



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
Εθνικόν και Καποδιστριακόν  
Πανεπιστήμιον Αθηνών  
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

**Φιλοσοφική Σχολή**

**Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας**

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών: «Διαχείριση Μνημείων. Αρχαιολογία,  
Πόλη και Αρχιτεκτονική»**

**Ειδίκευση: Διαχείριση Μνημείων. Αρχαιολογία, Πόλη και Αρχιτεκτονική**

**«Μελέτη και Προτάσεις Ανάδειξης του Ρώσικου  
Ναύσταθμου στον Πόρο Τροιζηνίας»**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**Ξένη Ψαριανού**

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Επιβλέπων: Διονύσης Μουρελάτος, Διδάσκων στο Δ.Π.Μ.Σ «Αρχαιολογία, Πόλη & Αρχιτεκτονική», Ε.Κ.Π.Α

Μέλος: Παναγιώτης Μαστραντώνης, Διδάσκων στο Δ.Π.Μ.Σ «Αρχαιολογία, Πόλη & Αρχιτεκτονική», Ε.Κ.Π.Α

Μέλος: Δημήτρης Πλάντζος, Καθηγητής Ιστορίας και Αρχαιολογίας, ΕΚΠΑ

**ΑΘΗΝΑ 2024**

Ευχαριστίες

Στους καθηγητές μου

Στον σύζυγό μου Γιάννη

## Περίληψη

Το νησί του Πόρου, στον Αργοσαρωνικό κόλπο, διαθέτει ένα μοναδικό για τα ελληνικά δεδομένα κτίσμα της περιόδου σύστασης του νέου ελληνικού κράτους, αμέσως μετά την Επανάσταση του 1821. Πρόκειται για τον Ρώσικο Ναύσταθμο, ο οποίος εξυπηρετούσε τις ανάγκες του ρώσικου στόλου, όταν αυτός έπλεε στο Αιγαίο Πέλαγος, στα πλαίσια του σχεδίου της τσαρίνας Αικατερίνης Β΄ για επέκταση των συμφερόντων της χώρας της προς τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Παρότι καίριας σημασίας την περίοδο που ανεγέρθη, όταν περιορίστηκε η παρουσία των Ρώσων στη Μεσόγειο, ο Ρώσικος Ναύσταθμος περιέπεσε σε αχρησία, και πλέον τα ερείπιά του, τόσο του κύριου κτίσματος όσο και των όπισθεν βοηθητικών του χώρων, είναι αυτά που κοσμούν την ομώνυμη παραλία του νησιού. Στην παρούσα μελέτη, κατατίθεται πρόταση αποκατάστασης και ανάδειξης του μνημείου, με στόχο την οργανική ενσωμάτωσή του στα πολιτισμικά τοπία του νησιού, με παράλληλη τουριστική αξιοποίησή του. Συγκεκριμένα, προτείνεται η αποκατάσταση της εκτεταμένης κτηριακής παθολογίας, η κατάλληλη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, η δημιουργία μουσείου ναυτικής ιστορίας εντός του μνημείου, η δημιουργία θεματικού εστιατορίου στους όπισθεν βοηθητικούς χώρους, καθώς και η ένταξη σύνολου του μνημείου σε έναν πολιτισμικό περίπλοκο που θα περιλαμβάνει κοντινά αξιοθέατα με παράλληλη ιστορία και χρήση με αυτή του Ναύσταθμου. Τα οφέλη από την αποκατάσταση και εκμετάλλευσή του κρίνονται πολλαπλά, και αφορούν στην έκθεση της αρχαιολογικής του αξίας, την αύξηση της επισκεψιμότητας του μνημείου αλλά και συνολικά του νησιού του Πόρου, μάλιστα από ποιοτικό τουρισμό, καθώς και την ανάδειξη της ιστορικής σημασίας της περιοχής του Πόρου, κυρίως στα χρόνια του εμφυλίου που ακολούθησε την Ελληνική Επανάσταση, στα οποία διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο το μνημείο.

## **Abstract**

On the island of Poros in the Argosaronic Gulf, there is a -unique for Greek standards- building from the early years of the newly founded Hellenic Nation, immediately after the Revolution of 1821. This building is the Russian Naval Station, which served the Russian fleet as a base station at the end of the 18th century, as part of the plan of Empress Catherine II to expand her country's interests towards the Mediterranean and the Black Sea. Despite being of high importance during the period it was built, when the presence of the Russians in the Mediterranean was eventually limited, the Russian Naval Station fell into disuse, and now its ruins, both main building and auxiliary spaces at the back, adorn the homonymous beach of the island. In this dissertation, a proposal is submitted for the restoration and promotion of this monument, aspiring to organically integrate it into the cultural landmarks of the island, and at the same time use it to attract tourism. More specifically, it is proposed to restore the extensive building pathology, reform the surrounding premises, create a naval history museum within the monument and a themed restaurant in the rear auxiliary areas, as well as integrate the entire monument into a cultural circuit that will include nearby landmarks with similar history and use as the Russian Naval Station had. The benefits from the restoration and promotion of the Russian Naval Station are considered multiple, such as highlighting its archaeological value, increasing the number of people visiting the monument and the island of Poros, as well as promoting the historical significance of Poros and the Russian Naval Station, especially during the Civil War following the Greek Revolution.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>5</b>
<b>B. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΠΟΡΟΣ</b> .....	<b>8</b>
<b>B1. ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	<b>8</b>
<b>B2. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΠΟΡΟΣ</b> .....	<b>11</b>
<b>B3. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ</b> .....	<b>12</b>
<b>B4. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΣΤΑΘΜΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ</b> .....	<b>13</b>
<b>Γ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ</b> .....	<b>16</b>
<b>Γ1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΟΙ ΡΩΣΟΙ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ</b> .....	<b>16</b>
<b>Γ2. ΡΩΣΙΚΟΣ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΠΟΡΟΥ – ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b> .....	<b>19</b>
<b>Γ3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΡΩΣΙΚΟΥ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΠΟΡΟΥ. ΤΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ</b> .....	<b>21</b>
<b>Γ4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΝΗΜΕΙΟΥ</b> .....	<b>23</b>
<b>Γ5. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΜΝΗΜΕΙΟΥ</b> .....	<b>28</b>
<b>Γ6. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ</b> .....	<b>28</b>
<b>Γ7. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ</b> .....	<b>29</b>
<b>Γ8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΝΗΜΕΙΟΥ</b> .....	<b>34</b>
Γ8.1. Βαθμός ανάδειξης του μνημείου .....	34
Γ8.2. Εξέταση ανταπόκρισης του μνημείου στις κύριες μνημειακές αξίες .....	35
<b>Δ1. ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ</b> .....	<b>43</b>
<b>Δ2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ</b> .....	<b>50</b>
Δ2.1. Προτεινόμενες επεμβάσεις .....	50
Δ2.2. Θεσμικό πλαίσιο – Ζώνες Προστασίας .....	50
Δ2.3. Ιδιοκτησιακό Καθεστώς .....	50
Δ2.4. Προσβασιμότητα .....	50
Δ2.5. Οργάνωση Διαδρομών .....	51
Δ2.6. Ανασκαφικές Εργασίες – Ερευνητικά Προγράμματα.....	51
Δ2.7. Αναστηλωτικό Πρόγραμμα – Εργασίες Αποκατάστασης.....	51
Δ2.8. Εργασίες Συντήρησης – Στερέωσης .....	51
Δ2.9. Ένταξη του Μνημείου σε Ευρύτερα Δίκτυα Διαδρομών.....	52
Δ2.10. Μέτρα Φύλαξης (Περιφράξεις, Φυλακτικό Προσωπικό) .....	52
Δ2.11. Μέτρα Ανάδειξης και Πληροφόρησης (Πινακίδες Σήμανσης και Πληροφόρησης, Έντυπο Υλικό, Ξεναγήσεις κτλ.) – Εκπαιδευτικά Προγράμματα .....	52
Δ2.12. Μέτρα Προβολής .....	54
Δ2.13. Λειτουργία Εστιατορίου.....	55
Δ2.14. Προγράμματα Συντήρησης – Διατήρησης του Μνημειακού Συνόλου μετά την ολοκλήρωση του Προγράμματος Ανάδειξης .....	55
<b>Δ3. ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ</b> .....	<b>56</b>
Δ3.1. Μελέτες που θα εκπονηθούν από την Υπηρεσία .....	56
Δ3.2. Μελέτες που θα εκπονηθούν με ανάθεση σε Τρίτους .....	56

<b>Δ4. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b> .....	<b>57</b>
Δ4.1. Χρονοδιάγραμμα Εκπόνησης Μελετών .....	57
Δ4.2. Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Έργων.....	57
<b>E. ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ</b> .....	<b>58</b>
<b>E1. ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ</b> .....	<b>58</b>
<b>E2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ</b> .....	<b>58</b>
<b>E3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ</b> .....	<b>58</b>
<b>E4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</b> .....	<b>58</b>
<b>E5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ</b> .....	<b>59</b>
E5.1. Κόστος Εργασιών και Λοιπών Ενεργειών .....	59
E5.2. Λειτουργικό Κόστος μετά την Ολοκλήρωση του Προγράμματος .....	59
<b>E6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ</b> .....	<b>60</b>
<b>E7. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ – ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ</b> .....	<b>61</b>
E7.1. Θεσμικές Προϋποθέσεις .....	61
E7.2. Οργανωτικές Προϋποθέσεις .....	61
<b>E8. ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ (RISK MANAGEMENT)</b> .....	<b>62</b>
E8.1. Πίνακας Αξιολόγησης Κινδύνων σε Αρχαιολογικό Έργο .....	62
E8.2. Αντιμετώπιση Κινδύνων .....	63
<b>ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b> .....	<b>64</b>
<b>Z. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.</b> .....	<b>65</b>
<b>Z1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	<b>65</b>
Z1.1. Προϊστορία .....	65
Z1.2. Αρχαίοι Χρόνοι .....	66
Z1.3. Ελληνιστικοί – Ρωμαϊκοί Χρόνοι .....	69
Z1.4. Μεσαιωνικοί χρόνοι .....	69
Z1.5 Τουρκοκρατία – Ενετοκρατία.....	70
Z1.6 Απελευθερωτικός Αγώνας.....	74
Z1.7. Μετα-απελευθερωτική περίοδος – 20 <sup>ος</sup> αιώνας.....	76
<b>Z2. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΔΡΩΜΕΝΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΟΡΟΥ</b> .....	<b>79</b>
Z2.1. Αρχαιολογικό μουσείο Πόρου.....	80
Z2.2. Μπούρτζι (Κάστρο Heydeck).....	81
Z2.3. Ιερά Μονή Ζωοδόχου Πηγής.....	82
Z2.4. Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου .....	89
Z2.5. Ναύσταθμος/ Κέντρο Εκπαίδευσης (ΚΕ) ΠΟΡΟΣ .....	91
Z2.6. Gallery Citronne.....	93
Z2.7. Φάρος Ντάνα .....	93
<b>H. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – ΠΙΝΑΚΕΣ</b> .....	<b>95</b>
<b>Θ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	<b>98</b>
<b>H. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ</b> .....	<b>103</b>



## A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στα δυτικά του λιμανιού του Πόρου, μέσα σε έναν από τους πολλούς ορμίσκους που σχηματίζει η περιοχή *Νεώρειο*, είναι κτισμένος ο Ρωσικός Ναύσταθμος, προσβάσιμος τόσο από την ξηρά όσο και από τη θάλασσα. Στην είσοδο του όρμου, σε απόσταση 500 μέτρων από τη στεριά, βρίσκεται το νησάκι *Δασκαλειό*, με το ναό της Κοίμησης της Θεοτόκου να είναι το μοναδικό κτίσμα που διαθέτει.

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τη μελέτη της ιστορίας που περιβάλλει τη δημιουργία του Ρώσικου Ναύσταθμου στο νησί του Πόρου και διερευνά τους λόγους επιλογής του νησιού. Επιπλέον, την επιρροή των Ρώσων στο νησί του Πόρου, αλλά και στα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου καθώς και τις σχέσεις που αναπτύχθηκαν με τον ντόπιο πληθυσμό. Όλα τα παραπάνω ιδωμένα μέσα από το πρίσμα των περιηγητών της εποχής και συνδεδεμένα άρρηκτα με την ιστορία και την τοπογραφία του νησιού. Περνώντας στη σημερινή εποχή, εξετάζεται η κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει το κτήριο στο πέρασμα του χρόνου και προτείνονται λύσεις για την καλύτερη

αξιοποίηση και διατήρησή του. Η μετατροπή του σε μουσείο ναυτικής ιστορίας και η δημιουργία μικρού θεματικού εστιατορίου, καθώς και η σύνδεση του μνημείου με τα υπόλοιπα μνημεία του νησιού, αποσκοπούν στο να δημιουργήσουν ένα ενιαίο αφήγημα προσιτό σε όλους και να «μιλήσουν» για μια δύσκολη και ελάχιστα γνωστή πτυχή της νεότερης ελληνικής ιστορίας.

Οι βιβλιογραφικές αναφορές που αφορούν στο μνημείο αυτό καθαυτό είναι περιορισμένες και η Ανακοίνωση που επιμελήθηκε η κα Μαρία Μανούδη στο 10<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο του TICCHI, «Πόρος 10<sup>ος</sup> αιώνας, Ναύσταθμος και Λίκνον του Πολεμικού Ναυτικού», στη Θεσσαλονίκη τον Ιούνιο του 1997, δεν κατέστη εύκολο να εντοπιστεί. Ως εκ τούτου, τα στοιχεία που συλλέχτηκαν προήλθαν από επιτόπια έρευνα και σύγκριση της περίπτωσης του Ναύσταθμου του Πόρου με αυτόν της Πάρου (τουλάχιστον όσον αφορά στο καθεστώς ίδρυσής του και όχι τόσο στα μορφολογικά χαρακτηριστικά, καθώς δεν εντοπίστηκαν γκραβούρες που να αναπαριστούν τον ρωσικό Ναύσταθμο της Πάρου πριν από την καταστροφή του – σήμερα σώζονται ελάχιστα κατάλοιπα των κτηριακών του εγκαταστάσεων βυθισμένα στον κόλπο της Νάουσας της Πάρου).

