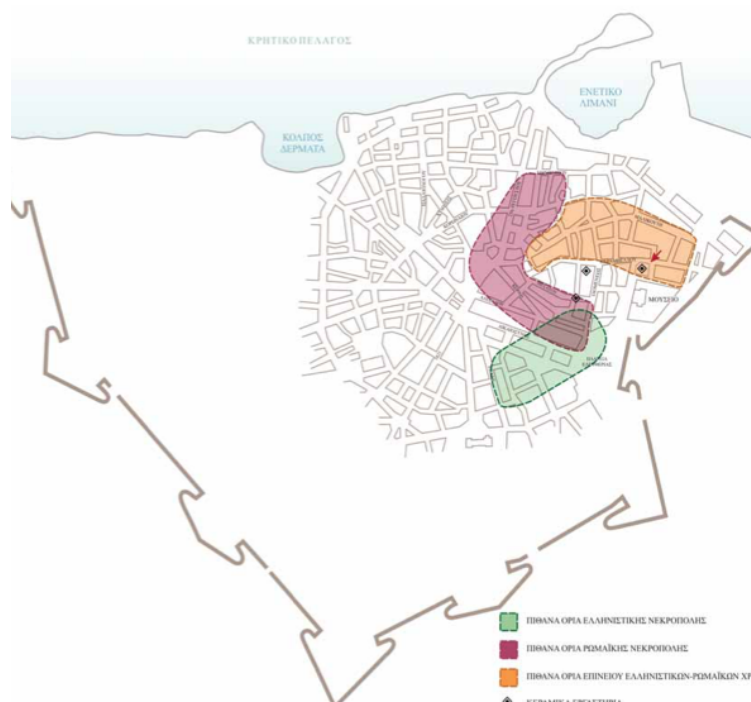




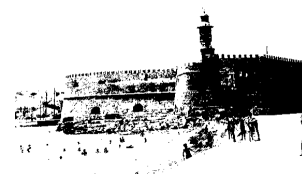
Εικ. 7: Κάτοψη του παλίμψηστου των αρχαίων δομών, σε οικόπεδο αμέσως βόρεια του Αρχαιολογικού Μουσείου Ηρακλείου (Αποτύπωση Ε. Αλεξάκη Π. Στεφαννάκη-Κουτουλάκη)(πηγή: Ιωαννίδου - Κρέτσου 2008:80).



Εικ. 8: Παλιά πόλη Ηρακλείου. Θέσεις ανεύρεσης αρχαιοτήτων. (Ιωαννίδου - Κρέτσου 2008:60).



Εικ. 9: Ηράκλειο. Τα πιθανά όρια του οικισμού και της νεκρόπολης των ελληνιστικών και ρωμαϊκών χρόνων. (Ιωαννίδου - Κρέτσου 2008:61).



2.1. Το λιμάνι - οχυρό

«Αλάκερη η πολιτεία ήταν ένα φρούριο, η κάθε ψυχή ήταν κι αυτή ένα φρούριο αιώνια πολιορκούμενο κι είχαν καπετάνιο έναν άγιο, τον Αϊ-Μηνά, τον προστάτη του Μεγάλου Κάστρου...»

Ο Καπετάν Μιχάλης, 1964: 9

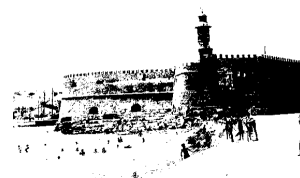
Η πόλη του Ηρακλείου υπήρξε για πολλούς αιώνες μια ισχυρά οχυρωμένη πόλη. Ειδικά κατά την περίοδο της ύστερης Ενετικής κυριαρχίας η πόλη περιγράφεται ως *πόλη-οχυρό*, καθώς τα τείχη της αποτελούσαν την εν λόγω περίοδο το ισχυρότερο οχυρωματικό έργο της ανατολικής Μεσογείου, που σώζεται στο μεγαλύτερο μέρος του μέχρι σήμερα και αποτελεί τοπόσημο της σύγχρονης πόλης. Τα τείχη και οι πύλες του οχυρού, αποτελούσαν τα σύνορα πραγματικά και συμβολικά της πόλης που επηρέασαν καθοριστικά την αστική ανάπτυξή της. Αντίστοιχα το παράκτιο τείχος, οι πύλες του και το Φρούριο της Θάλασσας, καθώς επίσης ο Μικρός Κούλες κατά την Οθωμανική περίοδο, υπήρξαν τα *όρια* του λιμανιού προς την πόλη και την γύρω θαλάσσια περιοχή, καθιστώντας το μια διακριτή ενότητα εντός της. Παράλληλα, όπως επισημαίνει η Ruthy Gertwagen το τειχισμένο λιμάνι με το Φρούριο στη Θάλασσα λειτουργούσε ως η εμπρόσθια ζώνη οχύρωσης της πόλης, ως *λιμάνι-οχυρό* (Gertwagen 2000: 238).

Το παράκτιο τείχος

Πρόσφατες ανασκαφικές έρευνες της Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων Ηρακλείου στο παράκτιο τμήμα του τείχους, στη θέση *Μπεντενάκι*¹⁴, έφεραν στο φως ισχυρό πύργο της παλαιοχριστιανικής οχύρωσης της πόλης καθώς επίσης, υποκείμενο σ' αυτόν, τμήμα οχυρωματικής τοιχοποιίας της ελληνιστικής περιόδου (323-67 π.Χ.) (Συθιακάκη κ.α. 2015: 397) (**Εικ. 10 & 11**). Η σημαντική αυτή ανακάλυψη σε συνδυασμό με την επανεξέταση ανασκαμμένων οχυρωματικών δομών που εντοπίστηκαν σε διάφορα σημεία περιμετρικά του λιμένα, καθώς επίσης στη θεμελίωση των υφιστάμενων τμημάτων της ενετικής οχύρωσης¹⁵, ενισχύουν την άποψη ότι η πόλη του Ηρακλείου και το λιμάνι της περικλείονταν από ισχυρό τείχος πριν την Α' Βυζαντινή περίοδο (4^{ος} αι. - 827/8μ.Χ.) (Συθιακάκη κ.α. 2015: 395-398). Όπως επισημαίνουν οι ανασκαφείς «η οχύρωση αυτή πρέπει να διέθετε έναν πύργο στην απόληξη του λιμενοβραχίονα για την προστασία της εισόδου του λιμανιού, ο οποίος ίσως διατηρήθηκε με επισκευές στην Πρωτοβυζαντινή περίοδο και την πρώιμη Βενετοκρατία, πιθανότατα μάλιστα ταυτίζεται με το *Castellum Communis* των Βενετών που προϋπήρχε στη θέση του *Κούλε* (Συθιακάκη κ.α. 2015: 398).

¹⁴ βορειοανατολικά του ναού του Αγίου Πέτρου των Δομηνικανών

¹⁵ μεταξύ των οποίων η εξωτερική παρειά του προμαχώνα Sabbionara, η κρηπίδα μπροστά στην αποθήκη άλατος, καθώς επίσης σε τμήματα της παράκτιας οχύρωσης από τον προσήνεμο μώλο έως τον κόλπο του Δερματά (Συθιακάκη κ.α. 2015: 395-398).





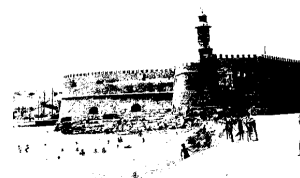
Εικ. 10: Άποψη του ανασκαφικού χώρου στο Μπεντενάκι, εσωτερικά της γωνιακής προβολής της παράκτιας οχύρωσης του 16^{ου} αι. (πηγή: Συθιακάκη κ.α. 2015: 397).



Εικ. 11: Τοιχοποιία ελληνιστικής περιόδου στη βάση του πύργου στο Μπεντενάκι (πηγή: Συθιακάκη κ.α. 2015: 397).

Παράλληλα, η ανακάλυψη του πρωτοβυζαντινού πύργου στο παλίμνηστο της ανασκαφής του παράκτιου τείχους στην εν λόγω θέση, σε συνάρτηση με τα ευρήματα της Α΄ Βυζαντινής περιόδου σε ανασκαμμένα σύνολα στο κεντρικό τμήμα της πόλης, υποδηλώνουν αφενός ότι τα όρια της τειχισμένης πόλης ήταν σημαντικά μεγαλύτερα από ότι είχε αρχικά υπολογιστεί και ότι τα θεωρούμενα αραβικά τμήματα των τειχών είναι πιθανόν οχυρωματικά έργα της περιόδου πριν την Αραβική κατάληψη, δηλαδή της ύστερης Πρωτοβυζαντινής περιόδου (Συθιακάκη κ.α. 2015: 398). Όπως συμπεραίνεται από την επανεξέταση του συνόλου των οχυρωματικών έργων κατά την Αραβική περίοδο (827/8-961μ.Χ.) ενισχυθήκαν και συμπληρώθηκαν τα υφιστάμενα τμήματα ενός ήδη ισχυρού πρωτοβυζαντινού οχυρωματικού περιβόλου, θεμελιωμένου εν μέρει τουλάχιστον σε τμήματα του προϋπάρχοντος ελληνιστικού, τμήματα του οποίου φαίνεται να σώζονται στην κρηπίδα των ανατολικών Νεωρίων και της αποθήκης άλατος (Συθιακάκη κ.α. 2015: 398 -401 & Ανδριανάκης 2015).

Οι καταστροφές στα τείχη από την εκστρατεία του Νικηφόρου Φωκά εναντίων των Αράβων (961μ.Χ) και η επανάκτηση της πόλης από τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία, είναι γνωστές από τις γραπτές πηγές της περιόδου. Όμως, σύμφωνα με την επανεξέταση των αρχαιολογικών δεδομένων η συμπλήρωση της οχύρωσης κατά τη Β΄ Βυζαντινή περίοδο, δεν θεωρείται πλέον βέβαιη. Όσο αφορά στις επεμβάσεις της Ενετικής περιόδου, από τα ανασκαμμένα σύνολα προκύπτει ότι λόγω της κακής κατάστασης του οχυρωματικού περιβόλου, η νέα διοίκηση της πόλης συμπλήρωσε τα τμήματα της προϋπάρχουσας ευθύγραμμης οχύρωσης και ενίσχυσε τους σωζόμενους πύργους σύμφωνα με τα πρότυπα των μεσαιωνικών οχυρώσεων, ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια της πόλης και του όρμου του λιμανιού με τον προσήνεμο μάλο στα δυτικά και τον μικρότερο υπήνεμο στα ανατολικά (Συθιακάκη κ.α. 2015: 398 - 401 & Ανδριανάκης 2015) (**Εικ. 12**).





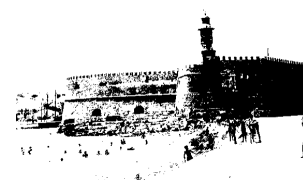
Εικ. 12: Η οχύρωση του Χάνδακα όπως αποτυπώθηκε από τον Chr. Buondelmonti, στα 1415 (Πούλου - Παπαδημητρίου 2008: 225).

Κατά τη διάρκεια του 16^{ου}, στο πλαίσιο της κατασκευής της νέας διευρυμένης προμαχωνικής οχύρωσης, ενισχύονται σημαντικά οι επισκευές και επεμβάσεις στα οχυρωματικά έργα συμπεριλαμβανομένου του παράκτιου τείχους από τον προσήνεμο λιμενοβραχίονα έως το δυτικό άκρο του κόλπου του Δερματά, για την αντιμετώπιση της οθωμανικής επίθεσης. Σύμφωνα με τα έγγραφα της εποχής η ανάγκη για επισκευή του θαλάσσιου τείχους είναι ένα επαναλαμβανόμενο αίτημα των αξιωματούχων, κυρίως λόγω των φθορών από τη θάλασσα και τους έντονους ανέμους (Ντούρου-Ηλιοπούλου 1991).

Η έκθεση του *capitano* της *Candia* Filippo Pasqualigo προς την Ενετική Γερουσία στα 1594 είναι ενδεικτική των επανειλημμένων αιτημάτων σχετικά με το θέμα : «Το τείχος προς τον Άγιο Πέτρο που βρέχεται από τη θάλασσα του «γκρέκο» και του βορρά, που είναι εξαιρετικά ορμητικοί έπαθε σε πολλά μέρη σοβαρά ρήγματα. Ιδιαίτερα σε δύο μέρη έπεσαν από μέσα οι επιχωματώσεις. Αν λοιπόν τα ρήγματα του φρουρίου και του φυλακίου χρειάζονται φροντίδα και το τείχος αυτό χρειάζεται άλλη τόση κι ακόμη περισσότερη, γιατί το μέρος αυτό του τείχους που στηρίζονταν πριν το μοναστήρι, έχει εξασθενήσει πολύ τόσο από την ίδια την κατασκευή του όσο και από τα πολλά παράθυρα και τις πόρτες των κελιών που έβλεπαν προς τη θάλασσα. Το τείχος αυτό ενώνεται με το τείχος της Εβραϊκής μέχρι την παραλία του Δερματά.»¹⁶ (Σπανάκης 1953:11-13).

Μετά τη λήξη της Πολιορκίας του Χάνδακα και την κατάληψη της πόλης από τα οθωμανικά στρατεύματα, οι οχυρώσεις είχαν υποστεί εκτεταμένες φθορές καθιστώντας επιτακτική την ενίσχυσή τους, που πραγματοποιήθηκε από τα μέσα του 17^{ου} αιώνα έως και το πρώτο μισό του 18^{ου} (Γιαπιτσόγλου 2015 & Τζομπανάκη 1997: 76-77) (**Εικ.13 - 16**).

¹⁶ για τις συνοικίες του Χάνδακα, κυρίως τις Οθωμανικές, βλ. Σταρίδα 2014.



Η τεθλασμένη του μεσαιωνικού παράκτιου τείχους που σώζεται τμηματικά μέχρι σήμερα επισκιασμένη από τον σύγχρονο αστικό ιστό, προφύλασσε το λιμάνι και σε συνδυασμό με τις προεκτάσεις του, το Φρούριο στη Θάλασσα, τη διαμόρφωση στον ανατολικό λιμενοβραχίονα και τις πύλες, όριζαν το λιμάνι ως διακριτό χώρο εντός της πόλης. Παράλληλα, το παράκτιο τείχος ειδικά στο προσήνεμο τμήμα του ήταν ένα ιδιαίτερα ευπαθές τμήμα της οχύρωσης της πόλης, τόσο λόγω της άμεσης έκθεσής του στις δυνάμεις της θάλασσας σε καιρό ειρήνης, όσο και των εχθρικών επιθέσεων σε περιόδους πολέμου (Εικ. 13 - 15).



Εικ. 13: Το δυτικό τμήμα του παράκτιου τείχους του λιμανιού στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (πηγή: <https://i.pinimg.com/564x/9f/31/8a/9f318a4d01b2b97678a5b8af37e4ae61.jpg>).



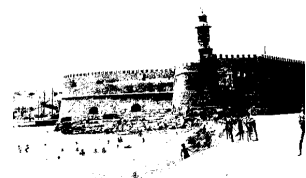
Εικ. 14: Η προκυμαία του λιμανιού περιτειχισμένη από το παράκτιο τείχος της πόλης (πηγή: Gerola 1905-1932, τ. I: 128).



Εικ. 15: Άποψη του οχυρωμένου λιμένα στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (πηγή: Gerola 1905-1932, τ. I: 118).



Εικ. 16: Άποψη του ανατολικού τμήματος του παράκτιου τείχους, του ημιπρομαχόνα των *Arsenali*, τμήμα των *Arsenali Nuovi-Nuovissimi* και του Μεγάλου και Μικρού Κούλε, τη δεκαετία του 1930, συλλογή Μ. Νικηφοράκη (πηγή: Τζομπανάκη 1997: 155).



Η πύλη του Μώλου (*Porta del Molo*) και η πύλη των Νεωρίων

(*Porta/Scala degli Arsenali*)

Η πύλη του Μώλου βρισκόταν στη βόρεια απόληξη της παλαιότερης κεντρικής οδού της πόλης *Ruga Maistra*¹⁷ και ήταν η κύρια πύλη που συνέδεε την πόλη με το λιμάνι. Αποτελούσε τμήμα του οχυρωματικού περιβόλου της Βυζαντινής περιόδου και είχε μάλλον μικρές διαστάσεις και τοξωτή στέγη. Σύμφωνα με την Χρυσούλα Τζομπανάκη, την περίοδο εκείνη κατέληγε μπροστά στην ακτογραμμή και συνδεόταν με το δυτικό λιμενοβραχίονα μέσω κάποιου είδους γεφύρωσης (πιθανόν ξύλινης, κινητής), καθώς η θάλασσα εισχωρούσε στην ξηρά, ως μικρής έκτασης υδάτινη λωρίδα. Στο δεύτερο μισό του 16^{ου} αιώνα, κατόπιν επισκευών και διαμορφώσεων του λιμένα, το εσωτερικό τμήμα της ενισχύεται με θολοσκεπή κατασκευή και μετατρέπεται σε κύρια πύλη που ασφαλιζόταν με τρία θυρόφυλλα. Σημειώνεται ότι, κοντά στην πύλη λειτουργούσε τελωνείο στο οποίο πραγματοποιούνταν οι πληρωμές των φόρων για τα διακινούμενα προϊόντα (**Εικ. 17 & 18**) (Τζομπανάκη 1997:38 & 42, 2012: 435 & Georgoulou 2001:54-55).

Η πύλη του Μώλου που αποτελούσε το νοητό και φυσικό όριο μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, παρέμεινε σε χρήση καθ' όλη τη διάρκεια της Ενετικής και Οθωμανικής περιόδου και καταστράφηκε κατά τη διάρκεια των αιματηρών επεισοδίων της 25^{ης} Αυγούστου του 1898.¹⁸

Σε απόσταση 80μ. περίπου ανατολικά της πύλης του Μώλου κατασκευάστηκε, πιθανόν κατά τον 15^ο αιώνα¹⁹, η πύλη των Νεωρίων που συνέδεε την πόλη με τα συγκροτήματα των νεωρίων και χρησιμοποιούνταν ως διοικητική πύλη που δεν ήταν προσβάσιμη στο κοινό. Λόγω της υψομετρικής διαφοράς της θέσης στην οποία κατασκευάστηκε, συνδεόταν με το λιμένα με μια σκάλα. Η πύλη αποτελούνταν από ένα απλό θύρωμα με τοξωτό υπέρθυρο, ενώ στην επίστεψη της έφερε σειρά επάλξεων σε σχήμα «ουράς χελιδονιού». Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, όταν ο Giuseppe Gerola επισκέφθηκε το λιμάνι, η πύλη δεν ήταν πλέον σε χρήση - καθώς σε αχρηστία είχαν περιέλθει και τα συγκροτήματα των νεωρίων- και το θύρωμά της είχε εντοιχισθεί, λειτουργώντας πλέον ως μέρος του παράκτιου τείχους (**Εικ. 19 & 20**) (Τζομπανάκη 1997:45 & 47, 2012:436 & Georgoulou 2001: 55).

Η πύλη του Μώλου καταστράφηκε τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, στο πλαίσιο εκσυγχρονιστικών εργασιών ανάπλασης του λιμενικού χώρου και της διάνοιξης οδού περιμετρικά του λιμένα.²⁰

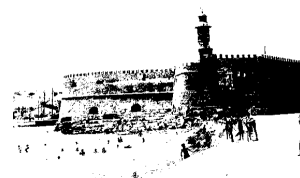
Σημειώνεται ότι, οι πύλες του λιμανιού άνοιγαν το πρωί και έκλειναν το βράδυ καθορίζοντας την κίνηση στον χώρο και διασφαλίζοντας τον έλεγχό του.

¹⁷ σύγχρονη οδός Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου

¹⁸ βλ. επίσης Κεφ. 2.4.2.

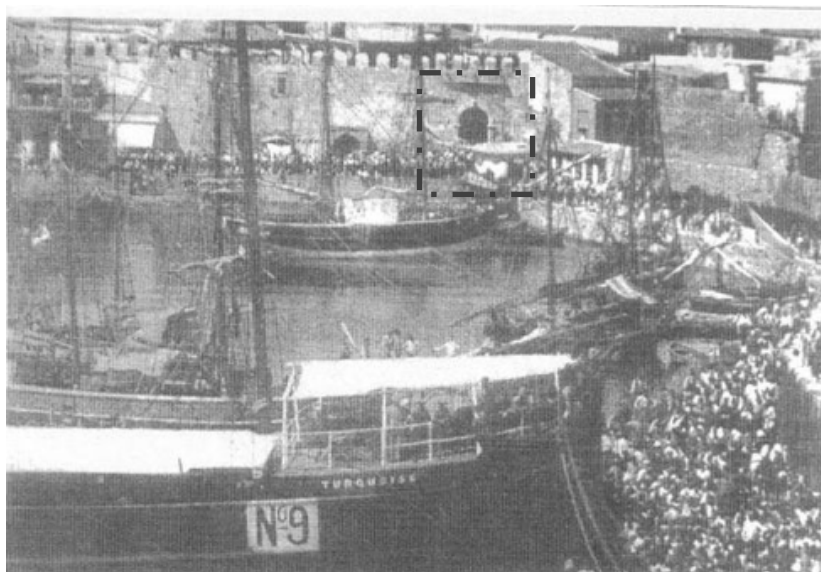
¹⁹ πιθανόν μετά την κατασκευή του πρώτου συγκροτήματος των Νεωρίων, *Arsenali Antichi*

²⁰ βλ. επίσης Κεφ. 3.1

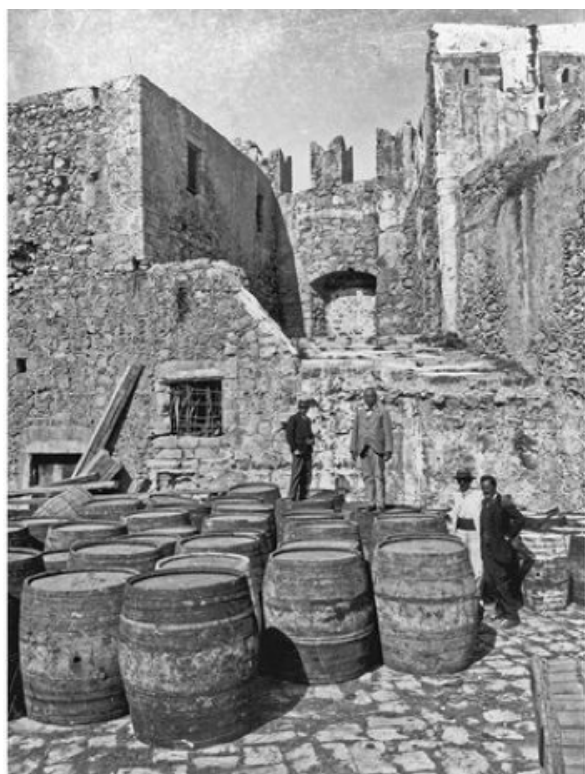




Εικ. 17: Η πύλη του Μώλου, πριν τα γεγονότα της 25^{ης} Αυγούστου, το 1898 (πηγή: <https://www.heraklion.gr>).



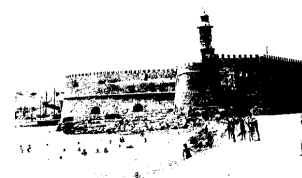
Εικ. 18: Η πύλη του Μώλου πριν την καταστροφή της, το 1898 (πηγή: <https://i.pinimg.com/564x/31/07/fe/3107fe818a1d05fc7e804f770067e075.jpg>).



Εικ. 19: Η πύλη και η σκάλα των Νεωρίων (εξωτερική όψη) (πηγή: Gerola 1900-1905, τ. 1: 121).



Εικ. 20: Η εσωτερική όψη της πύλης των Νεωρίων στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (πηγή: Gerola 1900-1905, τ. 1: 128).



Το Φρούριο στη Θάλασσα (Castello a Mare/ Rocca a Mare)

Στο πλαίσιο του γενικού επανασχεδιασμού των οχυρώσεων της πόλης στο πρότυπο του προμαχωνικού συστήματος οχύρωσης (*fronte bastionato*), αποφασίστηκε στις αρχές του 16^{ου} αιώνα η κατασκευή νέου θαλάσσιου φρουρίου στον λιμένα για την ενίσχυση της προστασίας του. Το Φρούριο στη Θάλασσα κατασκευάστηκε στη βόρεια απόληξη του δυτικού λιμενοβραχίονα, στη θέση όπου προϋπήρχε ένας σημαντικά μικρότερων διαστάσεων πύργος, πιθανόν κυκλικός, το *Castellum Communis* (Εικ. 21 & 22). Η κατασκευή του φρουρίου ξεκίνησε το 1523 και ολοκληρώθηκε το 1540. Καθώς η επιφάνεια θεμελίωσης ήταν μικρότερης έκτασης της προβλεπόμενης κάτοψης του οικοδομήματος, η απαιτούμενη κρηπίδα έδρασης διαμορφώθηκε με την πόντιση παροπλισμένων πλοίων φορτωμένων με μεγάλες ποσότητες ογκολίθων και φερτών υλικών.²¹ Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκε ωφέλιμος χώρος για την κατασκευή του φρουρίου, καθώς επίσης μια τεχνητή κατασκευή με ημικυκλική απόληξη στη βόρεια πλευρά του, εν είδει μώλου και κυματοθραύστη (*sperone*). Για την προστασία της προσήνεμης βορειοδυτικής πλευράς, η θέση ενισχύθηκε με τεχνητό κυματοθραύστη (*proporella*) που λόγω των ισχυρού κυματισμού χρειαζόταν συνεχή επισκευή (Georgoroulou 2001:91-94, Συθιακάκη 2012 & Τζομπανάκη 2012 : 463-471).

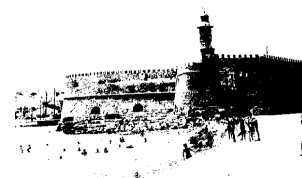
Το συνολικό εμβαδόν του φρουρίου μετά την ολοκλήρωσή του έφτανε τα 3.600μ² και διαμορφώθηκε σε δύο κύρια επίπεδα το ισόγειο και το δώμα, ενώ η εξωτερική τοιχοποιία είχε επικλινή διαμόρφωση (*scarpa*). Το θολοσκεπές ισόγειο, φέρει οπές εξαερισμού και φωτισμού που απολήγουν στο δώμα και χωρίζεται από ισχυρούς τοίχους σε 26 επιμέρους χώρους, που χρησιμοποιήθηκαν ανά περιόδους ως χώροι στρατωνισμού και διαμονής αξιωματούχων, ως αποθήκες τροφίμων και πολεμοφοδίων, ως αίθουσες συγκέντρωσης και φυλακές. Στο ισόγειο υπήρχε επίσης δεξαμενή συλλογής βρόχινου νερού και 18 κανονιοθυρίδες περιμετρικά των τοίχων. Στο δώμα υπήρχαν χώροι διαμονής για τον *castellano* και τους αξιωματικούς, ένας ανεμόμυλος, ένας φούρνος και ένας μικρός ναός και ο φάρος (Κανάκη 2011) (Εικ. 23 & 24).

Η τοιχοποιία του φρουρίου αποτελείται από λαξευτούς ασβεστόλιθους, *spolia* οικοδομημάτων πιθανόν ελληνιστικής περιόδου. Η κύρια είσοδός του βρίσκεται στη νοτιοδυτική πλευρά του, όπου καταλήγει ο δυτικός οχυρός μώλος του λιμένα, ενώ στη δυτική, νότια και βορειοανατολική όψη των τοίχων φέρει εντοιχισμένες ανάγλυφες παραστάσεις του φτερωτού λέοντα της Βενετίας (Συθιακάκη 2012).



Εικ. 21: Άποψη της μεσαιωνικής πόλης του Ηρακλείου, Breydenbach 1502. Στον δυτικό λιμενοβραχίονα απεικονίζεται κυκλικός πύργος. (πηγή: <http://koules.efah.gr/koules/Page?lang=gr&name=enotita&id=521&sub=996>).

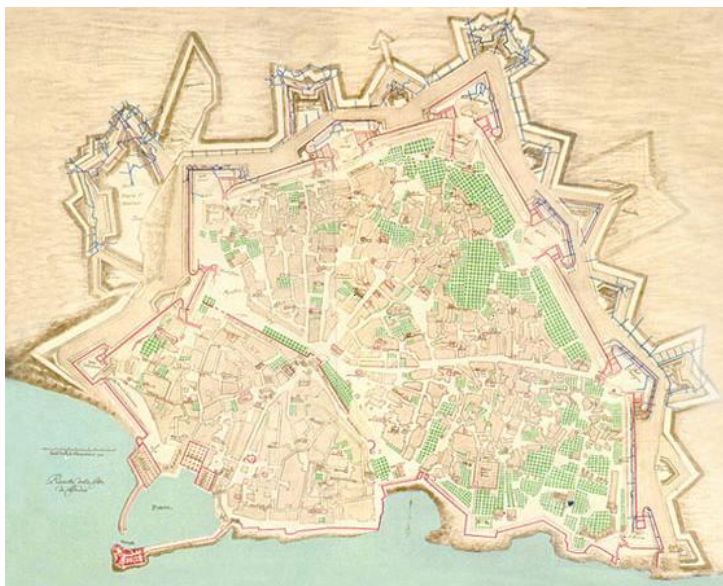
²¹ κυρίως προερχόμενα από το νησί Ντία βόρεια του λιμένα



Επισημαίνεται ότι, καθ' όλη τη διάρκεια της Ενετικής και Οθωμανικής περιόδου αναφέρονται επανειλημμένα εκτεταμένες φθορές στην τοιχοποιία και στη θεμελίωσή του φρουρίου, εξαιτίας της ορμητικής δύναμης της θάλασσας, καθώς επίσης η ανάγκη επισκευών και ενισχύσεων του (Ντούρου- Ηλιοπούλου 1991:12).²² Το 1602 ο γενικός προβλεπτής Benetto Moro σε σχετική έκθεσή του αναφέρει χαρακτηριστικά «το λιμάνι έχει το φρούριό του στο στόμιό του, κτίριο ισχυρό και ξακουστό, που όμως, κατά την άφιξή μου σ' εκείνη την πόλη, βρήκα σε κατάσταση βεβαίας κατάρρευσης από τη βόρεια πλευρά που το κτυπά δυνατά η θάλασσα, γεγονός που ήταν πολύ καλά γνωστό στη Γαληνότητά σας και τούτο γιατί με το πέρασμα του χρόνου είχαν ανασκαφεί σε πολλά σημεία τα θεμέλια του και είχαν γίνει από μέσα τρομερές σπηλιές. Την κατάσταση αυτή, σύμφωνα με τις ανάγκες και το δικαίωμα που είχε δοθεί στην εντολή που μου αναθέσατε, εδιόρθωσα εγκαίρως, με την επισκευή των μερών εκείνων των θεμελίων, τα οποία εξασφάλισα με μια γερή πορπορέλα, που το προστατεύει τώρα και το ασφαλίζει από την πλευρά αυτή της θάλασσας» (Σπανάκης 1958: 5-6).

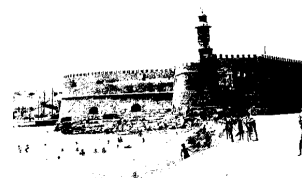
Κατά την περίοδο της Πολιορκίας του Χάνδακα, τα συνεχή προβλήματα στην δομή του φρουρίου αλλά και στη διάταξη των κανονιοθυρίδων του υποβάθμισαν τον αμυντικό του ρόλο. Μετά την οθωμανική κατάκτηση το φρούριο μετονομάστηκε, ως "Su Kulesi" (θαλάσσιο φρούριο), όνομα το οποίο χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα για το μνημείο (Κούλεις). Την εν λόγω περίοδο, επισκευάστηκαν οι μεγάλες φθορές που είχε υποστεί το νότιο κυρίως τμήμα του κτηρίου. Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν επεμβάσεις στο δώμα του κτηρίου, στο οποίο προστέθηκαν περιμετρικά επάλξεις, κανονιοθυρίδες και ένα μικρό τέμενος στη νότια πλευρά του. Στα νεότερα χρόνια στο φρούριο πραγματοποιήθηκαν επανειλημμένα επισκευές και διαμορφώσεις, κυρίως στο δώμα, προσδίδοντάς του τη σημερινή του μορφή (Τζομπανάκη 1997: 78 & Γιαπιτσόγλου 2015).

Το Φρούριο στη Θάλασσα, που αποτελεί σήμερα τοπόσημο της πόλης, υπήρξε ένα ισχυρό αλλά ευάλωτο οχυρό λόγω της επιθαλάσσιας θέσης του (Εικ. 25 - 27).



Εικ. 22 : Η πόλη της Candia με την ενετική οχύρωση και την ολοκληρωμένη διαμόρφωση του λιμένα κατά τα μέσα του 17ου αιώνα, Hans Rudolf Werdmüller (πηγή: Ιστορικό Μουσείο Κρήτης).

²² ενδεικτικά αναφέρονται επίσης η αναφορά του Filippo Pasqualigo στα 1594 (Σπανάκης 1953:10-11) και Οθωμανικό έγγραφο του 1714 με θέμα «Επιδιόρθωσις των τειχών του Φρουρίου και της στέγης της δημοσίας αποθήκης πόλεως Χάνδακος» (Σταυρινίδης 1987: 398).

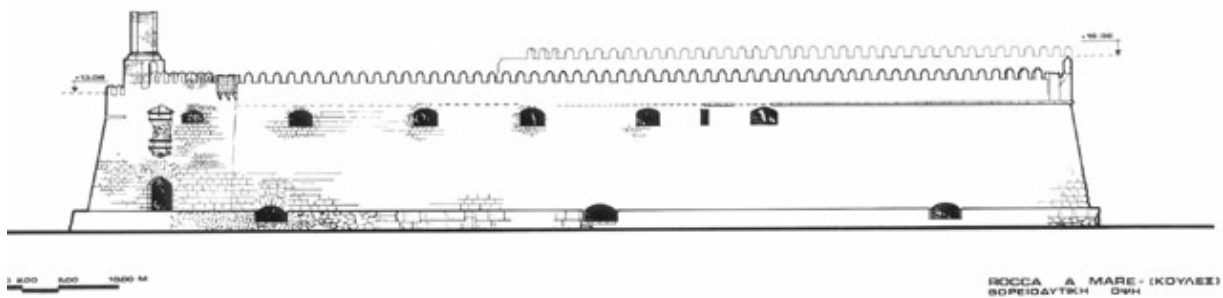




Εικ. 23: «Φρούριο της πόλης Candia», Fr. Basilicata, *Il Regno di Candia*, 1636-1638 (πηγή: Δημοτική Βιβλιοθήκη της Bologna).



Εικ. 24: «Φρούριο της Candia» Σχέδιο P. Coronelli, 1680 (πηγή: Gerola 1900-1905: 132).



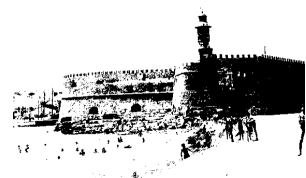
Εικ. 25: Σχέδιο βορειοδυτικής όψης του Φρουρίου στη Θάλασσα (Κούλες) (πηγή: http://odysseus.culture.gr/h/2/gh2560.jsp?obj_id=7228).



Εικ. 26: Άποψη του μνημείου σήμερα, λήψη από βορειοανατολικά (πηγή: Τζομπανάκη 1997: 136).



Εικ. 27: Άποψη του μνημείου σήμερα, λήψη από βόρεια (προσωπικό αρχείο).



Ο Μικρός Κούλες

Μετά τη λήξη του Κρητικού Πολέμου και την κατάληψη του Χάνδακα, οι Οθωμανοί έχοντας αντιληφθεί την αδυναμία της οχύρωσης στην ανατολική πλευρά του λιμανιού, αποφάσισαν να ενισχύσουν το χαμηλό προστατευτικό φυλάκιο και τον τοίχο που προϋπήρχαν στον ανατολικό λιμενοβραχίονα. Κατασκεύασαν ένα δεύτερο μικρότερο φρούριο, απέναντι από το Φρούριο στη Θάλασσα, που ονομάστηκε *Κιουτσούκ Σου Καλεσιντέ (Μικρός Κούλες)*, υπερυψώνοντας παράλληλα το επίπεδο κίνησης του ανατολικού μώλου σε όλο του το μήκος (**Εικ. 26 - 28**). Ο Μικρός Κούλες που μαζί με το Φρούριο στη Θάλασσα (*Κούλες*) περιέκλειαν το οχυρωμένο λιμάνι καθ' όλη τη διάρκεια της Οθωμανικής κυριαρχίας και μέχρι το μεσοπόλεμο, κατεδαφίστηκε το 1936, μετά από απόφαση των τοπικών αρχών (Τζομπανάκη 1997:78 & 47, 2012:503 & Γιαπιτσόγλου 2015) (βλ. επίσης Κεφ. 3.1).

