

ΑΝΑΔΡΟΜΕΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Τα αρχαιολογικά δεδομένα για τα λιμάνια των προϊστορικών χρόνων είναι περιορισμένα. Πολλά κινήματα ευρήματα των ανασκαφών δικαιολογούνται σε συνάρτηση με οικισμούς των οποίων οι κάτοικοι έχουν σχέση με ευλίμενες ακτές. Η μεταφορά οπιανού, της σκληρής ηφαιστειακής πέτρας για αιχμηρά και κοφτερά εργαλεία, που επιβεβαιώθηκε μεταξύ της Μήλου και της Αργολίδας για τα νεολιθικά χρόνια (7η - 3η χιλιετία π.Χ.), αντιπροσωπεύει πρώιμες ναυτικές δραστηριότητες σε εξέλιξη.

Η διακίνηση μετάλλων, του χρυσού, του χαλκού και του κασσίτερου αρχικά και του σιδήρου αργότερα, φαίνεται ότι καθόρισε ουσιαστικά τόσο την ανάπτυξη θαλάσσιων διαδρομών και δικτύων επαφών, όσο και τη χρήση θέσεων με λειτουργία λιμανιού. Ασφαλώς η ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και των λιμανιών δεν προωθήθηκε μόνο από τα μέταλλα, αλλά και από την εξαγωγή και εισαγωγή άλλων προϊό-

νων, που προέρχονται είτε από την εκμετάλλευση του περισεύματος είτε από τη σπανιότητα ειδών που θα προσέθεταν κύρος στους ανερχόμενους άρχοντες της εποχής. Η περίπτωση της Πολιόχνης στη Λήμνο της πρώιμης εποχής Χαλκού (3η χιλιετία π.Χ.) είναι ενδεικτική. Επίσης, τα δεδομένα της αρχαιολογικής επιστήμης για τα μινωικά ανάκτορα της Κρήτης και για το Ακρωτήριο της Σαντορίνης της μέσης εποχής Χαλκού (αρχές - μέσα 2ης χιλιετίας π.Χ.) δηλώνουν τη σαφή σχέση μεταξύ μινωικού πολιτισμού και λιμένων. Τα μυκηναϊκά κέντρα της ύστερης εποχής Χαλκού (δεύτερο μισό της 2ης χιλιετίας π.Χ.) στις ακτές του Αιγαίου και του Ιονίου αποδεικνύουν το γεγονός ότι χρησιμοποιήθηκαν πολυάριθμοι όρμοι και κόλποι για διάφορες ανάγκες, όπως της ναυσιπλοΐας, της διακίνησης υλών, του διαμετακομιστικού εμπορίου, των εργαστηρίων μεταλλοτεχνίας και κεραμικής, των ανακτόρων. Άνθρωποι, αντικείμενα, προϊόντα και κατά συνέπεια ιδέες κινούνταν πλέον κανονικά στη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα.

Στον Όμηρο και στον Ηρόδοτο οι αναφορές σε ναυτικούς λαούς που ακολουθούσαν ρότες ανά τη Μεσόγειο που κατέπλεαν σε μικρά και μεγάλα λιμάνια δεν περιορίζονταν στους Έλληνες. Γίνεται λόγος για τους Φοίνικες και τους Ετρούσκους, ενώ οι πηγές αναφέρουν περιστασιακά Φιλισταίους και Αιγυπτίους.

Ο αποικισμός του 8ου - 6ου αιώνα π.Χ. προϋπέθετε πολλές θέσεις για τις προσεγγίσεις των παραλίων. Οι ευλίμενες θέσεις της Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας αξιοποιήθηκαν κατάλληλα είτε ως θέσεις για την ίδρυση πόλεων-αποικιών είτε ως σταθμοί σε μακρινές διαδρομές. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η συχνή παρουσία, εκτός των ορίων της πόλης ιερών αφιερωμένων, ανάμεσα σε άλλες θεότητες, στην Ήρα (π.χ. στον Κρότωνα), στην Αφροδίτη (π.χ. στην Αίγεια), στον Ποσειδώνα (π.χ. στο Σούνιο), σε σημεία χρήσιμα για τη ναυσιπλοΐα.

Ο 6ος αιώνας των αρχαϊκών χρόνων θεωρείται σημαντικός για την εξέλιξη των λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα σε μέρη που είχαν πρωταγωνιστικό ρόλο στον αποικισμό και στις πολιτικές εξελίξεις στη δομή της πόλης. Κατάλοιπα κατασκευαστικής δραστηριότητας έχουν εντοπισθεί από την αρχαιολογική έρευνα στην Πάρο, στη Σάμο, στην Πριήνη της Μικράς Ασίας και στις Οινιάδες της Ακαρνανίας, όπου οι εκβολές του Αχελώου.