## **B. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΠΟΡΟΣ**

### **B1. ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ**

Νότια της Αίγινας και σε απόσταση 200 περίπου μέτρων από την ακτή της Πελοποννήσου και το χωριό Γαλατά, βρίσκεται ο Πόρος, ένα από τα 20 νησιά του Αργοσαρωνικού, τα οποία είναι διάσπαρτα τόσο στον Σαρωνικό, όσο και στον Αργολικό κόλπο. Η έκτασή του υπολογίζεται στα 21 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Απέχει από τον Πειραιά 27 ναυτικά μίλια<sup>1</sup>. Ο Δήμος Πόρου περιλαμβάνει το νησί του Πόρου, με τις κοντινές του νησίδες (Μόδι, Μπίστη, Δασκαλειό, Μπούρτζι, Λαζαρέτο και Αρβανίτης), καθώς και τη χερσαία περιοχή της ανατολικής Πελοποννήσου, από την περιοχή Μπούγια έως την περιοχή Θερμησία. Συστάθηκε το 1941 (ΦΕΚ 257Α - 31/07/1941) οπότε και η πρώην Κοινότητα Πόρου αναβαθμίστηκε σε Δήμο. Τα όριά του παρέμειναν αμετάβλητα τόσο μετά την εφαρμογή του σχεδίου Καποδίστριας το 1997, όσο και του σχεδίου Καλλικράτης το 2010.

---

<sup>1</sup> Νέα Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, τ.19, σ. 528



Γεωμορφολογικά, ο Πόρος συναποτελείται από δύο νησιά, τη Σφαιρία, στην οποία είναι κτισμένος ο σύγχρονος οικισμός, και την Καλαυρία ή Καλαύρεια, το κυρίως σώμα του νησιού. Η Σφαιρία και η Καλαυρία ενώθηκαν από προσχώσεις προερχόμενες από τους χειμάρρους της Καλαυρίας και αποχωρίστηκαν κατά τους νεότερους χρόνους με τη διάνοιξη μικρού καναλιού<sup>2</sup>, εξού και η ονομασία «πόρος» (πέραςμα)<sup>3</sup>. Στο εσωτερικό της Καλαυρίας δεσπόζουν οι ορεινοί όγκοι της Βίγλας (359μ.) και του Προφήτη Ηλία (303μ.)· μεταξύ των δύο κορυφών τους βρίσκεται η ορεινή θέση Παλάτια, όπου σώζονται τα ερείπια του αρχαίου ναού του Ποσειδώνα<sup>4</sup>.

Τα δύο νησιά που σχηματίζουν τον Πόρο παρουσιάζουν διαφορετική μορφολογική και εδαφική σύσταση· η Καλαυρία είναι ιζηματογενής και κυριαρχείται από ασβεστολιθικά και σχιστολιθικά πετρώματα, ενώ η Σφαιρία είναι ηφαιστειογενούς προέλευσης και σχηματίστηκε μετά από έκρηξη του ηφαιστείου των Μεθάνων· η δε πόλη του Πόρου, λέγεται ότι, είναι κτισμένη ακριβώς πάνω από έναν μικρό θολωτό κρατήρα. Το αντίθετο υποστηρίζει ο Γερμανός γεωλόγος και γεωγράφος, Alfred Philippson, ο οποίος ταξίδεψε στην Ελλάδα τη δεκαετία του 1880 και επισκέφτηκε και την Πελοπόννησο καθώς και τα νησιά που βρίσκονται πλησίον των ακτών της. Γράφει χαρακτηριστικά για τον Πόρο: *Η χερσόνησος στην οποία είναι χτισμένη η πόλη του Πόρου βρίσκεται πάνω σε έναν γυμνό και βραχύδη λόφο που αποτελείται από γκριζο και κοκκιβωπό τραχίτη. [...] Δεν υπάρχει κανένα ίχνος κρατήρα. Στη δυτική πλευρά, στην ακτή της πόλης ανυψώνεται ένας ηφαιστειακός τόφος<sup>5</sup> σε καλοσχηματισμένες στοιβάδες [...]*<sup>6</sup>. Η προαναφερθείσα δομή του νησιού δικαιολογείται λόγω της ηφαιστειακής δραστηριότητας του Σαρωνικού κόλπου, η οποία αναπτύσσεται από το Κατώτερο Πλειόκαινο (5-2 εκατ. χρόνια π.Χ.) στην περιοχή<sup>7</sup>.

Το μικροκλίμα του Πόρου, παρόμοιο με αυτό της Αττικής, παρουσιάζει τα ακόλουθα γενικά χαρακτηριστικά: ήπιο χειμώνα με σπάνιες χιονοπτώσεις, σχετικά υψηλή υγρασία κατά τους φθινοπωρινούς και χειμερινούς μήνες και θερμό καλοκαίρι, ενίοτε με καύσωνες, οι οποίοι μετριάζονται από την επίδραση των μελετεμιών<sup>8</sup>. Μέση ανώτερη θερμοκρασία είναι οι 27,9 βαθμοί Κελσίου (κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο), ενώ η κατώτερη υπολογίζεται στους 10,9

<sup>2</sup> Η διώρυγα ανοίχτηκε το 1877 από τον τότε δήμαρχο Πόρου, Σπύρο Καραμάνο

<sup>3</sup> Για μια μακρά περίοδο, το νησί απαντάται στις πηγές με το όνομα “Damala”, προφανώς καθ’έλιξη από τον αντίκρου ευρισκόμενο μεσαιωνικό οικισμό (Δαμαλάς, από το 1929 Τροιζηνία) (Δρακάκη – Κούνδουρου 1939, σ.352-253)

<sup>4</sup> Κυριακόπουλος 1994, σ.32-36

<sup>5</sup> Τόφος: ηφαιστειακό ιζηματογενές πέτρωμα προερχόμενο από αποθέσεις στερεών αναβλημάτων των ηφαιστειών των οποίων το μέγεθος και η σύσταση ποικίλλουν

(<https://el.wiktionary.org/wiki/%CF%84%CF%8C%CF%86%CE%BF%CF%82>)

<sup>6</sup> Αμπούτης 2014, σ.434-5

<sup>7</sup> Αργοσαρωνικός τ.Γ, 2008, σ.426

<sup>8</sup> Τόλης 2012, σ.14

βαθμούς Κελσίου (τον μήνα Ιανουάριο)<sup>9</sup>.

Σήμα κατατεθέν του νησιού αποτελεί το ιστορικό ρολόι, ιταλικής κατασκευής, το οποίο δεσπόζει στην κορυφή του λόφου της Σφαιρίας, στο κέντρο του οικισμού, και το οποίο είναι δωρεά (1927) του έμπορου και βουλευτή Ιωάννη Παπαδόπουλου<sup>10</sup>. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο οικισμός του Πόρου προστατεύεται από το Υπουργείο Πολιτισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 1469/50 «Περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830» (Φ.Ε.Κ. 352/Β/1967).



Εικ. 1: Η Νήσος Πόρος

<sup>9</sup>Αργοσαρωνικός τ.Γ, 2008, σ. 434-437.

<sup>10</sup>[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%82\\_\(%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%AF\)](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%82_(%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%AF))

## **B2. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΠΟΡΟΣ**

Ο Πόρος παρουσιάζει σχετική επάρκεια στο οδικό δίκτυο και συνδέεται με πόλεις της Πελοποννήσου, όπως Ναύπλιο, Άργος, Κόρινθος, κλπ, καθώς και με την Αττική, (Αθήνα, Πειραιάς). Η απόσταση του νησιού από τον Πειραιά είναι 29 ναυτικά μίλια και η επικοινωνία με τα ιπτάμενα δελφίνια (1 ώρα) και τα συμβατικά πλοία (2,5 ώρες) είναι καθημερινή τους καλοκαιρινούς μήνες. Επίσης, το νησί είναι προσβάσιμο με αυτοκίνητο (2,5 ώρες από την Αθήνα), καθώς ο Γαλατάς απέχει μόλις 150 χλμ. από την Αθήνα (Εθνική Οδός Αθηνών – Κορίνθου, αμέσως μετά τον Ισθμό έξοδος προς Επίδαυρο, έξοδος προς Παλαιά Επίδαυρο και συνέχεια προς Πόρο - Γαλατά) και από τον Γαλατά υπάρχει συνεχής σύνδεση με το νησί του Πόρου ανά μισή ώρα. Η θαλάσσια διασύνδεση του Πόρου με τον Γαλατά γίνεται με βάρκες και με ferry boat, ενώ με τα υπόλοιπα νησιά του Αργοσαρωνικού, μόνο με ταχύπλοα<sup>11</sup>. Οι θαλάσσιες μεταφορές γίνονται από τρία καθορισμένα σημεία του λιμένα: από τη νέα προβλήτα (περιοχή Παιδική Χαρά) για τα μεγάλα επιβατικά πλοία και τα ferry boat Πόρου - Γαλατά, από το παλαιό λιμάνι του Πόρου για τα Ιπτάμενα Δελφίνια (δρομολόγια Αργοσαρωνικού) και τις μεγάλες βάρκες (Πόρου - Γαλατά) και από την «μεγάλη σκάλα» (περιοχή Πλατεία Δημαρχείου), για τις μικρές βάρκες (Πόρου - Γαλατά).

Η αύξηση των αφίξεων με αυτοκίνητο τα τελευταία χρόνια, έχει οδηγήσει τον Δήμο στην ανάληψη δράσεων περιορισμού της κίνησης των οχημάτων στο κέντρο του Πόρου και προώθησης άλλων λειτουργικών τρόπων συγκοινωνίας, όπως οι παραδοσιακές λέμβοι και η δημοτική συγκοινωνία.

Ιδιαίτερα προβληματική παρουσιάζεται η αεροπορική διασύνδεση του Πόρου και της ευρύτερης περιοχής της Τροιζηνίας με τα μεγάλα Ευρωπαϊκά Κέντρα. Η μεταφορά του Αεροδρομίου από το Ελληνικό στα Σπάτα, δυσκόλεψε και αύξησε σημαντικά το κόστος μετακίνησης των τουριστών. Βασικό επακόλουθο ήταν όλα τα νησιά του Αργοσαρωνικού να χάσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και να μειωθούν κατακόρυφα οι αφίξεις των ξένων τουριστών. Όμως, το μειονέκτημα αυτό αναμένεται να εξαλειφθεί πλήρως μετά την πρόσφατη επέκταση της γραμμής του Μετρό που συνδέει το αεροδρόμιο με το λιμάνι του Πειραιά.

---

<sup>11</sup> <https://poros.gr/poros.html>

Η γεωμορφολογία της περιοχής, κυρίως λόγω του ορεινού όγκου των Αδέρων, υπήρξε ανασταλτική στην ανάπτυξη σημαντικού οδικού άξονα που θα συνέδεε την περιοχή της Τροιζήνας με το κύριο σώμα της Πελοποννήσου. Ως εκ τούτου, ευνοήθηκε η ανάπτυξη της θαλάσσιας συγκοινωνίας, και το λιμάνι του Πειραιά αποτέλεσε το σημείο αναφοράς για την κοινωνικο-οικονομική σύνδεση του πληθυσμού και της τοπικής οικονομίας με τον Νομό Αττικής<sup>12</sup>.

### **B3. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ**

Αναφορικά με τις χρήσεις γης, ο Δήμος Πόρου έχει συνολική έκταση 49.000 τ.χλμ., η οποία κατανέμεται σε οικισμούς, καλλιεργούμενες εκτάσεις και δάση. Τα δάση στον Δήμο Πόρου καλύπτουν σημαντικό ποσοστό της συνολικής του έκτασης, το οποίο ανέρχεται σε 16.000 στρέμματα. Το είδος που κυριαρχεί είναι το πεύκο. Τα δάση δεν εξασφαλίζουν απασχόληση και εισόδημα μέσω κάποιας άμεσης παραγωγικής διαδικασίας. Αντιθέτως, τα παράκτια ύδατα του Δήμου Πόρου διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην ανάπτυξη του νησιού. Χρησιμοποιούνται για κολύμβηση, ναυταθλητισμό, περιήγηση, ελλιμενισμό πλοίων και σκαφών αναψυχής και μικρών σκαφών, αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες, ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις. Η ποιότητα των παράκτιων υδάτων του Πόρου, εξετάζεται κάθε χρόνο από τις αρμόδιες υπηρεσίες και παρουσιάζεται στις εκθέσεις ποιότητας των νερών κολύμβησης της χώρας. Επί συνόλου 15 δειγμάτων, που λαμβάνονται συνήθως την κολυμβητική περίοδο, από τις ακτές που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό λουομένων, διαπιστώνεται ότι η ποιότητα των νερών είναι αποδεκτή κι εντός των ορίων των Οδηγιών της Ε.Ε<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Καράμπαμπα 2014, σ. 44

<sup>13</sup> ΕΣΠΑ ΥΠ.ΠΟ.Α. 2021

#### **Β4. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΣΤΑΘΜΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ**

Πριν την έναρξη της Επανάστασης και εξαιτίας της ναυπήγησης αξιόμαχων πλοίων και της εξάσκησης των πληρωμάτων σε αυτά, η ελληνική ναυσιπλοΐα γνώρισε μεγάλη άνθιση. Ο Γεώργιος Φιλάρετος στο έργο του «Ελληνική ναυτιλία κατά τας παραμονάς της Επανάστασεως», επισημαίνει ότι η ανάπτυξη αυτή οφείλεται στη δύναμη του Συνεταιρισμού<sup>14</sup>, δεδομένου ότι αποτελούσε τον μόνο τρόπο να αντισταθούν οι νησιώτες στις οχλήσεις των Τούρκων. Η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα Ψαρά νηολόγησαν πλοία 100 – 150 τόνων και ύστερα από τη συνθήκη του Κιουτσούκ – Καϊναρτζή (10/7/1774), στράφηκαν στην κατασκευή κορβετών και μπρικιών, δηλαδή πολεμικών πλοίων ικανών να μεταφέρουν τηλεβόλα. Η μέση χωρητικότητα των 150 τόνων<sup>15</sup> που διαθέτει ο στόλος της Ύδρας αντιπροσωπεύει έναν σχετικά υψηλό μέσο όρο για τα δεδομένα του πρώτου μισού του 18<sup>ου</sup> αιώνα<sup>16</sup>.