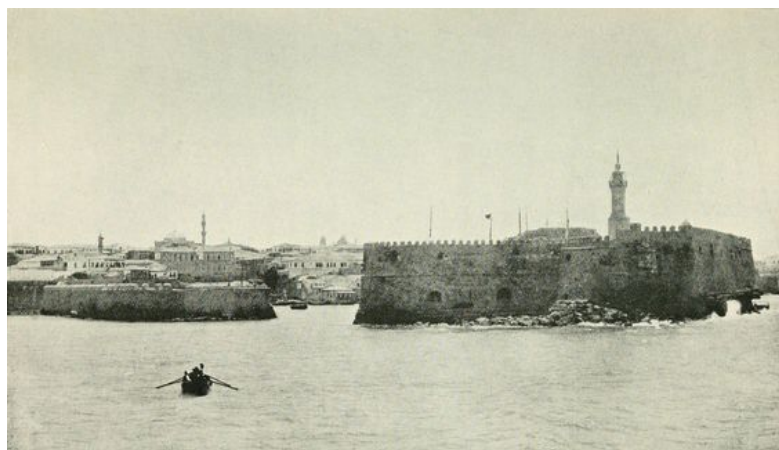
Το ιστορικό λιμάνι του Ηρακλείου με το παράκτιο τείχος, τις πύλες, το Φρούριο στη Θάλασσα και τον Μικρό Κούλε, λειτούργησε ως αποτελεσματικό, πλην όμως προβληματικό οχυρό, κυρίως λόγω της συνεχούς φθοράς από τα κύματα της θάλασσας και τους ισχυρούς βόρειους ανέμους. Παράλληλα, οι δομές αυτές καθιστούσαν το λιμάνι μια ξεχωριστή ενότητα της πόλης με ιδιαίτερο κοινωνικό, οικονομικό και πολιτισμικό χαρακτήρα.



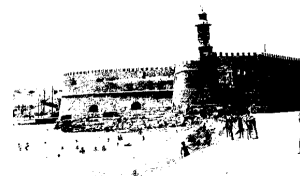
Εικ. 26 : Ο Μικρός Κούλες στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, λήψη από δυτικά (πηγή: <https://www.heraklion.gr>).



Εικ. 27: Άποψη του ανατολικού τμήματος του λιμανιού από δυτικά στα τέλη του 19^{ου} αιώνα (πηγή: <https://pbs.twimg.com/media/CtITIT4WEAAPNrr.jpg>).



Εικ. 28 : Άποψη του λιμανιού από βόρεια στα τέλη του 19^{ου} αιώνα (πηγή: <https://pbs.twimg.com/media/CtITIT4WEAAPNrr.jpg>).



2.2 Το λιμάνι-ναύσταθμος

Το λιμάνι του Ηρακλείου, όπως υποδεικνύουν τα αρχαιολογικά ευρήματα από το παράκτιο μέτωπο και τις όμορες περιοχές, πιθανόν λειτουργούσε ως οργανωμένος ναύσταθμος ήδη από την ελληνιστική περίοδο (βλ. Κεφ.2.1). Η μορφή του όμως και οι λιμενικές εγκαταστάσεις που ενδεχομένως περιελάμβανε δεν είναι γνωστές, λόγω της μακράιωνης χρήσης του και της περιορισμένης αρχαιολογικής μελέτης στον χώρο. Για τους ίδιους λόγους ελάχιστα γνωρίζουμε για τις λιμενικές εγκαταστάσεις των μεταγενέστερων περιόδων (Ρωμαϊκής, Α' Βυζαντινής, Αραβικής, Β' Βυζαντινής και της σύντομης κυριαρχίας των Γενουατών), αν και είναι τεκμηριωμένη η ύπαρξη οχυρωμένου λιμένα κατά την άφιξη των Ενετών στην πόλη (Georgoroulou 2001: 91).

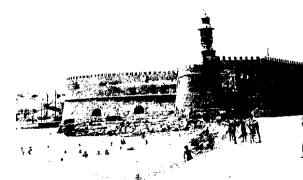
Όσο αφορά στην Ενετική και Οθωμανική περίοδο υπάρχει πλήθος αρχείων για τη λειτουργία του λιμανιού, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία, τις κοινωνικές ομάδες που σχετιζόταν άμεσα με το χώρο, καθώς επίσης για τα προβλήματα και τους περιορισμούς του. Άλλωστε, τα υφιστάμενα μνημεία αποτελούν μάρτυρες των αρχικών δομών και της έντονης εμπορικής δραστηριότητας του λιμένα κατά τις περιόδους αυτές. Σημειώνεται ότι, στο διάστημα αυτό το λιμάνι λειτούργησε ως ο κύριος ναύσταθμος του νησιού και ένας από τους σημαντικότερους του θαλάσσιου εμπορικού δικτύου της ανατολικής Μεσογείου (**Εικ. 29**).

Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις, οι κοινωνικές ομάδες και οι διοικητικές ενέργειες που κατέστησαν το λιμάνι του Ηρακλείου κύριο ναύσταθμο της διεθνούς εμπορικής δραστηριότητας από τον 13^ο έως τον 20^ο αιώνα²³, καθώς επίσης τα κυριότερα προβλήματα κατά τη διάρκεια της χρήσης του. Παράλληλα, παρατίθενται συνοπτικές πληροφορίες για τους βασικούς τύπους πλοίων που κατασκευάζονταν ή ελλιμενίζονταν σε αυτό, κυρίως κατά την Ενετική και Οθωμανική περίοδο, για τις οποίες υπάρχουν επαρκή στοιχεία.



Εικ. 29: Χάρτης της *Candia* (Χάνδακα) από τον Giorgio Corner (Biblioteca Nazionale Marciana, Βενετία)(πηγή: Ιωαννίδου-Καρέτζου 2008:190).

²³ Η εξέλιξη του λιμανιού κατά τον 21^ο αιώνα περιγράφεται στο Κεφ. 3.1



Τα συγκροτήματα των Νεωρίων (*Arsenali*)

Από τα πρώτα χρόνια της Ενετικής επικυριαρχίας στο νησί, η Βενετία αποφάσισε να εγκαταστήσει την κεντρική της διοίκηση στην πόλη του Χάνδακα, που μετονομάστηκε σε *Candia*, καθώς ήταν ήδη η διοικητική έδρα του νησιού αλλά και η πρωτεύουσα μιας εύφορης ενδοχώρας, σε καίρια γεωγραφική θέση (Γάσπαρης 1998: 4). Οι ενετικές αρχές ενήργησαν άμεσα για την ενίσχυση και επισκευή των οχυρώσεων της πόλης και για την κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων ικανών να εξυπηρετήσουν τις εμπορικές ανάγκες της μητρόπολης και να διασφαλίσουν τον πολεμικό της στόλο.

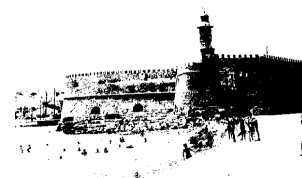
Η πρώτη αναφορά για την κατασκευή ενός νεωρίου στην πόλη της *Candia*, ικανού να στεγάσει ένα πλοίο, εντοπίζεται στα 1281 (Gertwagen 2012:115, 2008:153 & Georgoroulou 2001: 63). Το νεώριο αυτό πιθανόν κατασκευάστηκε στη νότια πλευρά του λιμένα και υπέστη σημαντικές φθορές από φωτιά το 1361. Στα έγγραφα του δεύτερου μισού του 14ου αιώνα αναφέρεται ότι μεταξύ των ετών 1362 και 1366 κατασκευάστηκαν δύο επιπλέον θολοσκεπή νεώρια, ενώ ακόμη τρεις θόλοι προστέθηκαν στα έτη μεταξύ 1412-30. Όλα όμως καταστράφηκαν από μια μεγάλη πυρκαγιά το 1441 (Gertwagen 2000: 229, 2012:125 & Georgoroulou 2001: 63).

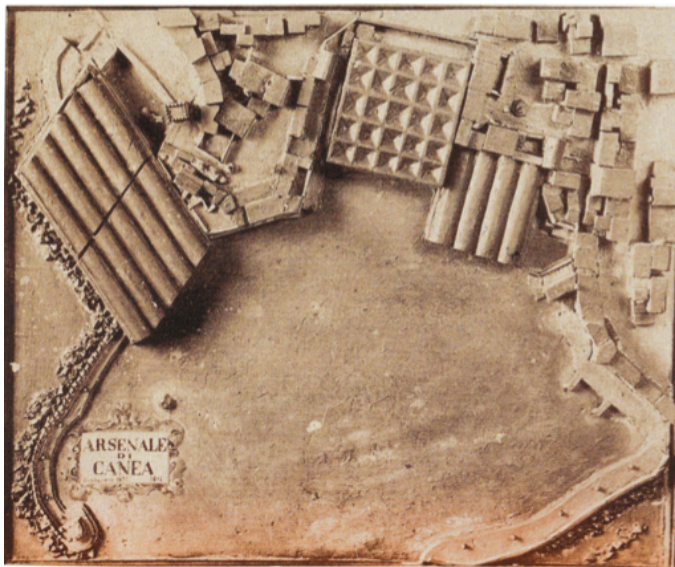
Αντί της ανακατασκευής των κατεστραμμένων νεώσοικων επιλέχθηκε η κατασκευή ενός νέου συγκροτήματος νεωρίων που θεμελιώθηκε στο νότιο τμήμα του λιμένα και ολοκληρώθηκε το 1451 με συνολικό εμβαδόν 2.835μ². Το συγκρότημα, που ονομάστηκε στα επόμενα χρόνια *Arsenali Antichi*, είχε κάτοψη ορθογώνιου παραλληλογράμμου και αποτελούνταν από πέντε επιμήκεις χώρους στεγασμένους με σταυροθόλια που επικοινωνούσαν μεταξύ τους. Το συγκρότημα στο νότιο τμήμα του ήταν θεμελιωμένο επί της προγενέστερης βυζαντινής οχύρωσης, διαμορφώνοντας στη νοτιοδυτική πλευρά έναν κενό χώρο στον οποίο εισχωρούσε το νερό της θάλασσας. Επίσης, το έντονα κεκλιμένο επίπεδο του φυσικού εδάφους από τη νότια προς τη βόρεια πλευρά του χώρου διευκόλυνε την ανέλκυση των πλοίων (Georgoroulou 2001: 63 & Τζομπανάκη 2012: 453-454) (Εικ. 31 - 33).

Σε επαφή με τη δυτική πλευρά των *Arsenali Antichi*, κατασκευάστηκε το 1522 ένα ακόμη συγκρότημα νεωρίων που ονομάστηκε *Arsenali Bembo* και μεταγενέστερα *Arsenali Vecchi*, με συνολικό εμβαδόν 2.032 τ.μ². Το νέο συγκρότημα είχε επίσης κάτοψη ορθογώνιου παραλληλογράμμου και λειτούργησε ουσιαστικά ως επέκταση του προϋπάρχοντος προς τα βορειοδυτικά. Το συγκρότημα αποτελούνταν από τέσσερις παράλληλους, θολοσκεπείς επιμήκεις χώρους που επικοινωνούσαν μεταξύ τους με τοξωτά ανοίγματα. Στο βορειοδυτικό γωνιακό πεσσό του το συγκρότημα έφερε ανάγλυφη παράσταση του φτερωτού Λέοντα της Βενετίας που αποτυπώθηκε στις αρχές του 20^{ου} αιώνα από τον Giuseppe Gerola (Τζομπανάκη 2012: 455-456 & Andrianakis 2010:197) (Εικ. 30 - 33).

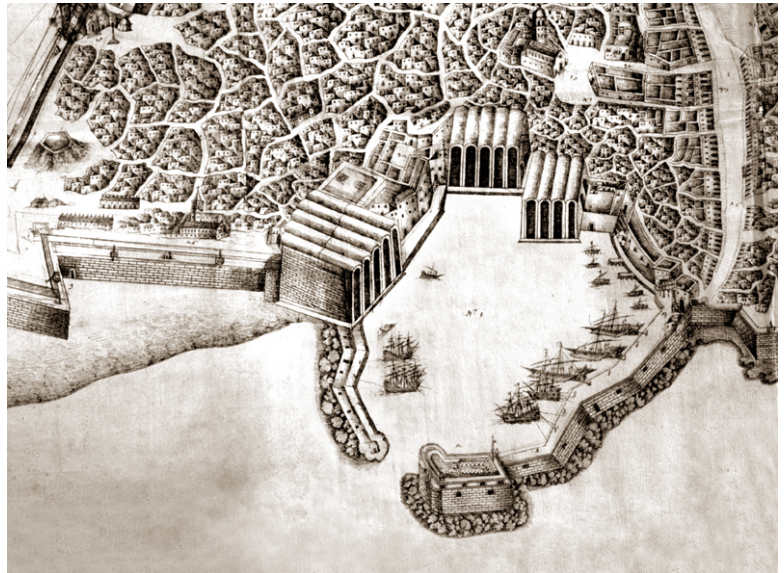


Εικ. 30: Τμήμα των νεωρίων Vecchi αποτυπωμένο στις αρχές του αιώνα από τον G. Gerola (πηγή: Gerola 1900-1905, Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη).

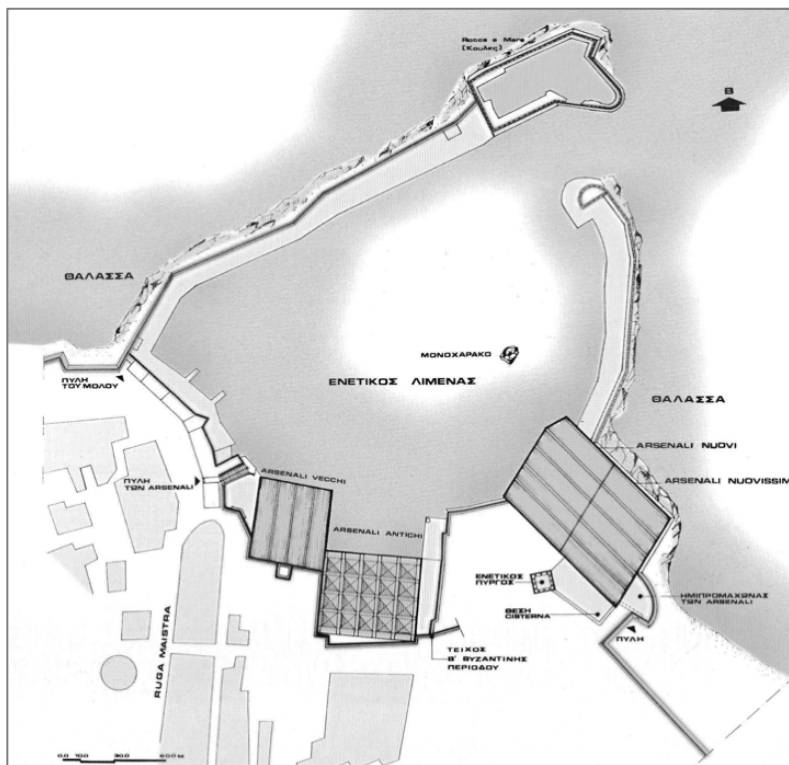




Εικ. 31: Πρόπλασμα του λιμανιού στην ολοκληρωμένη του μορφή στα μέσα του 17^{ου} αιώνα (Βενετία, Museo Storico Navale di Venezia (πηγή: Σκουτέλης 2016: 110).

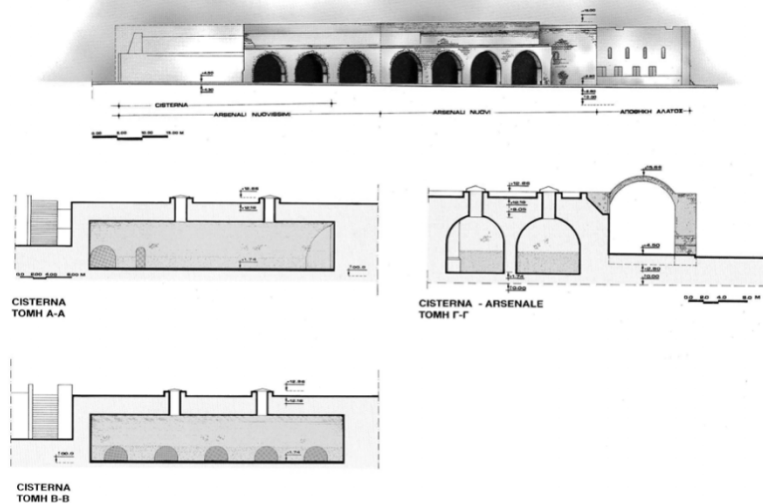


Εικ. 32: Το λιμάνι του Χάνδακα όπου διακρίνονται τα συγκροτήματα των νεωρίων *Antichi*, *Vecchi*, *Nuovi* και *Nuovissimi* και το Φρούριο στη Θάλασσα στα μέσα του 17^{ου} αιώνα (Μανέα Κλόντζα, συλ. Traeger) (πηγή: <http://history.heraklion.gr>).

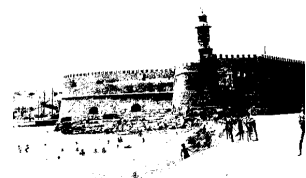


Εικ. 33: Σχέδιο του λιμένα και των *Arsenali Vecchi* (δυτικά), *Antichi* (κεντρικά) *Nuovi-Nuovissimi* (ανατολικά), όπως είχαν διαμορφωθεί έως το 1615 (πηγή: Τζομπανάκη 2013:119).

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΝΕΩΡΙΩΝ
ΟΨΗ (1995)



Εικ. 34: Λιμάνι Ηρακλείου. Σχεδιαστική αποτύπωση των τμημάτων των *Arsenalli Nuovi-Nuovissimi* και της δεξαμενής Ζάνε, 1990 (πηγή: Τζομπανάκη 1997: 181).



Για την κάλυψη των ολοένα αυξανόμενων αναγκών της μητρόπολης σε πολεμικά πλοία, εξαιτίας των απειλούμενων γεωπολιτικών της συμφερόντων από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, θεμελιώθηκε το 1556 νέο συγκρότημα νεωσοίκων, στο ανατολικό τμήμα του λιμανιού. Αποτελούνταν αρχικά από τρεις θολοσκεπείς χώρους που ονομάστηκαν *Arsenali Nuovi* ή *Duodo*, ενώ στη συνέχεια προστέθηκε ένας ακόμη θόλος στη δυτική πλευρά τους, το *Arsenale Mocenigo* (1581-82). Ακόμη πέντε θολοσκεπείς χώροι προστέθηκαν το 1607-1608 στην πίσω όψη των αρχικών και προς ανατολάς με την ονομασία *Arsenali Nuovissimi* ή *Grimani* και ένα χρόνο αργότερα κατασκευάστηκε ακόμη ένας θόλος στην ανατολική πλευρά των *Nuovi* και μπροστά από τον ανατολικότερο θόλο των *Nuovissimi*, που ονομάστηκε *Arsenale Sagredo*. Το ενιαίο αυτό συγκρότημα νεωρίων στην ανατολική πλευρά του λιμανιού, που ονομάστηκε εφεξής *Arsenali Nuovi-Nuovissimi*, είχε συνολικό εμβαδόν 6.286μ². Σημειώνεται ότι, όλοι οι χώροι των νεωρίων έκλειναν με μεγάλα θυρόφυλλα από καδρόνια (Τζομπανάκη 2012: 455-458 & Andrianakis 2010:197-198) (Εικ. 31 - 33 & 35 - 36).

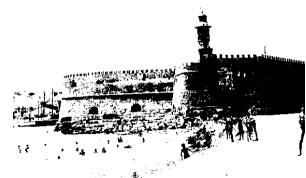
Στο δυτικό τμήμα των *Arsenali Nuovi-Nuovissimi*, κατασκευάστηκε επίσης η μεγαλύτερη δεξαμενή νερού της πόλης, σε σχήμα τραπέζιου, αποτελούμενη από δυο επιμήκεις θολωτούς χώρους. Η κατασκευή της ξεκίνησε από τον γενικό προβλεπτή Benetto Moro και περατώθηκε το 1615 από τον Giacomo Zane, του οποίου το όνομα φέρει μέχρι σήμερα. Η δεξαμενή έχει εμβαδόν 670μ.² και χωρητικότητα 20.000 βαρελιών και κατασκευάστηκε για να καλύψει τις ανάγκες πόσιμου νερού των πλοίων του λιμανιού αλλά και της πόλης (Τζομπανάκη 2012: 459). Ανατολικά του συγκροτήματος *Nuovi-Nuovissimi* κατασκευάστηκε η αποθήκη άλατος για τη φύλαξη του άλατος που παρήγαν οι αλυκές της Ελούντας και της Σούδας, προϊόν που αποτελούσε ενετικό μονοπώλιο.



Εικ. 35: Άποψη του λιμένα του Ηρακλείου το 1830 (Αθήνα, Μουσείο Μπενάκη).



Εικ. 36: Το συγκρότημα των νεωρίων Nuovi-Nuovissimi αποτυπωμένο στις αρχές του αιώνα από τον G. Gerola (πηγή: Gerola 1900-1905, Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη).

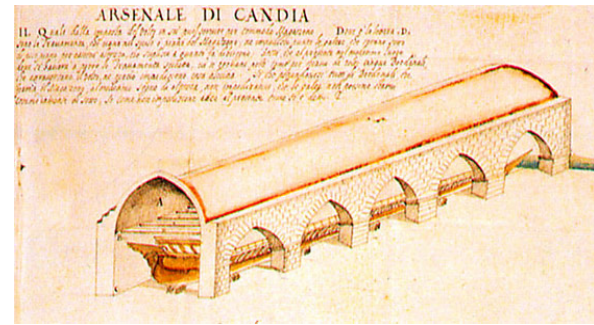


Σημειώνεται ότι, μέχρι τις αρχές του 15ου αιώνα, η Βενετία παρείχε στην Κρήτη τις απαιτούμενες για την προστασία της γαλέρες και τα *paraphernalia* τους, και ανέθετε στους υπεύθυνους αξιωματούχους και την ενετική *signoria*, τη φύλαξη και συντήρησή τους στα νεώρια των τοπικών λιμένων (Gertwagen 2012:115)(Εικ. 37). Αρχικά μάλιστα δεν επέτρεπε την κατασκευή ή την επισκευή των πολεμικών πλοίων σε κανένα από τα νεώρια των κτήσεων της - αν και υπήρχαν πρώτες ύλες καλής ποιότητας για την κατασκευή πλοίων - ώστε να διασφαλίσει το προνόμιο της τεχνογνωσίας και να αποτρέψει τη δημιουργία πολεμικού στόλου στις περιφέρειές της (Gerwagen 2000: 128-129). Ειδικότερα, στα νεώρια της Candia μέχρι τις αρχές του 15ου αιώνα επιτρεπόταν η κατασκευή μόνο μικρών πλοίων και πλοιαρίων, ενώ στα 1423 γίνεται η πρώτη αναφορά για την κατασκευή μιας «ελαφριάς» γαλέρας (Gertwagen 2012: 115). Η αποδοχή και στη συνέχεια η παρότρυνση της μητρόπολης για την κατασκευή πολεμικών πλοίων στους νεώσοικους των κτήσεών της και ιδιαίτερα του Χάνδακα αφορά στην απειλή της θαλάσσιας επικυριαρχίας της στην ανατολική Μεσόγειο από την Οθωμανική Αυτοκρατορία και εν τέλει στην εμπόλεμη σύρραξη μεταξύ των δύο μεγάλων δυνάμεων της εποχής (Gertwagen 2007: 131-4).

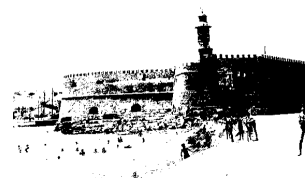
Η κοινωνική ομάδα που στελέχωνε τα νεώρια της Candia και διασφάλιζε την ναυπήγηση των πλοίων της, ήταν ιεραρχικά δομημένη και αποτελούνταν από τον *Patron all'arsenale*, τον πρωτομάστορα (*proto marangonorum*), τους εξειδικευμένους τεχνίτες μαραγκούς, καλαφάτες και κατασκευαστές κουπιών, καθώς επίσης τους μαθητευόμενους (Παπαδάκη 1986: 127-128, Πανοπούλου 1990, 2004, Gertwagen 2012: 115). Σημειώνεται ότι, ειδικά οι ναυπηγοί - αλλά και οι τεχνίτες των ναυπηγείων εν γένει - ήταν περιζήτητοι στα μεγάλα νεώρια της Βενετίας και της Κωνσταντινούπολης. Για το λόγο αυτό σε περιόδους απραξίας στα τοπικά νεώρια, η μετανάστευση των τεχνιτών στα μεγάλα *arsenali* προς εύρεση συνεχούς και σταθερής απασχόλησης ήταν σύνηθες φαινόμενο (Πανοπούλου 2013). Συχνά μάλιστα γίνεται αναφορά στα σχετικά αρχεία των αξιωματικών του Χάνδακα, για ελλείψεις σε εξειδικευμένο προσωπικό για τη στελέχωση των νεωρίων (Πανοπούλου 2013).

Οι τεχνίτες αυτοί καθώς επίσης οι αξιωματούχοι, οι έμποροι και ναυτικοί του λιμανιού συγκροτούσαν τη μικροκοινωνία του κατά τη διάρκεια της Ενετικής περιόδου. Υπήρχε και μια ειδική κατηγορία, εξ' ανάγκης ναυτολογημένων, οι κωπηλάτες των γαλερών μέσω του υποχρεωτικού θεσμού της αγγαρείας στη θάλασσα για τους οποίους γίνεται ειδική μνεία στη συνέχεια.

Μετά την κατάληψη της πόλης από τους Οθωμανούς (1669) τα νεώρια παύουν να χρησιμοποιούνται κατόπιν σχετικής κρατικής διαταγής και η κατασκευή πλοίων πραγματοποιείται εφεξής στα μεγάλα νεώρια της Κωνσταντινούπολης (Χρηστάκης 2008: 248). Συν τω χρόνω και λόγω των εκτεταμένων φθορών που προκάλεσαν ισχυροί σεισμοί, όπως ο σεισμός του 1856 κατά τον οποίο πιθανόν κατέρρευσαν τα *Arsenali Antichi*, οι ενετικοί νεώσοικοι έπεσαν σε αχρηστία και μετατράπηκαν μέχρι τα τέλη του 19ου σε αποθήκες και καταστήματα, όπως φαίνεται από το φωτογραφικό αρχείο της εποχής. Στα νεώτερα χρόνια τοποθετήθηκαν προσόψεις επί των σωζόμενων τμημάτων του συγκροτήματος των *Arsenali Vecchi*, το οποίο στη μεταπολεμική περίοδο έως και πριν μερικές δεκαετίες χρησιμοποιήθηκε ως ταρσανάς για την επισκευή μικρών σκαφών (Εικ. 38 – 43).



Εικ. 37: Επισυναπτόμενο σχέδιο στην πρόταση του γενικού προνοητή Benetto Moro για την τοποθέτηση ξύλινου παταριού σε έναν από τους θόλους των νεωρίων, 1598 (Βενετία, Archivio di Stato) (πηγή: Σκουτέλης 2013:115).





Εικ. 38: Δυτικά Νεώρια (νεώρια *Vecchi*), εσωτερική όψη, G. Gerola 1900-1905 (πηγή: Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη).



Εικ. 39: Άποψη του δυτικού τμήματος της νότιας προκυμαίας με τις νεότερες προσόψεις επί των νεωρίων το 1965 (πηγή : <https://i.pinimg.com/564x/0e/d6/a2/0ed6a26b0acc97fdb5d9d8d>



Εικ. 40: Τμήμα των *Arsenali Vecchi*, τη δεκαετία του 1960 σε χρήση από τους τοπικούς ψαράδες (πηγή: <http://history.heraklion.gr/sig.php?id=1006>).



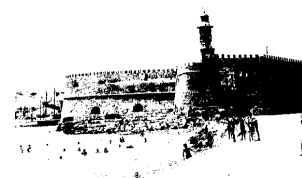
Εικ. 41: Υφιστάμενο τμήμα των νεωρίων *Nuovi-Nuovissimi* (φωτ.: Β. Κοζωνάκης).



Εικ. 42: Σύγχρονη άποψη της δεξαμενής Ζάνε, λήψη από ανατολικά (πηγή: <https://kriti.gr/wp-content/uploads/2018/05/DSCN3476.jpg>).



Εικ. 43: Σύγχρονη άποψη της αποθήκης αλάτος, λήψη από δυτικά (πηγή: http://old.uoc.gr/files/items/1/1170/heraklion_3.jpg).

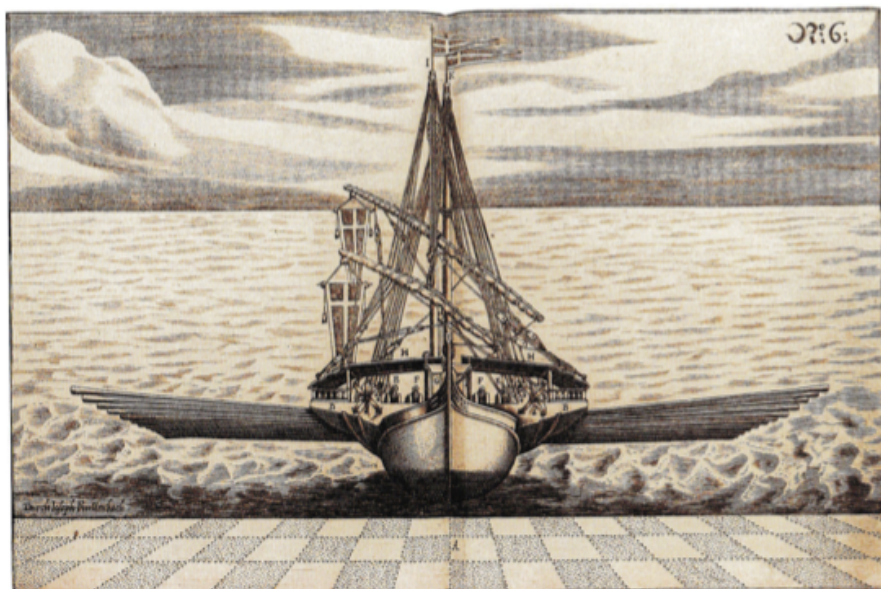


Η αγγαρεία στη θάλασσα : «κάθε κατεργάρης στον πάγκο του...»

Κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας, ο θεσμός της αγγαρείας στη θάλασσα, απετέλεσε την κινητήρια δύναμη του ενετικού στόλου και της κυριαρχίας του στους θαλάσσιους δρόμους της Μεσογείου. Το σύστημα της επάνδρωσης των γαλερών δεν θα μπορούσε να επιβιώσει χωρίς τη θεσμοθέτηση της αγγαρείας αυτής, καθώς η ναυτολόγηση στις γαλέρες ήταν μια ιδιαίτερα επίπονη και επικίνδυνη εργασία. Στη Βενετία στις αγγαρείες προωθούνταν κυρίως οι κατάδικοι, καθιστώντας τις γαλέρες «το ιδανικό κάτεργο, το κατεξοχήν στρατόπεδο συγκεντρώσεως» (Braudel 1990: 66). Στο Βασίλειο της Candia όμως, για την αγγαρεία στα λεγόμενα κάτεργα (γαλέρες) επιλέγονταν με κλήρο άνδρες χωρικοί. Η αγγαρεία ήταν υποχρεωτική και για την αποφυγή της πολλές φορές οι αγρότες εκποιούσαν ό,τι είχαν, είτε δανείζονταν και γίνονταν υπήκοοι πλουσίων, ώστε να πληρώσουν κάποιον αντικαταστάτη για την εκτέλεση της υποχρέωσης αυτής (Δετοράκης 1983-84 & Ντούρου-Ηλιοπούλου 1991:16-17) (Εικ. 43 - 44).

Ο Τζουάνες Παπαδόπουλος που έζησε στην Κρήτη την περίοδο του Κρητικού Πολέμου στα απομνημονεύματά του με τίτλο *L' Occio* παραθέτει εκτενή αναφορά για τον θεσμό της αγγαρείας στις γαλέρες και τις συνέπειές του για τον αγροτικό πληθυσμό της Κρήτης: «Ο θάνατος για τους αγρότες εκείνου του Βασιλείου (της Candia) ήταν το κάτεργο, καθώς ήταν υποχρεωμένοι οι χωρικοί, κάθε φορά που ο Γενικός Προβλεπτής ήθελε να επανδρώσει γαλέρες κατά διαταγή της Συγκλήτου, να είναι έτοιμοι να υπηρετήσουν ως κωπηλάτες. [...] Και σ' όποιον έπεφτε ο κλήρος για να υπηρετήσει, τι θρήνος και κοπετός γινόταν σ' εκείνο το σπίτι, έτσι που τον έκλαιγαν η γυναίκα του και οι συγγενείς του σαν να' ταν πεθαμένος! Όσοι ήταν ευκατάστατοι μπορεί να έβρισκαν κάποιον άλλο να πάει να υπηρετήσει αντί γι' αυτούς [...] αυτοί οι αντικαταστάτες λεγόταν αντισκάρου...»

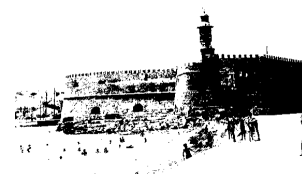
(Τζουάνες Παπαδόπουλος 2017: 152 & 153).



Εικ. 44: Πολεμική γαλέρα (D. Gasperoni, Βενετία, Biblioteca Querini-Stampalia) (Τζομπανάκη 1997: 91).



Εικ. 45: Σκλάβος ή κατάδικος κωπηλάτης γαλέρας (Galeotto) Coronelli, V., 1688, Βενετία (πηγή: <http://el.travelogues.gr/item.php?vicw=48558>).



Τα πλοία και πλοiάρια

Το θέμα της τυπολογίας των πλοίων και πλοιαρίων που ελλiμενίστηκαν στο ιστορικό λιμάνι του Ηρακλείου κατά διάρκεια της μακραίωνης χρήσης του, αφορά σε ένα ειδικό επιστημονικό κλάδο της ενάλιας και ειδικότερα της ναυτικής αρχαιολογίας, που δεν δύναται να αναλυθεί επαρκώς στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης. Ως εκ τούτου, σκοπός της ενότητας αυτής είναι να δώσει μια γενική εικόνα των βασικών τύπων πλοίων και πλοιαρίων που γνωρίζουμε από τις γραπτές πηγές ότι αγκυροβολούσαν στο λιμάνι, από την Β' Βυζαντινή περίοδο μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, καθιστώντας το λιμάνι ένα ισχυρό εμπορικό και πολεμικό σταθμό για πολλούς αιώνες. Επίσης, αναφέρονται οι σημαντικότερες εξελίξεις της ναυτικής τεχνολογίας που συνέβαλλαν στο μετασχηματισμό της τυπολογίας των πλοίων και του θαλάσσιου εμπορίου.

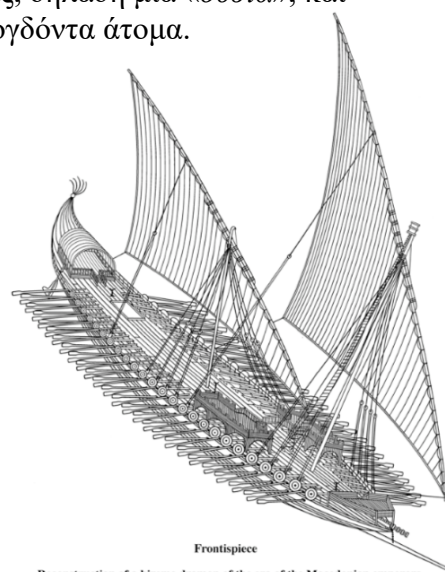
Από την αρχαιότητα έως και τον ύστερο Μεσαίωνα δυο ήταν βασικές κατηγορίες πλοίων: τα επιμήκη ιστιοφόρα (long ships) που ήταν εφοδιασμένα με σειρές κουπιών και χρησιμοποιούνταν για στρατιωτικούς σκοπούς και τα κοίλα (στρογγυλά) ιστιοφόρα (round ships), που η ναυσιπλοΐα τους βασιζόταν αμιγώς στα πανιά και ναυπηγούνταν για τη διεξαγωγή των θαλάσσιων εμπορικών δραστηριοτήτων. Πέραν των τοπικών διαφοροποιήσεων στη ναυπηγική, υπήρχε μεγάλη ποικιλία στην τυπολογία των πλοίων ακόμα και στην ίδια περιοχή, ανάλογη με τις ανάγκες και τους σκοπούς για τους οποίους χρησιμοποιούνταν το κάθε πλοίο (Lane 1992:1).

Οι πρώτες αναφορές που αποδίδουν μια πιο αναλυτική περιγραφή της τυπολογίας των πλοίων που προσέγγισαν το λιμάνι του Ηρακλείου στο δεύτερο μισό του 10^{ου} αιώνα μ.Χ. είναι αυτές που αφορούν στην κατάληψη της πόλης από τον Νικηφόρο Φωκά, το 961μ.Χ. Σύμφωνα με τις πηγές, μια εντυπωσιακά μεγάλη ναυτική μοίρα αποτελούμενη από δρόμωνες, παμφύλους, χελάνδια και ουσίαι κατέπλευσε δυτικά του λιμένα, ενώ τα στρατεύματα που μετέφεραν κατέλαβαν την πόλη μετά από πολύμηνη πολιορκία (Pryor 2006: 554-556) (Εικ. 46).

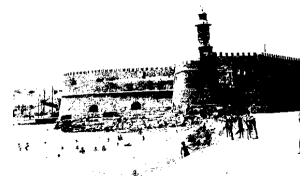
Ο δρόμων, ήταν το κατεξοχήν πολεμικό, ελαφρύ πλοίο του βυζαντινού στρατού και ο τύπος αυτός επιβίωσε με παραλλαγές για πολλούς αιώνες (Pryor 2006) (Εικ. 47). Τα χελάνδια ήταν μικρά πλοία με συνήθως δυο κατάρτια και τριγωνικά πανιά που διακρίνονται σε «ουσιακά» με πλήρωμα εκατόν δέκα άνδρες, δηλαδή μία «ουσία», και σε «πάμφυλα», το πλήρωμα των οποίων έφτανε τα εκατόν ογδόντα άτομα.