Κατά τον 6ο και 5ο αιώνα π.Χ. οι Έλληνες ίδρυσαν επίνεια. Πρόκειται για εγκαταστάσεις που συμπλήρωναν τη δομή του λιμανιού σε επιλεγμένες θέσεις και εξυπηρετούσαν ένα αστικό κέντρο της

ενδοχώρας. Προτιμούσαν για θέσεις επινείων ακρωτήρια και χερσονήσους ή βραχίονες ενός κόλπου, με υπερυψωμένη φυσική διαμόρφωση. Τα επίνεια ήταν στρατηγικής σημασίας θέσεις που εξαρτιόνταν από την πόλη άλλοτε άμεσα, όταν αμυντικά τείχη τα ένωναν με αυτήν, άλλοτε έμμεσα, όταν βρίσκονταν εκτός των τειχών στη χωρική ενότητα της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα επινείου παραμένει ο Πειραιάς που λειτούργησε σε τρεις όρμους ως η έξοδος της Αθήνας προς τη θάλασσα και ως η είσοδος πολιτισμικών σπερμάτων που συνέβαλαν στη διαμόρφωση της ιστορίας. Ο Θεμιστοκλής οχύρωσε με τα μακρά τείχη τον Πειραιά ενοποιώντας τον με την Αθήνα.

Η καμπή των ελληνικών λιμανιών παρατηρείται στα κλασικά χρόνια, τον 5ο και 4ο αιώνα π.Χ., σε συνάρτηση με την κορύφωση των φαινομένων του αποικισμού και την εδραίωση από σφαίρες ηγεμονιών και επιρροής. Πολλαπλασιάστηκαν τότε οι εμπορικοί σταθμοί (εμπορεία), οι αποθήκες, οι ειδικοί χώροι, για την κατέλκυση των πλοίων στη στεριά και την προσωρινή στάθμευσή τους (νεώρια), τα εργαστήρια για τη συντήρηση και την επιδιόρθωση των πλοίων, τα ναυπηγεία. Κατασκευάστηκαν επίσης προβλήτες και άλλα προστατευτικά για τα λιμάνια έργα. Ενδεικτικά για τον 5ο αιώνα π.Χ. αναφέρουμε τα έργα που είχαν πραγματοποιηθεί στο Σούνιο, στη Ναύπακτο, στη Χίο, στη Θάσο, στη Μυτιλήνη, στην Κέρκυρα, στις Συρακούσες. Για τον 4ο αιώνα γνωρίζουμε εγκαταστάσεις στα λιμάνια της Αίγινας, της Λάρυμνας, της Αλικαρνασσού, της Κω,

της Σαλαμίνας Κύπρου, της Φαλάσαρνας Κρήτης, της Κυζίκου, της Καρχηδόνας.

Στα ελληνιστικά χρόνια, κατά τον 3ο - 2ο αιώνα π.Χ., χώροι με νέα μορφή προστέθηκαν στις εγκαταστάσεις των λιμανιών: τα τοξωτά συγκροτήματα που δημιούργησαν μια περιμετρική αλυσίδα. Τα λιμάνια παρέμεναν ακόμη επί το πλείστον ένα οργανικό τμήμα των πόλεων. Ορισμένα όμως από αυτά άρχισαν να αποκτούν δική τους οντότητα. Την ίδια εποχή μερικά λιμάνια πήραν ένα στρατιωτικό χαρακτήρα, όπως εκείνα της Κέρκυρας και της Αλικαρνασσού.

Τα λιμάνια της Αλεξάνδρειας και της Ρόδου θεωρούνται από τα καλύτερα δείγματα των ελληνιστικών χρόνων. Αρχαιολογικά ευρήματα μαρτυρούν

επίσης την ανάπτυξη των λιμανιών στη Σμύρνη, στις Κλαζομενές, στις Ερυθρές, στην Έφεσο, στη Μίλητο, στην Αττάλεια.

Στα χρόνια της ρωμαιοκρατίας (μέσα 2ου αιώνα π.Χ. - 4ου αιώνα μ.Χ.), η μορφολογία των λιμανιών υπέστη ριζικές, συχνά, μεταβολές. Αυτές οφείλονταν τόσο στη συστηματική οργάνωση των εγκαταστάσεων όσο και στη συχνή αποκοπή τους από τις πόλεις. Υπάρχουν περιπτώσεις που τα λιμάνια κρατούσαν την παραδοσιακή τους σχέση με τα αστικά κέντρα και γνωρίζουμε λιμάνια ενταγμένα στις πόλεις. Αλλά έφθασε ο καιρός που πολλά λιμάνια αναμορφώθηκαν, για να λειτουργήσουν ως βάσεις των θαλάσσιων δικτύων της Ρώμης και ως στηρίγματα της εξουσίας της.