Από το δεύτερο μισό του 18<sup>ου</sup> αιώνα ως τις παραμονές της Ανεξαρτησίας, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό μεταφέρει ρωσικά, βουλγαρικά και ρουμανικά δημητριακά, καθώς και τα αιγυπτιακά σιτηρά, στα λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης. Η Γαλλική Επανάσταση και οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι έδωσαν την ευκαιρία στον ελληνικό στόλο να εντείνει τις δραστηριότητές του. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, το ελληνικό ναυτικό, υπό τούρκικη σημαία, διέθετε έναν από τους πιο ανταγωνιστικούς στόλους ανάμεσα στα βορειοευρωπαϊκά κράτη, τα οποία αντιμάχονταν για τον πολιτικό και οικονομικό έλεγχο της Μεσογείου<sup>17</sup>. Επιπρόσθετα, οι κίνδυνοι στη θάλασσα και ο φόβος των συχνών πειρατικών επιδρομών έδωσαν τη δυνατότητα στους Έλληνες πλοιοκτήτες να οπλίσουν τα σκάφη τους<sup>18</sup>, με αποτέλεσμα η έναρξη της Επανάστασης να τους βρει ετοιμοπόλεμους.

---

<sup>14</sup> Φιλάρετος 1907, σ.27

<sup>15</sup> Με χωρητικότητα άνω των 45 τόνων, ένα καράβι θεωρούνταν μεγάλο. Τα μεγάλα καράβια είναι το βασικό χαρακτηριστικό του ελληνικού ναυτικού ως τις παραμονές της Εθνεγερσίας. Μετά την ανεξαρτησία παρατηρείται το φαινόμενο του πολλαπλασιασμού των μικρών καϊκιών.

<sup>16</sup> Συναρέλλη 1989, σ.119

<sup>17</sup> Harlaftis – Laiou, 2006, p. 5-6

<sup>18</sup> Επί παραδείγματι, όλα τα πλοία που νηολογήθηκαν το 1805 και το 1809 από τα νησιά ή τις παράλιες περιοχές Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά, Τρικέρι, Μύκονος, Σίφνος, Κάσος, Πάτμος, Τήνος, Λήμνος, Πόρος και Μεσολόγγι ήταν οπλισμένα με κανόνια, τουφέκια και καραμπίνες, αλλά και ετοιμοπόλεμο πλήρωμα. ( Harlaftis – Laiou , 2006, p.18)

Το ελληνικό όμως, εμπορικό ναυτικό που μετατράπηκε σε πολεμικό, βγήκε αποδεδειγμένο από τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας (1821-1830). Σύντομα ωστόσο ξαναβρήκε τη θέση του στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας και της Δυτικής Μεσογείου εξαιτίας των χαμηλών ναύλων και του χαμηλού κόστους κατασκευής των καραβιών στα ελληνικά ναυπηγεία, τα οποία πολλαπλασιάστηκαν μετά την Επανάσταση<sup>19</sup>. Επιπλέον, όταν κατά το έτος 1845, έπληξε την Ευρώπη μεγάλη σιτοδεία, τα ελληνικά πλοία επανήλθαν στην προπολεμική εκτεταμένη εμπορική τους δραστηριότητα. Τα σημαντικά κέρδη που αποφέρει το εμπόριο των δημητριακών εκείνη την εποχή, έλκουν το ελληνικό ναυτικό έξω από τα ελληνικά σύνορα. Για τα απομακρυσμένα αυτά ταξίδια είναι σημαντικός ο Συνεταιρισμός, όπως προαναφέρθηκε, τόσο για την ναυπήγηση όσο και για τη διαχείριση των πλοίων· σε μια εποχή που τα κεφάλαια σπάνιζαν και οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας ήταν μεγάλοι. Τα κέρδη και οι ζημιές επιμερίζονταν ανάμεσα στο πλήρωμα, τους πλοιοκτήτες και τους εμπόρους<sup>20</sup>.

Η άνθιση των ελληνικών ναυπηγείων, που αναφέρονται παντού μετά την ανεξαρτησία, εντυπωσιάζει (Πίνακας 2). Στα κυριότερα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας (Γαλαξίδι, Πειραιάς) και των νησιών (Υδρα, Σπέτσες, Πόρος, Αίγινα, Μύκονος, Άνδρος, Σαντορίνη) ναυπηγείται αξιοσημείωτα μεγάλος αριθμός πλοίων· στην πλειονότητα καϊκιών χωρητικότητας κάτω των 30 τόνων (Πίνακας 3)<sup>21</sup>.

#### B4.1 Ο ρόλος του Πόρου

Παρατηρώντας τα δεδομένα των Πινάκων 2 & 3 (πρβλ. Παράρτημα 2), διαπιστώνεται ότι ο Πόρος έχει μια συνεχή συνεισφορά στη ναυτική και εμπορική ζωή της χώρας, τόσο προπολεμικά όσο και μεταπολεμικά, παρόλο που ο αριθμός και η χωρητικότητα των πλοίων που νηολογεί είναι περιορισμένα, συγκρινόμενα με αυτά των υπόλοιπων ελληνικών νησιών. Κατά τα προεπαναστατικά χρόνια, τα ποριώτικα πλοία – όπως και αυτά της Ύδρας και των Σπετσών – ήταν εξοπλισμένα με κανόνια και ήταν άριστα διατηρημένα, γεγονός που βοήθησε στην ένταξη και συμμετοχή τους στον απελευθερωτικό αγώνα. Το 1807 ο Ρώσος ναύαρχος Σινιάβιν<sup>22</sup> επέβαλε όρια

---

<sup>19</sup> Ο.π., σ.120

<sup>20</sup> Συναρέλλη 1989, σ.121

<sup>21</sup> Ο.π., σ.122

<sup>22</sup> Ρώσος ναύαρχος (1763-1831), ο οποίος έπαιξε σημαίνοντα ρόλο κατά τη διάρκεια των ρωσικών πολέμων, αλλά και στα «Ορλωφικά».

στο μέγεθος των ναυπηγούμενων ελληνικών πλοίων. Παρόλα αυτά, οι Υδραίοι και οι Σπετσιώτες εξακολούθησαν να ναυπηγούν μεγάλα σκαριά, τόσο στα δικά τους καρνάγια, όσο και στου Πόρου<sup>23</sup>.

Πολλά πλοία χρησιμοποιούσαν για ελλιμενισμό το λιμάνι του Πόρου, δεδομένου ότι ήταν απάνεμο και μεγάλο. Σύμφωνα με τον Κωνσταντίνο Μιχαήλοβιτς Μπαζίλι<sup>24</sup>, [...] όταν η κατάσταση της Ελλάδας και ο πόλεμος απαίτησαν την παρουσία του ρωσικού στόλου στο Αρχιπέλαγος, στον Πόρο χτίστηκαν μαγαζιά και το λιμάνι του – ένα από τα καλύτερα λιμάνια του κόσμου- έγινε γέφυρα για την επικοινωνία των πλοίων μας. Η ασφάλεια του εκτεταμένου κόλπου του Πόρου και η κοντινή απόσταση από την Ύδρα και την έδρα της ελληνικής Κυβέρνησης ήταν οι αιτίες που, ακόμα και από τον καιρό της Επανάστασης, εγκαταστάθηκε εδώ το Ελληνικό Ναυαρχείο και τώρα κάτω από τους βράχους του περνούν τα γεράματά τους τα απομεινάρια των πλοίων των πρώην Ναυτικών Δυνάμεων και ταυτόχρονα ναυπηγείται και ανανεώνεται ο στόλος του νεοσύστατου κράτους<sup>25</sup>.

Μεταπολεμικά, η ναυτιλία και το εμπόριο είναι ανεπτυγμένα στο νησί του Πόρου σε τέτοιο βαθμό ώστε οι κάτοικοι του να βιοπορίζονται από αμφότερες τις δύο δραστηριότητες. Με τα πλοία που διέθεταν, αλλά και με βάρκες, έπλεαν από τις ακτές της Πελοποννήσου μέχρι την Κόρινθο, την Αθήνα, τον Εύξεινο Πόντο, τη Σμύρνη, τη Θεσσαλονίκη και την Κωνσταντινούπολη όπου εμπορεύονταν τα λεμόνια και τα πορτοκάλια της τριζηνιακής γης. Επιπλέον, εξήγαν λάδι, το οποίο από την Αθήνα έφτανε μέχρι το Ηράκλειο, αλλά και τη Γαλλία για να γίνει σαπούνι. Αν και οι γεωργικές δραστηριότητες αποτελούσαν τις πλέον διαρκείς και σταθερές στο νησί, στην απογραφή του 1828 μόνο 55 κάτοικοι δήλωσαν κηπουροί και γεωργοί (ποσοστό 7,4%). Στην πραγματικότητα βέβαια, ο συγκεκριμένος τομέας έχει αρκετά μεγαλύτερη βαρύτητα, καθώς το 95,5% των απογραφόμενων νοικοκυριών, ανεξάρτητα από τα επαγγέλματα των επικεφαλής τους, παρουσιάζεται να κατέχει κτηματική περιουσία<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> Μπίρης 1997, σ.281

<sup>24</sup> Κωνσταντίνος Μιχαήλοβιτς Μπαζίλι (1809-1884): ελληνικής καταγωγής γραμματέας του Ρώσου ναύαρχου Ricord από το 1830 έως το 1834

<sup>25</sup> Αθανασίου 2014, σ. 284

<sup>26</sup> Τόλης 2012, σ.135

Μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η οικονομία της θάλασσας στο νησί του Πόρου παρουσιάζει μία βαθμιαία, αλλά επιταχυνόμενη συρρίκνωση: 71,1% το 1828, 60% το 1861 και 22% το 1879<sup>27</sup>. Η μεταφορά του Ναύσταθμου στη Σαλαμίνα και η συνακόλουθη μετακίνηση του προσωπικού του, η αθρόα μετανάστευση Ποριωτών στον Πειραιά και την Ερμούπολη από τις αρχές του 1860 και η απουσία ναυτικού πληθυσμού εκτός του δήμου κατά τη διάρκεια των απογραφών επεξηγούν τη μειωτική τάση των απογραφών<sup>28</sup>.

## **Γ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ**

### **Γ1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΟΙ ΡΩΣΟΙ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ**

Ο Ρωσοτουρκικός πόλεμος του 1768 – 1774, ο οποίος θεωρείται ένα από τα πιο σημαντικά διεθνή γεγονότα του 18<sup>ου</sup> αιώνα<sup>29</sup>, ήταν η απαρχή της παρουσίας των Ρώσων στη Μεσόγειο. Με βάση το «Ελληνικό Σχέδιο» της Αικατερίνης Β΄, σύμφωνα με το οποίο η απελευθέρωση των ορθόδοξων χριστιανικών πληθυσμών της οθωμανικής αυτοκρατορίας θα επέτρεπε στη Ρωσία να επιβάλει τις στρατιωτικές, πολιτικές και οικονομικές διεκδικήσεις της στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, ο ρωσικός πολεμικός στόλος πραγματοποίησε μια τεράστια ναυτική εκστρατεία, εκκινώντας το 1769 από τον Φινλανδικό Κόλπο, περιπλέοντας από τη Βόρεια Θάλασσα όλη την Ευρώπη, για να καταλήξει στην Ανατολική Μεσόγειο<sup>30</sup>, σε μία εκστρατεία η οποία ονομάστηκε «Επιχείρηση Αρχιπέλαγος»<sup>31</sup>. Στα πλαίσια αυτής της εκστρατείας, οι Ρώσοι, το 1770, ξεσήκωσαν τους ορθόδοξους χριστιανικούς πληθυσμούς της Πελοποννήσου σε

---

<sup>27</sup> Έχει ενδιαφέρον να παραθέσουμε πώς περιγράφει το λιμάνι του Πόρου και τα αγκυροβολημένα σε αυτό πλοία, ο Henry Post, μέλος της φιλελληνικής επιτροπής της Ν.Υόρκης, ο οποίος έφτασε στον Πόρο το έτος 1827: *Το λιμάνι είναι μεγάλο και ευρύχωρο και έχει δύο εισόδους, μία προς τα βόρεια και μία άλλη προς τα ανατολικά· το αγκυροβόλιο είναι εκτεταμένο και ασφαλές, ακόμα και για τα μεγαλύτερα εμπορικά πλοία και σκάφη βάρους πολλών εκατοντάδων τόνων βρίσκουν αρκετό βάθος για να ακουμπήσει η πλώρη τους μέχρι την άκρη του νερού κατά μήκος σχεδόν όλης της πόλης. Περίπου πενήντα μπρίκια και σκούνες κατασκευασμένα με την τελειότερη χάρη και λεπτομέρεια, που ανήκουν κυρίως σε μεγαλεμπόρους της Ύδρας, ήταν εδώ αραγμένα εξαιτίας της στασιμότητας του εμπορίου και γρήγορα επρόκειτο να σαπίσουν.* (Αθανασίου 2014, σ.255)