Εικ. 46: Η πολιορκία του Χάνδακα από τον Νικηφόρο Φωκά, (Μαδρίτη, Εθνική Βιβλιοθήκη) (πηγή: Πούλου 2008: 160-16).



Εικ. 47 : Άποψη δρόμωνα με δυο σειρές κουπιών (Pryor 2006 : χ.σ.)



Όσο αφορά στην Ενετική περίοδο, το κυρίαρχο πολεμικό πλοίο ήταν η κωπήλατη *γαλέρα*, ιστιοφόρο στενόμαρκο σκάφος που μπορούσε να αναπτύξει μεγάλες ταχύτητες λόγω του μεγάλου αριθμού των κωπηλατών. Λόγω του μικρού βυθίσματός τους οι γαλέρες ήταν πλοία φτιαγμένα για τις ήρεμες θάλασσες, κυρίως του καλοκαιριού (Braudel 1990: 66) (Εικ. 48). Αργότερα, μια εξελιγμένη εκδοχή της γαλέρας, σημαντικά μεγαλύτερων διαστάσεων η *γαλεάσσα* χρησιμοποιήθηκε στις μεγάλες ναυμαχίες, ως «πλωτό φρούριο» των Ενετών. Το εμπορικό πλοίο της περιόδου ήταν η *nefs* ή *naves*, ιστιοφόρο πλοίο μεγάλων διαστάσεων και χωρητικότητας, σε διάφορες παραλλαγές και τύπους που χρησιμοποιήθηκε ως το κύριο μεταγωγικό πλοίο της ανατολικής Μεσογείου (Martin 2001).



Εικ. 48: Απεικόνιση γαλέρας της Φλάνδρας από το χειρόγραφο του Μιχαήλ της Ρόδου (British Museum Library)

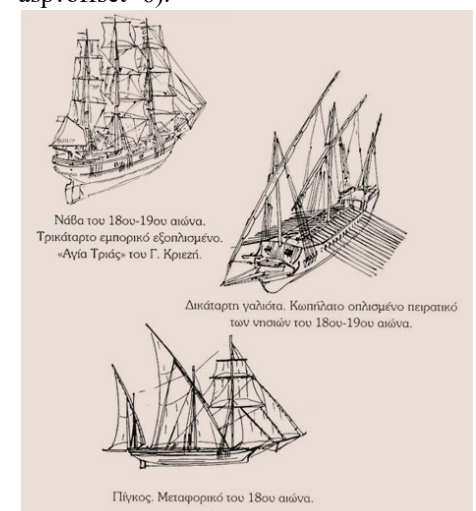
Αυτή η απλουστευμένη διάκριση δεν αποδίδει φυσικά τη μεγάλη ποικιλία των τύπων των πολεμικών και εμπορικών πλοίων και τις παραλλαγές τους σε διαφορετικά μεγέθη και τοπικές ιδιαιτερότητες, δίνει όμως μια βασική αίσθηση της τυπολογίας. Από το πλούσιο αρχείο των ενετικών εγγράφων του Βασιλείου της *Candia* και τις σχετικές με τη ναυτιλιακή κίνηση μελέτες, αντλούμε πολύτιμες πληροφορίες για τους τύπους σκαφών που ελλιμενίζονταν στο λιμάνι της πόλης.

Ειδικότερα, εκτός από τις γαλέρες διαφόρων τύπων, στα νεώρια του λιμανιού κατασκευάζονταν μικρότερα πλοiάρια που αναφέρονται ως *linga* και *parascherma* ενώ ελλιμενίζονταν πλήθος διαφορετικών τύπων μεταγωγικών πλοίων, όπως πλοία του τύπου *fuste*, *gripos*, *galeota*, *πετάχιο*, *ταρτάνα*, *φρεγάδα*, *σαϊκα* και *σκιράτσο*, ανάλογα με τον ταξίδι (μεγάλο ή μικρό) και το φορτίο του πλοίου (Gertwagen 2012 & Πανοπούλου 1991) (Εικ. 50 & 51). Ενδεικτικό της έντονης εμπορικής δραστηριότητας και της διαδικασίας ναύλωσης των εμπορικών πλοίων στα μέσα του 17ου αιώνα είναι το διοικητικό έγγραφο που αναφέρει ότι «οί έμποροι Μιχαήλ Σέρμονης, Μανώλης Υευδάκης, Ίωάννης Πελεκάνος, Παναγιώτης Στάμος καί Παναγιώτης Φιλομάτης ναυλώνουν στις 1 Φεβρουαρίου 1648 τήν **πολάκα** «Αγιος Γεώργιος» μέ караβοκύρη τόν Στέφανο de Michel Mandegai για να μεταφέρουν από τή Ζάκυνθο στό Χάνδακα 65 βαρέλια κρασί» (Πανοπούλου 1991: 421) (Εικ. 49).

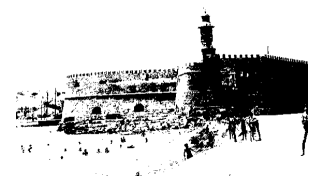


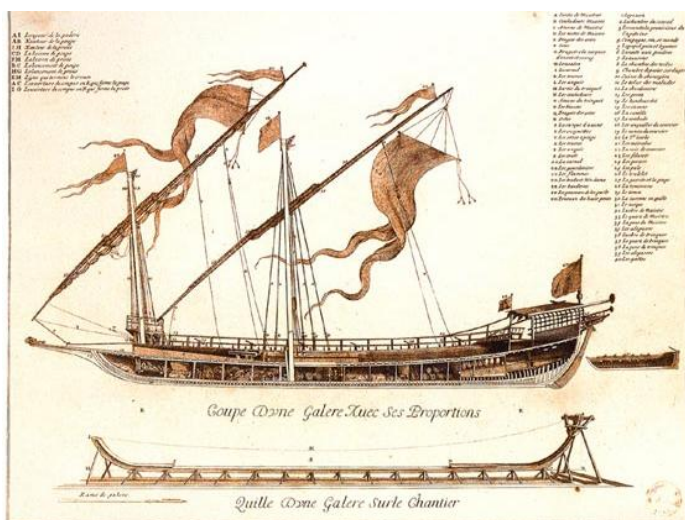
Εικ. 49: Υδραϊκή πολάκα χωρητικότητας 600 τόνων που ναυπηγήθηκε στην Ύδρα το 1816, έργο του Ant. Roux (πηγή: <http://www.parliament.gr/1821/ekthesi/mesa.asp?offset=6>).

Σημειώνεται ότι, κατά τη διάρκεια της Οθωμανικής κυριαρχίας στο νησί, μέχρι τα τέλη του 18ου αιώνα, οι τύποι των πλοίων που διακινούνται στην ανατολική Μεσόγειο παραμένουν σε γενικό πλαίσιο κοινοί με αυτούς της ύστερης Ενετικής περιόδου, με τη διαφορά ότι τα μεγέθη των εμπορικών πλοίων αυξάνονται εκθετικά (Εικ. 49- 50 & 53). Δύο είναι οι τεχνολογικές εξελίξεις που θα μεταβάλλουν σημαντικά από τα τέλη του 18ου αιώνα τη ναυσιπλοΐα στην ανατολική Μεσόγειο και θα συντελέσουν στο μετασχηματισμό της τυπολογίας των πλοίων και των θαλάσσιων εμπορικών δικτύων.

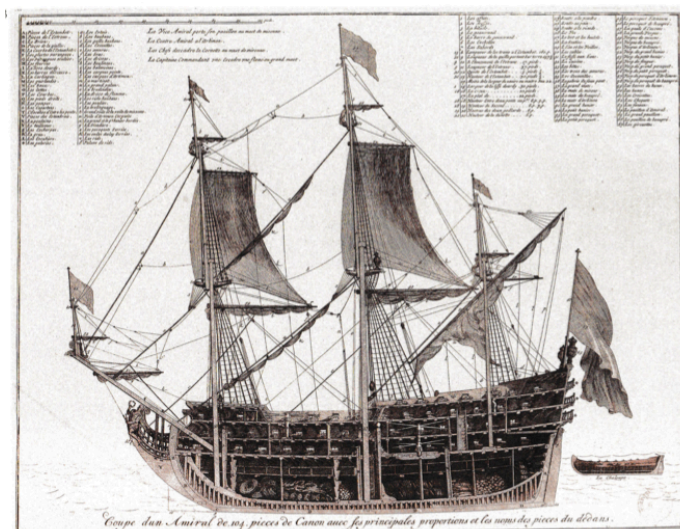


Εικ. 49: Δημοφιλείς τύποι πλοίων του 18^{ου} αι.





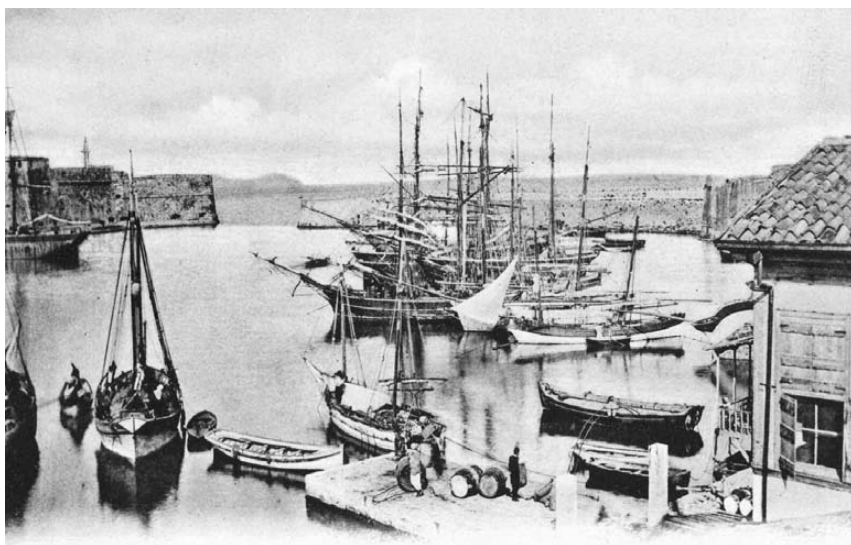
Εικ. 50: Σχέδιο γαλέρας του 18ου αιώνα, αντίγραφο παλαιότερου σχεδίου Coronelli (Παρίσι, Εθνική Βιβλιοθήκη Γαλλίας)



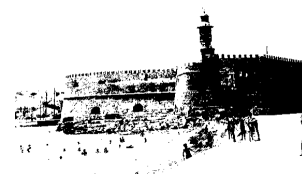
Εικ. 51 : Τομή κατά μήκος γαλλικού πολεμικού του 18^{ου} αιώνα τύπου *Amiral* που φέρει 104 θέσεις κανονιών (British Library, London)(πηγή: Τζομπανάκη 1997: χ.σ.).



Εικ. 52: Τούρκικες γαλέρες 18^{ου} αιώνα ναυμαχούν στη Μαύρη Θάλασσα (British Library, London) (πηγή:Τζομπανάκη 1997:147).



Εικ. 53: Το λιμάνι του Ηρακλείου στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, όπου διακρίνονται ιστοφόρα πλοία και μικρές βάρκες.

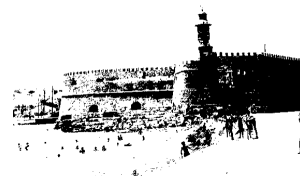


Η πρώτη αφορά στη σταδιακή επανάχρηση κατά το 18^ο και 19^ο αιώνα του τετράγωνου πανιού (square riggers) στα μεταγωγικά πλοία, στο πρότυπο των πλοίων των Βόρειων Χωρών, αντί του τριγωνικού (lateeners) που επικρατούσε μέχρι και το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα στην ανατολική Μεσόγειο και το Αιγαίο. Η τεχνολογική αυτή διαφοροποίηση, επέφερε σημαντικές αλλαγές στην τυπολογία των μεταγωγικών σκαφών και συνέβαλε στη χρήση μεγαλύτερων πλοίων, μικρότερης ευελιξίας, μεγαλύτερης όμως χωρητικότητας (Delis 2014). Η δεύτερη καθοριστική αλλαγή επήλθε με την ανακάλυψη των ατμόπλοιων στο τέλος του 19^{ου} αιώνα και τη σταδιακή αντικατάσταση των ιστιοφόρων πλοίων, στο πλαίσιο της ριζικής αλλαγής των χερσαίων και θαλάσσιων μέσων μεταφοράς σε παγκόσμια κλίμακα (Perakis 2013).

Όσο αφορά στα σχετικά με τη ναυτιλία αρχαιολογικά στοιχεία στη θαλάσσια περιοχή του Ηρακλείου, σημειώνεται ότι το 1976 στο πλαίσιο της ενάλιας αρχαιολογικής διερεύνησης της νησίδας Ντία, αμέσως βόρεια του ιστορικού λιμένα, εντοπίστηκε στον όρμο του Αγ. Γεωργίου, σε βάθος -52μ., ναυάγιο του 16^{ου} -17^{ου} αι (Ναυάγιο III). Κατά τη διάρκεια της ανασκαφικής έρευνας αποκαλύφθηκε το σκαρί του πλοίου, πήλινα και χάλκινα σκεύη, καθώς επίσης δύο μπρούτσина κανόνια τα οποία ανελκύστηκαν. Κατά τη διάρκεια του καθαρισμού του σκελετού του πλοίου, αποκαλύφθηκαν αρχιτεκτονικά μέλη, εκ των οποίων τμήματα αρχαίων δομών, που πιθανόν λειτουργούσαν ως έρμα για την σταθεροποίησή του. Το πλοίο που θα είχε προορισμό το λιμάνι του Ηρακλείου, είτε δεν είχε φορτωθεί καθώς τα ευρήματα που εντοπίστηκαν αποτελούσαν τη σκευή του πληρώματος, είτε το φορτίο του δεν άφησε ίχνη (ΥΠΠΟ: <http://koules.efah.gr/>) (Εικ. 54 & 55) .



Εικ. 54 & 55: Άποψη Ναυαγίου III στον όρμο Αγ. Γεωργίου στη Ντία, κατά τη διάρκεια ενάλιας αρχαιολογικής έρευνας (πηγή: <http://koules.efah.gr/>)



Το λιμάνι και τα προβλήματα της λιμενολεκάνης

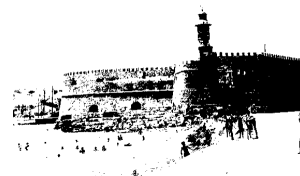
Όσο αφορά στη δυνατότητα ελλιμενισμού των πλοίων στο λιμάνι της *Candia*, στις περισσότερες αναφορές των Ενετών αξιωματούχων προς την *Γαληνοτάτη* αναφέρεται η ανάγκη εκβάθυνσης και καθαρισμού του (Πανοπούλου 1994, Gertwagen 2000: 218-226). Χαρακτηριστική είναι η αναφορά του Francesco Basilicata το 1630 σχετικά με τη συνήθη κατάσταση του λιμένα: «Το λιμάνι του Χάνδακα τώρα και λίγον καιρό άρχισε να γεμίζει με άμμο. Ενώ πριν ήταν ικανό να δεχτεί κάθε μεγάλο καράβι τώρα με μεγάλη δυσκολία μπορούν να μπουν και να βγουν πλοία χωρητικότητας 300 βαρελιών, και πολλά δεν μπορούν να μπουν αν δεν κάμουν αβαρία. Η πρόσχωση αυτή του λιμανιού έγινε ύστερα από την κατασκευή του τείχους από τη βορινή πλευρά, πάνω στην πασάλωση που ήταν από το φρούριο ως την Πόρτα του Μώλου. Γιατί κάτω από την πασάλωση αυτή, υπήρχαν από παλιά κάτι θυρίδες (ξεχειλίστρες) με σανίδες, που άνοιγαν και έκλειναν, κατά τον καιρό, όταν ήτανε ανάγκη, προκαλώντας έτσι ο άνεμος αντίσταση στην πλημμυρίδα και στην αμπώτιδα που γίνεται στο στόμιο του λιμανιού» (Σπανάκης 1969:95).

Κατά την περίοδο της Ενετικής κυριαρχίας, συνεχείς ήταν οι προσπάθειες για την αποφυγή προσάμμωσης του λιμανιού και την εκβάθυνσή του όσο και για την καθαριότητά του από τα λύμματα της πόλης και τα απορρίματα των λιμενικών εγκαταστάσεων που κατέληγαν στον όρμο (Πανοπούλου 1994: 194-197). Αντίστοιχα αιτήματα για το θέμα εντοπίζονται στα έγγραφα της Οθωμανικής περιόδου μέχρι και τα νεώτερα χρόνια, όταν ακόμη το λιμάνι χρησιμοποιούνταν ως ο κύριος ναύσταθμος εμπορικών και επιβατηγών πλοίων της πόλης (Σταυρινίδης 1987, βλ. επίσης κεφ. 3.1). Για το λόγο αυτό, οι νότοι όρμοι της Ντίας λειτούργησαν, τόσο κατά την Ενετική όσο και την Οθωμανική περίοδο,²⁴ ως ένα υπήνεμο καταφύγιο για την αγκυροβολία πλοίων μεγάλου μεγέθους, που πλησιάζαν στο λιμάνι της πόλης για φορτοεκφόρτωση, όταν οι καιρικές συνθήκες ήταν κατάλληλες.

Οι επανειλημμένες προσαμμώσεις του λιμανιού που καθιστούσαν το βάθος του ανεπαρκές για τα ολοένα αυξανόμενα μεγέθη των εμπορικών κυρίως πλοίων, σε συνδυασμό με τους ισχυρούς βόρειους ανέμους που του προκαλούσαν εκτεταμένες φθορές υπήρξαν τα μόνιμα πρόβλήματα των διοικητικών και λιμενικών αρχών, τουλάχιστον από τον 13^ο αιώνα μέχρι τα μέσα του 20^{ου}. Εύλογα λοιπόν γενάται το ερώτημα, γιατί επιλέχθηκε και διατηρήθηκε αυτό το σχετικά μικρής χωρητικότητας λιμάνι με συνεχείς ανάγκες επισκευής και συντήρησης, ως ένας από τους κύριους ναυστάθμους του διαμετακομιστικού εμπορίου της Αντολικής Μεσογείου από τις δυο κυρίαρχες δυνάμεις της εποχής.

Η απάντηση έγκειται στο γεγονός ότι το λιμάνι του *Χάνδακα* (*Candia* ή *Kandiye*), αποτελούσε μέρος ενός ισχυρού διοικητικού κέντρου και ενός ευρύτερου δικτύου της εύφορης ενδοχώρας του νησιού, σε μια καίρια για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο γεωγραφική θέση (Τζομπανάκη 1997: 35, Gertwagen 1998: 142 & 2007:173, Γάσπαρης 1998: 4).

²⁴ Ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του Κρητικού Πολέμου, όπου τα πολυάριθμα ενετικά και ευρωπαϊκά πλοία αγκυροβολούσαν στους νότιους κόλπους του νησιού



2.3 Το λιμάνι - δίκτυο

Portus Candide est quasi anima et civitatis et insule

[Το λιμάνι του Χάνδακα είναι σαν την ψυχή και για την πόλη και για τη νήσο]

A.S.V.,²⁵ 1462, f 74 v

Η δήλωση του Fernard Braudel «*Μεσόγειος σημαίνει δρόμοι*» ισχύει κατεξοχήν για τα λιμάνια της, μικρότερα ή μεγαλύτερα (Braudel 1990: 69). Λιμάνι σημαίνει, τουλάχιστον εν δυνάμει, δίκτυο. Εντούτοις, ο βαθμός ένταξης ή αποσύνδεσης από το δίκτυο είναι καθοριστικός παράγοντας της εξέλιξής του και συνεπαγωγικά της πόλης, καθώς «*αλλάζει τον χαρακτήρα του και προσθέτει νέα υλικά και άυλα πολιτιστικά στρώματα πάνω του, διαμορφώνοντας την ιδιοπροσωπία του*» (Λεκάκης 2017: 800).²⁶ Η διαδικασία μετασχηματισμού του δικτύου επηρεάζει συνακόλουθα τις πολιτικοοικονομικές και κοινωνικές δομές των εμπλεκόμενων λιμανιών και πόλεων, καθώς και την πολιτισμική τους ταυτότητα.

Η ανάγνωση της *βιογραφίας* του λιμανιού του Ηρακλείου και το παλίμψηστο της υφιστάμενης μορφής του, που συνεχίζει να μετεγγράφεται βάσει αυτής της δυναμικής σχέσης λιμανιού - δικτύου, ενισχύουν την άποψη ότι η ταυτότητά του διαχρονικά επηρεάστηκε πρωτίστως από τον ρόλο του ως κεντρικός σταθμός ενός ευρύτερου εμπορικού, κοινωνικού και πολιτισμικού δικτύου.

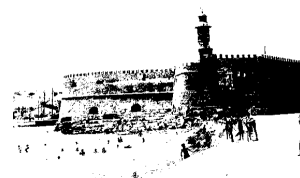
Αρχαιολογικά ευρήματα

Στα προηγούμενα κεφάλαια έχει ήδη επισημανθεί το γεγονός ότι οι γνώσεις μας για τη μορφή και τη λειτουργία του λιμανιού κατά τους πρώιμους ιστορικούς χρόνους, εάν υπήρχε, είναι ιδιαίτερα περιορισμένες και προέρχονται κυρίως από έμμεσες αρχαιολογικές μαρτυρίες. Ειδικότερα, από τα ανεσκαμμένα σύνολα στον ευρύτερο χώρο του λιμανιού και του κέντρου της πόλης, καθώς επίσης από τα ναυάγια στην θαλάσσια περιοχή του νησιού Ντία, τεκμηριώνεται ότι υπήρχαν συναλλαγές, εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευμάτων από και προς άλλες πόλεις, πιθανόν μέσω του υπό μελέτη χώρου, ήδη από την κλασσική περίοδο. Τα σχετικά ευρήματα μάλιστα από τους ελληνιστικούς και ρωμαϊκούς χρόνους είναι πολυάριθμα και ενδεικτικά ενός εδραιωμένου δικτύου θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών μεγάλης κλίμακας,²⁷ κυρίως σε ότι αφορά τη διακίνηση του οίνου (Marangou-Lerat 1995, Καρέτσου-Ιωαννίδου 2008 & Theodoulou 2013).

²⁵ Archivio di Stato di Venezia, στο εξής A.S.V.

²⁶ Στο άρθρο του «*Νησιώτικοι κόσμοι: συζητώντας τις έννοιες του νησιού και της νησιωτικότητας στο Αιγαίο*», ο Στέλιος Λεκάκης αναφέρεται στην έννοια της νησιωτικότητας και της εξάρτησής της από τα δίκτυα επικοινωνίας στα οποία εντάσσεται, γεγονός που κατά την γράφουσα ισχύει και για τα λιμάνια.

²⁷ Το 1976 εντοπίστηκε στους νότιους όρμους της Ντίας ναυάγιο (Ναυάγιο IV) με πάνω από 1500 αμφορείς σε βάθος -30μ. (Theodoulou 2013: 619).



Σε σχέση με τη θαλάσσια εμπορική δραστηριότητα της Α΄ Βυζαντινής περιόδου, υπάρχουν ενδείξεις για συναλλαγές με πόλεις της κεντρικής Ελλάδας και της Ανατολής, ενώ για την περίοδο της κατάκτησης από τους Ανδαλούσιους Άραβες υπάρχει πλήθος γραπτών μαρτυριών που αναφέρονται στην κραταιά θέση τους στα θαλάσσια δίκτυα Ανατολής και Δύσης και αρχαιολογικά ευρήματα από την πόλη του Ηρακλείου που τεκμηριώνουν τις αναφορές αυτές (Πούλου – Παπαδημητρίου 2008: 153-157). Η διακίνηση προϊόντων μέσω του θαλάσσιου εμπορίου τεκμηριώνεται και από τα ευρήματα της Β΄ Βυζαντινής περιόδου, μεταξύ των οποίων, δύο αγγεία από τη Β. Συρία ή τη Μεσοποταμία, μοναδικά κατά τη μελετητήρια στον ελλαδικό χώρο (Πούλου-Παπαδημητρίου 2008: 166) (Εικ. 56).



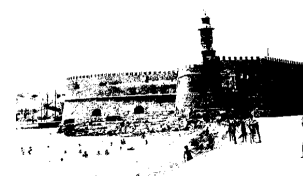
Εικ. 56: Αγγείο από τα εργαστήρια της Β. Συρίας ή της Μεσοποταμίας, 12ος/13ος αι. στο Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου (πηγή: Πούλου-Παπαδημητρίου 2008: 166).

Ειδικά για την περίοδο της Αραβικής κατάκτησης επισημαίνεται ότι, η αλλαγή στην κοινωνική σύνθεση και η επαφή του γηγενούς πληθυσμού με τα αραβικά πολιτισμικά στοιχεία, επηρέασαν την τοπική κουλτούρα, γεγονός που μαρτυρείται στις πηγές της Β΄ Βυζαντινής περιόδου.

Παρόλο που η θαλάσσια εμπορική δραστηριότητα στην πόλη, ήδη από τους πρώιμους ιστορικούς χρόνους, τεκμηριώνεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα, η κεντρική θέση της στο δίκτυο πλόων της ανατολικής Μεσογείου, σύμφωνα με την Ruthy Gertwagen ενισχύεται μετά τον 13^ο αιώνα και εδραιώνεται από τις αρχές του 14^{ου} (Gertwagen 2006: 103-104). Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ενετική κατάκτηση του νησιού και στους ιδιάζοντες γεωπολιτικούς μετασχηματισμούς της περιόδου. Η πόλη της *Candia*, ως διοικητικό κέντρο του νησιού και κεντρικός του ναύσταθμος, δέχεται μια νέα αστική ανάπτυξη και αποκτά πρόσβαση σε ένα ευρύτατο δίκτυο καθιερωμένων θαλάσσιων οδών και κατ' επέκταση χερσαίων εμπορικών αγορών (Εικ. 57).



Εικ. 57: Τα κράτη και οι κυριότερες πόλεις της Μεσογείου το 1662, Bibliothèque Nationale Παρίσι (πηγή: Τζομπανάκη 1997: 86).

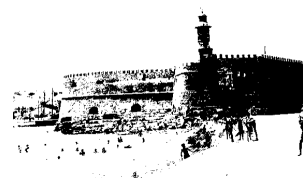


Η πόλη της *Candia* από τον 14ο αιώνα μέχρι και τον 17^ο, αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα εξαγωγικά και διαμετακομιστικά κέντρα της ανατολικής Μεσόγειου ως μεγάλη παραγωγός κρασιού, σιτηρών, λαδιού και άλλων γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, με κορύφωση της θαλάσσιας εμπορικής δραστηριότητας τον 17^ο αιώνα (Πανοπούλου 1998:175). Ειδικά το κρητικό κρασί «η μαλβαζία» ήταν ιδιαίτερα δημοφιλές και εξαγόταν σε μεγάλες ποσότητες μέσω του εμπορικού δικτύου της Βενετίας σε όλες τις χώρες της Δύσης, μέχρι την Αγγλία. Η καλλιέργεια και εξαγωγή λαδιού δεν ήταν ιδιαίτερα σημαντική κατά του πρώτους αιώνες της Ενετικής κυριαρχίας, ενώ σταδιακά μέχρι τον 16^ο αιώνα η παραγωγή παρουσίασε σημαντική αύξηση και εξαγόταν σε μεγάλες ποσότητες (Greene 200:186-198). Επίσης, από το νησί εξάγονταν σημαντικές ποσότητες τυριού, βαμβακιού, μελιού, βελανιδιών, κεριού, κρέατος, μεταξιού και ξυλείας, καθώς επίσης αλατιού που αποτελούσε κρατικό μονοπωλιακό προϊόν (Δετοράκης 199: 214). Οι εισαγωγές ήταν αγαθά διατροφής με κυριότερο το σιτάρι - καθώς σε αρκετές περιόδους η τοπική παραγωγή δεν επαρκούσε- και επίσης υφάσματα, χαλιά, αργυρά σκεύη, περίτεχνα κεραμικά και άλλα είδη πολυτελείας (Χρηστάκης 2008: 194)(**Εικ. 58**).

Παράλληλα με τα διακρατικά θαλάσσια ταξίδια αναπτύχθηκε ένα ιδιαίτερα προσοδοφόρο παράκτιο εμπόριο, με τη ναυτιλιακή σύνδεση των λιμανιών του νησιού μεταξύ τους, που κάλυπτε τις αδυναμίες στις χερσαίες μεταφορές και συνέβαλε στην μεταφορά των προϊόντων της ενδοχώρας (Πανοπούλου 1991: 427, Γάσπαρης 1991). Το παράκτιο εμπόριο συντελούνταν από Κρήτες κυρίως εμπόρους, που από τον 15ο αιώνα είχαν ενταχθεί δυναμικά στο θαλάσσιο εμπόριο του νησιού. Σημειώνεται ότι, εκτός από τους εμπόρους της πόλης πολλοί κάτοικοί της, ανεξαρτήτως κοινωνικού στρώματος, επένδυναν τα κεφάλαια τους στα φορτία των πλοίων και τις θαλάσσιες μεταφορές, συμμετέχοντας στις συντεχνίες για τις ναυλώσεις τους, εισπράττοντας το ανάλογο μερίδιο από τα κέρδη των πωλήσεων (Πανοπούλου 1991: 425 & Πανοπούλου 2012). Οι εμπορικές συναλλαγές φαίνεται μάλιστα να συνεχίζονται ανεμπόδιστα στις βενετοκρατούμενες και τουρκοκρατούμενες περιοχές ακόμη και την περίοδο του Κρητικού Πολέμου (Πανοπούλου 1991: 425).



Εικ. 58 : Εισηγμένη κεραμική στον Χάνδακα, 15ος - 16ος αι., Ιστορικό Μουσείο Κρήτης, Ηράκλειο (πηγή: Πούλου-Παπαδημητρίου 2008:175).



Παράλληλα, υπό την επίδραση της μητρόπολης και των επαφών μέσω του δικτύου με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες σε συνδυασμό με την βυζαντινή παράδοση και κληρονομιά του νησιού, η *Candia* από τις αρχές του 16^{ου} αιώνα και μέχρι τον 17^ο εξελίσσεται σε κέντρο πνευματικής και καλλιτεχνικής παραγωγής (Δετοράκης 1999: 245-250) (Εικ. 60). Οι εύποροι Κρήτες μεταβαίνουν για σπουδές στα πανεπιστήμια της Ιταλίας, μεταλαμπαδεύοντας κατά την επιστροφή τους τις νέες γνώσεις και εμπειρίες τους στο κοινωνικό περιβάλλον των πόλεων. Κατά την περίοδο αυτή, ιδιαίτερη άνθιση γνωρίζει η ζωγραφική τέχνη με τη διαμόρφωση ενός νέου καλλιτεχνικού ρεύματος, γνωστού ως *Κρητική Σχολή*, με κύριους εκπροσώπους τον Θεοφάνη τον Κρη, τον Μιχαήλ Δαμασκηνό και τον μεγάλο Δομνίκο Θεοτοκόπουλου (Εικ. 59).

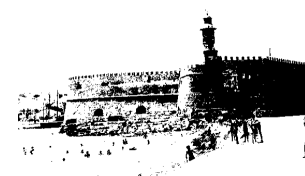


Εικ. 59: Άγιος Ιωάννης ο Πρόδρομος. Έργο πιθανώς του Ιωάννη Δαμασκηνού, 16^{ος} αιώνας (πηγή: Χρηστάκης 2008: 214).

Εξίσου σημαντική ανάπτυξη γνωρίζουν το θέατρο και η λογοτεχνία, με κύριους εκπροσώπους τον σπουδαίο συγγραφέα θεατρικών έργων Γεώργιο Χορτάτση και το φημισμένο έργο του *Ερωφίλη*, καθώς επίσης τον σπουδαίο ποιητή Βιτσέντζο Κορνάρο και το έργο του *Ερωτόκριτος* που τον καταξίωσε, ως έναν από τους μεγαλύτερους Έλληνες ποιητές. Επίσης, την ίδια περίοδο ιδρύονται στη Βενετία σημαντικά τυπογραφεία από μορφωμένους Κρήτες, όπως ο Μάρκος Μουσούρος, ο Ζαχαρίας Καλλέργης και ο Δημήτριος Δούκας που εκδίδουν έργα τόσο στην ιταλική όσο και στην ελληνική γλώσσα. Η πνευματική και καλλιτεχνική αυτή άνθιση επηρεάζει όλα τα κοινωνικά στρώματα του νησιού, με σημαντικότερη την επίδραση της λογοτεχνίας και του θεάτρου στο ευρύ κοινό (Χρηστάκης 2008: 209 -212).



Εικ. 60: Η συνάντηση της Αγίας Ούρσουλας με τον πρίγκιπα Ερέο, Vittore Carpaccio, 1495, Βενετία, Πινακοθήκη της Ακαδημίας (πηγή: Σκουτέλης 2013:56).



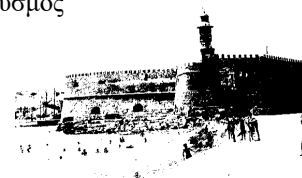
Η πνευματική και καλλιτεχνική άνθηση των αστικών κέντρων της Ενετικής περιόδου διακόπηκε απότομα και οριστικά με την Οθωμανική επικυριαρχία στο νησί. Καθώς οι κοινωνικοπολιτικές συνθήκες άλλαξαν θεμελιωδώς, οι περισσότεροι Κρήτες καλλιτέχνες κατέφυγαν στα Επτάνησα και τη Βενετία. Η ιδέα όμως της οικονομικής ασυνέχειας κατά τα πρώτα χρόνια της Οθωμανικής περιόδου στην Κρήτη δεν τεκμηριώνεται από τα ιστορικά στοιχεία. Η εξαγωγή των αγροτικών προϊόντων του νησιού, μετά από μια ευνόητη περίοδο αναπροσαρμογής των θαλάσσιων δικτύων, συνεχίστηκε και στη διάρκεια των πρώτων αιώνων της Οθωμανικής επικυριαρχίας. Η σημαντικότερη αλλαγή στη γεωργική παραγωγή και κατ' επέκταση στα προϊόντα του εξαγωγικού εμπορίου ήταν η σταδιακή αντικατάσταση των αμπελιών με ελαιώνες, καθιστώντας συν τω χρόνω το λάδι, ως το κύριο εξαγωγίμο προϊόν του νησιού. Παράλληλα, την εν λόγω περίοδο αυξήθηκε σημαντικά η παραγωγή δημητριακών και οσπρίων (Δετοράκης 1999: 295 & Χρηστάκης 2008: 234) (Εικ. 61).

Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι κατά τους πρώτους αιώνες της Οθωμανικής περιόδου, βασική αιτία της κοινωνικής αλλαγής στο νησί ήταν οι μαζικοί εξισλαμισμοί του ντόπιου πληθυσμού²⁸ και όχι η εγκατάσταση σημαντικής μουσουλμανικής κοινότητας. Οι Οθωμανοί που εγκαταστάθηκαν στην Κρήτη ήταν λίγοι κυρίως αξιωματούχοι και διοικητικοί υπάλληλοι. Στη συνέχεια ο μουσουλμανικός πληθυσμός ενισχύθηκε κυρίως με επιγαμίες, με την εγκατάσταση μικρού μάλλον αριθμού Αιθίοπων κατά τον 18ο αιώνα και με τη μετακίνηση σημαντικού αριθμού Αράβων από την Αίγυπτο και τη Βεγγάζη στο διάστημα μετά το 1821 (Ανδριώτης 2004: 63 & Ανδριώτης 2013: 37) .



Εικ. 61: Τοιχογραφία που αποτυπώνει το Ηράκλειο και το λιμάνι του σε τουρκικό κονάκι, τέλη 18^{ου} αιώνα (Χρηστάκης 2008: 229).

²⁸ κυρίως την αποφυγή των φόρων και των άλλων επιβαρύνσεων που είχε ο χριστιανικός πληθυσμός

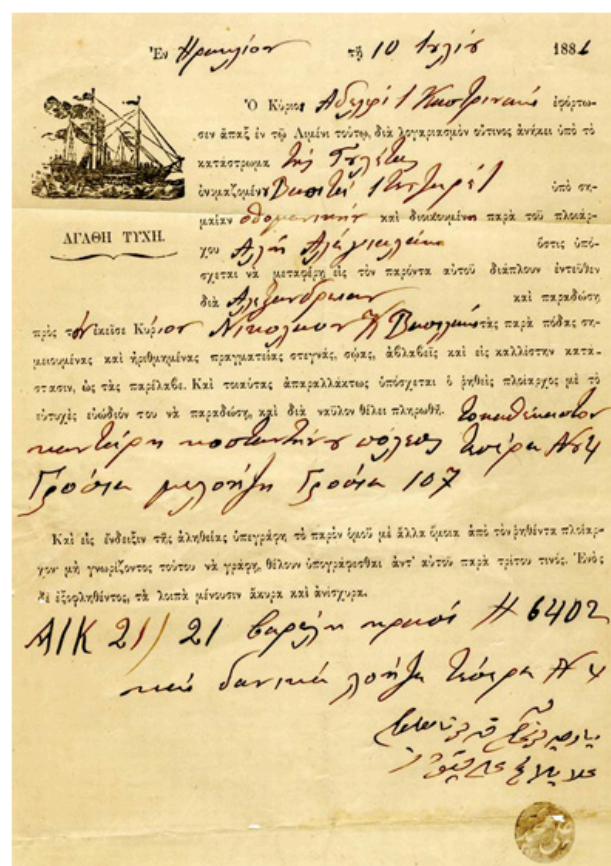


Η υπερπόντια μεταφορά των κρητικών προϊόντων γινόταν κυρίως με γαλλικά εμπορικά πλοία, που κυριάρχησαν στο διαμετακομιστικό εμπόριο της ευρύτερης περιοχής τον 18ο αιώνα, ως οι βασικοί εμπορικοί εταίροι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το δίκτυο πλοών την περίοδο αυτή περιλαμβάνει την Κρήτη και το Ηράκλειο ειδικότερα, ως κύριο σταθμό των δρομολογίων προς τα μεγάλα λιμάνια της Δύσης, όπως η Μασσαλία, αλλά κυρίως της Ανατολής, την Αλεξάνδρεια, τη Χίο, τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη (Δετοράκης 1999: 295-296 & Χρηστάκης 2008: 245) (Εικ. 72).

Τα κύρια εξαγώγιμα προϊόντα του νησιού ήταν το λάδι, οι σταφίδες και σε μικρότερες ποσότητες το κρασί που προοριζόταν κυρίως για την τοπική και περιφερειακή αγορά και το κερί, το μέλι, το τυρί και τα δέρματα. Σημειώνεται ότι, σημαντικές ποσότητες ελαιόλαδου απορροφήθηκαν στην τοπική βιομηχανία σαπωνοποιίας που αναπτύχθηκε με γρήγορους ρυθμούς στο νησί, τον 18^ο και 19^ο αιώνα. Το εξαγόμενο κρητικό σαπούνι δεν θεωρούνταν καλής ποιότητας καθώς περιείχε μεγάλη ποσότητα σε λάδι. Ως εκ τούτου, πολλές φορές χρησιμοποιήθηκε από τα γαλλικές σαπωνοποιείες, ως πρώτη ύλη για την παραγωγή καλύτερης ποιότητας σαπουνιού, αποκομίζοντας με τον τρόπο αυτό κέρδη της τάξεως του 25-50% (Εικ. 73).

Όσο αφορά στην εξαγωγή της σταφίδας σημειώνεται ότι κατά τον 18^ο και 19^ο αιώνα αποτέλεσε το βασικό εξαγωγικό προϊόν της Κρήτης που προοριζόταν κυρίως για τις αγορές της Ανατολής, ενώ σταδιακά προωθήθηκε και στις αγορές της κεντρικής Ευρώπης (Χρηστάκης 2008: 243).

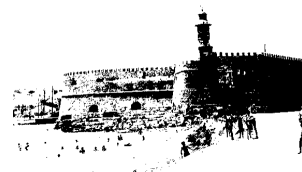
Τα εισαγόμενα προϊόντα ήταν κυρίως είδη διατροφής, όπως ζάχαρη, καφές, μπαχαρικά, σιτηρά και όσπρια. Επίσης εισάγονται είδη πολυτελείας, γουναρικά, υφάσματα, κοσμήματα και είδη επιπλοποιίας, καθώς επίσης πρώτες ύλες για τη βιοτεχνία, χαρτί, ποτάσα, μέταλλα, σχοινιά, χρωστικές ύλες, είδη κιγκαλερίας και ξυλεία (Χρηστάκης 2008: 249-250).



Εικ. 72: Φορτωτική σε γαλέρα, 1881(σουλ. Ευάγγελου Κρασαγάκη).



Εικ.: 73: Πλάκα σαπουνιού με τουρκική επιγραφή (πηγή: Ιστορικό Μουσείο Κρήτης).



Επισημαίνεται ότι, παράλληλα με τα εμπορικά προϊόντα, στα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου διακινούνταν επίσης σημαντικός αριθμός σκλάβων, τουλάχιστον μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα, αν και σε μικρότερους αριθμούς από τον 18ο αιώνα και μετά. Τα σκλαβοπάζαρα γνωστά ήδη από τα χρόνια της Αραβικής κατάκτησης συνεχίζονται καθ' όλη τη διάρκεια της Ενετικής και Οθωμανικής κυριαρχίας στην Κρήτη και στην Ευρώπη εν γένει. Τόσο στα ενετικά όσο και στα οθωμανικά έγγραφα υπάρχουν πολυάριθμες πράξεις αγοροπωλησίας σκλάβων, χριστιανών και μουσουλμάνων και κυρίως γηγενών της Βόρειας Αφρικής, γεγονός που αποδεικνύει ότι το εμπόριο των δούλων ήταν εξαιρετικά προσοδοφόρο (Πανοπούλου 1988: 156 & Πλουμίδης 2005, 2014: 14-15) (Εικ. 74 & 75).



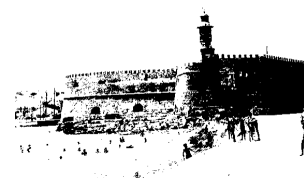
Εικ. 74: Οθωμανοί μεταφέρουν σκλάβους (αιχμαλώτους πολέμου) στην Κωνσταντινούπολη μεταξύ των οποίων Κρήτες, Βενετοί και Ροδίτες. Άμστερνταμ, Christoffel Cunradus, 1664 (πηγή: <http://el.travelogues.gr/item.php?view=55942>).

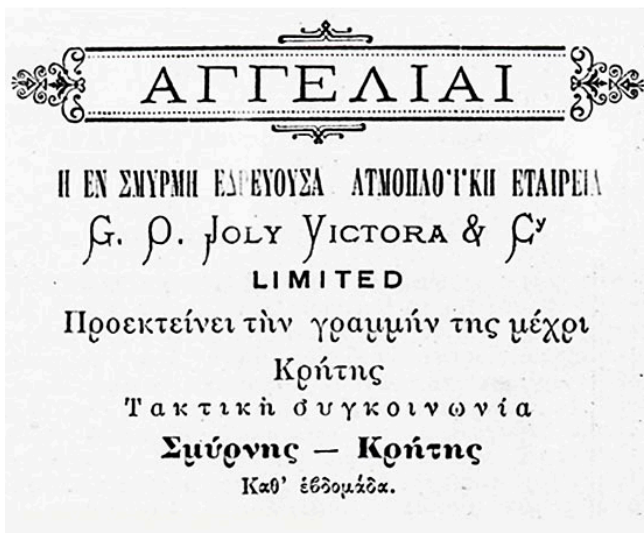


Εικ. 75: Το σκλαβοπάζαρο. Thomas Allom, 1836 (πηγή: <http://el.travelogues.gr/item.php?view=40858>)

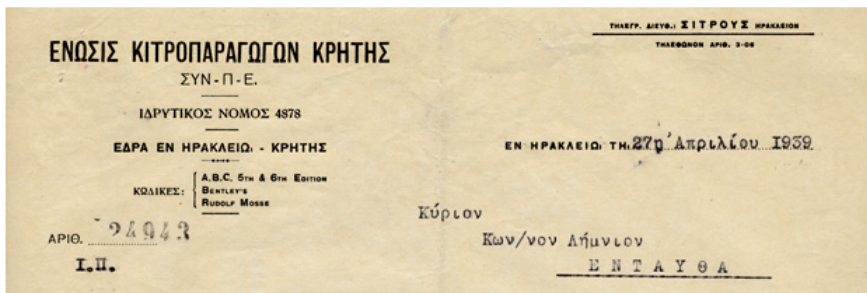
Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, το θαλάσσιο διαμετακομιστικό δίκτυο αυξάνει εκθετικά με την εισαγωγή στην ακτοπλοϊκή ναυτιλία, νέων ατμόπλοιων. Τα ατμόπλοια που αντικατέστησαν σταδιακά τα ιστιοφόρα πλοία ενίσχυσαν δυναμικά τα υφιστάμενα ακτοπλοϊκά εμπορικά δίκτυα, λόγω της μεγάλης χωρητικότητάς τους και της ασφαλούς πλεύσης τους, ανοίγοντας παράλληλα νέους προορισμούς σε όλη την ανατολική Μεσόγειο. Ήδη από το τέλος του 19ου αιώνα υπήρξε τακτική απευθείας ακτοπλοϊκή σύνδεση της πόλης του Ηρακλείου εκτός από την Αθήνα, με τη Σμύρνη, τα νησιά του Αιγαίου, την Κωνσταντινούπολη και την Αλεξάνδρεια. Τα δίκτυα αυτά πέρα από την εμπορική ανάπτυξη ενίσχυσαν και την πολιτισμική επικοινωνία και επηρέασαν όλα τα επίπεδα του κοινωνικού βίου, από τη μόδα μέχρι τη μουσική κουλτούρα (Ζαιμάκης : 1997: 178) (Εικ. 76 & 81).

Σημειώνεται ότι, την περίοδο αυτή και μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα τα βασικά εξαγωγίμα προϊόντα από το λιμάνι του Ηρακλείου ήταν το λάδι, το σαπούνι, τα δέρματα, η σταφίδα και αργότερα τα κίτρα (Εικ. 77 - 80).

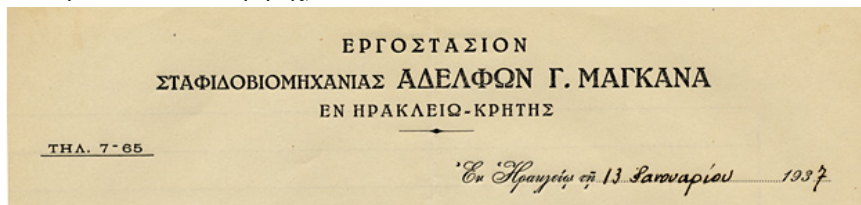




Εικ. 76: Αγγελία τακτικής συγκοινωνίας Σμύρνης-Κρήτης, στην εφημερίδα «Ηράκλειον», 3/3/1894.



Εικ. 77: Έγγραφο της Ένωσης Κιτροπαραγωγών Κρήτης, 1939. (πηγή: Ιστορικό Μουσείο Κρήτης).



Εικ. 78: Λογότυπο σε επιστολόχαρτο της σταφιδοβιομηχανίας των αδερφών Γ. Μαγκανά, 1937. (πηγή: αρχείο Ξ. Κ. Λήμνιου, Ιστορικό Μουσείο Κρήτης).



Εικ. 79: Φόρτωση καλαθιών με σταφύλια σουλτανάνα προς την Αίγυπτο στο λιμάνι το 1934 (πηγή: https://scontent-a-lhr.xx.fbcdn.net/hphotos-xap1/v/t1.0-9/q81/s720x720/8640_576323469085301_1819889900_n.jpg?oh=ac7e5db896ac86e09228)

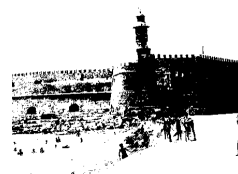


Εικ. 80: Φόρτωση κίτρων στο λιμάνι στις αρχές του 20ου αιώνα (πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/677088125207226263/>).

Table 1
Regular Short-, Middle- and Long-distance
Steamship Connections of Crete in the First Half of the 1880s

Nationality	Company Name	Year of First Crete Service	Basic Ports of Call	Type of Connection
Western Europe				
Austrian	Lloyd's	Before 1878	Hermoupolis (Piraeus from 1881)	Short distance
English	Unknown	1881	Tripoli, Alexandria	Long distance
Italian	Rubattino	1881	Malta, Tripoli, Bengazi	Long distance
French	Fraissinet	1884	Marseille, Smyrna	Long distance
Ottoman/Ottoman-Greek				
Ottoman	Mahsusseh	1877	Istanbul, Smyrna,	Long /

Εικ. 81: Τακτικά δρομολόγια ατμόπλοιων της Κρήτης προς διάφορες πόλεις της ανατολικής Μεσογείου (πηγή: Pagratis 2013: 133).



Το λιμάνι ως κοινωνικός χώρος

Το λιμάνι υπήρξε από την Ενετική περίοδο έως τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ένας κατεξοχήν ανδροκρατούμενος χώρος – όπως άλλωστε η πλειονότητα των δημόσιων χώρων - με κύριους κοινωνούς του διαχρονικά τους ανθρώπους της θάλασσας, ψαράδες, ναύτες, εμπόρους, καπετάνιους, ναυπηγούς, καλαφάτες, και αχθοφόρους και στα νεότερα χρόνια βαρκάρηδες και έπειτα λιμενεργάτες (Ζαϊμάκης 1997).

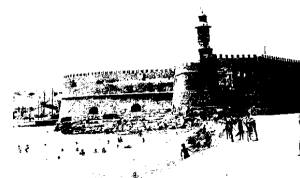
Παράλληλα, αποτελούσε έναν πολυπολιτισμικό χώρο ιδιαίτερα κατά την Οθωμανική περίοδο και τα χρόνια της Κρητικής Πολιτείας, αντικατοπτρίζοντας την εικόνα του συμμιγούς πληθυσμού της πόλης, που σε συνδυασμό με τους κάθε λογής εθνικότητες επισκέπτες, θα συνέθεταν ένα ιδιαίτερο πολιτισμικό μωσαϊκό. Τα φωτογραφικά αρχεία του τέλους του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου} είναι ενδεικτικά αυτής της σύνθετης κοινωνίας, όπου σε μια παρέα ανδρών θα μπορούσε κανείς να συναντήσει Κρητικούς χριστιανούς και μουσουλμάνους, Άγγλους στρατιώτες, Ιταλούς και Γάλλους εμπόρους και Βεγγάζιους αχθοφόρους (Εικ. 82- 85).

Παράλληλα, το λιμάνι υπήρξε κατά τα νεότερα χρόνια ένας ζωντανός δημόσιος χώρος της πόλης με καφενέδες στην προκυμαία, καφέ αμάν και σαντάν, θέατρα οינוπωλεία, ζαχαροπλαστεία και καζίνο στις γειτονιές του και στη συνέχεια νεοκλασικά ξενοδοχεία επί της κύριας οδού σύνδεσής του με την πόλη. Επίσης, ένας αγαπημένος χώρος αναψυχής των Ηρακλειωτών, ειδικά στην περιοχή *Μπεντενάκι* που αποκαλούνταν τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, το «Φάληρο» του Ηρακλείου (Ζαϊμάκης 1997: 193) (Εικ. 86).

Το ιστορικό λιμάνι του Ηρακλείου λειτούργησε, από την Ενετική περίοδο έως τα νεότερα χρόνια, ως η πύλη της πόλης σε ένα εκτεταμένο δίκτυο διακίνησης ανθρώπων, εμπορικών προϊόντων, ιδεών και πολιτισμικών αγαθών, προσδίδοντας στον χώρο και στην κοινωνία της πόλης την ιδιαίτερη ιδιοσυγκρασία και ταυτότητά τους.



Εικ. 82: Άποψη του λιμένα στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (R. Behaeddin) (πηγή: Μαρινάκης 2008:185).





Εικ. 83: Τάγμα Δερβίσιδων, 1900 (πηγή: συλλογή Θεοφάνη Κοκκινάκη).



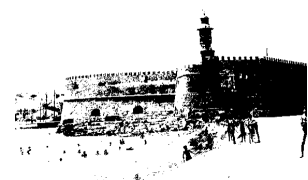
Εικ. 84: Γλέντι σε κάποια γειτονιά του Ηρακλείου, αρχές 20^{ου} αιώνα (πηγή: Χρηστάκης 2008:301).



Εικ. 85: Διαφορετικοί τύποι ανδρών στην Κρήτη στις αρχές του αιώνα, R. Behaeddin (πηγή: Μαρινάκης 2008: 88).



Εικ. 86: Καρναβαλιστές στο λιμάνι στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (πηγή:https://cretazine.com/media/k2/items/cache/67df04ded316a5b3c8f749febe0cedd2_3_L.jpg).



2.4 Κατώφλια της ιστορίας

Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφονται τρία από τα σημαντικότερα γεγονότα της ιστορίας της πόλης και της νήσου εν γένει, τρία «κατώφλια» της ιστορίας της, τομές που λειτούργησαν ως επιταχυντές του χρόνου και ως πυκνωτές κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών εξελίξεων. Τα γεγονότα αυτά επιλέχθηκαν μέσα από πλήθος οροσήμων της ιστορίας του τόπου, καθώς το λιμάνι αποτέλεσε τον βασικό χώρο δράσης τους και αποδέκτη των μετεξελίξεών τους, επηρεάζοντας καθοριστικά το μετασχηματισμό του.

2.4.1 Κρητικός πόλεμος : η πολιορκία του Χάνδακα

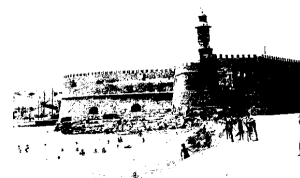
«Ώ, Κάστρο μου περίδοξο, τάχατες ὅσοι ζοῦνε,
τάχατες νὰ σὲ κλαίσινε καὶ νὰ σ' ἀναζητοῦνε;»

Μαρίνος Τζανέ Μπουνιαλής

Στα μέσα του 17ου αιώνα, μετά το τέλος του τέταρτου βενετοτουρκικού πολέμου, η Κρήτη ήταν η μόνη αξιόλογη στρατιωτική και οικονομική βάση της χριστιανικής Δύσης στην ανατολική Μεσόγειο και παράλληλα το νησί που εμπόδιζε την επέκταση της θαλάσσιας επικυριαρχίας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην ευρύτερη περιοχή. Όπως σημειώνει ο Θεοχάρης Δετοράκης η κατάληψη της Κρήτης «ήταν γεγονός υψίστης πολιτικής και στρατιωτικής σημασίας, γιατί θα καθόριζε αποφασιστικά τα όρια και τις σχέσεις δυο διαφορετικών κόσμων και δύο πολιτισμών» (Δετοράκης 1990:251). Ως εκ τούτου, το νησί σύντομα αποτέλεσε το μήλον της έριδος του πέμπτου βενετοτουρκικού πολέμου, γνωστού ως *Κρητικού Πολέμου*, που διήρκησε 24 χρόνια, από το 1645 έως το 1669 (Τζομπανάκη 2008).

Η αφορμή για την έναρξη του πολέμου δόθηκε από την κατάληψη ενός τουρκικού πλοίου από το Τάγμα των Ιωαννιτών Ιπποτών και τη μεταφορά του στα παράλια της νότιας Κρήτης. Στο πλοίο επέβαιναν προσκυνητές με προορισμό τη Μέκκα, εκ των οποίων εξέχουσες προσωπικότητες της οθωμανικής κοινωνίας. Παρά την άρνηση της βενετικής διοίκησης της Κρήτης να δεχθεί τους Ιωαννίτες και το κατελημμένο πλοίο, με αποτέλεσμα την απελευθέρωσή του, η απόπειρα αυτή θεωρήθηκε από τον Σουλτάνο Ιμπραήμ ως πρόκληση αλλά και ως ευκαιρία για την εισβολή στο νησί. Στις 25 Ιουνίου του 1645, μετά από πορεία πλεύσης αντιπερισπασμού, ο τουρκικός στόλος αποτελούμενος από 100 πολεμικά και 350 μεταγωγικά πλοία, καθώς επίσης από 50.000 στρατιώτες αποβιβάζεται δυτικά των Χανίων. Τα δύο πρώτα χρόνια του πολέμου κατέστη δυνατή η κατάκτηση σχεδόν όλου του νησιού εκτός του Χάνδακα, ενώ χρειάστηκαν 22 χρόνια πολιορκίας για την άλωση του ισχυρού φρουρίου, καθιστώντας την πολιορκία αυτή μοναδική ως προς τη διάρκεια της (Τζομπανάκη 2012: 71 & 72) (Εικ. 87 - 89).

Οι Οθωμανοί έφτασαν στον Χάνδακα το 1648. Τα επόμενα χρόνια ήρθαν αντιμέτωποι με το ισχυρότερο οχυρωματικό έργο της ανατολικής Μεσογείου αλλά και με τον ντόπιο πληθυσμό που αντιστεκόταν σθεναρά, σε πείσμα των κακουχιών και της ένδειας που προκάλεσε ο πολυετής πόλεμος. Υπό την καθοδήγηση του πολυσχιδούς αρχιστρατήγου Francesco Morosini, η ολιγάριθμη φρουρά του Μεγάλου Κάστρου κατόρθωνε να αντισταθεί στον ισχυρό οθωμανικό στρατό, που είχε στη διάρκεια των ετών δημιουργήσει περιμετρικά της πόλης πλήθος φρουρίων.

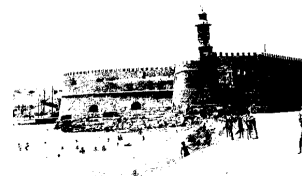


Η μακρόχρονη αντίσταση όμως δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την ύπαρξη του λιμανιού που λειτουργούσε τόσο ως οχυρό και επίνειο του ενετικού στόλου, όσο και ως πύλη προς τον έξω κόσμο, ως η μοναδική διέξοδος της αποκλεισμένης από ξηράς πόλης. Η τροφοδοσία και ο ανεφοδιασμός της πόλης τα χρόνια της πολιορκίας γινόταν αποκλειστικά από τη θάλασσα και χωρίς το λιμάνι του ο Χάνδακας θα είχε αλωθεί γρήγορα από τις οθωμανικές δυνάμεις (Τζομπανάκη 2008 & Σκουτέλης 2013:164).

Παράλληλα όμως το παράκτιο τμήμα του φρουρίου και οι βόρειοι προμαχώνες του αποτελούσαν την αχίλλειο πτέρνα του. Μετά από χρόνια σφοδρών συγκρούσεων, εναλλασσόμενων με περιόδους στασιμότητας, τον Νοέμβριο του 1667, ο βενετοκρητικός μηχανικός Andrea Barozzi, αυτομολεί στο οθωμανικό στρατόπεδο αποκαλύπτοντας στον αρχιστράτηγο Κιουπρουλή, την αδυναμία των δυο επιθαλάσσιων προμαχόνων του φρουρίου, της Sabbionara και του Αγίου Ανδρέα. Η μοιραία συμβολή του Barozzi καθόρισε ουσιαστικά την έκβαση της πολιορκίας, καθώς από το καλοκαίρι του ίδιου έτους, το πεδίο της μάχης μεταφέρεται από το νότιο τμήμα του φρουρίου στους δυο θαλάσσιους προμαχώνες, δημιουργώντας μεγάλες καταστροφές και αναγκάζοντας τους υπερασπιστές της πόλης σε συνεχείς υποχωρήσεις. Η καθυστερημένη βοήθεια των Δυτικών, κυρίως των Γάλλων, και η βύθιση του γαλλικού πλοίου “*La Thérèse*” λειτούργησαν καθοριστικά στις μετέπειτα εξελίξεις. Παρά την σθεναρή αντίσταση των αμυνομένων ενετικών και γαλλικών δυνάμεων και των κατοίκων της πόλης, η μάχη είχε ήδη κριθεί (Δετοράκης 1990:263-269 & Τζομπανάκη 2012:75-78).

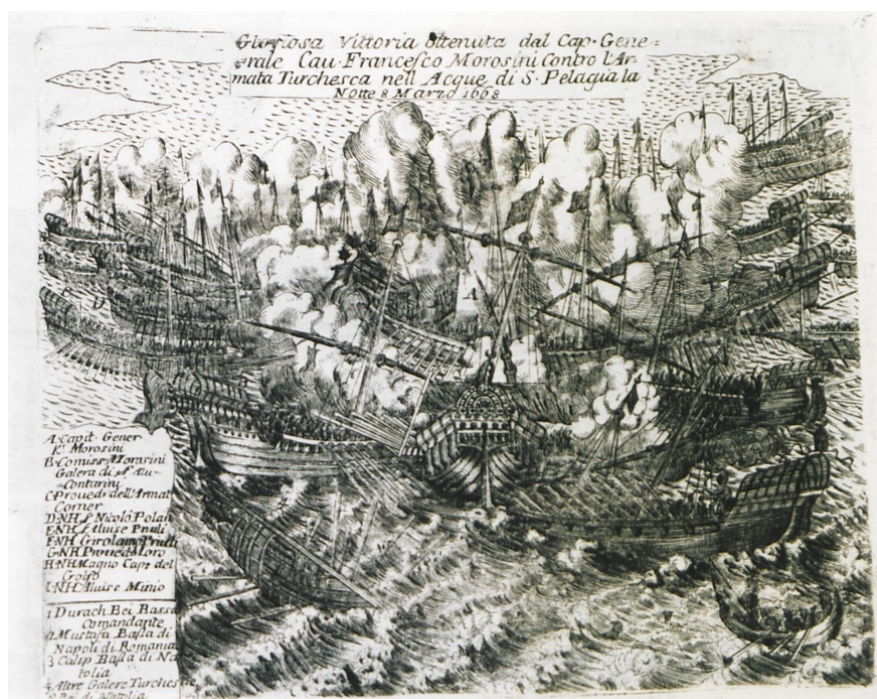
Ο αρχιστράτηγος Francesco Morosini, υπό την απειλή της επερχόμενης λεηλασίας και σφαγής, επιλέγει τη συνθηκολόγηση. Κατόπιν πολυήμερων διαπραγματεύσεων υπογράφει στις 16 Σεπτεμβρίου του 1669, συνθήκη σύμφωνα με την οποία οι Ενετοί εκχωρούσαν την κυριαρχία του νησιού στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, εκτός των οχυρών της Σούδας, της Γραμβούσας και της Σπιναλόγκας, υπό τον όρο ότι οι κάτοικοι της πόλης θα είχαν περιθώριο 12 ημερών να την εγκαταλείψουν, παίρνοντας μαζί τους τα υπάρχοντα, τα κειμήλια και τα αρχεία τους. Τα οθωμανικά στρατεύματα εισήλθαν στον Χάνδακα στις 4 Οκτωβρίου του 1669 αντικρίζοντας μια έρημη πόλη μετά από 22 χρόνια συνεχών επιθέσεων, βομβαρδισμών και καταστροφών (Δετοράκης 1990:269 & Τζομπανάκη 2012: 80).

Η τελευταία πράξη της πολυετούς πολιορκίας και του Κρητικού Πολέμου εκτυλίχθηκε στο λιμάνι της πόλης με την αναχώρηση των ενετοκρητικών κατοίκων από τη γενέτειρά τους. Σχετικά με την εκκένωση του Χάνδακα αναφέρονται σε οθωμανικό έγγραφο της περιόδου τα εξής: «[...]όταν ο καταραμένος στόλος των απίστων της διεφθαρμένης Βενετίας έφευγε από τον Χάνδακα, οι άπιστοι γέμισαν τα πλοία με τους ανθρώπους και τις οικογένειές τους και ο ένας άβολα επάνω στον άλλο ξεκίνησαν από το Λαγονήσι (Tavşanceziresi, το νησί Ντία) προς τη Βενετία. Επειδή τα πλοία τους ήταν παραφορτωμένα, είχαν έλλειψη τροφίμων και ποτών, ενώ και οι άνεμοι ήταν ευμετάβλητοι. Για το λόγο αυτό περιπλανήθηκαν πολύ στη θάλασσα [...] Κατόπιν έφυγαν από το νησί αυτό και έφτασαν στο στενό της Βενετίας. Η δημοκρατία της Βενετίας δεν έδινε άδεια στον καταραμένο στόλο να μπει μέσα και δεν τον υποδεχόταν για τρεις μέρες από τη θλίψη και τη στενοχώρια της. [...] Και όλοι οι υπόλοιποι άπιστοι κάτοικοι της Βενετίας, εξέχοντες και κοινοί, άρχοντες και ζητιάνοι, κράτησαν πένθος για σαράντα μέρες και σαράντα νύχτες» (Κολοβός & Σαριγιάννης 2008:82).





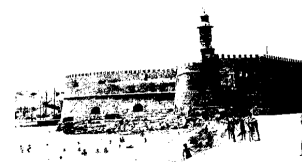
Εικ. 87: Σκηνή από την πολιορκία του Χάνδακα, N. Visscher, 1675-1680, Amsterdam.
(πηγή: <http://koules.efah.gr/koules/Page?lang=gr&name=enotita&id=509&sub=995>).



Εικ. 88: Ναυμαχία μεταξύ Βενετών και Οθωμανών στα ανοικτά της Αγίας Πελαγίας Ηρακλείου, κατά την Πολιορκία της Κρήτης (8 Μαρτίου 1668). Coronelli, V. Archipelago, Βενετία, ca. 1707.
(πηγή: <http://el.travelogues.gr/item.php?view=59431>).



Εικ. 89: Αλληγορική παράσταση της μάχης ανάμεσα στη Γαληνοτάτη Δημοκρατία της Βενετίας και την Οθωμανική Αυτοκρατορία και σκηνή ναυμαχίας από την πολιορκία του Χάνδακα, R. Palmer, 1669, Φρανκφούρτη
(πηγή: <http://el.travelogues.gr/item.php?view=51578>).



2.4.2 25η Αυγούστου 1898

Σε κλίμα έκρυθμων σχέσεων μεταξύ της μουσουλμανικής και χριστιανικής κοινότητας, εξαιτίας των συνεχών εξεγέρσεων του χριστιανικού πληθυσμού στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, στις 25 Αυγούστου του 1898 επιχειρείται με απόφαση των Μεγάλων Δυνάμεων και υπό την εποπτεία της Βρετανικής φρουράς η εγκατάσταση της νέας χριστιανικής διοίκησης στο τελωνείο του λιμένα Ηρακλείου, με έφορο τον Στυλιανό Αλεξίου (Δετοράκης 1990: 398). Σημειώνεται ότι, ο έλεγχος του μικρού τελωνείου ήταν μείζονος οικονομικής σημασίας, καθώς εκεί εισπράττονταν όλοι οι φόροι των διακινούμενων προϊόντων και κατ' ουσίαν ο έλεγχός του σήμαινε τον οικονομικό έλεγχο της ίδιας της πόλης και της επαρχίας της από την χριστιανική κοινότητα (Anagnostopoulos 2013: χ.σ.)

Η αλλαγή της διοίκησης του τελωνείου πυροδότησε την προϊούσα δυσφορία των μουσουλμάνων πολιτών που αντέδρασαν στη μετεγκατάσταση του νέου προσωπικού, προσπαθώντας να μπουν στο λιμάνι παρά την απαγόρευση της Βρετανικής φρουράς. Αρχής γενομένης της δολοφονίας ενός μουσουλμάνου διοικητικού υπαλλήλου και ενός Άγγλου στρατιώτη, τα επεισόδια πήραν ανεξέλεγκτη τροπή και όχλος εξαγριωμένων μουσουλμάνων κινήθηκε με μένος στις παρακείμενες συνοικίες και οδούς πυρπολώντας και λεηλατώντας σπίτια, καταστήματα και διοικητικά κτήρια και σφαγιάζοντας αδιακρίτως τον χριστιανικό πληθυσμό (Δετοράκης 2012: 198). Κατά τη διάρκεια των επεισοδίων σφαγιάστηκε πλήθος χριστιανών πολιτών²⁹, καθώς επίσης 18 Άγγλοι στρατιώτες και ο υποπρόξενος της Αγγλίας στο Ηράκλειο, Λυσίμαχος Καλοκαιρινός (Δετοράκης 2012: 198). Οι συνοικίες γύρω από το λιμάνι καταστράφηκαν ολοσχερώς καθώς επίσης τα κτήρια στον κεντρικό εμπορικό δρόμο Βεζύρ Τσαρσί³⁰ και η πύλη του Μώλου. Ο χριστιανικός πληθυσμός εγκατέλειψε την πόλη διαφεύγοντας στην ενδοχώρα του νησιού, στα νησιά του Αιγαίου και στην κεντρική Ελλάδα. Η βρετανική φρουρά αντέδρασε δυναμικά εκτελώντας τους πρωταίτιους της επίθεσης και οι Μεγάλες Δυνάμεις διέταξαν την αποχώρηση του τουρκικού στρατού, που ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 1898 (Εικ. 90 - Εικ. 92).

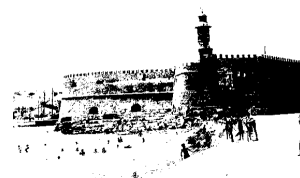
Οι άγριες σφαγές της 25^{ης} Αυγούστου έμελλε να καθορίσουν την αρχή του τέλους του *Κρητικού ζητήματος* με την κήρυξη της αυτόνομης Κρητικής Πολιτείας και την άφιξη του Πρίγκηπα Γεωργίου ως Ύπατου Αρμοστή της Κρήτης τον Δεκέμβριο του 1898 (Εικ. 93 & Εικ. 94). Οι κοινωνικοπολιτικές ζυμώσεις των αρχών του 20^{ου} αιώνα και οι συνεχείς προσπάθειες των κυβερνήσεων της Κρητικής Πολιτείας οδήγησαν εν τέλει στην *Ένωση* με την Ελλάδα το 1913.

²⁹ Τα θύματα υπολογίζονται σε 200 έως 300 άτομα (Anagnostopoulos 2013: χ.σ.).

³⁰ Ο ιστορικός εμπορικός δρόμος *Βεζύρ Τσαρσί* που συνέδεε το λιμάνι με την κεντρική αγορά της πόλης μετονομάστηκε τα επόμενα χρόνια προς τιμήν των θυμάτων της σφαγής σε Οδό *Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου* και η απόληξη της προς βορρά που σήμερα διαμορφώνεται ως μικρή πλατεία ονομάστηκε *Πλατεία 18 Αγγλων*.

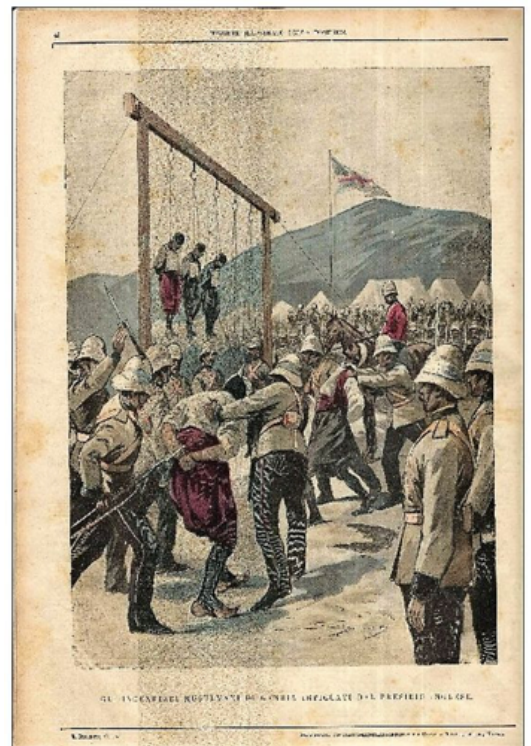


Εικ. 90: Ιταλικό πλοίο μεταφέρει στον Πειραιά Κρήτες στη διάρκεια της σφαγής του Ηρακλείου τον Αύγουστο του 1898 (πηγή: Χρηστάκης 2008: 281).





Εικ. 91: Άποψη της οδού *Βεζύρ Τσαρσί* (οδός Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου) και της πύλης του Μώλου μετά τα γεγονότα στις 25/08/1898, αποτυπωμένη στις αρχές του 20^{ου} αιώνα από τον G. Gerola (1900-1905).



Εικ. 92: Απαγχονισμός των μουσουλμάνων Ηρακλειωτών που ηγήθηκαν των γεγονότων της 25^{ης} Αυγούστου (La Domenica del Corriere)(πηγή:<https://gr.pinterest.com/pin/67708812520545102345/>).



Εικ. 93: Το πρώτο Εκτελεστικό Κρήτης του 1898 πριν από την άφιξη του πρίγκηπα Γεωργίου. Διακρίνονται καθιστοί οι Ελευθέριος Βενιζέλος, Ιωάννης Σφακιανάκης (πρόεδρος) και Νικόλαος Γιαμαλάκης και όρθιοι οι Α. Χατζηδάκης, Γ. Μυλωνογιάννης, Εμμ. Ζαχαράκης (πηγή: Βαρουχάκη 2013:27).



Εικ. 94: Φωτογραφία στη θέση της κατεστραμμένης πύλης του Μώλου κατά την άφιξη του Πρίγκηπα Γεωργίου στο Ηράκλειο το 1899. (πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/677088125206491290>).



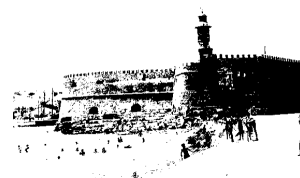
2.4.3. Ανταλλάξιμα: τόπος, άνθρωποι και ζωές..

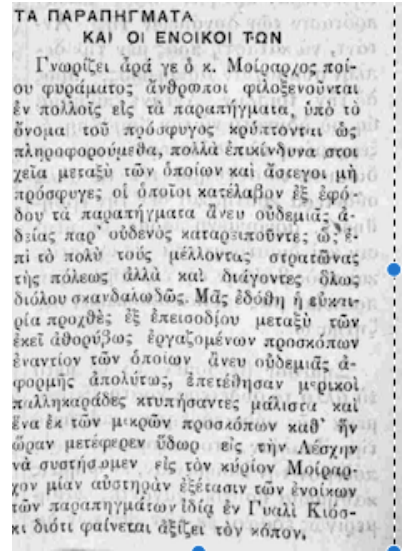
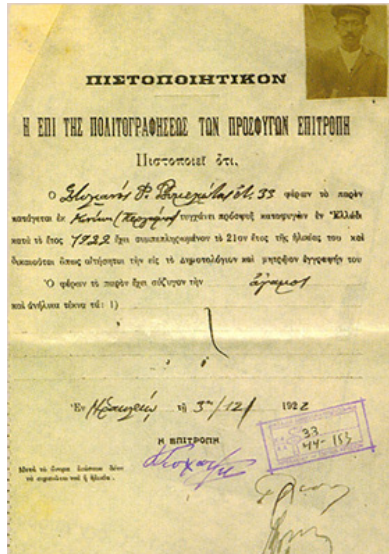
Οι πολιτικές εξελίξεις στο *Κρητικό ζήτημα* επέφεραν σημαντικές αλλαγές στον δημογραφικό χάρτη της Κρήτης. Οι συνεχόμενες εξεγέρσεις του χριστιανικού πληθυσμού κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα και η ισχυροποίησή του συντέλεσαν στη σταδιακή μείωση του μουσουλμανικού στοιχείου, που κορυφώθηκε με τη μαζική μετανάστευση της περιόδου 1897-1899 (Ανδριώτης 2004: 65-70) (**Εικ. 95**).³¹ Το μεταναστευτικό ρεύμα εξελίχθηκε ως αποτέλεσμα της εντεινόμενης ανασφάλειας του μουσουλμανικού πληθυσμού, κυρίως της επαρχίας, εξαιτίας της επανάστασης του 1895-1898 και των καταστροφών που είχαν προκαλέσει στις περιουσίες τους οι προηγούμενες επαναστατικές περιόδους. Η πλειονότητα των Μουσουλμάνων που παρέμειναν στο νησί την περίοδο αυτή συγκεντρώθηκαν στις πόλεις για λόγους ασφαλείας. Όσο αφορά στο Ηράκλειο υπολογίζεται ότι το 1895 κατοικούσαν εντός των τειχών 40.000-50.000 Μουσουλμάνοι, καθιστώντας τη μουσουλμανική κοινότητα κυρίαρχη και την πόλη ασφυκτικά πυκνοκατοικημένη (Anagnostopoulos 2007).