<sup>28</sup> Ο.π., σ.145

<sup>29</sup> Διάλλα 2023, σ.91

<sup>30</sup> Ο.π., σ.46

<sup>31</sup> Smilyanskaya 2013, σ.209



εξέγερση, η οποία πνίγηκε τελικά στο αίμα· τα γνωστά «Ορλωφικά». Ακολούθως, οι ρωσικές ναυτικές δυνάμεις εγκατέλειψαν την Πελοπόννησο και κατευθύνθηκαν στο Αιγαίο, όπου με επικεφαλής τον ναύαρχο Σπυρίδοφ συνέτριψαν τον οθωμανικό στόλο στη ναυμαχία του Τσεσμέ (1770)<sup>32</sup>. Μάλιστα, η επιτυχία των Ρώσων σε αυτή τη ναυμαχία προκάλεσε τεράστια έκπληξη, διότι ο στόλος τους ήταν «πενιχρά εξοπλισμένος» και με «άπειρα πληρώματα», όπως περιγράφει ο Τύπος της εποχής<sup>33</sup>. Την ίδια περίοδο, οι Ρώσοι κατάφεραν να εδραιώσουν πολιτικά, διπλωματικά ακομά και πολιτισμικά τις σχέσεις τους με τα ιταλικά κράτη, στις ακτές των οποίων η Ρωσία διατηρούσε ναυτικές βάσεις<sup>34</sup>. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο ρώσικος στόλος δεν επιδόθηκε μόνο σε στρατιωτικές επιχειρήσεις, αλλά και σε ανθρωπιστικές δράσεις, όπως η ίδρυση σχολείου στη Νάξο, αλλά και στον Πόρο<sup>35</sup>, οι οποίες είχαν σκοπό να «απελευθερώσουν τον ομόθησκο ελληνικό λαό από τους βαρβάρους»<sup>36</sup>. Επιπλέον, η ρωσική διπλωματία δεν περιορίστηκε στη σύσταση συμμαχιών μόνο με τους Ορθόδοξους πληθυσμούς, αλλά φρόντισε να συγκροτηθούν πολιτικά δίκτυα και εμπορικές σχέσεις στη Μέση Ανατολή [κατάληψη λιμανιού της Βηρυτού μετά απο διπλή πολιορκία (1773 -1774)<sup>37</sup>].

Στα πλαίσια της ρωσικής παρουσίας στην Ανατολική Μεσόγειο, η Αικατερίνη Β' προχώρησε στη δημιουργία ναυτικής βάσης στο Αιγαίο Πέλαγος, στα πρότυπα όσων είχαν δημιουργήσει στη Βαλτική και στην Κασπία θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, το 1770 συστήθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα ρωσικός ναύσταθμος στο νησί της Πάρου, όπου η ρωσική κεντρική διοίκηση, με τη συνδρομή καγκελαρίας από τρεις εκλεγμένους αντιπροσώπους των τοπικών νησιωτικών συμβουλίων, ασκούσε φοροεισπρακτικές και δικαστικές δραστηριότητες<sup>38</sup>. Ο κόλπος της Νάουσας, στο βορινό τμήμα της Πάρου, αποτέλεσε το ιδανικό σημείο δημιουργίας ενός Ναύσταθμου πολύ μεγάλων διαστάσεων για τα δεδομένα των μικρών αιγαιοπελαγίτικων λιμανιών εκείνης της περιόδου. Απλωμένος σε όλη την έκταση του κόλπου, περιελάμβανε κτίσματα που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες χιλιάδων ναυτών, όπως εργαστήρια, αρτοποιεία, νοσοκομεία, ταρσανάς, πυροβολαρχίες, ντάπιες και βίγλες<sup>39</sup>. Η αποτύπωση του κόλπου της Νάουσας από τον

---

<sup>32</sup> <https://www.archipelagos-historia.gr/research/orlofika>

<sup>33</sup> Smilyanskaya 2013, σ.209

<sup>34</sup> Ο.π., σ.211

<sup>35</sup> Πρβλ. σ.53

<sup>36</sup> Ο.π., σ.215

<sup>37</sup> Διάλλα 2023, σ.94

<sup>38</sup> <https://www.archipelagos-historia.gr/research/orlofika>

<sup>39</sup> Μπελαβίλας 1997,σ.153

Choiseul – Gouffier (εικ. 2), η οποία χρονολογείται περί τα 1776, πραγματοποιήθηκε δύο μόλις χρόνια μετά την οριστική εγκατάλειψη του χώρου από το ρωσικό ναυτικό<sup>40</sup> και λίγο πριν την ολική καταστροφή των κτισμάτων, τόσο από την ορμή της θάλασσας, όσο και από τους ντόπιους, οι οποίοι χρησιμοποίησαν τα ερείπια ως πηγή οικοδομικών υλικών. Από τον προαναφερθέντα χάρτη, μπορούν να αντληθούν πληροφορίες για το είδος και το πλήθος των κτισμάτων, αλλά και για τα βάθη της θάλασσας – αρχίζει από τα 7μ. βάθος και καταλήγει στα 2μ. κοντά στην ακτή – που επέτρεπαν την εύκολη προσέγγιση από τα ιστιοφόρα της εποχής<sup>41</sup> και γίνονται κατανοητοί οι λόγοι που οδήγησαν στην επιλογή της συγκεκριμένης θέσης. Στο ίδιο χρονικό διάστημα ανάγεται η κατασκευή ρωσικού Ναύσταθμου στο νησί του Πόρου, για τις ανάγκες τροφοδοσίας και κατάπλευσης του ρωσικού πολεμικού στόλου.



Εικ.2: Χάρτης του λιμανιού της Νάουσας, Πάρος 1776

Κατά την περίοδο 1771 – 1775, η Ρωσική Αυτοκρατορία αποτελούσε την κυρίαρχη δύναμη στο Αιγαίο Πέλαγος. Με επίκεντρο την Πάρο, δεκατέσσερα αιγαιοπελαγίτικα νησιά τέθηκαν υπό ρωσική επικυριαρχία και ιδρύθηκε το Πριγκιπάτο/Ρεσπούμπλικα του Αρχιπελάγους, στο οποίο πολλοί Οθωμανοί ορθόδοξοι υπήκοοι των νησιών έσπευσαν να δηλώσουν τη νομιμοφροσύνη τους<sup>42</sup>. Εφεξής, η Μεσόγειος θα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη ρωσική εξωτερική πολιτική και στη ρωσική οικονομία μέσω του εμπορίου και, αντιστρόφως, η Ρωσία θα επηρεάζει τη ζωή των λαών της Μεσογείου, ανατολικής και δυτικής<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> Η εγκατάστασή τους εκεί, τα οχυρωματικά έργα που δημιούργησαν και οι ναυτικές δυνάμεις που συγκέντρωσαν, έδωσαν στους Έλληνες την εντύπωση ότι θα παρέμεναν μόνιμα. Η αλλαγή όμως της πολιτικής της Αικατερίνης Β', τράβηξε τελικά τον στόλο έξω από το Αρχιπέλαγος τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1774, Μπελαβίλας 1997, σ.153

<sup>41</sup> Ο.π.

<sup>42</sup> Διάλλα 2023, σ. 49

<sup>43</sup> Ο.π. σ. 54

## Γ2. ΡΩΣΙΚΟΣ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΠΟΡΟΥ – ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Με τη συνθήκη Κιουτσούκ – Καϊναρτζί, το 1774, μεταξύ της τσαρίνας Μεγάλης Αικατερίνης και του Σουλτάνου Αμπντούλ Χαμίτ Α΄, με την οποία έληξε ο Ρωσοτουρκικός πόλεμος του (1768-1774), οι νικητές Ρώσοι πέτυχαν μεταξύ άλλων την ελεύθερη ναυσιπλοΐα του ρωσικού στόλου στις θάλασσες της οθωμανικής επικράτειας. Έκτοτε, ρωσικά πλοία έπλεαν στις Ελληνικές θάλασσες και ναυλοχούσαν στα λιμάνια<sup>44</sup>. Η δραστηριότητα αυτή αυξήθηκε έτι περαιτέρω μετά τον επίσης νικηφόρο για τη Ρωσία πόλεμο του 1788-1792<sup>45</sup>. Ωστόσο, η παρουσία του ρωσικού στόλου στην Ανατολική Μεσόγειο στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αι, απαιτούσε την παρουσία ναύσταθμων στην περιοχή για υποστήριξη του στόλου. Επιλέχθηκε τότε από τους Ρώσους το απάνεμο λιμάνι του Πόρου για την κατασκευή σταθμού προς εξυπηρέτηση του στόλου τους. Ήδη από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα η Ρωσική Ναυτική Υπηρεσία εγκαταστάθηκε στην περιοχή «Στενό» του Πόρου, στη θέση που βρίσκεται σήμερα το Κέντρο Εκπαίδευσης/ΠΟΡΟΣ<sup>46</sup>, και έκτισε αποθήκες υλικού υποστήριξης των πλοίων τους και φούρνους για να ψήνουν διπυρίτη άρτο (γαλέτα) για τα πληρώματά τους.

Το 1830, μετά από αίτημα του Καποδίστρια, ο οποίος επιθυμούσε να αγοράσει τις εγκαταστάσεις αυτές από τους Ρώσους για την εκεί μεταφορά του Ελληνικού Ναύσταθμου, αφού ο μέχρι τότε χώρος ανάπτυξής του (στη σημερινή περιοχή του Γυμνασίου) ήταν ανεπαρκής και άβολος, αλλά και δυσχέραινε τον ολοένα επεκτεινόμενο οικισμό της πόλης του νησιού, η Ρωσική Ναυτική Υπηρεσία μεταφέρεται στο Νεώριο, στο μέρος όπου στέκουν σήμερα τα ερείπια του Ναύσταθμου. Το νέο συγκρότημα που χτίστηκε ήταν μεγάλοπρεπο, και περιείχε περισσότερους και μεγαλύτερους χώρους για αποθήκευση υλικών και τροφίμων, παρασκευή γαλέτας, και, αργότερα, γαιανθράκων για τον ανεφοδιασμό των πρώτων ατμοκίνητων ρωσικών πολεμικών πλοίων<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> Harlaftis et al. 2020, σ. 195-196

<sup>45</sup> Ο πόλεμος αυτός έληξε με τη Συνθήκη του Ιασίου (1792), η οποία, στην ουσία, επιβεβαίωσε την ισχύ της Συνθήκης του Κιουτσούκ Καϊναρτζί

<sup>46</sup><http://www.iporos.com/el/%CE%B3%CE%BD%CF%89%CF%81%CE%AF%CF%83%CF%84%CE%B5-%CF%84%CE%BF-%CF%81%CF%8E%CF%83%CE%B9%CE%BA%CE%BF-%CE%BD%CE%B1%CF%8D%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CE%BF-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B9/>

<sup>47</sup> Ο.π.

Ο Ρώσικος Ναύσταθμος διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο στην εμφύλια σύγκρουση του 1831. Αυτή πυροδοτήθηκε από την αντίδραση των Υδραίων στις φήμες που ήθελαν τον εθνικό στόλο να αποπλέει από τον Πόρο με σκοπό να αποκλείσει την Ύδρα και τη Σύρο, νησιά τα οποία ασκούσαν ισχυρή αντιπολίτευση στον Καποδίστρια<sup>48</sup>. Τα ξημερώματα της 27ης Ιουλίου του 1831, αφού είχε προηγηθεί η κατάληψη του ελληνικού στόλου από τον Μιαούλη και τους άντρες του, προκειμένου να μην συμμετάσχουν στα σχέδια του Καποδίστρια, και ο αποκλεισμός του στενού του Πόρου διά πυροβόλων, ο ρωσικός στόλος με εντολή του Κυβερνήτη, αποπλέει από το Ναύπλιο και αγκυροβολεί μπροστά στο στόμιο του Πόρου, αποκλείοντάς το. Ταυτόχρονα, τα κυβερνητικά στρατεύματα υπό τον Νικηταρά και η ιππική δύναμη υπό τον Καλλέργη, απέκλεισαν τον Πόρο από την απέναντι στεριά. Τα στρατεύματα αποβιβάστηκαν στον όρμο του Ρωσικού



Εικ. 3: Ο Ρώσικος Ναύσταθμος και το νησάκι Δασκαλειό στην είσοδο του όρμου

Ναύσταθμου, προωθήθηκαν αθέατα μέσα απ' το πευκοδάσος του Νεωρίου και επιτέθηκαν αιφνίδια το πρωί της 1<sup>ης</sup> Αυγούστου στο οδόφραγμα των Ποριωτών και του οπλαρχηγού Χρ. Μέξη, στη θέση «Στενό» – δίπλα στη σημερινή διώρυγα του νησιού. Ακολούθησε η ανατίναξη των εθνικών πλοίων από τον ίδιο τον ναύαρχο

Μιαούλη, ο οποίος είχε απειλήσει ότι θα προέβαινε σε αυτή την πράξη μόλις τα

στρατεύματα των Κυβερνητικών επιχειρούσαν έφοδο, και η λεηλασία και πυρπόληση των ποριωτικών σπιτιών από τους Κυβερνητικούς<sup>49</sup>. Κάποιοι μάλιστα αντιφρονούντες στον Κυβερνήτη, Ποριώτες και μη, κρατήθηκαν φυλακισμένοι από τους Ρώσους στις εγκαταστάσεις του Ναύσταθμου για ένα διάστημα μετά τα θλιβερά συμβάντα<sup>50</sup>.