Κατόπιν των βιαιοπραγιών της 25^{ης} Αυγούστου του 1898 στο Ηράκλειο, το μεταναστευτικό ρεύμα της μουσουλμανικής κοινότητας εντάθηκε λόγω της ανασφάλειας από την εκδίωξη των τούρκικων στρατευμάτων καθώς επίσης της έντονης κυριαρχίας της χριστιανικής κοινότητας. Η κατάσταση σταθεροποιήθηκε την περίοδο της Ένωσης με την Ελλάδα, όμως με τη Μικρασιατική Καταστροφή το 1922 και την υπογραφή της Σύμβασης της Ανταλλαγής της Λωζάνης, ορίστηκε η υποχρεωτική ανταλλαγή πληθυσμών. Οι 23.000 μουσουλμάνοι Κρητικοί και άλλοι, που είχαν παραμείνει στο νησί θα αποχωρήσουν υποχρεωτικά τη διετία 1923-1924 (Ανδριώτης 2004:76-86 & 2011:237). Μερικές εκατοντάδες Μουσουλμάνων που παρέμειναν στο νησί απέκτησαν αναγκάστηκε την οθωμανική ή κάποια ευρωπαϊκή υπηκοότητα. (Καλοκαιρινός & Τζεδάκη-Αποστολάκη 2013: 25). Η οριστική αναχώρηση των μουσουλμάνων κατοίκων της πόλης συνοδεύτηκε κατά τη δεκαετία του 1920, από τη μετεγκατάσταση 13.000 Ελλήνων προσφύγων από τη Μ. Ασία, που στην πλειονότητά τους προτίμησαν τα αστικά κέντρα λόγω της αστικής τους καταγωγής και επειδή ήλπιζαν στην οικειοποίηση μουσουλμανικών περιουσιών που βρίσκονταν κυρίως στις πόλεις (**Εικ. 96 – 99**). Το λιμάνι την περίοδο αυτή απετέλεσε χώρο οριακό, όπου διαδραματίστηκε η πληθυσμιακή αλλαγή του τόπου. Η ανταλλαγή ανθρώπων, τόπων και ζωών καθόρισε τη μεταβολή της φυσιογνωμίας του λιμανιώτικου χώρου και της πόλης εν γένει.

Σημειώνεται ότι, οι Τουρκοκρητικοί, όπως επικράτησε να αποκαλούνται από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα οι μουσουλμάνοι κρητικοί, που μετεγκαταστάθηκαν στην πλειονότητά τους σε πόλεις της Μικράς Ασίας, αλλά και στη Συρία και στο Λίβανο εξακολουθούσαν να θεωρούν πατρίδα τους την Κρήτη, ενώ τουλάχιστον η πρώτη και δεύτερη γενιά μεταναστών συνέχισαν να μιλούν την κρητική διάλεκτο στο νέο τους τόπο (Ανδριώτης 2004: 65 & Tsokalidou 2002).

³¹ οι Χριστιανοί την τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα στην προσπάθειά τους να αποτρέψουν την επανεγκατάσταση των Μουσουλμάνων, καταπατούσαν ή κατέστρεφαν τις περιουσίες τους και ως αντίποινα οι Μουσουλμανικοί κατέστρεφαν με τη σειρά τους τις καλλιέργειες δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα στην αγροτική παραγωγή με την επονομαζόμενη «φρενοβλαβή δενδροφθορία» (Ανδριώτης 2004: 75).





Εικ. 95: Νέα Εφημερίς, 8 Ιουνίου 1914, όπου ο αρθρογράφος απευθύνει ερώτημα στους μουσουλμάνους συμπολίτες του που αποχωρούν από το νησί «Γιατί φεύγετε;» (πηγή:<http://vikelaia-epapers.heraklion.gr/newspaper-article/vεα-εφημερισ-169/#5c96389692783-1>).

Εικ. 96: Πιστοποιητικό πολιτογράφησης Μικρασιάτη πρόσφυγα το 1922 (πηγή: <http://history.heraklion.gr/people2.php?id=141&iid=3088#>).

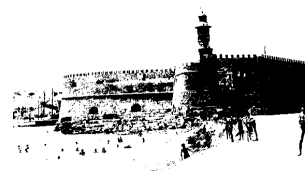
Εικ. 97: Νέα Εφημερίς, 8 Οκτωβρίου 1924, με αναφορά στους οικισμούς των προσφύγων και τίτλο, Τα παραπήγματα και οι ενοικοί των (Βικελαιία Δημοτική Βιβλιοθήκη).



Εικ. 98: Μουσουλμάνοι Κρητικοί κατά την υποχρεωτική αποχώρησή τους από τα Χανιά το 1923 (πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/677088125206491294/>).



Εικ. 99: Η τελευταία προσευχή των Μουσουλμάνων στο Ηράκλειο, 1924 (πηγή: Καλοκαιρινός & Τζεδάκη-Αποστολάκη 2013: 25).



2.5 Το βιωμένο λιμάνι: αποτυπώσεις μνήμης

‘Σε επιχώριες συμβιωτικές, αναγνωρισμένα πρόσωπα εκφράζουν συμβολικά στη βάση μιας μετωνυμικής σχέσης την ίδια την κοινότητα’

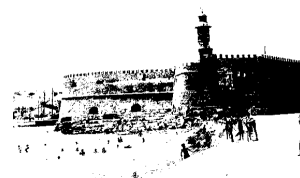
(Ζαϊμάκης 1997: 175)

Αποτυπώσεις μνήμης του λιμανιού από τους κατοίκους ή τους επισκέπτες της πόλης, εντοπίζονται σε πλήθος επίσημων αναφορών, ημερολογίων, βιογραφιών, και οδοιπορικών της Ενετικής και Οθωμανικής περιόδου. Οι μνήμες αυτές πυκνώνουν σε αντίστοιχα έγγραφα, λευκώματα, λογοτεχνικά διηγήματα και δημοσιογραφικά κείμενα των νεότερων χρόνων. Άλλοτε μακροσκελείς και άλλοτε σύντομες, οι αφηγήσεις αποδίδουν κυριολεκτικά ή μεταφορικά τους διαφορετικούς χαρακτήρες του λιμανιού στον χώρο και στον χρόνο.³² Εκδιπλώνουν με ζωντάνια τη *βιογραφία* του λιμανιού, το βίωμα του χώρου από την κοινότητα, ενίοτε ως χώρο αποκλεισμού και άλλες φορές ως τόπο ελευθερίας και προσμονής. Συχνά, σχολιάζονται η αποπνιχτική, μα ζωντανή και θορυβώδης ατμόσφαιρά του, το μικρό μέγεθός του και η αβαθής λιμενολεκάνη του αλλά και η έντονη εμπορική δραστηριότητα, η πυκνή κοινωνική ζωή στις γειτονιές του και η απρόβλεπτη δύναμη της θάλασσας.

Για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας επιλέχθηκαν τρεις τέτοιες αφηγήσεις, ως φορείς των συλλογικών αναπαραστάσεων για τον χώρο και των πολυεπίπεδων προσλήψεών του σε μια συγκεκριμένη εποχή, ή ορθότερα στην περίοδο μιας γενιάς. Τα αυτοβιογραφικά κείμενα αναφέρονται σε μια μεταβατική περίοδο έντονων πολιτικών, κοινωνικών και πολιτισμικών αλλαγών, λίγο πριν την Αυτονομία και μέχρι τα χρόνια της Ανταλλαγής των πληθυσμών, κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Το λιμάνι αποτυπώνεται μέσα από τα μάτια ενός μεγάλου λογοτέχνη, ενός Ηρακλειώτη της εποχής και μιας γυναίκας από τη Σμύρνη που μετεγκαταστάθηκε στο Ηράκλειο το 1923.

Στο αυτοβιογραφικό έργο του, *Αναφορά στον Γκρέκο*, ο Νίκος Καζαντζάκης αποτυπώνει το λιμάνι των παιδικών του χρόνων, την τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα, ως φορέα του *νεωτερικού*, με τον ερχομό ενός θεατρικού θιάσου από άλλα μέρη και ιχνογραφεί τις γειτονιές του λιμανιού, τους καφενέδες του και την κοινωνική ανταπόκριση στο νεοφερμένο είδος ψυχαγωγίας. Ο Ηρακλειώτης Μανώλης Δουλγεράκης στο βιογραφικό αφήγημα, *Από όσα θυμούμαι από το Παλιό Κάστρο*, ανακαλεί την διαδικασία εκφόρτωσης των μεγάλων πλοίων, τους βαρκάρηδες, το Τελωνείο και την απαραίτητη έγκριση του Υγειονομικού, μεταφέροντας στον αναγνώστη την καθημερινότητα του λιμανιού την περίοδο της Αυτονομίας και των πρώτων χρόνων της Ένωσης. Τέλος, στο *τετραδιάκι της κυρά-Γιασμίνας* αποτυπώνονται οι μνήμες της από το βρώμικο και πολύβουο λιμάνι στο οποίο πέρασε τις πρώτες ημέρες της παραμονής της στο Ηράκλειο και το λιμάνι ως πρώτος σταθμός της υποχρεωτικής αποχώρησης των μουσουλμάνων Ηρακλειωτών από τη γενέτειρά τους το 1923. Οι αφηγήσεις ανασυστήνουν ζωντανές εικόνες του λιμανιού μέσα από τη βιωματική εμπειρία του χώρου και φανερώνουν τις παράλληλες και αλληλεπίθετες όψεις του σε μια άλλη εποχή. Αυτή η πολυσήμαντη ταυτότητα του λιμανιού, διαχρονικό χαρακτηριστικό του τοπικού μετασχηματισμού που έχει χαθεί στις μέρες μας, αποτελεί το επίδικο της παρούσας έρευνας.

³² Ενδεικτικά αναφέρεται η αφήγηση του Τζουάνες Παπαδόπουλου στο έργο του *‘L’ Occio’* (Παπαδόπουλος 2017: 48-49), όπου αποδίδεται η εικόνα του λιμανιού ως οχυρού και ναυστάθμου κατά τη διάρκεια του Κρητικού Πολέμου.



«Φωνάζω τη μνήμη να θυμηθεί, περμαζώνω από τον αέρα τη ζωή μου, [...] και κάνω την Αναφορά μου στον Γκρέκο»

[...]Και να, μια μέρα τα ήσυχα νερά κουνήθηκαν· ένα πρωί, ένα βαπόρι σημαιοστόλιστο φάνηκε να μπαίνει στο λιμάνι· όσοι Καστρινοί βρέθηκαν στο λιμάνι απόμειναν με το στόμα ανοιχτό. Τι 'ταν αυτή η πολύχρωμη, πολύφτερη σημαιοστόλιστη βάρκα που γλιστρούσε ανάμεσα από τους δυο βενετσιάνικους πύργους, στην μπασιά του λιμανιού, και κατάφτανε; Μήστητί μου, Κύριε! Ο ένας έλεγε πως είναι πουλιά, ένας άλλος πως είναι άνθρωποι ντυμένοι μασκαράδες, κι άλλος πως είναι πλεούμενο περβόλι, από εκείνα που είδε σε μακρινές ζεστές θάλασσες ο Σεβάχ ο Θαλασσινός. Οπότε μια αγριοφωνάρα ακούστηκε από τον καφερέ του λιμανιού: «Μωρέ, καλώς τα μπελερίνια!» Ολομεμιάς όλοι ανάσαναν, κατάλαβαν· είχε κιόλας ζυγώσει πια η βάρκα, έβλεπες τώρα καθαρά πως ήταν φορτωμένη γυναίκες ντυμένες παρδαλά, με καπέλα, με φτερά, πολύχρωμα μπελερίνια, κι ήταν τα μαγούλα βαμμένα παπαρούνες. Οι γέροι Κρητικοί, να τις δουν, έκαναν το σταυρό τους. Ύπαγε πίσω μου, Σατανά! κι έφτυναν στον κόρφο τους. Τι γύρευαν εδώ; εδώ 'ναι το ζακουσμένο Κάστρο, τέτοια ρεζίλίκια δε σηκώνει!

Ύστερα από μια ώρα, κόλλησαν κόκκινα προγράμματα σε όλους τους τοίχους, μαθεύτηκε: είναι, λέει, θίασος, θεατρίνοι και θεατρίνες, κι ήρθαν, λέει, να διασκεδάσουν τους Καστρινούς.

Τώρα, πως έγινε το θάμα, πως με πήρε ο πατέρας μου και μου 'πε: «Ελα να πάμε στο θέατρο, να δούμε τι διάολος είναι και αυτός!» ακόμα δεν μπόρεσα να καταλάβω. Είχε πια βραδιάσει, με κρατούσε από το χέρι και κατεβήκαμε κατά το λιμάνι, σε μιάν άγνωστή μου φτωχογειτονιά, με λιγοστά σπίτια με μεγάλες μάντρες. Μια από τις μάντρες αυτές ήταν κατάφωτη, έπαιζαν μέσα κλαρίνα και νταούλια, κρέμουνταν ένα караβόπανο στην είσοδο, το ανασήκωνες και έμπαινες μέσα. Μπήκαμε. Πάγκοι, σκαμνιά, καρέκλες, άντρες και γυναίκες κάθονταν, κοίταζαν μπροστά τους ένα μπερντέ και περίμεναν ν' ανοίξει. Φυσούσε ανάλαφρο αεράκι από τη θάλασσα, μύριζε ο αέρας, άντρες και γυναίκες μιλούσαν, γελούσαν, μασούλιζαν αράπικα φιστίκια και κολοκυθόσπορους.

-Ποιο 'ναι το θέατρο; ρώτησε ο πατέρας μου που πρώτη φορά πήγαινε κι αυτός σ' ένα τέτοιο πανηγύρι. Του 'δειξαν τον μπερντέ· καθίσαμε το λοιπόν με τα μάτια κι εμείς καρφωμένα στον μπερντέ. Απάνω στο πανί ήταν γραμμένο με χοντρά κεφαλαία γράμματα: «Οι Ληστές του Σίλλερ, δράμα πολύ διασκεδαστικό». Κι από κάτω: «Ότι, κι αν δείτε, μη σεκλεντιστείτε, είναι φαντασία».

-Τι θα πει φαντασία; ρώτησα τον πατέρα μου.

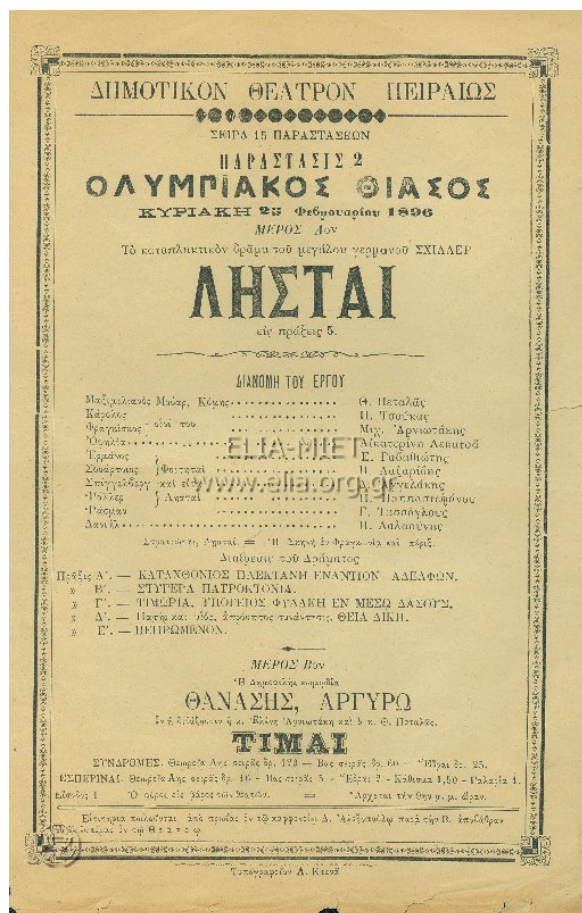
-Αέρας κοπανιστός, μου αποκρίθηκε.»

Ν. Καζαντζάκης

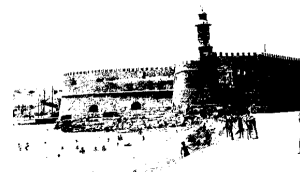
Αναφορά στον Γκρέκο, Θ' Λαχτάρα φυγής 2014: 77-78).



Εικ. 100: Ο Ν. Καζαντάκης στην Αίγινα το 1931 (πηγή: <https://www.lifo.gr/team/sansimera/33270>).



Εικ. 101: Αφίσα του θεατρικού έργου του J.C.F. Schiller *Λησται* την θεατρική περίοδο 1895-1896, θίασος: Δημοτικό Πειραιώς Πειραιάς (πηγή: <http://eliaserver.elia.org.gr:8080/lselia/listres.asp?x?lsid=123254&fcode=s704a&ftext=ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ%20Π&fval=Schiller,%20Johann%20Christoph%20Friedrich%20von&form=300009>)



Η άφιξη του καραβιού

« [...] Δίπλα στο ξυπόλυτο τσούρμο των ανθρώπων του λιμανιού που ολοένα ξέστηθο και ανασκουμπωμένο περμαχούσε να τα 'βαζε πέρα με τη ζωή, ακόμα και άλλο ένα είχε το καστρινό λιμάνι: τους βαρκάρηδες. Εκείνο τον καιρό που ανιστορούμαι, οι επιβάτες από το κάθε βαπόρι που θα 'ρχουνταν στο Κάστρο, οι βαρκάρηδες απ' τα ανοιχτά του μικρού λιμανιού που είχε φουντάρει, εκουβαλούσαν τους επιβάτες στο κεφαλόσκαλο του Λιμεναρχείου.

Μικρό το βενετσιάνικο λιμανάκι που να χωρούσε ένα βαπόρι σαν το αυστριακό· που να 'παιρνε στο λιγοστό του μάκρος και στα ρηχά του νερά ένα τέτοιο κολοσσό. Για τούτο, κάθε μεγάλο καράβι που θα έφτανε στο Κάστρο, ρίχνοντας τις άγκυρές του στ' ανοιχτά του μεγάλου Κούλε, έκανε τα πράτιγά του. Εκεί ο κάθε καπετάνιος επερίμενε να 'βλεπε το σινιάλο σηκωμένο στο αψηλό κοντάρι του Υγειονομείου, που θα του 'λεγε πως είχε το ελεύθερο να επικοινωνήσει με τη στεριά.

Εκείνα τα χρόνια άμα θα 'ρχόταν βαπόρι, πρώτος που θα 'βγαινε πάνω ήταν ο γιατρός που είχε το Υγειονομείο του λιμανιού και μόνο τότε έδινε άδεια να βγαίνουν οι επιβάτες και να ξεφόρτωνε τα κόλα που είχε στα αμπάρια του στη στεριά, σαν θα ήταν απολύτως βεβαιωμένος ότι δεν έφερνε να ξεφόρτωνε στην πολιτεία μαζί με τα ονόστιμα μισιργιώτικα κουκκιά και τους γλυκούς χουρμάδες από το λιμάνι της Αλεξάνδρας και καμιά θανατική χολέρα...ή Θε μου ξεμίστευε , .. καμιά πανώγλα! Έτσι, άμα εβεβαιώνονταν απολύτως ο γιατρός, έδινε το ελεύθερο να βγαίνουν οι επιβάτες και να παίρνανε οι μαούνες τα κόλα που ήτανε για το Κάστρο.»

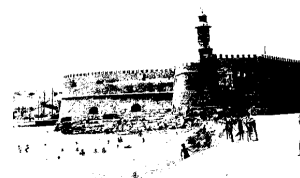
(Δερμιτζάκης 2008: 86)



Εικ. 102: Φορτωεκφόρτωση εμπορευμάτων στη νότια προκυμαία του λιμένα, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (πηγή: Σπυριδάκης 2012:74).



Εικ. 103: Μεταφορά εμπορευμάτων στο λιμάνι το 1897, Underwood & Underwood (πηγή: Σπυριδάκης 2012:74).



« [...] Όταν άκουσα τ' όνόμά μου τα' χάσα, δεν ήξερα αν ήτανε για καλό ή για κακό και δεν ήξερα τι να κάνω. 'Η Γιασμίνα εγκαθίσταται στην υπάρ. 518. οικία εις τον Καινούργιον Καφενέ'. Μου 'ρχότανε να βάλω τις φωνές, να ουρλιάξω, μα κρατήθηκα μη με παρεξηγήσει ο κόσμος.

Βγήκα έξω κι ένιωθα πως στα πόδια μου είχα φτερά. Έκανα το σταυρό μου. Ήτανε το μόνο που μπορούσα να κάνω. Είδα και τους Τούρκους που περιμέναμε, αλλά τι να πω, 'η χαρά του ενού, χάρος τ' αλλουνού'. [...] Κατηφόρισα προς το λιμάνι.

Τη βρώμα και τα λασπόνερα που είχε εκεί δεν τα είχε κανένα άλλο μέρος. Μυρουδιές ψοφιμιού από τις στοίβες με τ' αγναφόπετσα, μυρουδιές από τα δέρματα του παστού μπακαλιάρου και του πετρελαίου που είχε χυθεί από μερικούς σπασμένους τενεκέδες. Βουρκίλα από τα νερά του λιμανιού. Σε' πιανε η καρδιά σου απ' αυτόν τον αχταρμά. Κι όμως δυο νύχτες είχα κοιμηθεί έξω, πάνω στις πλάκες του λιμανιού, όταν μας έφερε το καράβι και μας βγάλανε οι βάρκες στην προκυμαία. Δυο νύχτες μέσα στην υγρασία και τη βρώμα. Γι' αυτό μου είχε φανεί ο Στρατώνας που μας πήγανε μετά, το πιο όμορφο μέρος του κόσμου.

Πέρα από το μεγάλο φρούριο είδα πολλά κατάρτια καραβιών και πολλές βάρκες πηγαινοερχόντουσαν για να ξεφορτώσουνε. [...] Όλα τα είχε η προκυμαία, μόνο τα γαϊδουράκια και τα βόδια της λείπανε, που τα φέρανε και αυτά από την Κύπρο για να τα μοιράσουνε στους πρόσφυγες που πηγαίνανε να μέινουνε στα χωριά. Να 'χουνε κάτι οι άνθρωποι να καλλιεργήσουνε τη γη.

Λίγο πιο πέρα ήτανε μια μικρή ομάδα από Τούρκους που είχανε αρχίσει να μαζεύονται εκεί με τα πράγματά τους. Τελειώσανε τα ψέματα γ' αυτούς. Φαινόντουσαν άνθρωποι καλοβαλμένοι. Ένας κρατούσε στο χέρι του σφιχτά ένα σακουλάκι και συλλοιζόμουνα τι να είχε μέσα, λεφτά ή χώμα; Η χανούμη του είχε κολλήσει πάνω του και έτρεμε σαν το ψάρι η καημένη.

[...] Αχ, οι Τούρκοι που δεν ξέρανε ντιπ τούρκικα, φεύγανε. Τι να πει κανείς;»

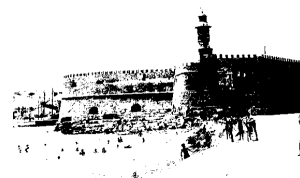
(Ανδριώτης & Ανδριώτης 2000: 425-427)



Εικ. 104: Άφιξη προσφυγών στο Ρέθυμνο, το 1922 (Μιχάλης Τρούλης, Ρέθυμνο: *Ιστορία, περιήγηση, σύγχρονη ζωή*, Μίτος, Ρέθυμνο 1999) (πηγή: Βαρουχάκη 2013: 17).



Εικ. 105: Δυτικός μώλος του λιμανιού με παρατεταγμένα γαϊδουράκια για την εκφόρτωση των εμπορευμάτων από τα πλοία (πηγή: Gerola 1900-1905: 149).



3.1 Νεότερες επεμβάσεις - συνδιαλλαγή με τα μνημεία

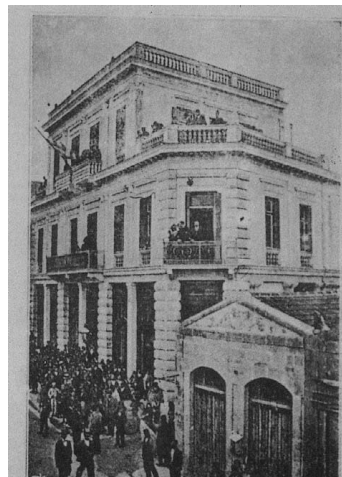
Ζητήματα διαχείρισης του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος

Η περίοδος της Αυτονομίας με την εγκαθίδρυση της Κρητικής Πολιτείας (1898-1913) υπό την αρμοστεία του Πρίγκηπα Γεωργίου, την επικυριαρχία του Σουλτάνου και παρουσία των στρατευμάτων των Μεγάλων Δυνάμεων χαρακτηρίστηκε από την προσπάθεια ανασυγκρότησης της νήσου. Στο Ηράκλειο, όπως και στις άλλες πόλεις του νησιού, η αστική κυρίως τάξη της χριστιανικής κοινότητας επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό της πόλης στο μοντέλο των αστικών χώρων της δυτικής Ευρώπης (Anagnostopoulos 2016:89, 2007: 40-66). Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Άρης Αναγνωστόπουλος, το ζητούμενο της περιόδου αλλά και των χρόνων μετά την Ένωση, ήταν να μετατραπεί η πόλη του Ηρακλείου από «Τουρκόπολη» σε «Μητρόπολη» (Anagnostopoulos 2007 & Τζομπανάκη 1997: χ.σ.). Η περίοδος διακρίνεται από έντονες συναλλαγές οικονομικές και πολιτισμικές με τα ευρωπαϊκά κράτη, ενώ το κλίμα της εθνικής έξαρσης ευνοεί την γενίκευση του νεοκλασικισμού, ως εκφραστή της ελληνικής ταυτότητας (Ζαϊμάκης 1997:187). Παράλληλα, το πολυπολιτισμικό περιβάλλον στις πόλεις του νησιού συντελεί στην «εξέλιξη ενός ιδιότυπου εκλεκτικισμού με πληθώρα νεοκλασικών στοιχείων» (Κωτσάκη 2014: 64).

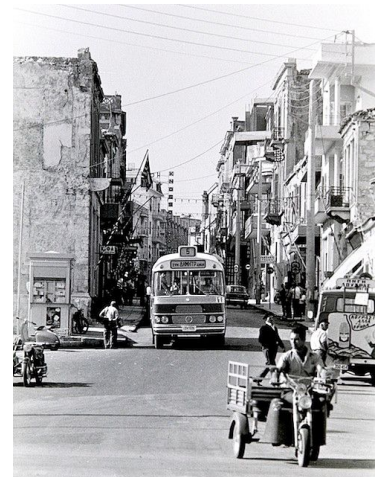
Η διάταξη του πολεοδομικού ιστού και οι οθωμανικές αναφορές στην αρχιτεκτονική αποδίδουν μια εικόνα του χώρου που δεν είναι πλέον επιθυμητή. Η νεοπαγής πολιτεία και ειδικότερα η μεγαλοαστική τάξη επιζητά ένα νέο αφήγημα για την πόλη και αρχιτεκτονικές εκφράσεις που θα αναδεικνύουν την ευρωπαϊκότητά της. Η κρητική κυβέρνηση λαμβάνει μέτρα για την ανάπλαση του ιστορικότερου δρόμου του Ηρακλείου, την επονομαζόμενη *Ruga Maistra* της Ενετικής περιόδου και *Βεζύρ Τσαρσί* της Οθωμανικής,³³ που υπέστη τη μεγαλύτερη καταστροφή από τα επεισόδιά της 25^{ης} Αυγούστου. Ο παλαιότερος εμπορικός δρόμος της πόλης αναδομείται με νέα επιβλητικά αρχοντικά και ξενοδοχεία στο ρυθμό του νεοκλασικισμού (Anagnostopoulos 2013β & Νικολοπούλου 2008). Η οδός ονομάζεται υπαινικτικά από τους κατοίκους ως «Οδός Πλάνης», καθώς η εικόνα του ευρωπαϊκού *boulevard* με τα πολυτελή κτήρια συνιστά μια παραπλανητική εικόνα της πόλης που χαρακτηρίζεται από ελικοειδείς δρόμους με μικρά φτωχικά σπίτια και παράγκες (Anagnostopoulos 2013β: χ.σ.) (Εικ. 106 - Εικ. 108).



Εικ. 106: Γενική άποψη της οδού Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου - «Οδός Πλάνης» τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα (πηγή: Τζομπανάκη 2001: 115).

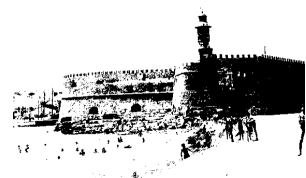


Εικ.107: Ξενοδοχείο Κνωσός επί της οδού (Δουλγεράκης 1998: 121) (πηγή: Νικολοπούλου 2008: 9).



Εικ. 108: Άποψη της οδού Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου από βόρεια, τη δεκαετία του 1950 (πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/677088>).1252

³³ Η οδός μετονομάστηκε τα επόμενα χρόνια σε οδό Μαρτύρων 25ης Αυγούστου προς τιμήν των θυμάτων της σφαγής της 25/8/1898.



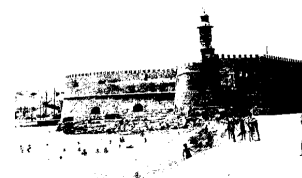
Την ίδια περίοδο, οι οχυρώσεις της πόλης που δεν επιτελούν πια το έργο της άμυνάς της, καταγράφονται στη συνείδηση των κατοίκων ως τροχοπέδη, από και συμβολικό όριο της ανάπτυξής της. Ως εκ τούτου, ξεκινούν στις αρχές του αιώνα οι πρώτες ενέργειες καθαίρεσης τμημάτων των τειχών σε κομβικά σημεία, τόσο για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας, όσο και για την ανέγερση διοικητικών και δημόσιων κτηρίων, όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηρακλείου (Τζομπανάκη 2012: 523-524 & Κωτσάκη 2013: 66). Στο πλαίσιο της δημιουργίας νέων υποδομών που θα εξασφάλιζαν την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, προωθείται ήδη από τα πρώτα χρόνια της Αυτονομίας, η ανάπλαση του λιμένα Ηρακλείου που δεν ανταποκρινόταν πλέον στις αυξημένες ανάγκες της εμπορικής δραστηριότητας της εποχής. Η κυβέρνηση αναθέτει στον Γάλλο λιμενολόγο Edward Quellenec τη σύνταξη μελέτης για την επέκταση και αναδιάρθρωση του λιμανιού, την οποία παραδίδει τον Σεπτέμβριο του 1904 (Εικ. 109)³⁴. Ελλείψει χρημάτων, το σχέδιο υλοποιείται με τροποποιήσεις επί της αρχικής μελέτης, τη δεύτερη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα (Σπυριδάκης 2012: 43).

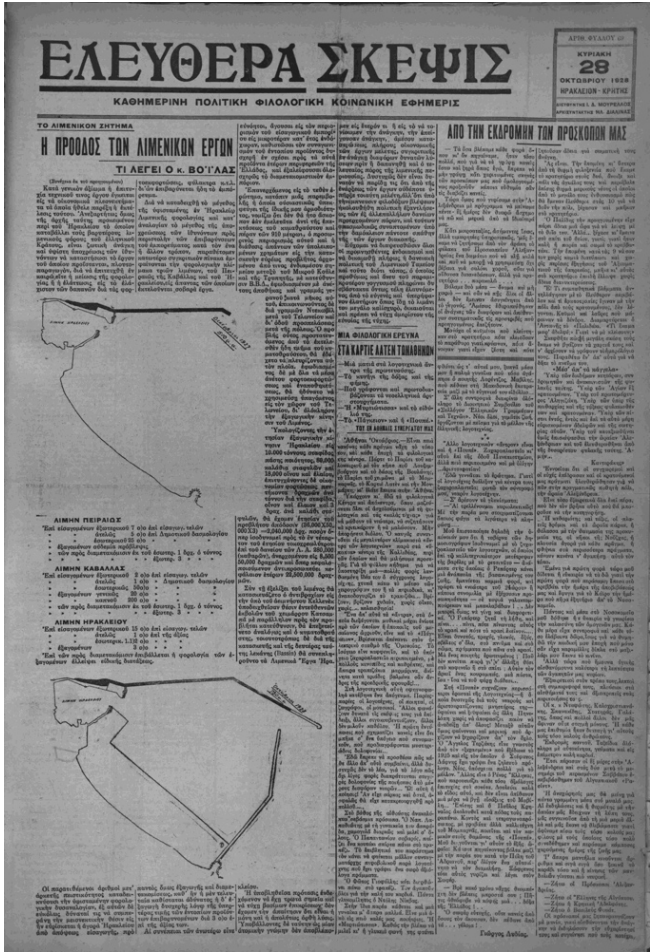
Ειδικότερα, στα χρόνια μετά την Ένωση (1913) εντείνονται οι συζητήσεις σχετικά με το λιμενικό ζήτημα, για την εξυπηρέτηση των αυξημένων εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμένα στον οποίο καταπλέουν ετησίως περί τα 900 ατμοπλοΐα και 250 ιστιοφόρα από την Αλεξάνδρεια, τη Βηρυτό, τη Σμύρνη, την Τεργέστη, τη Βενετία, τη Μασσαλία, το Λονδίνο και το Αμβούργο (Σπυριδάκης 2012: 42). Το 1923 ξεκινούν οι εργασίες ανακατασκευής του από την ανάδοχο αγγλική εταιρεία Sir Robert Mac Arline et Sons, υπό τη διεύθυνση του Νικόλαου Κιτσίκη (Ζαϊμάκης 1997: 192).



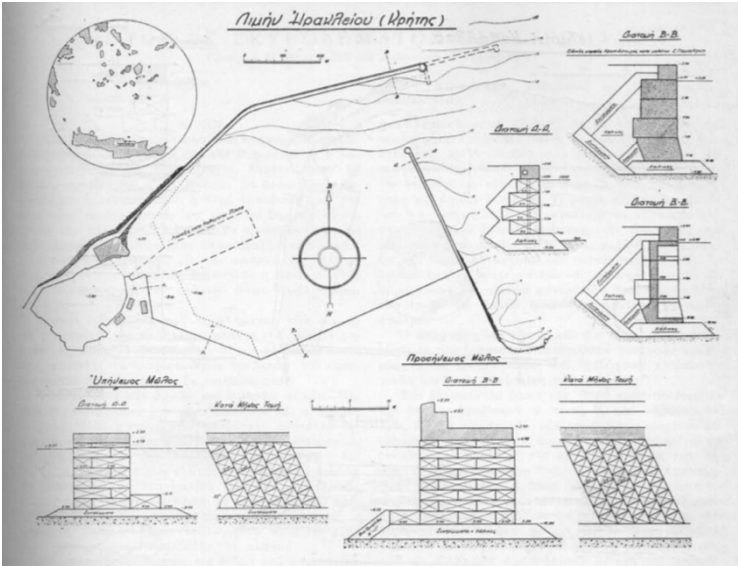
Εικ. 109: Σχέδιο μελέτης λιμένος Ε. Quellenec, 1904 (φωτ. αρχείο Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου).

³⁴ Ο Ανδρέας Καλοκαιρινός σημειώνει στο προσωπικό του ημερολόγιο το 1904 τα εξής σχετικά με το θέμα του λιμένα: «Φαίνεται ότι εἰς τὰ Χανιά θέλουν νά συνδέσουν τὴν κατασκευὴν τῶν λιμένων μὲ μεγάλο δάνειον 30 εκατομμυρίων, ὅπως, ὡς λέγουν, κατασκευασθῶσι σιδηρόδρομοι κλπ. Οὕτω ὁμως το μετ' αὐτῶν συνδυαζόμενον ζήτημα τῶν ἀποζημιώσεων κινδυνεύει νά αποτελεμάτωσθῃ διὰ τῆς τόσο ἀμφιβόλου ἐπιτυχίας μεγάλου δανείου καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀναγκαϊοτάτου λιμένος Ηρακλείου δυσχεραίνεται. Ὡς μέλος τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Ἡρακλείου ἐδέχθην τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ διάσημου μηχανικοῦ γάλλου κ. Κελλενέκ, τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς ἐν Ἑλλάδι Γαλλικῆς Ἀποστολῆς ἐπὶ τοῦ αἰμινήστου Χαρίλ. Τρικούπη, τοῦ διαμείναντος ἐπὶ δετίαν ἐν Ἑλλάδι. Οὗτος σαφῶς μοὶ ἐξέφρασε τὴν πεποίθησιν διὰ τὸ εὐκολώτερον νά κατασκευασθῇ λιμὴν τῆς Κρήτης εἶναι δ τοῦ Ἡρακλείου, ἐνεκα τοῦ εἶδους τοῦ πυθμένος τῆς θαλάσσης, καταλληλοτά του πρὸς θεμελίωσιν τῶν ἀμέσως πλησίον κειμένων λίθων καὶ τοῦ μεγάλου ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς πόλεώς μας, δυναμένου νά ἀνταποκριθῇ εἰς τὰ ἐξόδα, διὰ τοῦ λιμενικοῦ φόρου. Φρονῶ οὖν πρακτικώτερον εἶναι νά ἔχωμεν χωριστὴν οικονομικὴν διαχείρισιν οικονομικῶν» (Σπανάκης 1960: 303-304).