Με την εξασθένηση της ισχύος του τσαρικού καθεστώτος και τη σταδιακή επικράτηση της βρετανικής ναυτικής κυριαρχίας, ελαττώθηκε η χρήση του Ναύσταθμου. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όταν στις άδειες από πολλών ετών αποθήκες της εγκατάστασης υπήρχε μόνο ένας Ρώσος

<sup>48</sup> Πλουμίδης 2020, σ. 142

<sup>49</sup> Ο.π., σ. 146

<sup>50</sup> Πλουμίδης 2020, σ. 146

φύλακας, ο τότε πρέσβης της Ελλάδας στη Ρωσία, Αλέξανδρος Τομπάζης<sup>51</sup>, εισηγήθηκε στον Τσάρο την παραχώρηση της κυριότητας του χώρου στο Ελληνικό Δημόσιο προς όφελος του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Ο Τσάρος συμφώνησε και ο Ρωσικός Ναύσταθμος περιήλθε στη δικαιοδοσία της Ναυτικής Υπηρεσίας που έδρευε τότε στον Πόρο. Τότε αποσπάστηκε μεγάλο μέρος από το οικοδομικό υλικό του, ώστε να χρησιμοποιηθεί στην ανέγερση των νέων εγκαταστάσεων του κεντρικού Προγυμναστηρίου (ΚΕ Πόρος). Το 1935 ο χώρος πωλήθηκε σε ιδιώτη και έχει αλλάξει πολλούς κατόχους μέχρι και σήμερα.

### **Γ3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΡΩΣΙΚΟΥ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΠΟΡΟΥ. ΤΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ**

Ο Ρώσικος Ναύσταθμος διαδραμάτισε σημαίνοντα ρόλο στην κοινωνική και οικονομική ζωή του νησιού ήδη από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του. Η επάνδρωσή του με προσωπικό, οι ανάγκες σε υλικά αγαθά και ξυλεία των ρώσικων πλοίων που ελλιμενίζονταν εκεί και η ανάγκη των πληρωμάτων των πλοίων για κατοικίες<sup>52</sup>, έδωσαν πνοή ζωής στο νησί του Πόρου. Νέα σπίτια χτίστηκαν εκείνη την περίοδο, τα ήδη υπάρχοντα καλλωπίστηκαν και απέκτησαν ανέσεις που μέχρι τότε δεν τις είχαν (λ.χ. παράθυρα), δρόμοι ανοίχτηκαν, αλλά και δημόσια κτήρια κατασκευάστηκαν με τη χρηματοδότηση του ρώσικου στόλου<sup>53</sup>.

Στο αρχείο του Κωνσταντίνου Λογοθέτη Δουζίνα, όπου διασώζονται κείμενα εμπορικά, δικαστικές και διαιτητικές αποφάσεις των χρόνων 1803-1830 – μια περίοδο για την οποία δεν διατηρούνται επίσημα αρχεία του νησιού, καθώς έχουν καεί – περιγράφονται αγοραπωλησίες ντόπιων με τον «αυτοκρατορικό ρωσικό στόλο». Πρόκειται κυρίως για αγοραπωλησίες κρασιού, λαδιού, λαχανικών, κρέατος, αλλά και καυσόξυλων. Οι λεπτομέρειες οι οποίες περιγράφονται

---

<sup>51</sup> Αλέξανδρος Τομπάζης (1851 – 1914): πρεσβευτής της Ελλάδας στο Βουκουρέστι και την Πετρούπολη.

<sup>52</sup> Κωνσταντίνος Μιχ. Μπαζίλι (1809 – 1884), γραμματέας του Ρώσου ναύαρχου Ricord: Η πεντάχρονη παρουσία μας (του ρωσικού στόλου) στο λιμάνι του Πόρου βελτίωσε την κατάσταση της πόλης από όλες τις απόψεις. Άνοιξαν πολλά μαγαζιά και οι βάρκες του λιμανιού, που υπηρετούν τα πλοία, τρέφουν πολλές οικογένειες, Αθανασίου 2014, σ.285

<sup>53</sup> Στον χώρο όπου σήμερα έχει ανεγερθεί η Δημοτική Βιβλιοθήκη, είχε χτιστεί με ρώσικους πόρους η Σχολή του Λάνκαστερ (αλληλοδιδασκτικό σχολείο), Κ. Μπαζίλι (Αθανασίου 2014, σ.285)

έχουν να κάνουν με το είδος, τα κιλά, τον τρόπο πληρωμής και το είδος των χρημάτων που θα χρησιμοποιούνταν<sup>54</sup>. Ανάμεσα σε όλα τα συμφωνητικά, εντοπίζουμε και βεβαιώσεις απόδοσης ενοικίου από τον «πανευγενέστατο ρωσικό Κόνσωλα Καβαλιέρ Ιωάννη Βλασσόπουλο» σε έναν Ποριώτη, ο οποίος του νοίκιαζε το σπίτι<sup>55</sup>. Ο συγκεκριμένος αξιωματούχος είναι αυτός που εμφανίζεται ως μεσάζοντας σε όλες σχεδόν τις προαναφερθείσες συναλλαγές. Ο Κωνσταντίνος Μπαζίλι γράφει στο έργο του «Το Αρχιπέλαγος και η Ελλάδα στα 1830-1831»: *Μπορεί να θεωρηθεί ότι ο Πόρος είναι ρωσική πόλη, ενώ τα παράλια του Μοριά ανεπτυγμένη ρωσική επαρχία. Όλοι, σχεδόν, οι κάτοικοι καταλαβαίνουν τη γλώσσα μας, ενώ αρκετοί νέοι Ποριώτες μιλούν ελεύθερα τη ρωσική. Οι φιλικές τους σχέσεις με τους ναύτες μας άρχισαν από εκείνη ακριβώς την ημέρα, όταν οι πρώτοι Ρώσοι, που πάτησαν το πόδι τους στο νησί, αντί να μακρηγορούν, έβγαζαν την τραγιάσκα τους και, κάνοντας το σταυρό τους, έλεγαν: «ο Έλληνας είναι χριστιανός, ο Ρώσος είναι χριστιανός» και φιλικά αγκαλιάζονταν ως ποιμνιο της ίδιας εκκλησίας, ενώ το κύπελλο με το κρασί επισφράγιζε την αδερφική τους ένωση<sup>56</sup>.*

Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας του μνημείου, έχουν γίνει πολλές απόπειρες για την τουριστική αξιοποίησή του από τους ιδιοκτήτες του, αλλά χωρίς το προσδοκώμενο αποτέλεσμα. Από το 1992 και εξής, ο Δήμος Πόρου, με την άδεια της Εφορείας Νεοτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού και την ευγενή παραχώρηση των ιδιοκτητών του, πραγματοποιεί κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού ποικίλες πολιτιστικές εκδηλώσεις: συναυλίες, θεατρικές και χορευτικές παραστάσεις. Ενδεικτικά να αναφέρουμε την παράσταση που παρουσίασε το χοροθέατρο της Σοφίας Σμαΐλου<sup>57</sup>, τη συναυλία του Μανώλη Μητσιά (επίσημη συμμετοχή του Δήμου Πόρου στον εορτασμό του Έτους Ελλάδας – Ρωσίας το 2016), τη συναυλία του Διονύση Σαββόπουλου το 2017, αλλά και τα «Συνοριακά», που διοργανώνονται από το 2016 και εξής σε ετήσια βάση ως εκδήλωση μνήμης των ιστορικών διαπραγματεύσεων που έλαβαν χώρα στο λιμάνι του νησιού το Φθινόπωρο του 1828, μεταξύ του Κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια και των διπλωματικών αποστολών Αγγλίας, Γαλλίας και Ρωσίας, οι οποίες οδήγησαν στον καθορισμό των πρώτων συνόρων του ελεύθερου Ελληνικού Κράτους<sup>58</sup>.

---

<sup>54</sup> Δουζίνας 2018, σ. 232, 241, 243, 246, 253, 262, 263, 266, 268

<sup>55</sup> Δουζίνας 2018, σ. 253, 260, 269, 276

<sup>56</sup> Μπαζίλι 1834, σ. 79

<sup>57</sup> <https://artlocus.wordpress.com/2009/07/11/poros-istoriko/>

<sup>58</sup> <https://kede.gr/synoriaka-tis-neoteris-elladas-sto-dimo-porou/>

Οι κάτοικοι θεωρούν το μνημείο ως ένα από τα τοπόσημα του νησιού τους και αποδεικνύουν έμπρακτα τη θέλησή τους να το αναδείξουν, να το προστατεύσουν και να το αξιοποιήσουν πολιτιστικά, σεβόμενοι την ιστορική και καλλιτεχνική του αξία. Κρίνεται αναγκαία η επανασήμανση του χώρου, έτσι ώστε να αποκτήσει μια δυναμική εναρμονισμένη με τη σύγχρονη εποχή και τις ανάγκες του τόπου.

#### Γ4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΝΗΜΕΙΟΥ

Σήμερα το συγκρότημα αποτελείται από το κυρίως κτήριο και τα παρακείμενα κτίσματα, όλα ημιερείπωμένα. Όλα τα κτήρια είναι κατασκευασμένα από αργολιθοδομή, ενώ στα σωζόμενα ανοίγματα παρατηρούμε τη χρήση λαξευμένων λίθων.



Εικ. 4: Αεροφωτογραφία του Ναύσταθμου

Το κυρίως κτήριο, το οποίο έχει μέτωπο προς την παραλία, αποτελείται από πέντε στενομέτωπους, ορθογωνικής κάτοψης χώρους τοποθετημένους εν σειρά, με συνολικό εμβαδόν 770 τ.μ. Κοιτάζοντας το συγκρότημα από τη θάλασσα, παρατηρούμε ότι οι τρεις πρώτοι χώροι σώζουν ένα τμήμα της όψης τους προς την παραλία. Η όψη φαίνεται να ήταν επιχρισμένη ενώ σήμερα σε πολλά σημεία έχει αποκαλυφθεί η λιθοδομή. Το μεσαίο τμήμα της όψης είναι σχεδόν διάωροφο και χωρίζεται σε δύο ζώνες με μια οριζόντια διακοσμητική ταινία από λείο σοβά, υπογραμμιζόμενη στη βάση της με ελαφρά εξέχουσες σχιστόπλακες. Η όψη είναι διάτρητη από

ανοίγματα θυρών και παραθύρων τα οποία τοποθετούνται αξονικά κάτω από αυτή την ταινία, επαναλαμβάνονται ρυθμικά, ίδια για κάθε χώρο (δύο παράθυρα εκατέρωθεν μιας θύρας) και φέρουν γραμμικό πέτρινο υπέρθυρο με διακοσμητικό κλειδί. Στον μεσαίο χώρο σώζεται ένα επιπλέον παράθυρο πάνω από την οριζόντια ταινία.



Εικ.5: Γκραβούρα Ρώσικου Ναύσταθμου, Rev. W.C. Burchier, H.M.S. "Hood"

Στην εσωτερική πλευρά της όψης σώζονται τόξα, πιθανότατα ίχνη από τους πέτρινους θόλους που στέγαζαν τους χώρους αυτούς. Οι θόλοι στην όψη κρύβονται με ψηλό στηθαίο που κοσμείται με οριζόντια μαρμάρινη ταινία με γραμμικές κάθετες ραβδώσεις. Μέχρι τη δεκαετία του 1920<sup>59</sup> σώζονταν οι θόλοι του κυρίως κτηρίου, οι οποίοι ήταν κατασκευασμένοι από αιγινήτικο πωρόλιθο<sup>60</sup>. Παρατηρώντας τη μοναδική γκραβούρα που αναπαριστά τον Ρώσικο Ναύσταθμο (εικ. 28), συμπεραίνουμε ότι οι χώροι με μέτωπο προς την παραλία ήταν περισσότεροι

<sup>59</sup> Εκείνη την περίοδο κατασκευάζονταν νέα κτήρια στη ναυτική βάση του νησιού και το υλικό από τα καταδαφισμένα κτίσματα του Ναύσταθμου χρησιμοποιήθηκε εκεί.

<sup>60</sup> Διαμαντόπουλος 2013



από αυτούς που σώζονται σήμερα και αναπτύσσονταν εκατέρωθεν των θολοσκέπαστων τμημάτων του κτηρίου. Παρατηρούμε ότι τα τόξα που αντιστοιχούν στους θόλους φαίνονταν καθαρά και στην εξωτερική πλευρά της όψης προς τη θάλασσα. Επίσης, τα παράθυρα ήταν πολύ μικρότερα και σε σχήμα τετραγώνου και όχι ορθογωνικά μακρόστενα όπως αυτά που σώζονται σήμερα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η παρατήρηση που συνοδεύει την γκραβούρα στην εφημερίδα Illustrated London News, ότι οι εξωτερικοί τοίχοι ήταν καλυμμένοι με επιγραφές και σχέδια των Ρώσων ναυτών.

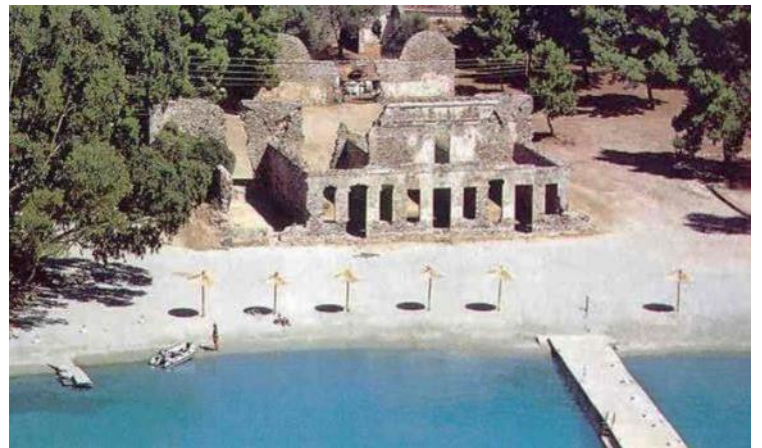
Πίσω από το κυρίως κτήριο υπάρχει ένα δεύτερο τριμερές συγκρότημα αποθηκών, χωρίς παράθυρα, που «βλέπει» σε κεντρική είσοδο. Στο μέτωπό του προβάλλουν δύο ημικυκλικά τύμπανα, των οποίων η βάση υπογραμμίζεται με γείσο από σχιστόπλακες. Το εμβαδόν του υπολογίζεται περί τα 600 τ.μ.