Εικ. 110: Άρθρο στην εφημερίδα *Ελευθέρα Σκέψις* με θέμα την πρόοδο των λιμενικών έργων Ηρακλείου, 28/10/1928.



Εικ. 113: Τα ολοκληρωμένα έργα στο λιμάνι του Ηρακλείου έως το 1939 (Πίππας 1939: 375).



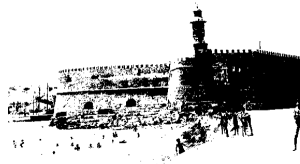
Εικ. 111: Ο χώρος των νεώριων *Nuovo-Nuovissimi*, ως αποθήκη εξαγωγής του Τελωνείου το 1935 (πηγή: Archive françaises du film, CNC, Les films du Compas, <https://player.vimeo.com/video/156679738>).



Εικ. 112: Το δυτικό τμήμα του λιμανιού κατά τη διάρκεια λειτουργίας του σιδηροδρόμου τη δεκαετία του 1930 (πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/677088125205483875/>).



Εικ. 114: Άρθρο με θέμα «Ο λιμάνι Ηρακλείου και αι ανάγκαι του» που εκδόθηκε σε συνέχειες στην εφημερίδα *Μεσόγειος* από τις 10/12/1957 έως τις 22/12/1957.



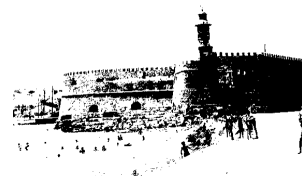
Την ίδια περίοδο κατασκευάζεται η σιδηροδρομική γραμμή βιομηχανικού χαρακτήρα από τον Κούλε έως το λατομείο του Εσταυρωμένου στον Ξηροπόταμο, μήκους 6 χιλιομέτρων, που λειτούργησε από το 1922 έως το 1937 με σκοπό τη μεταφορά λίθων για την κατασκευή του βόρειου λιμενοβραχίονα και των κρηπιδωμάτων του λιμένα (Εικ. 110 - 114). Το 1931 ολοκληρώνεται η προβλεπόμενη κατασκευή του βόρειου λιμενοβραχίονα μήκους 850 μέτρων και το 1936 ξεκίνα η κατασκευή των κρηπιδωμάτων που σύντομα διακόπτεται, εξαιτίας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου (Σπυριδάκης 2012: 43).

Η «εκσυγχρονιστική μανία», όπως χαρακτηρίζεται από την Χρυσούλα Τζομπανάκη, της περιόδου της Αυτονομίας και των χρόνων μετά την Ένωση επιφέρει καταστροφικές επεμβάσεις στα υφιστάμενα μνημεία του λιμανιού και στη μορφολογική τους συνοχή (1997: χ.σ). Ειδικότερα, την περίοδο αυτή κατεδαφίζονται τα εναπομείναντα τμήματα της πύλης του Μώλου και της πύλης των Νεωρίων, καθώς επίσης η σκάλα των Νεωρίων, στη θέση της οποίας κατασκευάζεται νέα μαρμαρίνη με βόρεια κατεύθυνση, δυτικότερα της καθαιρεμένης. Κατεδαφίζονται επίσης το βόρειο τμήμα του συγκροτήματος των Δυτικών Νεωρίων και μεγάλο τμήμα του βυζαντινού παράκτιου τείχους, ενώ στο νοτιοδυτικό τμήμα του λιμένα κατασκευάζεται προκυμαία που επικαλύπτεται με κυβόλιθους μαλτεζόπλακας (Τζομπανάκη 2012: 522-524).

Οι επεμβάσεις συνεχίζονται καθ' όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Το 1936 κατεδαφίζεται ο Μικρός Κούλες για την κατασκευή νέας προβλήτας, που χαιρετίστηκε με εγκωμιαστικά σχόλια από τον τύπο της εποχής, ενώ οι παραλιακές ζώνες της Τρυπητής και του γνωστού Μεγάλου Φυτάκη, στο ανατολικό τμήμα του λιμανιού, επιχωματώθηκαν και έπαψαν να λειτουργούν ως χώροι αναψυχής και κολύμβησης των Ηρακλειωτών (Εικ. 115 - 118). Μεταπολεμικά, στο πλαίσιο του νέου χωροταξικού σχεδιασμού της πόλης με κεντρικό άξονα την διάνοιξη οδών για την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων, επιχειρείται ο εξωραϊσμός στην περιοχή Μπεντενάκι, στο δυτικό τμήμα του λιμένα, που περιλαμβάνει την κατεδάφιση των καφεενέδων της περιοχής και την αντικατάστασή τους από μεγάλα τουριστικά κέντρα. Στις εφημερίδες της εποχής σχολιάζεται «η λησμονιά των Ηρακλειωτών προς τη θάλασσα» και αναπολείται η έντονη κοινωνική ζωή στο λιμάνι (Ζαϊμάκης 1997: 193).

Πέραν των καταστροφικών επεμβάσεων στα μνημεία του χώρου, ο αντίκτυπος της ανάπτυξης του λιμένα στην κοινωνική δομή του λιμανιού ήταν καθοριστικός για την εξέλιξη της φυσιογνωμίας του τα επόμενα χρόνια. Όπως αναφέρει ένας λιμανιώτης της εποχής, «όταν φθιάζανε το λιμάνι και μπορούσαν να πλευρίζουνε τα καράβια, **το λιμάνι μαράζωσε** [...] Ορισμένοι από τους βαρκάρηδες εσυγχωνεύτηκαν με τους λιμενεργάτες σε βαριές δουλειές, σε ξεφόρτωμα πλοίων, άλλους μας πήρε η πόρα, τι να πω ιστορίες με καρφιά» (Ζαϊμάκης 1997:194) (Εικ. 120 & 121).

Στα μέσα της δεκαετίας του 1960, στο πλαίσιο της οικονομικής ανάκαμψης και της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας εκπονείται από τους αρχιτέκτονες Ν. Δεσύλλας, Δ. Κονταργύρης, Α. Λαμπάκη, και Π. Λουκάκη, *Η Μελέτη Τουριστικής Αξιοποίησης Φρουρίου Κούλε και Ενετικού Λιμανιού Ηρακλείου*. Ως κεντρικός άξονας σχεδιασμού ορίζεται η τουριστική αξιοποίηση του χώρου και η δημιουργία λιμενικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών, καθώς επίσης η ανάδειξη των μνημείων του χώρου (Δεσύλλας κ.α 1968) (Εικ. 119). Η εφαρμογή της μελέτης τα επόμενα χρόνια συντέλεσε μεν στην οικονομική και εμπορική ανάπτυξη του λιμένα και στην ανάδειξη του Φρουρίου στη Θάλασσα (Κούλες), διέσπασε όμως τη συνοχή του ιστορικού συνόλου με τη δημιουργία της παραλιακής λεωφόρου διπλής κατεύθυνσης, που αποτελεί το κυρίαρχο στοιχείο του χώρου μέχρι σήμερα.





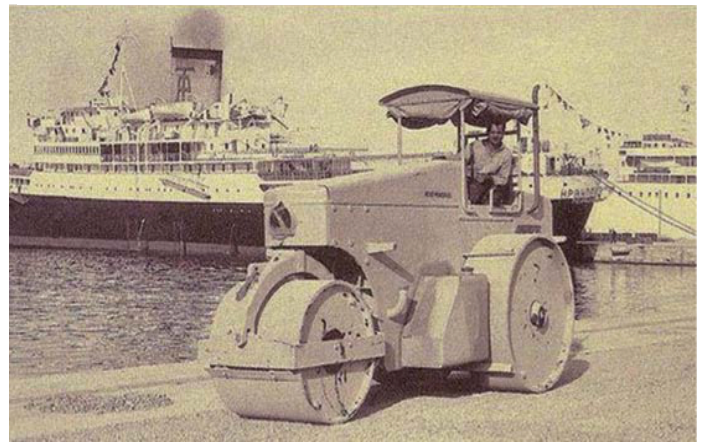
Εικ. 115: Εργασίες καθαίρεσης του Μικρού Κούλε το 1936, για τη δημιουργία νέας προβλήτας (πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/677088125206671996/>).



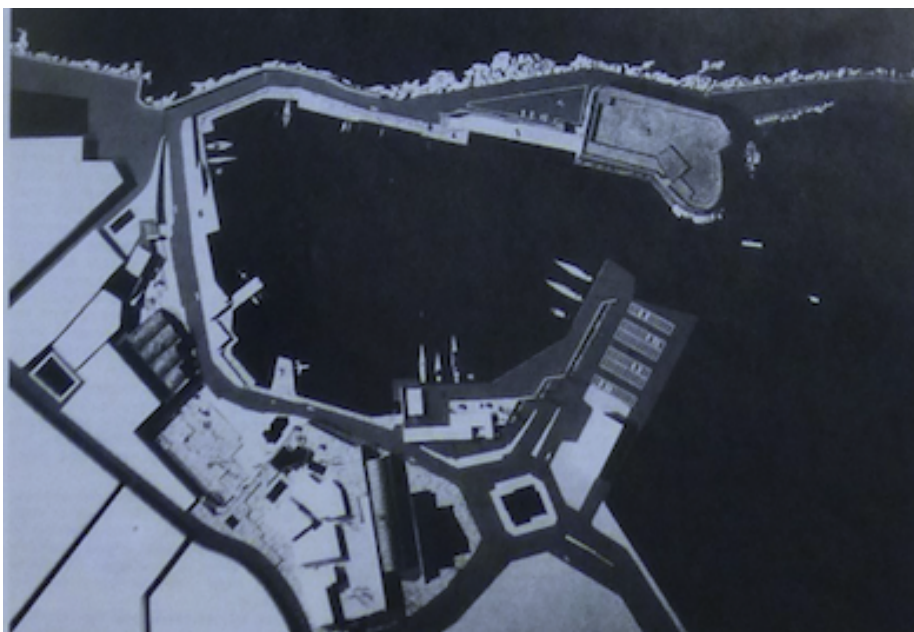
Εικ. 117: Η νέα προβλήτα στη θέση του Μικρού Κούλε, τη δεκαετία του 1950 (πηγή: <https://fbcdn-sphotos-d-a.akamaihd.net/hphotos-ak-xpt1/>).



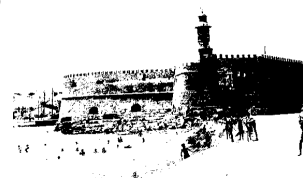
Εικ. 116: Κολυμβήτριες μπροστά από το Μέγαρο Φιντάκη τη δεκαετία του 1950 (Αρχείο Α. Γενναράκη) (πηγή: Σπυριδάκης 2012: 72).



Εικ. 118: Εργασίες από την ασφαλτόστρωση του προβλήτα του λιμανιού το 1965 (Συλλογή Ε. Λαμπράκη) (πηγή: Σπυριδάκης 2012: 45).



Εικ. 119: Σχέδιο Μελέτης τουριστικής αξιοποίησης Φρουρίου Κούλε και ενετικού λιμανιού Ηρακλείου από τους αρχιτέκτονες Δεσύλλας, Ν., Κονταργύρης, Δ., Λαμπάκης, Α. & Λουκάκης, Π. (πηγή: Δεσύλλας κ.α. 1968: 91).



Από τη δεκαετία του 1980 μέχρι σήμερα η αλματώδης εμπορική και τουριστική ανάπτυξη της πόλης κατέστησε αναγκαία την περαιτέρω επέκταση του λιμανιού και τη δημιουργία πλήθους σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων. Την περίοδο αυτή προωθείται η επέκταση και κατασκευή νέων προβλητών, η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού με σύγχρονο μηχανικό εξοπλισμό και γερανούς μεγάλης ανυψωτικής δύναμης για τη φορτοεκφόρτωση βαρέων φορτίων (Σπυριδάκης 2012: 44 & 45).

Το ιστορικό λιμάνι της πόλης αποτελεί σήμερα *Τμήμα Αναψυχής*, του εκτεταμένου σύγχρονου λιμανιού, σύμφωνα με το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master plan) του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΦΕΚ Δ 32/2019), ακρωτηριασμένο από τις επεμβάσεις των νεότερων χρόνων και επισκιασμένο από την παραλιακή λεωφόρο διπλής κατεύθυνσης (Εικ. 122 & 123.).



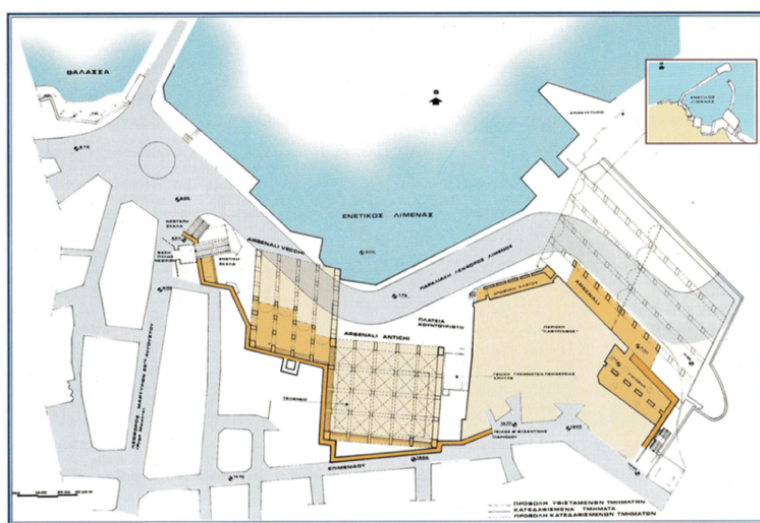
Εικ. 120: Το νότιο τμήμα του λιμανιού τη δεκαετία του 1960, με τις χαρακτηριστικές προσόψεις επί των Δυτικών Νεωρίων (νεωρίων Vecchi) (προσωπικό αρχείο).



Εικ. 121: Άποψη της ανατολικής προβλήτας του λιμένα με τις σύγχρονες εγκαταστάσεις το 1960 (πηγή: <https://www.cretalive.gr/history/rocca-a-mare-o-koyles-mia-istoria-500-chronon-kai-bale>).



Εικ. 122: Σύγχρονη αεροφωτογραφία του λιμένα (<http://history.heraklion.gr/sig.php?id=1023#>).



Εικ. 123: Κάτοψη νότιου τμήματος ιστορικού λιμένα Ηρακλείου, όπου σημαίνονται τα αρχικά ίχνη των συγκροτημάτων των νεωρίων επί των οποίων έχει χαραχθεί η σύγχρονη παραλιακή λεωφόρος (πηγή: Τζομπανάκη 1997: χ.σ.).

3. 2. Υφιστάμενη κατάσταση του ιστορικού συνόλου

Το ιστορικό λιμάνι του Ηρακλείου έχει αποκτήσει στις μέρες μας χαρακτηήρα κυρίως χώρου διέλευσης εξαιτίας της ύπαρξης της παραλιακής λεωφόρου (λεωφόρος Νεάρχου), που έχει διασπάσει τη συνοχή του ιστορικού συνόλου και έχει αλλοιώσει σημαντικά τη μορφή του. Τα υφιστάμενα μνημεία αποδίδονται ακρωτηριασμένα, τόσο από άποψη μορφής όσο και από τα μεταξύ τους συμφραζόμενα (context). Παράλληλα, το «παλιό» λιμάνι θεωρείται δημοφιλής τουριστικός προορισμός, ενώ η διαδρομή από τον Κούλε μέχρι το τέλος του εκτεινόμενου προς βορρά λιμενοβραχίονα αποτελεί αγαπημένο χώρο περιπάτου και αναψυχής των Ηρακλειωτών, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Αυτή είναι και η μόνη σαφής και αδιατάρακτη διαδρομή στον χώρο, μέσω της οποίας ο κάτοικος και επισκέπτης μπορεί να προσλάβει μια κάποια αίσθηση της προϊούσας μορφής του.

Η κατάσταση διατήρησης των υφιστάμενων μνημείων θεωρείται ικανοποιητική, ως αποτέλεσμα των εργασιών συντήρησης των τελευταίων δεκαετιών. Κατά τη διάρκεια αυτοψίας στον χώρο, στα τμήματα των νεωρίων που είναι προσβάσιμα από το κοινό, εντοπίστηκαν μικρής έκτασης μηχανικές βλάβες κυρίως λεπτές κάθετες γραμμές και σπασίματα (haircrack/ splitting), αν και η υποστήλωση του ανατολικού θόλου των Δυτικών Νεωρίων υποδηλώνει σοβαρές δομικές βλάβες (**Εικ. 136**). Επίσης, εντοπίστηκαν μικρής έκτασης φθορές λόγω απώλειας υλικού, κυρίως κυσέλωση και στρογγυλοποίηση των λίθων (alveolization/rounding), ενώ εκτεταμένες είναι οι φθορές αποχρωματισμού και αποθέσεων, με κυριότερες τη δημιουργία μαύρης κρούστας και κρούστας αλάτων (blackcrust/salterust) (**Εικ. 124 & 125**). Παρατηρήθηκαν επίσης σε πολλά σημεία αποικισμοί μικροοργανισμών όπως βακτήρια, άλγη και μούχλα επί της τοιχοποιίας και εντός της δεξαμενής Ζάνε (**Εικ. 126 & 127**) (ICOMOS 2010). Τα ως άνω προβλήματα προκύπτουν ως αποτέλεσμα της δράσης του νερού στην τοιχοποιία και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τη διέλευση οχημάτων.

Σημειώνεται ότι, το Φρούριο της Θάλασσας (Κούλες), που χρησιμοποιείται σήμερα ως μουσείο της ενάλιας ιστορίας της πόλης, λόγω της άμεσης καταπόνησής του από τη θάλασσα και τους ισχυρούς βόρειους ανέμους, φέρει σημαντικές μηχανικές βλάβες, με κυριότερη τις σπηλαιώσεις στη θεμελίωσή του, παρά τις διαχρονικές εργασίες για την αποκατάστασή του από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα έως σήμερα (**Εικ. 128-130**) (<http://koules.efah.gr> & Μαυράκης 2015). Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητη η συνεχής μέριμνα για τη συντήρηση και προστασία των μνημείων του υπό μελέτη χώρου, καθώς πέραν της φθοροποιού δράσης του χρόνου, τα μνημεία του λιμανιού υπόκεινται καθημερινά στην έντονα διαβρωτική επίδραση της θάλασσας και των ισχυρών ανέμων.



Εικ. 124 & 125: Αποχρωματισμοί και εναποθέσεις αλάτων στα δομικά υλικά της τοιχοποιίας (προσωπικό φωτ. αρχείο).



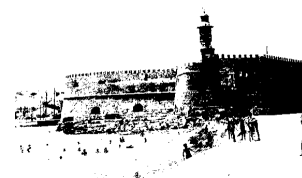
Εικ. 126 & 127: Αποικισμός επί της τοιχοποιίας και εντός της δεξαμενής Ζάνε μικροοργανισμών όπως βακτήρια, άλγη και μούχλα (προσωπικό φωτ. αρχείο).



Εικ. 128-130: Το δώμα του Φρουρίου στη Θάλασσα (Κούλες), αποτυπωμένο στις αρχές του αιώνα από τον G. Gerola, κατόπιν εργασιών συντήρησής τη δεκαετία του 1930 και σήμερα (πηγή: Gerola 1905:152, <http://koules.efah.gr>. & προσωπικό αρχείο).

Όσο αφορά στον χώρο ως ιστορικό σύνολο, οι κύριες προβληματικές του σχετίζονται με την υφιστάμενη παραλιακή λεωφόρο και τη διαμπερή διέλευση αυτοκινήτων, καθώς επίσης τον κυκλικό κόμβο στην Πλατεία 18 Άγγλων (απόληξη της οδού Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου) και τον κυκλικό κόμβο αμέσως ανατολικά του υφιστάμενου τμήματος των Ανατολικών Νεωρίων (νεώρια *Nuovi-Nuovissimi*). Ειδικότερα εντοπίζονται οι εξής προβληματικές:

- ❖ διάσπαση συνοχής του ιστορικού συνόλου εξαιτίας της παραλιακής οδού (λεωφόρος Νεάρχου) και αποκοπή των νεωρίων από τη θάλασσα
- ❖ έλλειψη διαδρομών σύνδεσης και ανάδειξης των υφιστάμενων μνημείων
- ❖ ως διαδρομή και μάλιστα διακοπτόμενη μεταξύ των υφιστάμενων τμημάτων των νεωρίων δύναται να χρησιμοποιηθεί το μικρής έκτασης πεζοδρόμιο στο νότιο τμήμα του δρόμου (**Εικ. 135**)
- ❖ «απόκρυψη» των Δυτικών Νεωρίων από τη θέαση στη θάλασσα λόγω του υπερυψωμένου επίπεδου του αυτοκινητόδρομου (**Εικ. 134**)
- ❖ αποκλεισμός Δυτικών Νεωρίων (νεώρια *Vecchi*) με περιφραγή λόγω προβλημάτων στατικότητας (**Εικ. 135**)
- ❖ στη θέση των νεωρίων *Antichi* στεγάζεται σήμερα σε νεότερα κτήρια η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης: η ύπαρξη διοικητικών λειτουργιών στον χώρο ενισχύει τη διέλευση οχημάτων, ενώ παράλληλα η πλακοστρωμένη περιοχή μπροστά από τα κτήρια χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης (**Εικ. 139**)
- ❖ κυκλοφοριακή συμφόρηση ειδικά στο ύψος του κυκλικού κόμβου στην Πλατεία 18 Άγγλων (βόρεια απόληξη της οδού 25^{ης} Μαρτίου) και στον κόμβο στο ανατολικό τμήμα των Ανατολικών Νεωρίων – αποκοπή του ιστορικού συνόλου από την πόλη
- ❖ έλλειψη οργανωμένων χώρων στάσης και αναψυχής για τους επισκέπτες
- ❖ αίσθηση εγκατάλειψης του χώρου ειδικά τους χειμερινούς μήνες που η επισκεψιμότητα είναι ιδιαίτερα περιορισμένη: ανάπτυξη βλάστησης στην πλακόστρωση των Δυτικών Νεωρίων (**Εικ. 137**)
- ❖ στάθμευση στις προσόψεις των μνημείων (**Εικ. 138 & 139**)
- ❖ αίσθηση αποπροσανατολισμού του επισκέπτη καθώς απ' όποια κατεύθυνση και εάν προσεγγίζει τον χώρο κυρίαρχο στοιχείο αποτελεί η χάραξη της παραλιακής οδού
- ❖ έλλειψη ουσιαστικής σύνδεσης με την παλαιότερη οδό της πόλης, Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου: ο κάτοικος και επισκέπτης που προσεγγίζει το λιμάνι από την οδό, καταλήγει μπροστά στον κυκλοφοριακό κόμβο χωρίς να υπάρχει μια σαφής κατεύθυνση και πορεία για την επίσκεψη των αρχαιολογικών μνημείων (**Εικ.131-133**)
- ❖ Διάσπαρτες επεμβάσεις ανάδειξης, ελλείπει ενός συνεκτικού «αφηγήματος» για τον χώρο.





Εικ. 131-133: Καθημερινή διέλευση οχημάτων από την παραλιακή λεωφόρο (λεωφόρος Νεάρχου), την Πλατεία 18 Αγγλων (κυκλικός κόμβος) και τη βόρεια κατάληξη της οδού Μαρτύρων 25^{ης} Αυγούστου (προσωπικό φωτ. αρχείο).



Εικ. 134: Άποψη διαμόρφωσης χώρου στη βόρεια πλευρά των Δυτικών Νεωρίων (νεώρια *Vecchi*), λήψη από δυτικά (προσωπικό φωτ. αρχείο).



Εικ. 135: Άποψη της διαδρομής στο ανατολικό τμήμα των Δυτικών Νεωρίων (νεώρια *Vecchi*) και περιφραγής μνημείου, λήψη από ανατολικά (προσωπικό φωτ. αρχείο).



Εικ. 136: Ενισχυτική υποστήλωση του ανατολικού θόλου των Δυτικών Νεωρίων, λήψη από βόρεια (προσωπικό φωτ. αρχείο).



Εικ. 137: Ανάπτυξη βλάστησης στην πλακόστρωση των Δυτικών Νεωρίων (προσωπικό φωτ. αρχείο).



Εικ. 138: Στάθμευση μπροστά στην πρόσοψη της δεξαμενής Ζάνε (προσωπικό φωτ. αρχείο).



Εικ. 139: Στάθμευση παραπλεύρως της αποθήκης άλατος και μπροστά από τα διοικητικά κτήρια της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης (προσωπικό φωτ. αρχείο).

4.1 Σύγχρονες μελέτες ανάδειξης επιμέρους μνημείων του ιστορικού συνόλου

Στο ευρύτερο πλαίσιο ανάδειξης της πολιτισμικής κληρονομιάς της πόλης, και της προώθησης του πολιτισμικού «κεφαλαίου» για την τουριστική ανάπτυξη, ο Δήμος Ηρακλείου προκήρυξε το καλοκαίρι του 2009, πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό προσχεδίων με θέμα «Ανάδειξη και επανάχρηση δυτικών Νεωρίων και ευρύτερου περιβάλλοντος χώρου».³⁵ Στόχος της προκήρυξης ήταν να επιλεγθούν μελέτες για την αποκατάσταση και επανάχρηση των μνημείων και την ανάδειξη του ευρύτερου περιβάλλοντος χώρου στο λιμάνι του Ηρακλείου, σύμφωνα με τις διατάξεις τις ελληνικής νομοθεσίας και τις διεθνείς προδιαγραφές που αφορούν στην προστασία και διατήρηση της πολιτισμικής κληρονομιάς (Ν. 3028/2002 & ICOMOS 2003). Αντίστοιχος διαγωνισμός του δήμου προκηρύχθηκε το 2010, με επίκεντρο το ανατολικό τμήμα του ιστορικού λιμανιού με θέμα : «Αποκατάσταση και χρήση του Ανατολικού Νεωρίου, της Δεξαμενής ZANE και της αποθήκης άλατος στο λιμάνι του Ηρακλείου».

Τα πρώτο βραβείο για την αποκατάσταση των Δυτικών Νεωρίων και του περιβάλλοντος χώρου απονεμήθηκε στη μελέτη της ομάδας αρχιτεκτονικού σχεδιασμού *Tense Architecture Network (TAN)*(**Εικ. 140**). Όπως σημειώνει ο Τηλέμαχος Ανδριανόπουλος στόχος της πρότασης εκτός από την ανάδειξη και αποκατάσταση του ιστορικού συγκροτήματος είναι «η δημιουργία ενός δημόσιου χώρου, ενός μεγάλου ανοιχτού συλλογικού χώρου, στο τέλος της πόλης, *εν επαφή* με τη θάλασσα.»³⁶ Η αρχική κάτοψη των νεωρίων αποδίδεται με τη δημιουργία μια λίθινης πλατφόρμας που προβάλλει στη θάλασσα, ενώ μέσω της μεταβολής της υφιστάμενης κάτοψης της προκυμαίας και την εισχώρηση υδάτινης επιφάνειας στο δυτικό τμήμα των νεωρίων, δημιουργείται στο σημείο μια πλατεία. Η ογκοπλασία και το αρχικό μήκος των νεωρίων αποδίδεται μέσω ξύλινης τοξωτής κατασκευής που εκτείνεται από το ανατολικό νεώριο του συγκροτήματος προς το νερό. Στο δυτικό τμήμα του χώρου δημιουργείται εκτεταμένος χώρος πρασίνου, ως δημόσιος χώρος, ενώ η παραλιακή λεωφόρος μονοδρομείται και μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (Ανδριανόπουλος κ.α. 2011: 146-147).

Για την αποκατάσταση και χρήση του Ανατολικού Νεωρίου, της δεξαμενής Ζανέ και της αποθήκης άλατος διακρίθηκε η πρόταση της αρχιτεκτονικής ομάδας του Αθ. Σπανομαρίδη (**Εικ. 141**). Κεντροβαρής άξονας της μελέτης είναι η ενεργοποίηση της συλλογικής μνήμης και η επανάχρηση των μνημείων για δρώμενα πολιτισμού. Η σύλληψη του σχεδιασμού αναφέρεται σε μια «ναυπηγοκατασκευαστική ζώνη» που παραπέμπει στην αρχική χρήση του χώρου, ενώ σχεδόν στο σύνολό της η επέμβαση είναι ξύλινη, αρθρωτή και αναστρέψιμη. Τα τρία μνημεία λειτουργούν συμπληρωματικά, ως ενιαίο σύνολο, μέσα από την κίνηση στα διαφορετικά επίπεδα των δαπέδων τους και τα μνημειακά κελύφη λειτουργούν πλέον ως *τοπογραφία* του προτεινόμενου σχεδιαστικού προγράμματος (Αθ. Σπανομαρίδης 2011:136-137).

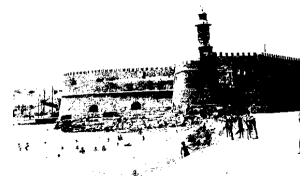
Οι προαναφερθείσες μελέτες που αφορούν, εξ' ορισμού των αντίστοιχων προκηρύξεων, σε μεμονωμένα μνημεία του ιστορικού συνόλου δεν έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα, ενώ δεν υπάρχει πρόβλεψη για την προσεχή εφαρμογή τους.

³⁵ Διαθέσιμο αρχείο στην ηλ. διεύθυνση:

https://www.heraklion.gr/files/items/1/10818/prokirixi_d.neoria_gf_gia_arhaiologia.pdf?md=1261034900.

³⁶ Συνέντευξη του Τ. Ανδριανόπουλου στη Ε. Φαρσάρη. Διαθέσιμη στην ηλ. διεύθυνση:

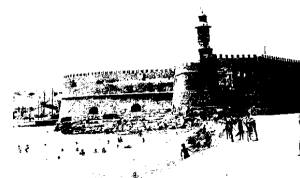
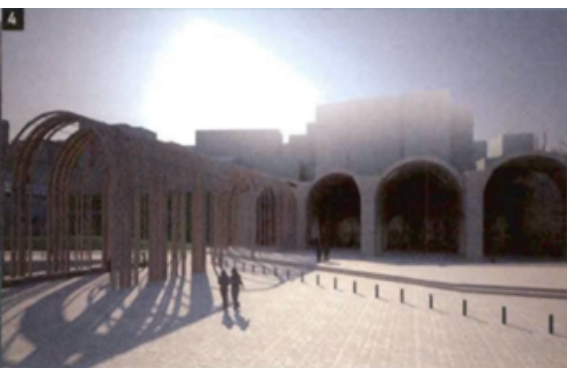
<https://www.2810.gr/index.php/news-diakritika/13185-2810-6qwxwyitjnd>.



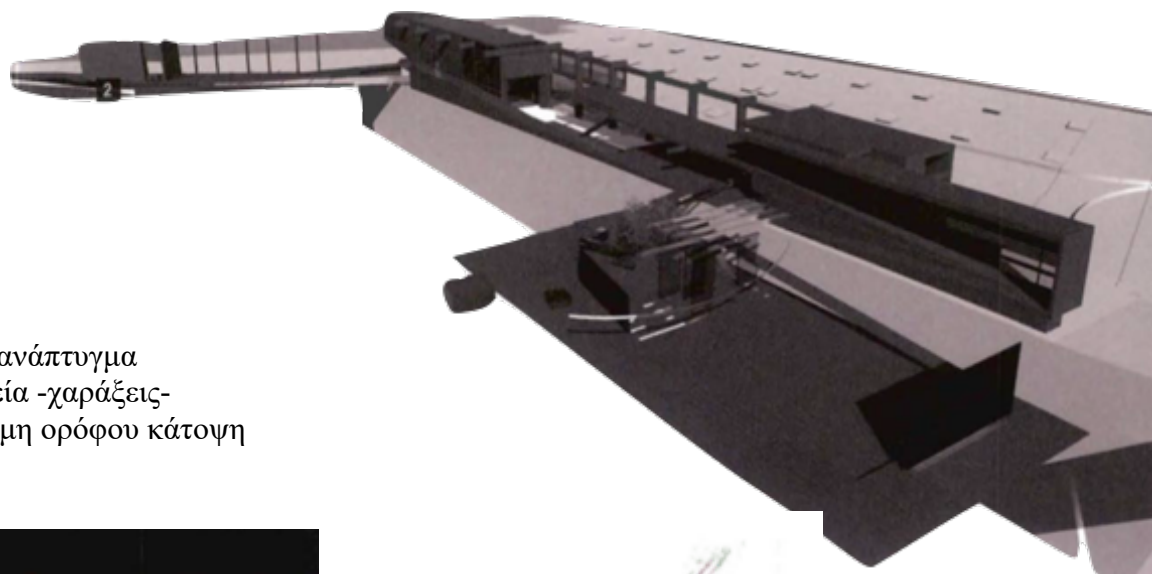
Εικ. 140: Ανάδειξη και επανάχρηση Δυτικών Νεωρίων και ευρύτερου περιβάλλοντος χώρου, *Tense Architecture Network (TAN)*, 2010, Α' Βραβείο Πανελλήνιου Αρχιτεκτονικού διαγωνισμού Προσχεδίων (πηγή: <https://www.tensearchitecture.net/project/west-arsenali>).



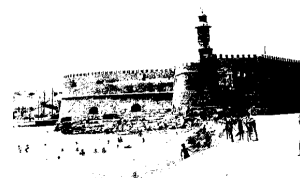
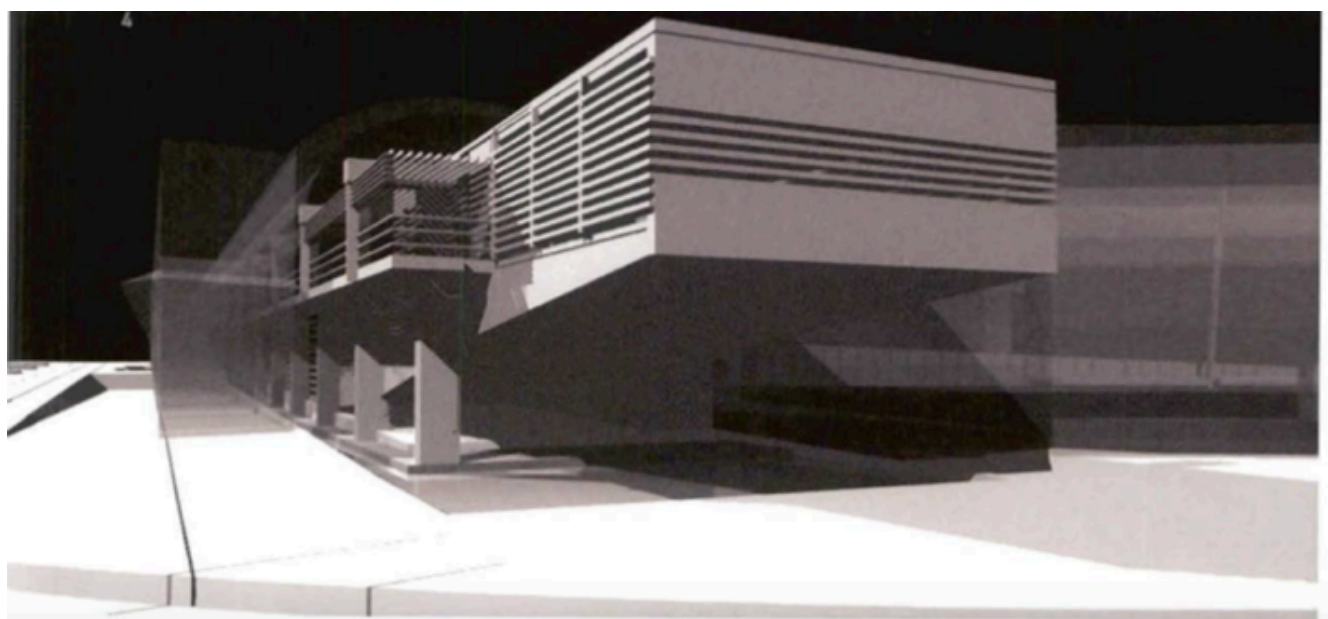
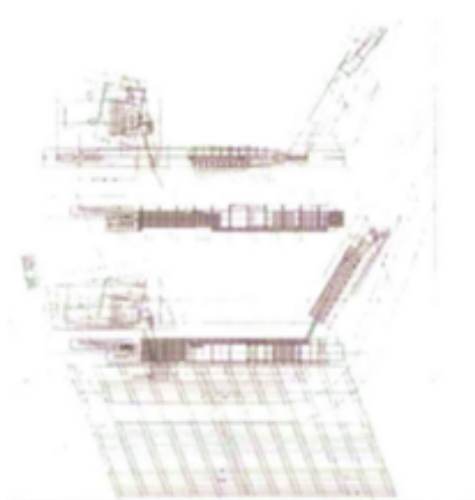
1. Γενική προοπτική απεικόνιση
2. Κάτοψη
3. Άποψη από την αποθήκη των Νεωρίων
4. Άποψη της πλατείας Νεωρίων
5. Προοπτική απεικόνιση από τη θάλασσα



Εικ.141: Μελέτη αποκατάστασης και χρήσης του Ανατολικού Νεωρίου, της δεξαμενής Ζανέ και της αποθήκης άλατος στο λιμάνι του Ηρακλείου, Σπανμαρίδης κ.α., 2009, Α' Βραβείο Πανελλήνιου Αρχιτεκτονικού διαγωνισμού Προσχεδίων (πηγή: Σπανομερίδης κ.α. 2011).



1. Ξύλινη κατασκευή-ανάπτυγμα
2. Όψη από την πλατεία -χαράξεις- στάθμη εισόδου-στάθμη ορόφου κάτοψη
3. Λεπτομέρεια



4.2 Αναπλάσεις λιμενικών ιστορικών συνόλων ως παραδείγματα καλής πρακτικής

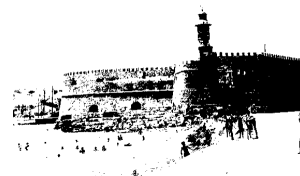
Για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας επιλέχθηκαν δύο παραδείγματα αναπλάσεων λιμενικών ιστορικών συνόλων, ως παραδείγματα καλής πρακτικής ανάδειξης του ιστορικού χώρου και αναβάθμισης του δημόσιου χαρακτήρα του. Σημειώνεται ότι, ενώ υπάρχει πλήθος αξιόλογων μελετών σχετικών με την ανάδειξη παράκτιων ιστορικών χώρων, ελάχιστες από αυτές έχουν υλοποιηθεί. Οι αρχιτεκτονικές συνθέσεις που επιλέχθηκαν ως σχετικές με το «πνεύμα» των κατευθυντηρίων αυτής της μελέτης είναι η αρχιτεκτονική σύνθεση στο παραλιακό μέτωπο της ιστορικής πόλης Zadar (Ζάρα), στην Κροατία και η ανάπλαση του λιμανιού της κωμόπολης Malpica στη βορειοδυτική ακτή της Ισπανίας. Και τα δύο έργα αποδίδουν την έννοια της κλιμάκωσης – «κατωφλιού», της διαδρομής, του παλίμψηστου και έχουν ως κεντρικό άξονα σχεδιασμού τη δημιουργία ενός ουσιαστικά δημόσιου χώρου για τους κατοίκους και του επισκέπτες της πόλης.

Η ανάπλαση έκτασης 1.700 μ.² στο βορειοδυτικό άκρο της χερσονήσου του Zadar περιλαμβάνει τη διαμόρφωση με τη συμβατική ονομασία «όργανο της θάλασσας» (Sea organ) κατά μήκος της ακτογραμμής και τη μεγάλη κυκλική εγκατάσταση που ονομάστηκε «μνημείο/χαιρετισμός στον Ήλιο» (Greetings to the Sun) (Εικ. 146). Οι κεντρικοί άξονες σχεδιασμού, σύμφωνα με τον υπεύθυνο αρχιτέκτονα Nikola Bašić ήταν η απόδοση του παλίμψηστου της ιστορίας της πόλης, η επανασύνδεση του ανθρώπου με τη φύση και η δημιουργία ενός δημόσιου χώρου συνάντησης κατοίκων και επισκεπτών που παράλληλα θα αποτελεί τοπόσημο της πόλης (Stelluti 2008).

Ειδικότερα «το όργανο της θάλασσας» έχει σχεδιαστεί ως μια μεγάλη κλίμακα από λευκό μάρμαρο χωρισμένη σε επτά τμήματα των 10 μέτρων που αναπτύσσονται κατά μήκος της ακτογραμμής με διαφορά ενός βήματος, ενός σκαλοπατιού. Τα τμήματα αυτά περιέχουν στο εσωτερικό τους σωλήνες πολυαιθυλενίου διαφορετικής διαμέτρου, έτσι ώστε η ώθηση του αέρα από τα κύματα να μεταφέρεται στους διαφορετικής διαμέτρου σωλήνες, να επιταχύνεται και εν τέλει να παράγει ήχο, δημιουργώντας ανάλογα με την παλίρροια, τα κύματα και τον άνεμο, διαφορετικές μουσικές παραλλαγές που αναδύονται από τις κάθετες εγχοπές των σκαλοπατιών. Με τον τρόπο αυτό η κατασκευή προσομοιάζει τόσο μορφολογικά όσο και λειτουργικά, μουσικό όργανο (Bordas 2018).

Η διαμόρφωση αυτή αντί της ανακατασκευής ιστορικών δομών που χάθηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αποδίδει συμβολικά μέσω των κλιμακώσεων τα πολλαπλά επίπεδα της ιστορίας της πόλης, τη διαχρονική σχέση πόλης και ανθρώπου με τη θάλασσα, ενώ παράλληλα αποτελεί αναφορά στον δημόσιο χώρο περιπάτου και αναψυχής που υπήρχε στην περιοχή προπολεμικά (Εικ. 142 & 143). Το «όργανο στη θάλασσα» που βραβεύτηκε το 2009 με το πρώτο βραβείο *Public Space* (Δημόσιου Χώρου) αποτελεί δημοφιλή δημόσιο χώρο των κατοίκων και επισκεπτών του Zadar και τοπόσημο της πόλης διεθνώς.

Αντίστοιχα το «μνημείο στον Ήλιο», αμέσως νότια της κλίμακας αποτελεί μια κυκλική εγκατάσταση σύγχρονης τεχνολογίας κατασκευασμένη από διεπιστημονική ομάδα ευρωπαίων ειδικών επιστημόνων. Η εγκατάσταση αποτελείται από τριακόσιες γυάλινες πλάκες, τοποθετημένες στο ίδιο επίπεδο με αυτό της προκυμιάς σε μορφή κύκλου διαμέτρου 22 μέτρων. Η ενέργεια που απορροφάται από τον ήλιο μετατρέπεται κατά τη διάρκεια της νύχτας σε δημόσιο θέαμα και χώρο αναψυχής,





Εικ. 142: Άποψη του βόρειου παραλιακού μετώπου του Zadar πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (πηγή: <https://www.zadar.travel/en/about-zadar/history#.XKp4hS1hPfY>).



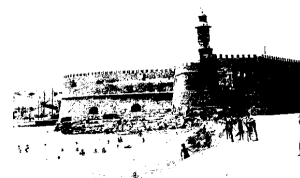
Εικ. 143: Καρτ ποστάλ με απεικόνιση της βόρειας παραλίας του Zadar στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

(πηγή: <https://www.zadar.travel/en/about->

καθώς οι επισκέπτες έχουν τη δυνατότητα να περπατήσουν επί της κατασκευής και να μεταλλάξουν το είδος του φωτισμού που αναδύεται μέσω ενός σύνθετου συστήματος διάδρασης. Σημειώνεται ότι, η ενέργεια που παράγεται από την κατασκευή χρησιμοποιείται για τον γενικό φωτισμό της παραλίας, ως ανανεώσιμη - φιλική προς το περιβάλλον- πηγή ενέργειας. Κεντρικό στοιχείο και αυτής της επέμβασης είναι η επαφή του ανθρώπου με τη φύση και η ανάδειξη του δημόσιου χώρου ως τόπου αναψυχής και ψυχαγωγίας. Παράλληλα, και στο έργο αυτό υπάρχουν ιστορικές αναφορές, καθώς τα ονόματα και οι αριθμοί που είναι χαραγμένα κατά μήκος του δακτυλίου αποτελούν αναφορές στο ημερολόγιο του St Krševan, που περιέχει αστρονομικά στοιχεία και δημιουργήθηκε στο Zadar το 1262 (Stelluti 2008).

Η ανάπλαση του λιμανιού στη μικρή πόλη Malpica της Ισπανίας, αφορά τον επαναπροσδιορισμό της ταυτότητας του, μετά από την αλλοίωση της μορφής του - από τη δεκαετία του 1960 μέχρι τις αρχές του 2000 - λόγω της ραγδαίας τουριστικής ανάπτυξης και της μαζικής κατασκευής κτηρίων που ήταν ασύμβατα με την φυσιογνωμία του τόπου. Η πόλη που είναι χτισμένη πάνω σε μια χερσόνησο με ανομοιογενή τοπογραφία, αποτελεί ιστορικό οικισμό αλιείας και φαλαινοθηρίας που ήκμαζε στην περιοχή κατά τη διάρκεια του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Μετά από χρόνια κακής διαχείρισης και εγκατάλειψης των λιμενικών εγκαταστάσεων και του παράκτιου μετώπου σε συνδυασμό με την εγκατάλειψη πρώην βιομηχανικών κτηρίων και την ασύμβατη ή ημιτελή κατασκευή των νεότερων ξενοδοχειακών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή, κατέστη επιτακτική η ανάγκη αποκατάστασης του τοπίου της παραλιακής ζώνης, ως κεντρικού δημόσιου χώρου της πόλης (Bordas 2018) (**Εικ. 144-145**).

Σύμφωνα με την αρχιτεκτονική ομάδα μελέτης Creus & Carrasco «το έργο ανασυγκρότησης του λιμανιού, το οποίο αναπτύχθηκε σε συνεργασία με το Λιμενικό Ταμείο, εστιάζει κυρίως σε ζώνες όπου μπορεί να δημιουργηθεί δημόσιος χώρος. Το λιμάνι αναλύθηκε ως τόπος αλληλεξάρτησης και καταφυγίου, με την έκκληση του κλάδου της αλιείας και των απόψεών του - μια μοναδική τοποθεσία που κάνει την παρουσία της αισθητή στην πόλη με ράμπες, σκάλες και μπαλκόνια» (Creus & Carrasco



2012).³⁷

Η επέμβαση έκτασης 13.710 μ.², ολοκληρώθηκε το 2009 και έλαβε χώρα κατά μήκος του πεταλοειδούς σχήματος λιμενικού κόλπου (**Εικ. 147**). Βασικό στοιχείο της επέμβασης αποτελούν οι διαμορφώσεις από προκατασκευασμένες πλάκες σκυροδέματος ακολουθώντας μια διαδρομή που ξεκινά από την κατασκευή νέας προβλήτας διατρέχοντας περιμετρικά τον κόλπο έως το νοτιότερο άκρο του. Η νέα αυτή διαδρομή ακολουθεί την τοπογραφία της ακτογραμμής, ενώ σε ορισμένα σημεία υπερυψώνεται και προσαρτάται επί της τοιχοποιίας των παλαιών κτηρίων. Το εξωτερικό τμήμα της προεξέχουσας ακμής των πλακών αναδιπλώνεται με ελαφριά κλίση προς τα επάνω για την προστασία των περιπατητών, παρέχοντας παράλληλα απρόσκοπτη θέαση στη θάλασσα ενώ η αναδίπλωση από την εσωτερική πλευρά - όπου υπάρχει - χρησιμοποιείται ως εμπόδιο για τη στάθμευση αυτοκινήτων στην πεζοδρομημένη ζώνη. Η πορεία καταλήγει στη θέση *Murallón*, ένα βραχώδες χείλος στο τέλος της νοτιότερης προβλήτας, απ' όπου οι επισκέπτες έχουν απρόσκοπτη θέα στην πόλη, την ευρύτερη περιοχή και τον ωκεανό (Brados 2018).

Η διαμόρφωση του λιμένα αναδεικνύοντας τις υφιστάμενες ιστορικές δομές δημιούργησε ένα νέο λειτουργικό λιμάνι, έναν δημοφιλή δημόσιο χώρο και ένα τοπόσημο για τους επισκέπτες και τους κατοίκους της πόλης.

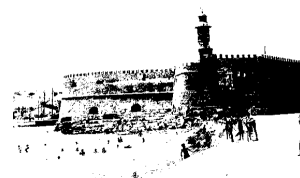


Εικ. 144: Άποψη της Malpica στα τέλη του 19^{ου} αιώνα
(πηγή:<https://en.todocoleccion.net/postcards-galicia/foto-postal-malpica-coruna-debe-ser-ano-1930~x55090893>).

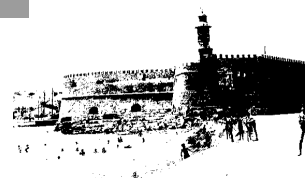
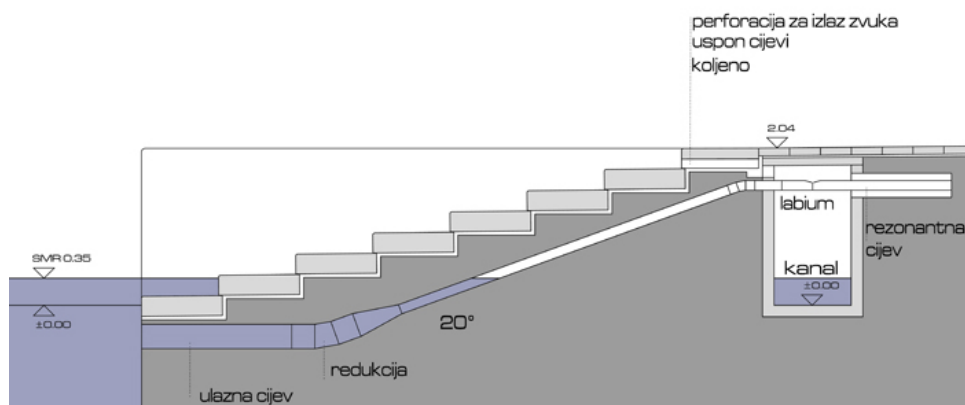
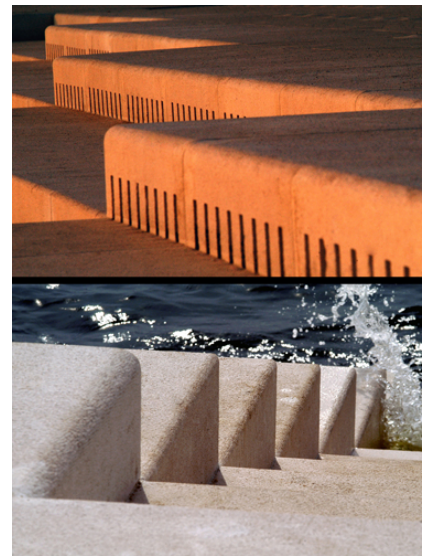
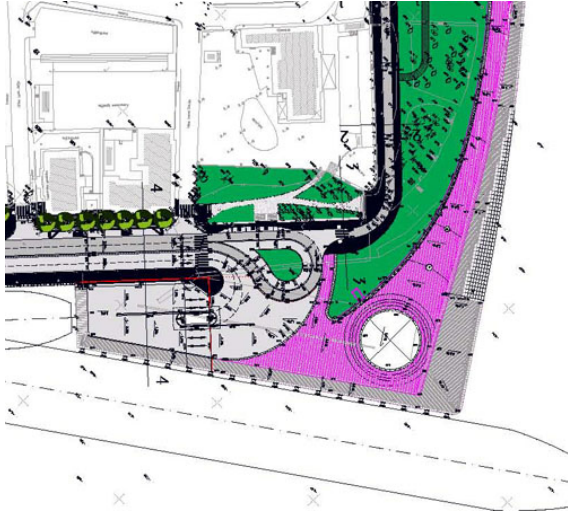


Εικ.145: Άποψη του λιμένα της πόλης Malpica πριν τις εργασίες ανάπλασης
(πηγή: CREUSECARRASCO arquitectos).

³⁷ Προσβάσιμο στο ArchDaily: <https://www.archdaily.com/197941/malpica-harbour-creusecarrasco-arquitectos>



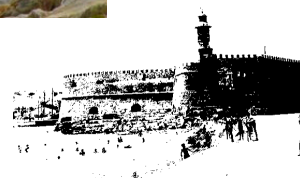
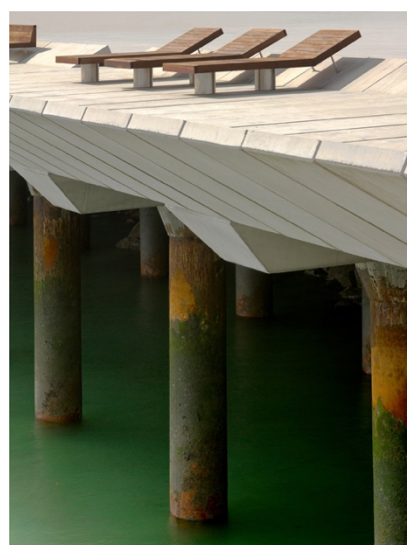
Εικ.146: Ανάπλαση του βορειοδυτικού παράκτιου μετώπου του ιστορικού λιμανιού του Zadar, Κροατία, 2006, «Το όργανο της θάλασσας» (Sea organ) και «Χαιρετισμός στον Ήλιο» (Greetings to the Sun), Αρχιτέκτων: Nikola Bašić/ Α' Βραβείο Public space
Κάτοψη της αρχιτεκτονικής σύνθεσης, γενική προοπτική απεικόνιση, τομή και απόψεις σημείων της επέμβασης (πηγή: <https://www.publicspace.org/works/-/project/d078-morske-orgulje>)



Εικ. 147: Αποκατάσταση του παράκτιου μετώπου του λιμανιού Malpica , Ισπανία, 2009

Αρχιτέκτονες: Creus & Carrasco

Κάτοψη της αρχιτεκτονικής σύνθεσης, γενική προοπτική απεικόνιση, τομή και απόψεις σημείων της επέμβασης
(πηγή: <http://www.landezine.com/index.php/landscape-architects/creus-e-carrasco>)



5. Κατευθυντήριες για την ανάδειξη του «πολυφωνικού» παρελθόντος του ιστορικού λιμανιού του Ηρακλείου και την ενεργοποίηση της συλλογικής μνήμης, ως αφετηρία για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό

‘Το παρελθόν μιλάει πάντα όπως ένα μαντείο: μόνον ως αρχιτέκτονες του μέλλοντος, ως γνώστες του παρόντος θα κατανοήσουμε το χρησμό του.’

Friedrich Nietzsche, Ιστορία και Ζωή (2010:66)

Λαμβάνοντας υπ’ όψη την υφιστάμενη κατάσταση του χώρου και την παρούσα ιστορική ανάλυση της *βιογραφίας* του λιμανιού,³⁸ στο κεφάλαιο αυτό προτείνονται κατευθυντήριες για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, εν είδει «εργαλειοθήκης» ιστορικού περιεχομένου, με σκοπό την ανάδειξη του παλίμψηστου του παρελθόντος του, δηλαδή όλων εκείνων των στοιχείων που παρέμειναν στο περιθώριο των σημερινών διαμορφώσεων ή επιχώθηκαν ουσιαστικά και μεταφορικά, κι όμως μπορούν να γίνουν ξανά παρόντα. Παράλληλα, βάσει του αρχικού στόχου της έρευνας, μέσω της συνέργειας ιστορίας και αρχιτεκτονικής, η προτεινόμενη ιστορική και δυνάμει αρχιτεκτονική *αφήγηση* προσβλέπει στη δημιουργία ενός **δημόσιου χώρου**, όπου με αφετηρία τα υφιστάμενα μνημεία, θα ιχνογραφείται χωρικά η πορεία του λιμανιού στον χρόνο. Ενός τόπου φέροντα νοημάτων και αισθήσεων του παρελθόντος, **τόπου ενεργοποίησης της ατομικής και συλλογικής μνήμης**, φορέα κοινωνικής συνδιαλλαγής που θα προάγει τον ίδιο τον μετασχηματισμό του και τον μετασχηματισμό της πόλης. Οι κατευθυντήριες που αναλύονται στο παρόν κεφάλαιο σκοπό έχουν την επιτέλεση των στόχων αυτών.

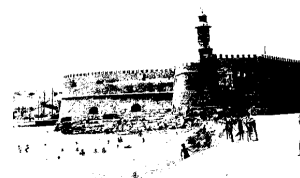
Σημειώνεται ότι, δεδομένης της παρούσας ιστορικής ανάλυσης, βασικές έννοιες στην πρόσληψη του παρελθόντος του λιμανιού είναι η έννοια του *δικτύου*, του *ορίου*, του *παλίμψηστου*, της *σύζευξης* και της *ρήξης*, του «*κατωφλιού*», της *πορείας* (συνεχούς ή διακοπτόμενης), της *ετερογένειας* και *πολυπολιτισμικότητας*, της *πολυσημίας* του *βιωμένου χώρου* και της *μνήμης*. Βάσει αυτών, οι κατευθυντήριες δεν προσβλέπουν σε έναν χώρο σκηνοθετημένης ψυχαγωγίας ή σε μια «λαμπερή» σχεδιαστική πρόταση³⁹, αλλά σε έναν πολυεπίπεδο χώρο, των «κατωφλιών», με την έννοια που προσδίδει στον όρο ο Σταύρος Σταυρίδης⁴⁰. Έναν *τόπο* που θα ενέχει και θα μεθερμηνεύει το παρελθόν στο παρόν και που θα επικοινωνεί την ώσμωση διαφορετικών ιστοριών και πολιτισμικών στοιχείων που διαμόρφωσαν την ταυτότητα του λιμανιού *συν τω χρόνω*.

Όπως παρατηρεί ο Γιάννης Ζαϊμάκης, «το λιμάνι του Ηρακλείου έπαψε εδώ και μερικές δεκαετίες να αποτελεί χώρο συνάθροισης και δραστηριοτήτων αναψυχής. Η πόλη, αποψιλωμένη από τους στενούς συμβολικούς και πολιτισμικούς της δεσμούς με τον κόσμο της Ανατολής και έχοντας αναπροσαρμόσει τα δίκτυα επικοινωνίας της προς ένα υπερεθνικό πλαίσιο απ’ όπου επιζητεί έσοδα διαμέσου του τουρισμού και του εμπορίου, ψάχνει μέσα στους κραδασμούς των συνεχών μετασχηματισμών της να συγκροτήσει και να κυρώσει την ταυτότητα της πόλης. Το ποια είναι αυτή είναι και αυτό ένα ζητούμενο» (1997:197). Η ουσιαστική αυτή παρατήρηση για την υφιστάμενη

³⁸ όπως προσλήφθηκε και ερμηνεύτηκε βάσει των θεωρήσεων περί *γενικής ιστορίας* του Μ. Foucault (βλ. Κεφ.1)

³⁹ Που όπως επισημαίνει ο Δημήτρης Φιλιππίδης, συνήθως έχουν φτωχά αποτελέσματα (Φιλιππίδης 2013: 20)

⁴⁰ Σταυρίδης 2002: 285-366.

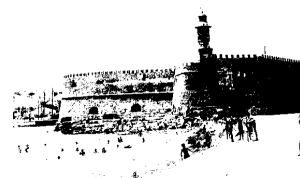


κατάσταση του χώρου και της ταυτότητάς του, υποδηλώνει τον μείζονα ρόλο της διαχείρισης του παρελθόντος του και των δυνάμει διαμεσολαβημένων προτάσεων ανάδειξής του. Τόσο η ιστορική όσο και η αρχιτεκτονική αφήγηση ανασυνθέτοντας το παρελθόν και τον χώρο του λιμανιού, δομούν εκ νέου τη συλλογική μνήμη και ταυτότητα της κοινωνίας που το βιώνει. Ως εκ τούτου, ένα τέτοιο εγχείρημα, εκτός από την εις βάθος γνώση της ιστορίας του χώρου, οφείλει να λαμβάνει υπ' όψιν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του *τόπου* - διαμορφωμένο μέσω των διαχρονικών μετασχηματισμών του - και την κοινωνική μεθερμηνειότητά του.

Σχετικά με τον ρόλο του υπό μελέτη χώρου, στον σύγχρονο αστικό σχεδιασμό της πόλης του Ηρακλείου, το ιστορικό λιμάνι αποτελεί αφετηρία – προορισμό ή σταθμό όλων των προτεινόμενων δικτύων πολιτιστικών διαδρομών της Παλιάς Πόλης, σύμφωνα με το Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων του Δήμου Ηρακλείου, ενώ στο επικαιροποιημένο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master plan) του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου ορίζεται ως Τμήμα Α' αναψυχής για το οποίο δεν προβλέπονται νέες επεμβάσεις (Δήμος Ηρακλείου 2016 & ΦΕΚ Δ 32/2019). Επισημαίνεται ότι, όσο αφορά στις προτάσεις που εγκρίθηκαν από τους διαγωνισμούς του Δήμου Ηρακλείου για την αποκατάσταση και χρήση του Ανατολικού Νεωρίου, της δεξαμενής Ζάνε της αποθήκης άλατος το 2009, και των Δυτικών Νεωρίων το 2010, δεν υπάρχει πρόβλεψη για την προσεχή υλοποίησή τους (βλ. Κεφ. 4.1).

Καθώς το ιστορικό λιμάνι συνιστά οριοθετημένο αρχαιολογικό χώρο, σύμφωνα με το ΦΕΚ 360/Β'/1965, ως προαπαιτούμενη κάθε επέμβασης στον χώρο κρίνεται η τήρηση της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτισμικής κληρονομιάς, κυρίως του Ν. 3028/2002, του *Διεθνούς Χάρτη Αποκαταστάσεων Μνημείων και Τόπων της Βενετίας* (1964) και των *Αρχών του ICOMOS για την Ανάλυση, Διατήρηση και Δομική Αποκατάσταση της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς* (2003)⁴¹. Απαραίτητη επίσης είναι η συστηματική - ιδανικά προληπτική - συντήρηση των υφιστάμενων κελυφών των αρχαιολογικών και αρχιτεκτονικών μνημείων του χώρου από τις αρμόδιες Εφορείες του ΥΠ.ΠΟ, σε συνεργασία με τους τοπικούς δημόσιους φορείς, κυρίως σε ό,τι αφορά τα ιστορικά διατηρητέα κτήρια του Δήμου. Βάσει των ως άνω παρατηρήσεων στη συνέχεια παρατίθενται οι προτεινόμενες κατευθυντήριες για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του χώρου.

⁴¹ Με ιδιαίτερη έμφαση στο σεβασμό της αυθεντικότητας των μνημείων και στην αρχή της αναστρεψιμότητας των επεμβάσεων για τη δυνατότητα επανεξέτασης και επανακαθορισμού της κατάστασης διατήρησής τους στο μέλλον.



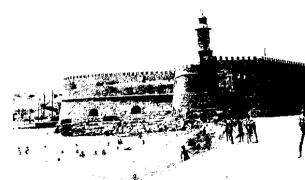
ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Πριν την έναρξη οποιασδήποτε επέμβασης στον χώρο αναγκαία κρίνεται η περαιτέρω αρχαιολογική διερεύνηση της δομής και των ορίων του λιμανιού για τη συλλογή περαιτέρω στοιχείων σχετικά με τη μορφή και λειτουργία του, ειδικά κατά τους ιστορικούς χρόνους και τη Βυζαντινή περίοδο, αλλά και της ιστορίας του εν γένει. Επιπλέον, απαραίτητη θεωρείται η διεπιστημονική προσέγγιση και εμβριθής επιστημονική διερεύνηση και τεκμηρίωση του υπό μελέτη χώρου, με συνεργασία των ειδικών (αρχιτεκτόνων-μηχανικών, πολιτικών-μηχανικών, αρχαιολόγων, συντηρητών κ.α.) σε όλα τα στάδια εκπόνησης της επέμβασης, καθώς επίσης η εμβάθυνση στις εγγενείς αξίες των υφιστάμενων μνημείων (αυθεντικότητα, αξία του παλαιού, ιστορική αξία, αξία μνημόνευσης). Ο βαθμός και το είδος της νέας επέμβασης οφείλει να συνδιαλέγεται με το ιστορικό σύνολο βάσει των διατυπωμένων και νομοθετημένων σύγχρονων θεωριών για την ολοκληρωμένη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος, με στόχο η μετεγγραφή του ιστορικού συνόλου να αποτελέσει τοπόσημο της πόλης. Στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προστασίας και διαχείρισης του χώρου απαραίτητη κρίνεται επίσης η πληροφόρηση και ενημέρωση του κοινού σχετικά με τους στόχους της αρχιτεκτονικής σχεδιαστικής πρότασης και η στενή συνεργασία με τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, ώστε να υπάρξει μια ουσιαστική συνδιαλλαγή για τη σχεδιαστική και κοινωνική μεθερμίνευση του χώρου.

Κύριες δράσεις

- ❖ **Η δημιουργία ενός συνεκτικού «αφηγήματος» για την ιστορία του χώρου μέσω του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού και η αποκατάσταση της συνοχής του ιστορικού συνόλου που έχει σήμερα διασπαστεί από την παραλιακή λεωφόρο**
- ❖ Η ανάδειξη των υφιστάμενων τμημάτων των νεωρίων και του παράκτιου τείχους⁴² και η προστασία των ιστορικών κτηρίων και αρχιτεκτονικών μνημείων της περιοχής, ειδικά επί της οδού Μαρτύρων 25ης Αυγούστου - τον παλαιότερο ιστορικό δρόμο της πόλης - ώστε να αναδειχθεί η πολιτισμική φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής
- ❖ Απόδοση του χώρου στον πεζό, στον κάτοικο και στον επισκέπτη, με τη δραστική μείωση της όχλησης από τα Ι.Χ., με αποκλεισμό της διαμπερούς διέλευσης και τη δημιουργία δικτύου κίνησης μίνι λεωφορείων.
- ❖ Απομάκρυνση των κυκλικών κόμβων στην πλατεία 18 Άγγλων και στο ύψος του υφιστάμενου τμήματος των Ανατολικών Νεωρίων – δυνητικά μετατροπή της παραλιακής λεωφόρου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, τόσο για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του χώρου, όσο και για την αναβάθμιση του λιμανιού ως δημόσιου χώρου αναψυχής και σύγχρονης πολιτιστικής δράσης.
- ❖ Αποσυμφόρηση των διοικητικών λειτουργιών του λιμένα ώστε να μειωθεί η διέλευση των οχημάτων.

⁴² Η συντήρηση των μνημείων θεωρείται προαπαιτούμενο που όπως επισημάνθηκε αποτελεί αρμοδιότητα του ΥΠ. ΠΟ.



Υποδείξεις

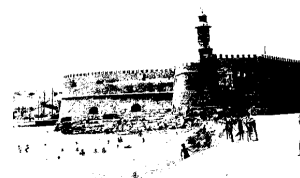
- ❖ Χωρική απόδοση του παλίμψηστου της ιστορίας του λιμανιού βάσει της αρχαιολογικής και ιστορικής τεκμηρίωσης - δυνητικά μέσω της δημιουργίας διαδρομών στον χώρο που θα αποδίδουν χωρικά το διαχρονικό μετασχηματισμό του λιμανιού
- ❖ Δυνητική προσαρμοστική επανάχρηση (adaptive reuse)⁴³ των υφισταμένων μνημείων, με χρήσεις που θα αναδεικνύουν τις εγγενείς τους αξίες
- ❖ Χρήση δαπέδων με διαφοροποιημένες στρώσεις ψηφίδας, συμβατών με τον χαρακτήρα του χώρου, για την απόδοση της έννοιας της αλληλεπίθεσης και της σύνθεσης των πολλαπλών χρονικοτήτων του παρελθόντος στο παρόν.
- ❖ Χωρική απόδοση της έννοιας των «κατωφλιών» και των ορίων - δυνητικά με τη δημιουργία επιπέδων διαφορετικής στάθμης
- ❖ Επικοινωνία της πόλης με το λιμάνι και τη θάλασσα μέσω της διαμόρφωσης της κατάληξης της οδού Μαρτύρων 25ης Αυγούστου και τη δημιουργία σημείων θέασης (belvedere) σε κατάλληλα σημεία, για τη δυνατότητα συνολικής θέασης του ιστορικού συνόλου και του λιμανιού⁴⁴
- ❖ Διατήρηση της χρήσης του λιμένα για τον ελλιμενισμό μικρών σκαφών και ιστιοφόρων, καθώς επίσης της ιχθυόσκαλας και των ιχθυοπωλείων στον χώρο, ώστε να διατηρηθεί η διαχρονική αυτή λιμενική δραστηριότητα που στις μέρες μας κινδυνεύει να εκτοπιστεί
- ❖ Τόνωση της περιοχής με πρόσθετες λειτουργίες συμβατές με τον ιστορικό και πολιτισμικό του χαρακτήρα - μετεγγραφή του τόπου σε ζωντανό δημόσιο χώρο κοινωνικής συνδιαλλαγής και αναψυχής και όχι σε χώρο τουριστικής σκηνογραφίας.
- ❖ Δημιουργία χώρου εντός του λιμένα που θα φιλοξενεί μικρές επιχειρήσεις και μικρούς χώρους εστίασης χαμηλής όχλησης⁴⁵
- ❖ Ένταξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων στα υφιστάμενα μνημεία ή σε νέες δομές που θα συνομιλούν αρμονικά με το ιστορικό σύνολο
- ❖ Σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα αλλά και του ανθρώπου με τη θάλασσα και την φυσική ακτογραμμή⁴⁶
- ❖ Διατήρηση της κατοικίας στις όμορες συνοικίες, ώστε να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η «γειτονιά» γύρω από το λιμάνι και να συντελέσει στο δημόσιο χαρακτήρα του και στην αποφυγή φαινομένων αστικού εξωραϊσμού
- ❖ Δημιουργία δημόσιου χώρου στάθμευσης πλησίον του λιμένα για την εξυπηρέτηση του κοινού και ειδικά των κοινωνικών ομάδων με κινητικές δυσκολίες
- ❖ Διαφύλαξη του ιστορικού πολεοδομικού ιστού και των παραδοσιακών κτηρίων της όμορης ιστορικής συνοικίας του *Λαβύρινθου* και σύνδεσή της με το λιμάνι.
- ❖ Σχεδιασμός με κεντρικό άξονα πρωτίστως τον κάτοικο αλλά και τον επισκέπτη του χώρου

⁴³ Για την προσαρμοστική επανάχρηση βλ. Μαλλούχου Tufano 2016: 241

⁴⁴ Η δυνατότητα αυτή άλλωστε υπήρχε στο πρόσφατο παρελθόν, καθώς επί του παράκτιου τείχους, νότια του λιμένα είχαν δομηθεί σπίτια και είχαν διαμορφωθεί σημεία θέασης.

⁴⁵ ως αναφορά στους χώρους κοινωνικής συνάντησης του λιμανιού (κυρίως μικρά καφενεία και οινοποιεία) κατά διάρκεια τους Οθωμανικής περιόδου μέχρι και τη δεκαετία του '80.

⁴⁶ ως αναφορά στη χρήση ορισμένων τμημάτων του λιμένα για κολύμβηση, στα νεότερα χρόνια



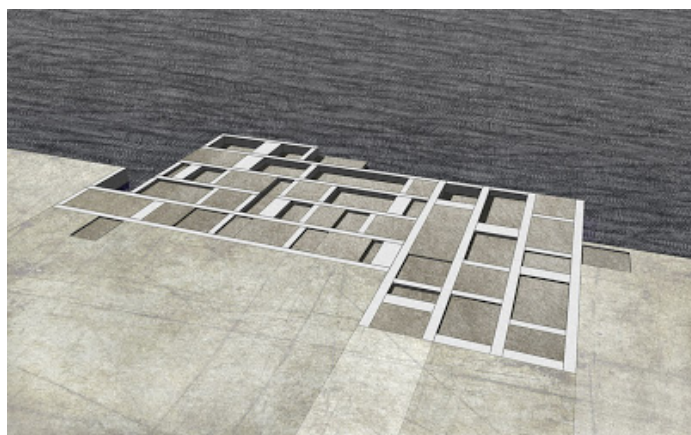
Βάσει των ως άνω κατευθυντηρίων προτείνεται η «ανάγνωση» του χώρου, ως αποτύπωμα επάλληλων δράσεων διαφορετικών χρονικών στιγμών και ενεργειών του παρελθόντος που ενέχονται και λειτουργούν στο παρόν (Witmore 2007:556). Υπό το πρίσμα αυτό, η βιογραφία του λιμανιού θα μπορούσε να αποδοθεί χωρικά ως μια συναρμογή των θραυσμάτων του παρελθόντος του με τις σύγχρονες δομές, που θα μετεγγράφεται σε ένα νοητό ψηφιδωτό παρελθόντος – παρόντος, διαπερνώντας τον ιστορικό χρόνο. Η συμβολική μετεγγραφή του χώρου ως ψηφιδωτού παρελθόντος-παρόντος θα μπορούσε να επικοινωνεί τις διαχρονικές μεταβολές της μορφής και φυσιογνωμίας του λιμανιού, τα «κατώφλια» της ιστορίας του, την πολυπολιτισμικότητά του και τις ποικίλες νοηματοδοτήσεις του από τις εκάστοτε κοινότητες, ώστε να αποτελέσει εν τέλει έναν κοινωνικό πυκνωτή, ένα *locus* της συλλογικής μνήμης (Rossi 1982: 130) (Εικ. 148 & 149).

«Όμως εκεί (στα ψηφιδωτά δάπεδα) αρθρώνονται κι ενδείξεις για την δραστικότητα των αρχιτεκτονικών διαμορφώσεων. Για τη δυνατότητά τους να μεσολαβήσουν ενοποιητικά και να συνυφάνουν διάσπαρτα ετερόκλητα στοιχεία για το δύσκολο καθήκον τους να ρυμοτομήσουν τη μνήμη ενός τόπου συλλέγοντας τις αντηχήσεις από απουσίες και παλιά θεμέλια, [...] Γι αυτό τέτοιои τυχαίοι και λαθρόβιοι σχηματισμοί φαίνονται κάποτε σαν μικρές της ύλης εξεγέρσεις.»