Εικ.6: Συγκρότημα αποθηκών



Εικ. 7: Ο Ρώσικος Ναύσταθμος (αεροφωτογραφία)



Εικ. 8: Ο Ρώσικος Ναύσταθμος (άποψη από τα δυτικά)



Εικ. 9: Ρώσικος Ναύσταθμος (άποψη από ΒΔ)



Εικ.10: Ρώσικος Ναύσταθμος (άποψη από το εσωτερικό του)



Εικ.11: Ρώσικος Ναύσταθμος (όψη)

## Γ5. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΜΝΗΜΕΙΟΥ

Το 1989, με απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού, ο Ρώσικος Ναύσταθμος χαρακτηρίστηκε ιστορικό και διατηρητέο μνημείο, με την υπ' αριθ. ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/1482/25880/5.6.1989<sup>61</sup> απόφαση και ορίστηκε ζώνη προστασίας 100 μέτρων γύρω από το περίγραμμα των κτηριακών του εγκαταστάσεων. Η έντονη κινητοποίηση τοπικών φορέων, κυρίως του Πολιτιστικού Συλλόγου Γυναικών «ΠΟΡΙΩΤΙΣΣΑ», ήταν εκείνη που οδήγησε στον ανωτέρω χαρακτηρισμό και ματαίωσαν επί του παρόντος την αλλοίωση της όψης του.

Σύμφωνα με τη Χάρτα της Βενετίας (άρθρο 4), η συντήρηση των μνημείων οφείλει να έχει σαν πρωταρχική απαίτηση τη συνεχή και μόνιμη φροντίδα για τη διατήρησή τους. Ταυτόχρονα, όμως, υποστηρίζονται και προστατεύονται οι επιδιώξεις διατήρησης του μνημείου και οι αξιώσεις για μια νέα χρήση<sup>62</sup>.

## Γ6. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Μετά την παραχώρηση του μνημείου από τη Ρωσία στο ελληνικό δημόσιο, η εγκατάσταση έμεινε σε αχρηστία, με αποτέλεσμα να αρχίσει να ερειπώνεται, ασυντήρητη. Κάποια στιγμή μάλιστα ένα μέρος από το πλούσιο σε πελεκημένες πέτρες, πλάκες και ξυλεία δομικό υλικό της αφαιρέθηκε για να χρησιμοποιηθεί σε κατασκευές νέων κτηρίων στο τότε Κεντρικό Προγυμναστήριο. Στις αρχές της δεκαετίας του '30, το Ελληνικό Δημόσιο με το αρ. 33410/25.2.1935 συμβόλαιο του συμβολαιογραφείου Τροιζηνίας, εκποίησε την περιοχή,

---

<sup>61</sup> "Χαρακτηρίζουμε ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 1469/50 "περί προστασίας έργων τέχνης και οικοδομημάτων μεταγενεστέρον του 1830" τα κτίρια των Ρωσικών αποθηκών (παλιός Ρωσικός Ναύσταθμος) στο Νεώριο Πόρου Τροιζηνίας, αφ' ενός διότι παρουσιάζουν μεγάλο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον ως δείγματα κτιρίων ειδικής χρήσης και αφ' ετέρου διότι έχουν συνδεθεί άμεσα με την νεώτερη ιστορία του Πόρου των πρώτων χρόνων της δημιουργίας του Ελληνικού κράτους. Επίσης ορίζεται ζώνη προστασίας 100 μ. γύρω από το περίγραμμα των κτιρίων". (Α ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/1482/25880/5-6-1989 - ΦΕΚ 471/Β/16-6-1989) Κ.Ν. 5351/32, άρθρο 52

<sup>62</sup> <http://www.icomos.org/en/>

πωλώντας την σε ιδιώτη. Σήμερα φέρεται να ανήκει στη ναυτιλιακή εταιρεία Sea Anemone Navigation LTD.

Η διατήρηση της φυσιογνωμίας του τοπίου και των μνημείων του είναι η βασική επιδίωξη και η παράκληση όλων των κατοίκων του Πόρου προς τον νέο ιδιοκτήτη<sup>63</sup>.

## **Γ7. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**

Σήμερα ο Ρώσικος Ναύσταθμος αποτελεί το «σκηνικό» μίας από τις κοσμικές παραλίες του νησιού. Σε χώρο που εκτείνεται σε βάθος από πενήντα (50) έως εκατό δεκαοχτώ (118) μέτρων από το μέτωπο της θάλασσας, στέκουν τα ερείπια του κεντρικού κτηρίου του Ναύσταθμου, των αποθηκών και του περιβόλου τους, αντίστοιχα. Ο αμαξωτός δρόμος του Νεωρίου που οδηγεί στον φάρο Ντάνα περνά περιμετρικά αυτών, και μόνο ένας μικρός, κατηφορικός, χωμάτινος δρόμος οδηγεί αυτοκίνητα και πεζούς στις εγκαταστάσεις.

Οι ξαπλώστρες και το αναψυκτήριο που λειτουργούν στην παραλία, δεν εφάπτονται του κτίσματος και δεν φαίνεται αρχικά να το «ενοχλούν», εκτός από το γεγονός ότι δεν εναρμονίζονται στο ελάχιστο με τον χώρο. Περιδιαβαίνοντας, όμως, την περιοχή πίσω από την πρόσοψη του Ναύσταθμου, είναι εμφανές ότι έχουν προβεί σε ενέργειες επιβλαβείς έως και καταστρεπτικές για το ίδιο το κτήριο. Όπως επί παραδείγματι, η χρήση του ως αποθήκη, το ασβέστωμα κάποιων ιστάμενων τοίχων, η διάνοιξη οπών και η χρήση του ως κατασκήνωση και χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Επιπλέον, μέχρι πρότινος, το φρεάτιο όπου συλλέγονταν τα λύματα του βιολογικού καθαρισμού - το οποίο βρίσκεται ακάλυπτο σε πολύ κοντινό σημείο από το μνημείο - , πλημμύριζε και κάλυπτε όλη την έκταση πριν καταλήξει στη θάλασσα. Τέλος, ο θαλάσσιος χώρος μπροστά από το μνημείο χρήζει καθαριότητας, διότι οι βάσεις της ξύλινης αποβάθρας που υπήρχε κάποτε εκεί, παραμένουν στον βαλτώδη πυθμένα του.

---

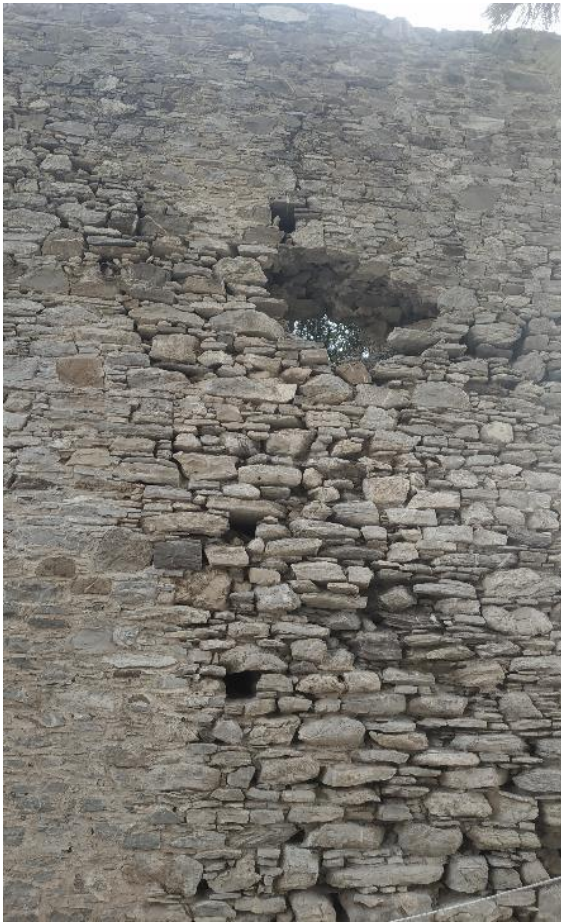
<sup>63</sup><http://www.iporos.com/el/%CE%B3%CE%BD%CF%89%CF%81%CE%AF%CF%83%CF%84%CE%B5-%CF%84%CE%BF%CF%81%CF%8E%CF%83%CE%B9%CE%BA%CE%BFCE%BD%CE%B1%CF%8D%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CE%BF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B9/>

Ωστόσο, οι φθορές που παρατηρούνται στα κτηριακά κατάλοιπα (εξωτερικά μαρμάρινα στοιχεία) σχετίζονται κυρίως στη δράση του περιβάλλοντος (υγρασία, θερμοκρασία και γειτνίαση με τη θάλασσα). Προϊόντος του χρόνου, τμήματα των τοίχων, τόσο του κεντρικού κτηρίου, όσο και των αποθηκών αποκολλώνται και η ετοιμορροπία επιδεινώνεται, χωρίς κάποιο μέτρο στήριξης και ασφάλειας. Επιπλέον, τα υλικά κατασκευής αποσαθρώνονται και υπάρχει έντονο το φαινόμενο της ασβεστοποίησης, λόγω της γειτνίασης με τη θάλασσα. Η φθορά των λίθινων τμημάτων του μνημείου αποτελεί σύνθετη και πολύπλοκη διαδικασία, στην οποία συμβάλλουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των υλικών και οι συνθήκες του μικροκλίματος του μνημείου. Αρκετοί λίθοι έχουν υποστεί μειώσεις και εκτεταμένες ρηγματώσεις και θραύσεις. Οι ασυνέχειες διευκολύνουν τη διείσδυση του νερού στο εσωτερικό τους και σε συνδυασμό με τις μεταβολές της θερμοκρασίας δημιουργούν τις προϋποθέσεις για ταχύτερη φθορά. Συνοπτικά, τα κατασκευαστικά υλικά του μνημείου παρουσιάζουν:

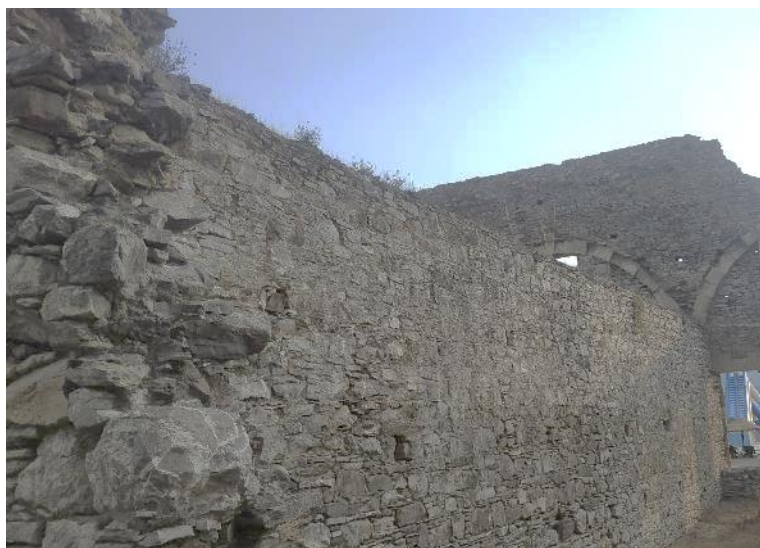
- προοδευτική απώλεια υλικού και δημιουργία αναγλύφου, λόγω διάβρωσης ευαίσθητων συστατικών των λίθων (με χημική προσβολή ή βιογενή διάβρωση)
- αποσπάσεις και αποκολλήσεις τεμαχίων
- ρηγματώσεις και θραύσεις
- δυσχρωματισμοί και αποθέσεις, ανάπτυξη μικροοργανισμών και ανώτερων φυτών και αποθέσεις δυσδιάλυτων ανθρακικών αλάτων
- μεγάλη, έως και πλήρη απώλεια του υλικού σύνδεσης των λίθων του τοίχου
- μεγάλη απώλεια υλικού στην κορυφή του μνημείου, κυρίως λόγω της έλλειψης στέγης
- δημιουργία πυκνού δικτύου ρωγμών και πόρων σε ολόκληρη σχεδόν την επιφάνεια των λίθων



Εικ. 12, 13: Ο Ναύσταθμος μετατρέπεται σε παραλία με φουσκωτά και beach bar τους θερινούς μήνες



Εικ. 14, 15: Ρηγματώσεις, απώλεια λίθων και γκράφιτι στην τοιχοδομία του Ναύσταθμου



Εικ.16: Ανάπτυξη ριζιδίων στην ανοδομή των ιστάμενων τοίχων





Εικ. 17, 18: Παθολογία ιστάμενων λίθινων τοίχων



Εικ.19: Χρήση του χώρου όπισθεν και πλάι του κεντρικού κτηρίου για στάθμευση αυτοκινήτων