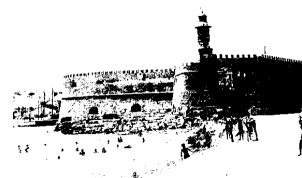
(Μανωλίδης 2014).



Εικ. 148: Λεπτομέρειες δαπέδων της Αγίας Σοφίας στην Κωνσταντινούπολη από την αποτύπωση του Robert L. Van Nice (πηγή: <http://edafologion.blogspot.com/2014/11/blog-post.html>).



Εικ. 149: Η πόλη που θυμάται το σεισμό (Μανωλίδης 2010) (πηγή: http://edafologion.blogspot.com/2010/12/blog-post_06.html).



Βιβλιογραφία

Anagnostopoulos, A., 2016. Cosmopolitanism or Constitutive Violence? The Creation of “Turkish” Heraklion. In R. Bryant (ed.) *Post- Ottoman Coexistence. Sharing Space in the Shadow of Conflict*. New York- Oxford: Berghahn: 86-106.

-, 2013. Picturing Public Space: Ethnicity and Gender in Iraklio. *International Society of Biourbanism* (ISB). Ανακτήθηκε από: <http://www.biourbanism.org/picturing-public-space-ethnicity-gender-iraklio/>

-, 2013b. Delusion street: religious antagonism, class strategies and city planning in the making of commemorative spaces in Iraklio, Crete. Paper presented at the “*Memory, Conflict and Space*” at the Archbishop Desmond Tutu Centre for War and Peace Studies, Liverpool Hope University, Creative Campus, 10-12 July 2013. Ανακτήθηκε από: <https://www.academia.edu/4048957/>.

-, 2007. *From “Tourkopolis” to “Metropolis”: the Creation of Public Space in Early 20th century Iraklio*. Crete. PhD Diss., University of Kent, UK.

Andrianakis, M. 2010. Gli arsenali Veneziani a Creta. In *Gli Arsenali oltremarini della Serenissima*, Venezia: p.191-199.

Aymard, M., 1990. Χώροι. Στο *Η Μεσόγειος – Ο Χώρος και η Ιστορία*. Μετάφραση Ε. Αβδελά & Ρ. Μπενβενίτσε. Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια: σ. 173- 200.

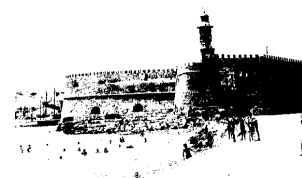
Ανδριανόπουλος, Τ., Μούρος, Κ. & Μπαμπανέλος, Θ., 2011. Ανάδειξη και επανάχρηση Δυτικών Νεωρίων και ευρύτερου περιβάλλοντος χώρου. Στο *Δημόσια πόλη / Public City: Έκθεση – Παράλληλη εκδήλωση του Συνεδρίου «Δημόσιος χώρος... αναζητείται»* (ΤΕΕ – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής, 15-30 Οκτωβρίου 2011, Θεσσαλονίκη): σ. 146-147. Ανακτήθηκε από: http://library.tee.gr/digital/m2501_2600/m2570/m2570_contents.htm.

Ανδριώτης, Κ. & Ανδριώτης, Ν., 2000. Το τετραδιάκι της κυρα-Γιασμίνας. Η αστική εγκατάσταση μιας Μικρασιάτισσας στο Μεγάλο Κάστρο του 1923. Στο Α. Χανιώτης (επιμ.), *Έργα & Ημέρες στην Κρήτη. Από την Ιστορία στο Μεσοπόλεμο*. Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Κρήτης: σ. 405-438.

Ανδριώτης, Ν., 2004. Χριστιανοί και Μουσουλμάνοι στην Κρήτη, 1821-1924. Ένας αιώνας συνεχούς αναμέτρησης εντός και εκτός του πεδίου της μάχης. Στο *Μνήμων*, 26: σ. 63-94. Ανακτήθηκε από: doi:<http://dx.doi.org/10.12681/mnimon.834>.

-, 2011 (Β' έκδοση). Η άφιξη και εγκατάσταση των Μικρασιατών προσφύγων στην Κρήτη και ειδικότερα στο Ηράκλειο. Στο Ηράκλεια Πρωτοβουλία (επιμ.). *Ο Μίτος της Αριάδνης. Ξετυλίγοντας την ιστορία της πόλης του Ηρακλείου*. Ηράκλειο: Εκδόσεις ΜΥΣΤΙΣ: σ. 225-243.

Braudel, F., 1990. Η γη, η θάλασσα, η ιστορία. Στο *Η Μεσόγειος – Ο Χώρος και η Ιστορία*. Μετάφραση: Ε. Αβδελά & Ρ. Μπενβενίτσε. Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια: σ. 15-114 & 141-172.



-, 2000. *Οι Μνήμες της Μεσογείου. Προϊστορία και Αρχαιότητα*. Ροζελιν Ντε Αγιάλα & Πολ Μπροντέλ (επιμ. γαλλικής έκδοσης), μετάφραση: Κ. Ουγουρλόγλου. Αθήνα: «Νέα Σύνορα» - Α.Α. Λιβάνη.

Bloch, M., 1994. *Απολογία για την Ιστορία. Το Επάγγελμα του Ιστορικού*. Β. Πολυμέρης (επιμ.), μετάφραση Κ. Γαγανάκης. Αθήνα: Ενναλακτικές εκδόσεις.

Βαρουχάκη, Β. 2013. 1913-2013. Κρήτη εννιά χιλιάδες χρόνια ιστορία. *Στο Κρήτη-Ελλάδα 100 Χρόνια Ένωση*. Ειδική Έκδοση Χανιώτικα Νέα & Εθνικό Ιδρυμα Ερευνών & Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος. Χανιά: σ.11-19.

Γάσπαρης, Χ., 2004. Κρήτη και Ανατολική Μεσόγειος. Το μικρομεσαίο εμπόριο και η ναυτιλιακή κίνηση τον 14ο αιώνα. Στο *Treasures of Arab-Byzantine Navigation (7th-13th c.)*, Αθήνα:σ. 54-63

-, 1998. Μητροπολιτική εξουσία και αξιωματούχοι των αποικιών: Ο καπιτάνος Κρήτης (14ος-15ος αι.). Στο *Byzantina Symmeikta*, 12, 171-214. Ανακτήθηκε από: doi:<http://dx.doi.org/10.12681/byzsym.853>.

-, 1991. Οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των λιμανιών της Κρήτης (1326 - 1360) Στο *Πεπραγμένα Στ' Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου*, τ. 2, Χανιά:σ. 67-101.

-, 1989. Οι επαγγελματίες του Χάνδακα τον 14ο αιώνα. Σχέσεις με τον καταναλωτή και το κράτος. Στο *Σύμμεικτα* 8:σ. 83 -133.

Delis, A. 2014. From Lateen to Square Rig: The evolution of the Greek-owned merchant fleet and its ships in the eighteenth and nineteenth centuries. In *The Mariner's Mirror*, 100:1: p. 44-58.

Δήμος Ηρακλείου 2016. *Εκπόνηση σχεδίου ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων στο Δήμο Ηρακλείου. Παραδοτέο 1., «Χαρακτήρας περιοχής και στρατηγική παρέμβασης»*. Αστική Διαχείριση Α.Ε. Ανακτήθηκε από: https://www.heraklion.gr/files/items/6/60223/teliko_paradoteo.pdf.

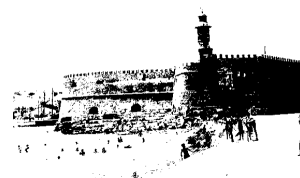
Δεσύλλας, Ν., Κονταργύρης, Δ., Λαμπάκης, Α. & Λουκάκης, Π., 1968. Μελέτη τουριστικής αξιοποίησews Φρουρίου Κούλε και ενετικού λιμανιού Ηρακλείου. Στο *Αρχιτεκτονικά Θέματα* 2: σ. 88-91.

Δετοράκης, Θ., 2011 (Β' έκδοση). Το Ηράκλειο κατά την περίοδο των μεγάλων Επαναστάσεων. Στο *Ηράκλεια Πρωτοβουλία (επιμ.). Ο Μίτος της Αριάδνης. Ξετυλίγοντας την ιστορία της πόλης του Ηρακλείου*. Ηράκλειο: Εκδόσεις ΜΥΣΤΙΣ: σ. 179-199.

-, 1990 (Β' έκδοση). *Ιστορία της Κρήτης*. Ηράκλειο: Εκδόσεις ΜΥΣΤΙΣ.

-, 1983-1984 . Η αγγαρεία της θάλασσας στη βενετοκρατούμενη Κρήτη. Στο *Κρητολογία* 16-19: σ. 103-139.

Δερμιτζάκης, Μ., 2008. *Από όσα θυμούμαι, το Παλιό Κάστρο. Μια βόλτα στο Ηράκλειο των αρχών του 20ού αι..* Ηράκλειο: Εκδόσεις Δοκιμάκη.



Foucault, M., 2017. *Η Αρχαιολογία της Γνώσης*. Β. Πατσογιάννης (επιμ.), μετάφραση, Κ. Παπαγιώργης. Αθήνα: Εκδόσεις Πλέθρον.

Franchetti, C., 2011. Did Foucault Revolutionize History? In *Open Journal of Philosophy*, Vol.1, No.2: p.84-89. Ανακτήθηκε από: doi:10.4236/ojpp.2011.12014.

Gerola, G., 1905. *Monumenti Veneti Nell'Isola Di Creta/ricerche e descrizione fatte dal dottor Giuseppe Gerola per incarico del R. Istituto*, V.1 Venezia.

Georgopoulou, M., 2001. *Venice's Mediterranean Colonies. Architecture and Urbanism*. United Kingdom: Cambridge University Press.

Gertwagen, R., 2017. The naval power of Venice in the Eastern Mediterranean in the Middle Ages. In M. Balard (ed.) & C. Buchet (gen. ed.), *The Sea in History. The Medieval World*, Suffolk: p. 170-183.

-, 2012. Byzantine Shipbuilding in Fifteenth-century Venetian Crete: War Galleys and the Link to the Arsenal in Venice. In R. Gertwagen & E. Jeffreys (eds.), *Shipping, Trade and Crusade in the Medieval Mediterranean: Studies in honour of John Pryor*: Routledge: p.115 -127.

-, 2007. The Contribution of Venice's colonies to its naval warfare in the Eastern Mediterranean in the Fifteenth Century. In Rossella Cancilla (ed.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Tomo I. Palermo: p.113 -173.

-, 2006. Harbours and facilities along the eastern Mediterranean sea lanes to Outremer. In J.H., Pryor (ed.). *Logistics of Warfare in the Age of the Crusades: Proceedings of a Workshop held at the Centre for the Medieval Studies, University of Sydney, 30 September to 4 October 2002*. England: Ashgate Publishing Limited: p.95-118.

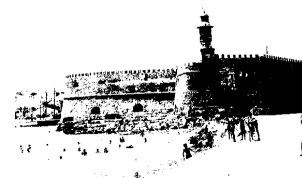
-, 2000. The Concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean: Construction and Maintenance on Crete to the End of the Fifteenth Century. In *International Journal of Maritime History*, Vol. XII, No. 1: p. 177-241.

-, 1998. The Venetian Port of Candia, Crete (1299-1363). Construction and Maintenance. In I. Malkin & R. L. Hohlfelder, (eds.), *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*. Great Britain: Frank Cass: p. 141-158.

Ginzburg, C., 1994. *Το τυρί και τα σκουλήκια. Ο κόσμος ενός μυλωνά του 16ου αιώνα*. Κ. Κωστής & Σ. Πετμέζας (επιμ.), μετάφραση: Κ. Κουρεμένος. Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.

Greene, M., 2005. *Κρήτη: ένας κοινός κόσμος. Χριστιανοί και Μουσουλμάνοι στη Μεσόγειο των Πρώιμων Νεότερων Χρόνων*. Ε. Γκαρά (επιμ.), μετάφραση Ε. Γκάρα & Θ. Γκέκου. Αθήνα: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.

Ζαϊμάκης, Γ., 1997. «Η Εποχή των Βαρκάρηδων»: Ταυτότητα, Πολιτισμικές Σχέσεις και Εκσυγχρονισμός στο Λιμάνι Ηρακλείου. Στα πρακτικά συνεδρίου *Δίκτυα*



Επικοινωνίας και Πολιτισμού στο Αιγαίο. Αθήνα: Πνευματικό Ίδρυμα Σάμου «Νικόλαος Δημητρίου», σ.173-198.

- , 1995. «Η Πορνεία στο Μεγάλο Κάστρο στα χρόνια της Κρητικής Πολιτείας». Στο *Παλίμψηστον*, τ. 14-15, σ. 181-190. Ηράκλειο: Βικελαία Βιβλιοθήκη Ηρακλείου.

Halbwachs, M., 1992. *On Collective Memory*. Edited and Translated by Lewis A. Coser. Chicago – London: The University of Chicago Press.

Hawking, S., 1997 (Β' έκδοση): *Το χρονικό του χρόνου*. Μετάφραση Κ. Χάρακας. Αθήνα: Κάτοπτρο.

Hoy, D. C., 2009. *The Times of Our Lives. A Critical History of Temporality*. Cambridge and London. The MIT Press.

ICOMOS – ISCS 2010. *Illustrated glossary on stone deterioration patterns*. Monuments and Sites XV.

ICOMOS 2003. Charter: *Principles for the Analysis, Conservation and Structural Restoration of Architectural Heritage*. Ανακτήθηκε από: https://www.icomos.org/charters/structures_e.pdf.

ICOMOS 1965. *The Venice Charter (1964)* (translated in Greek). Ανακτήθηκε από: <https://www.icomos.org/venicecharter2004/greek.pdf>.

Ιωαννίδου - Καρέτσου, Α., 2008. Ιστορικά και Αρχαιολογικά σύμμεικτα. Στο Α. Ιωαννίδου - Καρέτσου (επιμ.), *Ηράκλειο. Η άγνωστη ιστορία της αρχαίας πόλης*. Ηράκλειο: Εκδόσεις «Νέα Κρήτη»: σ. 29-105.

Πούλου-Παπαδημητρίου, Ν., 2008. Στιγμές από την ιστορία του Ηρακλείου. Στο Α. Ιωαννίδου - Καρέτσου (επιμ.), *Ηράκλειο. Η άγνωστη ιστορία της αρχαίας πόλης*. Ηράκλειο: Εκδόσεις «Νέα Κρήτη»: σ. 149-201.

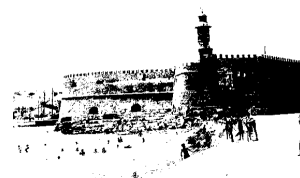
Καζαντζάκης, Ν., 1964. *Ο Καπετάν Μιχάλης*. Αθήνα: Εκδόσεις Ελένης Ν. Καζαντζάκη.

-, 2014 (Αναθεωρημένη Έκδοση). *Αναφορά στον Γκρέκο*. Ν. Μαθιουδάκης (επιμ.). Αθήνα: Εκδόσεις Καζαντζάκη.

Καλοκαιρινός, Α. & Τζεδάκη-Αποστολάκη, Λ. (επιμ.) 2013: *Η Κρήτη από τον 19^ο στον 20^ο αιώνα. Οικονομία και Κοινωνία. Περιοδική έκθεση στο Ιστορικό Μουσείο Κρήτης* (Νοέμβριος 1913-Μάιος 1914). Ηράκλειο: Εταιρία Κρητικών Ιστορικών Μελετών.

Κανάκη, Ε., 2011. *Ενετικό Επιθαλάσσιο Φρούριο Ηρακλείου*. Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού & Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων.

Κολοβός Η. & Σαριγιάννης Μ., 2008. Οθωμανικές πηγές για τον Κρητικό Πόλεμο: μια επισκόπηση. Στο Σ. Κακλαμάνης (επιμ.). *Ο Κρητικός Πόλεμος. Από την ιστορία στη λογοτεχνία*. Ηράκλειο: Εταιρεία Κρητικών Ιστορικών Μελετών.



Κούρος, Θ., 2016. Παραχάραξη ή Δικαίωση; Η Διεκδίκηση της Μνήμης και του Χώρου μέσα από ένα παλίμψηστο Μνημείο. Στο *Ethnologia On-Line*, τ.7: σ. 1-26. Ανακτήθηκε από: http://www.societyforethnology.gr/site/pdf/E.o.L.-2016.04-Kouros-Paracharaksi_h_Dikaiosi.pdf.

Κρεμμυδάς, Β., 1979. Καταγραφή των εμπορικών πλοίων του Ηρακλείου το 1751. Στο *Μνήμων*, 7, 12-17. Ανακτήθηκε από: doi:<http://dx.doi.org/10.12681/mnimon.198>.

Κωτσάκη, Α. (επιμ.), 2014. *ΚΡΗΤΗ 1913-2013. Αρχιτεκτονική και Πολεοδομία μετά την Ένωση*. Χανιά: Πνευματικό Κέντρο Χανίων/ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ/Τμήμα Χανίων.

Le Goff, J., 1998. *Ιστορία και Μνήμη*. Μετάφραση: Γ. Κουμπουρλής. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη.

Lorenz, E. 1996: *The Essence of Chaos* (The Jessie and John Danz Lecture Series). Seattle: University of Washington Press.

Λεκάκης, Σ., 2017. Νησιωτικοί κόσμοι: Συζητώντας τις έννοιες του νησιού και της νησιωτικότητας στο Αιγαίο. Στο Μ. Σέργης, Β. Φραγκουλόπουλος (επιμ.), *Πρακτικά του Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου: Η Νάξος διαμέσου των Αιώνων*. Νάξος: Δήμος Νάξου & Μικρών Κυκλάδων: σ. 785-800.

Μαλλούχου Tufano, Φ., 2016. *Προστασία και Διαχείριση Μνημείων*. [ηλεκτρ. βιβλ.] Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/6466>.

Μαρινάκης, Μ., 2008. *Καρτ ποστάλ του εκδότη R. Behaeddin. Εποχή Κρητικής Πολιτείας 1898-1913*. Ηράκλειο.

Μαυράκης, Μ., 2015. *Αποτίμηση φέροντος οργανισμού νοτιοανατολικού τμήματος Φρουρίου Κούλε με την μέθοδο των πεπερασμένων στοιχείων*. Διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού τίτλου Πολυτεχνείου Κρήτης. Ανακτήθηκε από: <https://dias.library.tuc.gr/view/25174>.

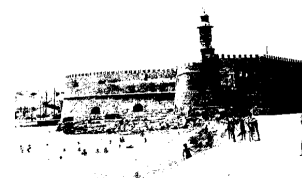
Nietzsche, F., 2010. *Ιστορία και Ζωή*. Μετάφραση: Ν. Μ. Σκουτερόπουλος. Αθήνα: Εκδόσεις «γνώση».

Νικολοπούλου, Κ., 2018: Τα προπολεμικά ξενοδοχεία της οδού Μαρτύρων 25ης Αυγούστου στο Ηράκλειο Κρήτης. Στο *Πεπραγμένα ΙΒ Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου*, Ηράκλειο 21-25.9.2016. Ανακτήθηκε από: <https://12iccs.proceedings.gr/el/proceedings/category/38/34/285>.

Ντούρου-Ηλιοπούλου, Μ. 1991. Ο Χάνδακας στο δεύτερο μισό του 16ου αιώνα. Στο *Παρουσία* 7 (1991): σ. 7-60.

Pashley, R., 1837. *Travels in Crete*, V. I. London: John Murray.

Perakis, M., 2013. Structural Shipping Transformation under Radical Political Changes on the Island of Crete, 1877–1913. In *International Journal of Maritime History*, 25(1): p. 127–148.



Panopoulou, A., 2017. At the centre of the sea routes: the maritime life in Crete between the Middle Ages and the Early Modern era. In M. Balard (ed.) & C. Buchet (gen. ed.), *The Sea in History. The Medieval World*, Suffolk: p. 382-400.

Πανοπούλου, Α., 2013. Στο ναυπηγείο του Χάνδακα ή της Κωνσταντινούπολης: μεταναστεύσεις τεχνιτών και βενετική πολιτική (β' μισό 16ου-αρχές 17ου αι.). Στο . Γ. Κ. Βαρζελιώτη & Κ. Γ. Τσικνάκης (επιμ.), *Γαληνοτάτη. Τιμή στη Χρύσα Μαλτέζου*, Αθήνα : σ. 575-604.

-, 2012. *Συντεχνίες και Θρησκευτικές Αδερφότητες στη Βενετοκρατούμενη Κρήτη*. Αθήνα-Βενετία: Ελληνικό Ινστιτούτο Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Σπουδών Βενετίας.

-, 2004. Οι πρωτομάστορες του Χάνδακα (16^{ος} -17^{ος} αιώνας). Στο *Πεπραγμένα Θ' Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου- Ανάπτυπο*. Εταιρεία Κρητικών Ιστορικών Μελετών: Ηράκλειο:σ.257-270.

-, 1994. "Circa mundiciam civitatis". Μέτρα για την καθαριότητα του Χάνδακα από τον 14ο ως τον 17ο αιώνα, Στο *Βυζαντινά Σύμμεικτα*, 9: σ. 183-212. Ανακτήθηκε από: <http://epublishing.ekt.gr/el/5374/Βυζαντινά-Σύμμεικτα/7341>.

-. 1988. Όψεις της ναυτιλιακής κίνησης του Χάνδακα το 17ο αιώνα. Στο *Κρητική Εστία, Ανάπτυπο, Περίοδος Δ' - Τόμος 2*. Χανιά: σ. 152- 210.

-, 1991. Συντροφίες και ναυλώσεις πλοίων στο Χάνδακα (1635-1661) Στο *Πεπραγμένα ΣΤ' Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου*, τ. 2, Χανιά 1991: σ. 419-430.

-, 1989/90. Οι τεχνίτες των ναυπηγείων του Χάνδακα και των Χανίων τον 16ο και 17ο αιώνα. Στο *Κρητική Εστία, Περίοδος Δ'*, τ. 3, Ανάπτυπο: σ. 173-194.

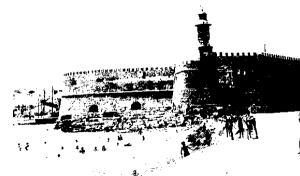
Παπαδάκη, Α., 1986. Αξιώματα στη βενετοκρατούμενη Κρήτη κατά τον 16ο και 17ο αιώνα. Στο *Κρητικά Χρονικά*, 26: σ. 99-136.

Παπαδόπουλος, Τζουάνες, 2017 (Β' έκδοση). *Στον καιρό της Σχόλης (L'Occio). Αναμνήσεις από την Κρήτη του 17^{ου} αιώνα*. Εισαγωγή και σχολιασμός, Α. Vincent. Μετάφραση του Occio και επιμέλεια, Ν. Δελληγιαννάκη. Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.

Πιζανίας, Π., 2002. *Οι Χρόνοι των Ανθρώπων. Θεωρήσεις για την ιστορία*. Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια. Αθήνα: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.

Πίππας, Αθ., 1939. Τα λιμενικά έργα της Ελλάδος. Στο *Τεχνικά Χρονικά*,: ετ. Η', τ. 16 , τεύχ. 185: σ. 361- 376.

Πλάντζος, Δ., 2017. Το παρελθόν ως τραυματική εμπειρία στο παρόν. Στο Νίκος Παπαδημητρίου – Άρης Αναγνωστόπουλος (επιμ.). *Το παρελθόν στο παρόν - Μνήμη, ιστορία και αρχαιότητα στη σύγχρονη Ελλάδα*. Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτη: σ. 117-135.



-, 2014. *Οι Αρχαιολογίες του Κλασικού. Αναθεωρώντας τον εμπειρικό κανόνα*. Αθήνα: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.

-, 2011. Η αρχαιολογία της μνήμης: Άργος Ορεστικό. Στο *Ιστορήματα, Η μνήμη της κοινότητας και η διαχείρισή της*, τ. 3. Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας Πανεπιστημίου Αθηνών. Ινστιτούτο του Βιβλίου. Α. Καρδαμήτσα: σ. 189-210.

-, 2008. Time and the Antique: linear causality and the Greek art narrative. In D. Damaskos & D. Plantzos (eds.), *A Singular Antiquity. Archaeology and Hellenic Identity in twentieth- century Greece*. Athens: Mouseio Benaki 3rd supplement: p. 253-272. Ανακτήθηκε από: <http://dx.doi.org/10.12681/benaki.18041>.

Πλουμίδης, Γ., 2005. Νέα έγγραφα για την απελευθέρωση των σκλάβων: τέλη 16ου αι. Στο *Δωδώνη: Ιστορία και Αρχαιολογία τ.34, Τιμητική, Αναφορά στην Ελευθερία Ι. Νικολαΐδου*. Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων. Φιλοσοφική Σχολή. Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας: σ.13-49. Ανακτήθηκε από: <http://olympias.lib.uoi.gr/jspui/handle/123456789/25420>.

-, 2004. Απελευθέρωση σκλάβων στα τέλη του 16ου αιώνα. Στο *Δωδώνη: Ιστορία και Αρχαιολογία τ.33, Τιμητική αναφορά στον Ιωάννη Θ. Μαλακάση*. Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων. Φιλοσοφική Σχολή. Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας: σ. 8 - 24. Ανακτήθηκε από: <http://olympias.lib.uoi.gr/jspui/handle/123456789/25374>.

Προυστ, Μ., 2017. *Αναζητώντας τον χαμένο χρόνο, Ι: Από τη μεριά του Σουάν*. Π. Πούλος (επιμ.), μετάφραση Π. Ζάννας. Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της Εστίας.

Rossi, A., 1982. *The Architecture of the City*. Cambridge: MIT Press.

Riegl, A., 2006. *Ουσία και γένεση της μοντέρνας λατρείας των μνημείων*. Στο Π. Πούλος (επιμ.), μετάφραση Τ. Σιέτη. Αθήνα: Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών Αθήνας: 25-95.

Ρούσος, Π. & Κόρπης, Π. 2001. *Οι ξένοι στο Ηράκλειο τον 19ο αιώνα και το παλαιό κοιμητήριο των καθολικών*. Ηράκλειο: Μικρός Ναυτίλος.

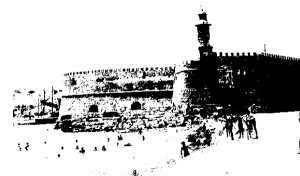
Sebalt, W. G., 2009. *Οι Δακτύλιοι του Κρόνου*. Μετάφραση Γ. Καλιφατίδης. Αθήνα: Εκδόσεις Άγρα.

Simmel, G., Ritter, J. & Gombrich, E.H., 2004. *Το τοπίο*. Δ. Καββαθάς (επιμ.), μετάφραση Γ. Σαγκριώτης, Λ. Αναγνώστου, Ν. Δασκαλοθανάσης. Αθήνα: Εκδόσεις Ποταμός.

Schwartz, L. S., (επιμ.), 2014. *Συζητώντας με τον W. G. Sebald. Συνεντεύξεις και δοκίμια*. Μετάφραση Β. Δούβιτσα. Αθήνα: Εκδόσεις Άγρα.

Σκουτέλης, Ν., 2013. *Ο πόλεμος χωροτάκτης. Το δίκτυο των πόλεων – οχυρών στο κατά θάλασσαν κράτος της Βενετίας, 16ος-17ος αιώνας*. Αθήνα: Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς.

Σπανάκης, Σ., Γ., 1969 (επιμ.& μετ.). Francesco Basilicata, *Relazione All'ill.Mo Ed Ecc.Mo S.Re Et Padrone Mio Col.Mo Il S.R Pietro Giustiano Digniss.Mo Cap.No G:*



Nel Regno Di Candia 1630. Στο *Μνημεία της Κρητικής Ιστορίας*, Τόμος V. Ηράκλειο: Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη.

Σπανάκης, Σ., Γ., 1960. Η οικογένεια των Καλοκαιρινών της Κρήτης. Ανάτυπον του περιοδικού *Κρητικά Χρονικά*, τ. 14: σ. 271-307. Ανακτήθηκε από: doi: <https://anemi.lib.uoc.gr/metadata/6/1/0/metadata-1547726355-100131-4518.tk>.

-, 1958 (επιμ. & μετ.). Benetto Moro, Relazione Letta in Pregadi a 25 Giugno 1602. Στο *Μνημεία της Κρητικής Ιστορίας*, Τόμος IV. Ηράκλειο: Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη.

-, 1953 (επιμ.& μετ.). Filippo Pasqualigo, Relazione Letta Nell' Eccellentissimo Senato, 1594. Στο *Μνημεία της Κρητικής Ιστορίας*, Τόμος III. Ηράκλειο: Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη.

Σπανομερίδης, Αθ., Ζαχαριάδης, Γ., Μέλιου, Ι., Μορφόνης, Σ., Μανέτα, Π. & Πουλάκου Δ. 2011. Μελέτη αποκατάστασης και χρήσης του Ανατολικού Νεωρίου, της δεξαμενής Ζανέ και της αποθήκης άλατος στο λιμάνι του Ηρακλείου. Στο *Δημόσια πόλη / Public City: Έκθεση – Παράλληλη εκδήλωση του Συνεδρίου «Δημόσιος χώρος... αναζητείται»* (ΤΕΕ – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής, 15-30 Οκτωβρίου 2011, Θεσσαλονίκη): σ. 136-137. Ανακτήθηκε από: http://library.tee.gr/digital/m2501_2600/m2570/m2570_contents.htm.

Σπυριδάκης, Β., (επιμ). 2012. *Λιμάνι Ηρακλείου - Πυλώνας Ανάπτυξης*. Ηράκλειο: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Σταρίδα, Λ., 2014 (2^η έκδοση). *Υπήρχε μια πόλη..Συνοικίες-Δρόμοι-Πλατείες του Μεγάλου Κάστρου*. Ηράκλειο: Εκδόσεις Ίτανος.

Σταυρίδης, Σ., 2005. Ελεύθερος χρόνος και εμπειρία του μητροπολιτικού δημόσιου χώρου . Στο Δ. Λεβεντάκος (επιμ.), *Εργασία, σχόλη, κουλτούρα*. Αθήνα: Κέντρο Πολιτιστικών Μελετών /ΓΣΕΕ: σ. 1-11. Ανακτήθηκε από: <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/125996/eleutheros%20chronos%202004%20Leventakos.pdf>.

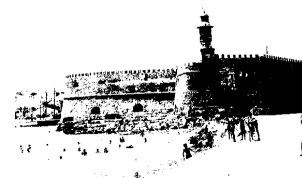
-, 2002. *Από την πόλη οθόνη στην πόλη σκηνή*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Σωτηρόπουλος, Δ., 2013. Ιστορία και δράση στην κοινωνία και την πολιτική. Για μια διαφορετική “πολιτική” της ιστοριογραφίας σε καιρούς κρίσης. Στο *Φιλοσοφείν: επιστήμη, έννοια, παρρησία*, τ. 8. Θεσσαλονίκη: σ:161-182.

Στεριώτου, Ι., 1998. *Τα βενετικά τείχη του Χάνδακα τον 16ο και 17ο αι. (Το ιστορικό κατασκευής σύμφωνα με βενετικές αρχειακές πηγές)*. Ηράκλειο: Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη.

Συθιακάκη, Β., 2012. *Θαλάσσιο φρούριο ενετικού λιμένος Ηρακλείου (Κούλες)*. ΥΠ.ΠΟ. Ανακτήθηκε από: http://odysseus.culture.gr/h/2/gh251.jsp?obj_id=7228.

Συθιακάκη, Β., Κανάκη, Ε. & Μπιλμέζι, Χ., 2015. Οι Παλαιότερες Οχυρώσεις ρου Ηρακλείου: μια διαφορετική προσέγγιση με βάση τα νεότερα ανασκαφικά δεδομένα. Στο *Αρχαιολογικό Έργο Κρήτης 3, Πρακτικά της 3ης Συνάντησης Ρέθυμνο, 5-8*



Δεκεμβρίου 2013, τ. Α'. Ρέθυμνο: Εκδόσεις Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Κρήτης Εφορεία Αρχαιοτήτων Ρεθύμνου: 395-410.

Theodoulou, T., Foley, B., Evangelistis, D., Koutsouflakis, G., Sakellariou, D. & Tourtas, A., 2015. Crete Project 2011: Underwater archaeological survey at the area off Heraklion and Dia Island. A preliminary report. *Αρχαιολογικό Έργο Κρήτης 3, Πρακτικά της 3ης Συνάντησης, Ρέθυμνο, 5-8 Δεκεμβρίου 2013, τ. Α'*. Ρέθυμνο: Εκδόσεις Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Κρήτης Εφορεία Αρχαιοτήτων Ρεθύμνου: σ. 615-625.

Tsokolidou, R., 20002. Greek-speaking enclaves in Lebanon and Syria. In *ACTAS / PROCEEDINGS II SIMPOSIO INTERNACIONAL BILINGÜISMO*: p.1245-1255.

Ανακτήθηκε από:

<http://ssl.webs.uvigo.es/actas2002/05/08.%20Roula%20Tsokolidou.pdf>.

Τζομπανάκη, Χ., 2008. *Ο κρητικός πόλεμος 1645-1669. Η μεγάλη πολιορκία και η εποποιΐα του Χάνδακα*. Ηράκλειο: Εκδόσεις Χρυσούλα Τζομπανάκη.

-, 2012. *Χάνδακας. Η πόλη και τα τείχη*. Ηράκλειο: Βικελαία Βιβλιοθήκη

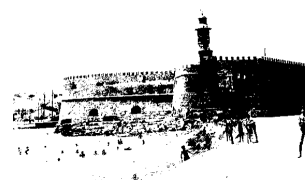
-, 1997. *Θαλασσινή Τριλογία του Χάνδακα – Το Λιμάνι-Τα Νεώρια-Το Φρούριο στη Θάλασσα (Κούλες)*. Ηράκλειο: Χρ. Τζομπανάκη - Τυποκρέτα.

-, 2000. *Το Ηράκλειο Εντός των Τειχών- Αστική αρχιτεκτονική των νεότερων χρόνων από τις Αρχές του 19ου έως και την τέταρτη δεκαετία του 20ου αιώνα*. Ηράκλειο: ΤΕΕ/ΤΑΚ.

Φιλίπιδης, Δ., 2013. Δημόσιος χώρος- από τις αλάνες στην ουτοπία. Στο *Δημόσια πόλη / Public City: Έκθεση – Παράλληλη εκδήλωση του Συνεδρίου «Δημόσιος χώρος... αναζητείται»* (ΤΕΕ – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής, 15-30 Οκτωβρίου 2011, Θεσσαλονίκη): σ. 20-21. Ανακτήθηκε από: http://library.tee.gr/digital/m2501_2600/m2570/m2570_20.pdf

Χρηστάκης, Κ., 2008. *Κρητών επιχειρείν ιστορία και εμπόριο στην Κρήτη από την προϊστορία έως τις αρχές του 20ού αιώνα*. Ηράκλειο: Επιμελητήριο Ηρακλείου.

Witmore, C. L., 2007. Symmetrical Archaeology: excerpts of a manifesto. Στο *World Archaeology*, 39:4, p. 546-562.



Ιστότοποι

ArchDaily. *Malpica Harbour / CREUSECARRASCO Arquitectos*. Ανακτήθηκε από: <https://www.archdaily.com/197941/malpica-harbour-creusecarrasco-arquitectos>

Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη. *Ψηφιακό Αρχείο - Εφημερίδες*. Ανακτήθηκε από: <http://vikelaia-epapers.heraklion.gr/εφημερίδες/>

Zelluti, B. 2008. *Spectacular Monument to The Sun in the city of Zadar by Nikola Bašić*. Crown Croatian World Network. Ανακτήθηκε από: <http://www.croatia.org/crown/articles/9541/2/Spectacular-Monument-to-The-Sun-in-the-city-of-Zadar-by-Nikola-Ba%BB9i%E6>.

Διαρκής Κατάλογος των Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδος: http://listedmonuments.culture.gr/result_declarations.php

Δήμος Ηρακλείου. *Μια πόλη μια ιστορία*: Ανακτήθηκε από: <http://history.heraklion.gr/index.php?lang=441>
<http://history.heraklion.gr/people2.php?id=141&iid=3108#>

Εδαφολόγιο - Αναθυμιάσεις από το βάθος των πραγμάτων. *Μανιφέστο για χαλασμένα δάπεδα*. Κώστας Μανωλίδης. Ανακτήθηκε από: <http://edafologion.blogspot.com/2014/11/blog-post.html> 11 Νοεμβρίου 2014.

ROCCA A MARE | KOULES : Ανακτήθηκε από: <http://koules.efah.gr/koules/Page?name=index&lang=gr>

TRAVELOGUES - *Με το βλέμμα των Περιηγητών - Τόποι - Μνημεία - Άνθρωποι, Νοτιοανατολική Ευρώπη - Ανατολική Μεσόγειος Ελλάδα - Μικρά Ασία - Νότιος Ιταλία, 15ος - 20ός αιώνας*. Ίδρυμα Αικ. Λασκαρίση. Ανακτήθηκε από: <http://el.travelogues.gr/>

Public space. Centre de Cultura Contemporania de Barcelona (CCCB). Morske orgulje, Zadar (Croatia), 2006. *Sea organ on the new marine parade of the Zadar peninsula*. David Bravo Bordas [Last update: 02/05/2018]. Ανακτήθηκε από: <https://www.publicspace.org/works/-/project/d078-morske-orgulje>