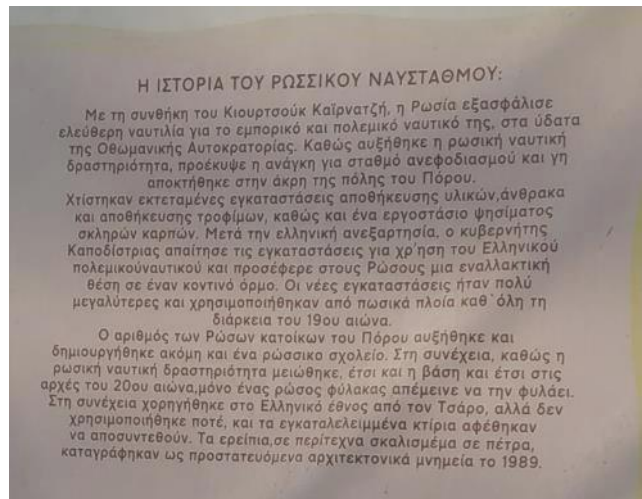
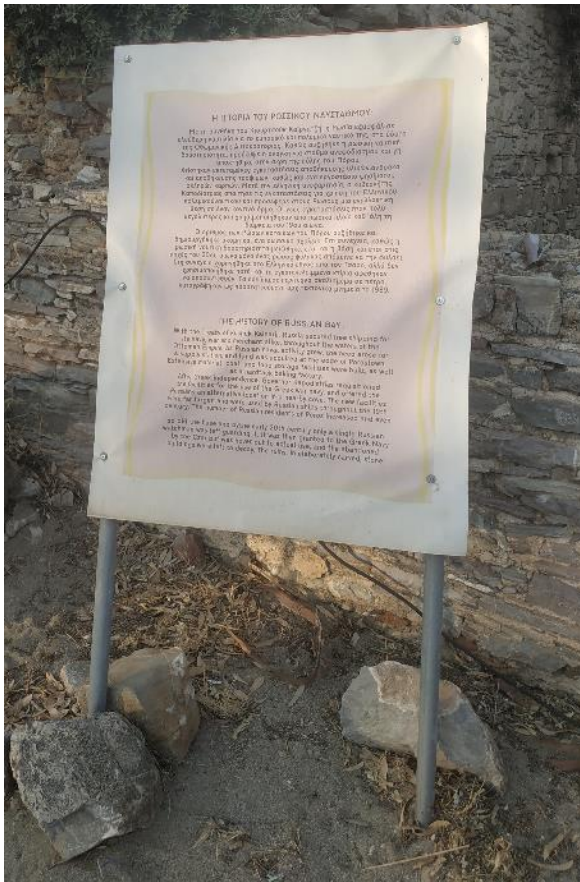


Εικ.20: Ο χώρος των αποθηκών του Ναύσταθμου χρησιμεύει ως χώρος κατασκήνωσης τους θερινούς μήνες

## Γ8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΝΗΜΕΙΟΥ

### Γ8.1. Βαθμός ανάδειξης του μνημείου

Ο Ρώσικος Ναύσταθμος, παρόλο που αναφέρεται σε όλους τους τουριστικούς ιστότοπους και οδηγούς διακοπών ως αξιοθέατο του νησιού, στην τρέχουσα κατάστασή του δεν δύναται να προσφέρει κάτι άλλο πέραν ενός όμορφου «σκηνικού» που πλαισιώνει την ομώνυμη παραλία. Η εικόνα εγκατάλειψης που παρουσιάζει ο χώρος και η απουσία ενημερωτικών πινακίδων, καθιστούν εμφανή τη μηδενική ανάδειξη και τοποθέτησή του στον πολιτιστικό χάρτη του νησιού.



Εικ.21: Πρόχειρη ενημερωτική πινακίδα στον χώρο και λεπτομέρεια αυτής

## Γ8.2. Εξέταση ανταπόκρισης του μνημείου στις κύριες μνημειακές αξίες

Ο Ρώσικος Ναύσταθμος αποτελεί μοναδικό τεκμήριο μιας εποχής, της οποίας τα γεγονότα καθόρισαν την εξέλιξη και την πορεία του νέου ελληνικού κράτους. Στέκεται αυθύπαρκτος, περιμένοντας να «συνδεθεί» με τα υπόλοιπα μνημεία του νησιού, τα οποία αναφέρονται στην περίοδο αυτή. Διέπεται δε από ένα σύνολο αξιών που περιγράφονται κάτωθι:

### *Επιστημονική αξία*

Αποτελεί επιστημονικό τεκμήριο, το οποίο αυξάνει τη γνώση μας για τη ναυτική ιστορία και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του πολεμικού και εμπορικού στόλου. Η *in situ* διατήρησή του επιτρέπει στους ερευνητές τη συσχέτιση του μνημείου με τον περιβάλλοντα χώρο (φυσικό τοπίο, κατοικημένη περιοχή, εγγύτητα στο λιμάνι του νησιού, καθώς και σε άλλα λιμάνια των κοντινών νησιών και περιοχών), καθώς και τη μελέτη των υλικών, αλλά και τον τρόπο κατασκευής.

### *Αξία σπανιότητας*

Ο Ρώσικος Ναύσταθμος αποτελεί μοναδικό μνημείο στο είδος του για τα ελληνικά δεδομένα, γεγονός που συμβάλλει στην αύξηση της επιστημονικής τεκμηριωτικής του αξίας.<sup>64</sup>

### *Ιστορική αξία*

Το μνημείο συνδέεται με τα γεγονότα που ακολούθησαν τη λήξη των ρωσοτουρκικών πολέμων, τη συνθήκη του Ιασίου και τη ναυμαχία του Ναυαρίνου, η οποία πραγματοποιήθηκε μεσούσης της ελληνικής επανάστασης. Επιπλέον, σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε κατά τη διάρκεια της εμφύλιας σύγκρουσης μεταξύ των υποστηρικτών της κυβέρνησης και όσων τάσσονταν στο πλευρό των αντιφρονούντων Υδραίων. Σχετίζεται δηλαδή με γεγονότα ελάχιστα αναδεδειγμένα στο ευρύ κοινό, τα οποία όμως έχουν ενδιαφέρον και αξία για την κατανόηση της εξέλιξης του νεότερου ελληνικού κράτους.

---

<sup>64</sup> Δεδομένης της ολοκληρωτικής καταστροφής του Ρώσικου Ναύσταθμου στην Νάουσα Πάρου.

### *Εθνική αξία*

Όπως προαναφέραμε, ο Ναύσταθμος σχετίζεται με μελανές σελίδες της ιστορίας της νεότερης Ελλάδας, από τις οποίες αντλούνται διδάγματα και μπορεί να αποτελέσουν κρίκο μιας αλυσίδας πράξεων και αποφάσεων προς αποφυγή.

### *Αξία παλαιότητας*

Ένα μνημείο του οποίου η κατασκευή ανάγεται στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αποκτά αυτομάτως την αξία της παλαιότητας, η οποία αυξάνει σταδιακά με το πέρασμα του χρόνου.

### *Αξία που προκύπτει από τον βαθμό διατήρησης και την αυθεντικότητα του υλικού*

Ο Ρώσικος Ναύσταθμος σώζεται σε ικανοποιητικό ύψος με διατηρημένο το υλικό από το οποίο κατασκευάστηκε αρχικά. Πρόκειται, λοιπόν, για μνημείο που διατηρεί σε μεγάλο βαθμό την αυθεντικότητά του και μας δίνει τη δυνατότητα να κατανοήσουμε τον τρόπο κατασκευής μεγάλων κτηρίων κοινής ωφέλειας εκείνης της εποχής.

### *Διδακτική αξία*

Αυτή ενυπάρχει σαν αξία δεδομένου ότι ο Ρώσικος Ναύσταθμος έχει τη μορφή, τον χαρακτήρα και τη διατήρηση που του επιτρέπουν να διαμορφωθεί και να λειτουργήσει ως αντιπροσωπευτικό και ευκόλως κατανοητό δείγμα Ναύσταθμου μιας συγκεκριμένης εποχής και των ιδιαίτερων κοινωνικών και ιστορικών συνθηκών κάτω από τις οποίες δημιουργήθηκε.

### *Πολιτισμική αξία*

Η πολιτισμική αξία εκτιμάται από το κατά πόσο το μνημείο μπορεί να λειτουργήσει ως πόλος έλξης για ιστορική γνώση ή ως κέντρο πολιτισμικής δραστηριότητας, κάτι το οποίο είναι επιθυμητό να προκύψει μετά την ανάδειξη και αξιοποίησή του. Το μνημείο, λόγω της θέσης και του τουριστικού χαρακτήρα της περιοχής, παρέχει αυτή τη δυνατότητα.

### *Οικονομική/ τουριστική αξία*

Ως χώρος αξιοποιήσιμος και εμπορικά εκμεταλλεύσιμος, ο Ρώσικος Ναύσταθμος, μπορεί να αποτελέσει πεδίο ανάπτυξης νέων θέσεων εργασίας και μέσο αύξησης της τουριστικής κίνησης αξιοποιώντας ομάδες που στο παρελθόν δεν είχε επικεντρωθεί ο Πόρος, όπως ποιοτικό, αυξημένου οικονομικής δυνατότητας τουρισμό, λάτρεις της ιστορίας, ιδιαίτερα της ναυτικής, ενδιαφερόμενους για δραστηριότητες στη φύση, καθώς και οικογένειες με παιδιά. Άλλωστε, η προστασία των μνημείων επιτυγχάνεται από την ώσμωση της ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς και της τουριστικής αξιοποίησής της.

### *Αξία από τη δυνατότητα νέας χρήσης*

Το μέγεθος διατήρησης, η θέση και η ιδιαιτερότητα του Ρώσικου Ναύσταθμου, δίνουν τη δυνατότητα νέας χρήσης, η οποία θα σέβεται τον χαρακτήρα του, την αξία του ως ιστορικό μνημείο και να τον καθιστά ξεχωριστό τοπόσημο του νησιού.

### *Κοινωνική αξία*

Η κοινωνική αξία του μνημείου εκτιμάται από τις γενικές θετικές πολεοδομικές παρεμβάσεις και τον καλλωπισμό της περιοχής ενδιαφέροντος, από τη δημιουργία θέσεων εργασίας, όπως προαναφέρθηκε, αλλά και από την αδιαμφισβήτητη πολιτισμική του ακτινοβολία.

## Δ. ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΔΑΝΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Ως γενική αρχή κάθε έργου θεωρείται η επιδίωξη εξασφάλισης της κατά το δυνατόν αντικειμενικότερης λήψης αποφάσεων καθώς και της διαφάνειας σε όλες τις φάσεις του. Αυτά κυρίως επιτυγχάνονται με τη διεπιστημονική προσέγγιση των επεμβάσεων στις φάσεις μελέτης και εφαρμογής, τη δημοσίευση γενικών και ειδικών μελετών αποκατάστασης των μνημείων πριν από τις επεμβάσεις, την υποβολή των ως άνω μελετών σε διαδικασία πολλαπλών κρίσεων και την τελική δημοσίευση των έργων.

Όσον αφορά στις επεμβάσεις αυτές καθαυτές, εμφορούνται από το πνεύμα του Χάρτη της Βενετίας (1964), που αποτελεί το διεθνώς αποδεκτό πλαίσιο αρχών, στις οποίες κωδικοποιείται η δεοντολογία της αποκατάστασης των μνημείων:

- Η αρχή της αναστρεψιμότητας των επεμβάσεων, δηλαδή η δυνατότητα επαναφοράς του μνημείου στην κατάσταση που βρισκόταν πριν τις επεμβάσεις.
- Ο σεβασμός του αυθεντικού υλικού, η διατήρηση της δομικής αυτοτέλειας των αρχιτεκτονικών μελών και της αρχικής στατικής τους λειτουργίας.

Βασικός στόχος της μελέτης ανάδειξης του Ρώσικου Ναύσταθμου στον Πόρο, πέρα από την προστασία και συντήρηση του ίδιου του μνημείου, είναι και η δημιουργία ενός πρότυπου, επισκέψιμου και «ζωντανού» αρχαιολογικού χώρου. Σκοπός είναι να προσφέρει μια καινοτόμα εμπειρία στους επισκέπτες του, δίνοντας τη δυνατότητα τόσο της επίσκεψης, όσο και της εστίασης σε ένα μνημείο με ιστορική και πολιτισμική αξία και σημασία. Βασική επιδίωξη είναι να αναδειχθεί ένα κομμάτι της σύγχρονης ιστορίας και ναυτικής παράδοσης του νησιού μέσω μιας εμπειρίας έντονα βιωματικής και διδακτικής.

Η ιδανική πρόταση διαχείρισης του Ρώσικου Ναύσταθμου επιβάλλει τη συντήρηση και διατήρηση των καταλοίπων που βρίσκονται στον χώρο και τη συμπλήρωση, με συμβατά για το μνημείο υλικά και τεχνικές, των μερών που έχουν χαθεί στο πέρασμα του χρόνου, με σκοπό την αποκατάσταση του συνόλου, τη βελτίωση της μηχανικής αντοχής των επιμέρους στοιχείων του και την ενίσχυσή του ενάντια στους μηχανισμούς φθοράς. Οι πληροφορίες για την αρχική του μορφή, ελλείψει αξιόπιστης αναπαράστασής της, θα αντληθούν από την γκραβούρα, η οποία απεικονίζει τον Ρώσικο Ναύσταθμο μετά το πέρας των εργασιών ανέγερσής του (εικ. 5), αλλά και από παράλληλα ευρισκόμενα, κυρίως σε χώρες του εξωτερικού.



Εικ.22: Ο Ναύσταθμος της Κωνσταντινούπολης το 1825

Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η στερέωση και συμπλήρωση των εξωτερικών τοίχων του κεντρικού κτηρίου του Ναύσταθμου, η αποκατάσταση της στέγης, όπως αυτή διαφαίνεται από την προαναφερθείσα γκραβούρα, και η αναστήλωση των βοηθητικών χώρων εκατέρωθεν του κεντρικού κτηρίου. Στη συνέχεια, θα πραγματοποιηθεί υδροηλεκτρική εγκατάσταση, καθώς και σύνδεση των χώρων με το αποχετευτικό δίκτυο. Τέλος, προτείνεται η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου (απομάκρυνση της καντίνας, ομαλοποίηση της εισόδου, απομάκρυνση των σκουπιδιών), ο καθαρισμός της θαλάσσιας περιοχής μπροστά από το μνημείο και η δημιουργία υποτυπώδους περίφραξης.

Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών, προτείνεται η ήπια εκμετάλλευση των βοηθητικών χώρων του Ναύσταθμου ως ιδανικού τόπου δημιουργίας πρότυπου, θεματικού εστιατορίου με αναφορές στη ρωσική κουζίνα. Θα διαθέτει περιορισμένο αριθμό τραπέζοκαθισμάτων, με σεβασμό στην ιστορία και παλαιότητα του χώρου. Σε περίπτωση φιλοξενίας δεξίωσης γάμου ή βάπτισης που θα έχει τελεστεί στο νησάκι Δασκαλείο (πρβλ. Παράρτημα 1), θα υπάρξει όριο στον αριθμό των καλεσμένων ενώ ως χώρος εστίασης θα προτείνεται ο περιβάλλον χώρος. Ο κεντρικός χώρος του Ναύσταθμου, με τους πέντε ορθογωνικής κάτοψης χώρους τοποθετημένους στη σειρά, θα μετατραπεί σε ναυτικό μουσείο με αντίγραφα ιστοφόρων σε πραγματικό μέγεθος, τα εργαλεία

επισκευής και συντήρησης των σκαφών που ελλιμενίζονταν στον απάνεμο όρμο του Ναύσταθμου, καθώς και πληροφορίες για τον τρόπο και το είδος των συναλλαγών των ναυτικών με τους ντόπιους. Σκοπός του θα είναι να αναδεικνύει τη ναυτική ιστορία του νησιού, τη συμμετοχή του στον επαναστατικό αγώνα του 1821, αλλά να κάνει και σαφή αναφορά στις μελανές σελίδες του εμφυλίου που ακολούθησε την Απελευθέρωση.

Επιπλέον, θα προταθεί η διασύνδεση του μνημείου μέσω θαλάσσιας διαδρομής με το απέναντι νησάκι Δασκαλειό, τον φάρο Ντάνα, το νησάκι Μπούρτζι και την παραλία του Μοναστηριού<sup>65</sup>, αλλά και η δυνατότητα να αποτελέσει ορμητήριο για τον περίπλου του νησιού. Τέλος, προτείνεται η αδελφοποίηση του Πόρου με την κοινότητα Ντουαρνενέ (γαλλ.: Douarnenez) στη βορειοδυτική Γαλλία<sup>66</sup>, καθώς τα κοινά των δύο περιοχών είναι πολυάριθμα και μια τέτοια κίνηση θα αποφέρει θετικά αποτελέσματα στην οικονομία των δύο περιοχών, με παράλληλη ανταλλαγή πολιτιστικών απόψεων και ανταλλαγή μαθητών, με στόχο να διανοιχθεί διάυλος επικοινωνίας με μια περιοχή που αξιοποίησε γόνιμα το παρελθόν της, ώστε να βελτιώσει το μέλλον της.

Η ιστορία της κοινότητας Ντουαρνενέ άγεται στον 12<sup>ο</sup> αιώνα. Πηγή των εσόδων της ανέκαθεν ήταν η αλιεία, το εμπόριο και η κατασκευή και επισκευή σκαφών, ενώ σήμερα οι κάτοικοί της ασχολούνται κυρίως με την εστίαση. Δεν πρέπει να παραλείψουμε το ναυτικό μουσείο της Ντουαρνενέ, το οποίο αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών, αλλά και πρότυπο για τη δημιουργία αντίστοιχου μουσείου στον Ρώσικο Ναύσταθμο.

---

<sup>65</sup> Πρβλ. Παράρτημα 1, σ.72

<sup>66</sup> Το Ντουαρνενέ έχει αναπτυσσόμενη τουριστική βιομηχανία, με πολυάριθμους επισκέπτες που προσελκύονται κάθε χρόνο από την ευχάριστη τοποθεσία και το ζεστό κλίμα, αλλά και χάρη στις μαρίνες, το ναυτικό μουσείο, τις ρεγκάτες (ιστιοδρομίες) και τις αμμώδεις παραλίες. Το νησί Τριστάν, που συνδέεται με τον θρύλο του Τριστάνου και της Ιζόλδης της εποχής του βασιλιά Αρθούρου, είναι εύκολα προσβάσιμο από την πόλη με τα πόδια. (πηγή: <https://el.wikipedia.org>)





Εικ.:23, 24: Το εσωτερικό του ναυτικού μουσείου στην Ντουαρνερέ

Ο αρχαιολογικός χώρος προβλέπεται να είναι ανοικτός στο κοινό όχι μόνο στο πλαίσιο μιας περιήγησης και επαφής με το παρελθόν, αλλά ως ένας σύγχρονος πολιτιστικός χώρος με ποικιλία δράσεων και προγραμμάτων που θα συμβάλλουν στην προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής και της ιστορίας της. Να είναι η αφετηρία για ένα «ταξίδι» είτε με οπτικοακουστικά μέσα (στον κυρίως χώρο του Ναύσταθμου), είτε με πραγματικά μέσα (επίσκεψη με βάρκα και σε άλλα παραθαλάσσια αξιοθέατα του νησιού, πχ. η βραχονησίδα Μπούρτζι, ο φάρος Ντάνα, το νησάκι Δασκαλειό). Ταυτόχρονα, οι βοηθητικοί χώροι του Ναύσταθμου, ως χώροι εστίασης με θεματικό περιεχόμενο, προσθέτουν έναν ακόμη σημαντικό λόγο επίσκεψης στο νησί. Ως χώρος με τέτοια χρήση, θα μπορούσε να συνδεθεί και με το εκκλησάκι της νησίδας Δασκαλειό. Άλλωστε, τα νησιά του Αργοσαρωνικού, και ανάμεσα σε αυτά ο Πόρος, διαφημίζονται από πολλά sites διακοπών και έντυπα μέσα και προτείνονται ως μέρη ολιγοήμερων, εναλλακτικών διακοπών, εύκολα προσβάσιμων περιοχών, χαμηλού κόστους. Οι διακοπές με ιστιοπλοϊκό βρίσκονται ανάμεσα στις προτάσεις, δεδομένου ότι διαθέτουν ήρεμα νερά και κολπίσκους που προσεγγίζονται μόνο με σκάφος. Ενδεικτικά παραθέτουμε ένα απόσπασμα από τη διαδικτυακή έκδοση του περιοδικού «Διακοπές»: *Ο Πόρος βρίσκεται στο κέντρο του Σαρωνικού κόλπου και είναι ένας πολύ δημοφιλής προορισμός ιστιοπλοϊκών. Από εκεί, η πρόσβαση στα Μέθανα και την Επίδαυρο είναι πολύ εύκολη και οι επιλογές σε ορεινά χωριουδάκια και αξιοθέατα αυξάνονται*<sup>67</sup>.

<sup>67</sup> <https://www.diakopes.gr/general/diakopes-me-istioploiko-sto-aigaiο/>

Τέλος, σε επιστημονικό επίπεδο, η μελέτη ενός κτηριακού συγκροτήματος, το οποίο είναι μοναδικό στο είδος του και παραμένει αδιατάρακτο από την εποχή χρήσης του μέχρι σήμερα, θα συμβάλει ουσιαστικά στη γνώση περί της ιστορίας των ελληνικών νησιών στα χρόνια της Ελληνικής Επανάστασης.

## **Δ1. ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ**

Για να πραγματοποιηθεί αυτό το πρωτότυπο έργο χρειάζεται να συνταχθούν μελέτες που θα αφορούν στα εξής:

1. Μελέτη αποκατάστασης, η οποία θα εκπονηθεί από αρχιτέκτονες σε συνεργασία με αρχαιολόγους, πολιτικούς μηχανικούς και συντηρητές.
2. Μελέτη συντήρησης του μνημείου. Θα εκπονηθεί μετά την τεκμηρίωση της παθολογίας, τον προσδιορισμό και την κατανόηση των μηχανισμών φθοράς των διαφόρων υλικών, ώστε να είναι εφικτός ο σχεδιασμός κατάλληλων προτάσεων επεμβάσεων συντήρησης που θα εξασφαλίσουν την αναστολή της φθοράς, την ανάδειξη των αυθεντικών δομικών λειτουργικών και διακοσμητικών στοιχείων και μέσω αυτών την ανάδειξη της ιστορικής, αρχιτεκτονικής, χρηστικής, αισθητικής και τεχνολογικής αξίας του κτηρίου.
3. Αρχιτεκτονική μελέτη ευρύτερης ανάδειξης (master plan) για τη διαμόρφωση του χώρου και την ανάδειξη του μνημείου.
4. Στατική μελέτη των ιστάμενων τοιγίων του Ναύσταθμου (αναλυτική καταγραφή των δομικών προβλημάτων – εφόσον υπάρχουν) και ενίσχυση της εξωτερικής επιφάνειάς του.
5. Καθαρισμός και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και της προσπέλασης από τον παραλιακό δρόμο του Νεωρίου.
6. Αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης του εστιατορίου.
7. Ηλεκτρομηχανολογική μελέτη και μελέτη ύδρευσης/αποχέτευσης
8. Μουσειακή μελέτη για τη σύσταση του ναυτικού μουσείου.

s.w.o.t ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

1. Θεσμικό – Ιδιοκτησιακό καθεστώς				
	Strengths ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ	Weaknesses ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	Opportunities ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ/ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	Threats ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ/ ΑΠΕΙΛΕΣ
<b>Κηρύξεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Χαρακτηρισμός ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο (Νόμος 1469/50 "περί προστασίας έργων τέχνης και οικοδομημάτων μεταγενεστέρων του 1830")</li> <li>› Ζώνη προστασίας 100 μ. γύρω από το περίγραμμα των κτηρίων</li> <li>› ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/1482/2588 0/ 5-6-1989 -ΦΕΚ 471/Β/16-6-1989)</li> <li>Κ.Ν. 5351/32, άρθρο 52 Ν 1469/1950</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>› Πιθανή άρνηση του ΥΠΠΟ για τη χρήση που προτείνουμε</li> </ul>
<b>Ιδιοκτησιακό καθεστώς</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Ο Ρώσικος Ναύσταθμος ανήκει σε ιδιώτη</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Οι προτεινόμενες επεμβάσεις απαιτούν τη συγκατάθεση του ιδιοκτήτη</li> </ul>
2. Ανθρωπογενές περιβάλλον				
<b>Οικοδομική δραστηριότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Η θέση του αρχαιολογικού χώρου απέχει αρκετά από τη Χώρα του νησιού, αλλά και από τις κατοικίες του Νεωρίου</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Εκμετάλλευση υπάρχοντος κτηριακού αποθέματος για την κάλυψη των αναγκών των επισκεπτών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Πιθανή οικοδόμηση βοηθητικών κτισμάτων για την κάλυψη των αναγκών των επισκεπτών</li> </ul>
<b>Παραγωγικές δραστηριότητες</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Υπάρχουν χρήσεις επιβλαβείς για τον αρχαιολογικό</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Απομάκρυνση καντίνων</li> <li>› Πολιτισμική δραστηριότητα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Άρνηση ιδιοκτήτη</li> </ul>

		χώρο (πχ. χρήση των χώρων του Ναύσταθμου ως χώρων εξυπηρέτησης των λουόμενων)		
<b>Επισκεψιμότητα</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Η επισκεψιμότητα σχετίζεται με την παραλία και όχι με το μνημείο</li> <li>› Πρόβλημα αναγνωσιμότητας του χώρου λόγω έλλειψης πληροφόρησης και σήμανσης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Υποκίνηση ενδιαφέροντος κατοίκων και ευαισθητοποίησή τους για την προστασία και ανάδειξη του χώρου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Φθορά των μνημείων λόγω αύξησης της επισκεψιμότητας</li> </ul>

### 3. Φυσικό περιβάλλον

<b>Σεισμική δραστηριότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Ο Πόρος θεωρείται σεισμογενές νησί, επομένως και ο Ρώσικος Ναύσταθμος βρίσκεται σε περιοχή υψηλής σεισμικότητας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Ύπαρξη ευαίσθητων και ετοιμόρροπων μερών και άρα σε περίπτωση σεισμικής δραστηριότητας μπορεί να προκύψουν καταρρεύσεις</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Μελέτες προστασίας, που στόχο έχουν την ενίσχυση των θεμελιώσεων και την αντιστήριξη των μνημείων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Έλλειψη μελετών</li> <li>› Πρόβλημα χρηματοδότησης</li> </ul>
<b>Κλιματολογικές συνθήκες</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Εύκρατο κλίμα με ξηρό και ήπιο θερμό καλοκαίρι</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Παρατηρείται διάβρωση και αποσάθρωση στα μνημεία λόγω των καιρικών φαινομένων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Απαιτείται μελέτη και σχεδιασμός νέων μέτρων προστασίας από τους κεραυνούς</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Καταρρεύσεις τμημάτων του μνημείου λόγω διάβρωσης και αποσάθρωσης</li> </ul>

<b>Γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Ο χώρος αποτελεί φυσικό λιμάνι και γι' αυτό έχει πρόσβαση και από τη θάλασσα και μπορεί να συνδεθεί με άλλα παραθαλάσσια μνημεία (πχ. Φάρος Ντάνα)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Απόσταση από το λιμάνι και τη Χώρα του νησιού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Ενίσχυση του τουρισμού</li> </ul>	-
<b>Πυρασφάλεια</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Κίνδυνος πυρκαγιάς κατά τους θερινούς μήνες λόγω ύπαρξης βλάστησης</li> <li>› Έλλειψη προσωπικού για την αποψίλωση και εν γένει την φροντίδα του χώρου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Τοποθέτηση συστήματος πυρασφάλειας</li> <li>› Πρόσληψη προσωπικού για την προστασία και την φροντίδα του χώρου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Σε περίπτωση πυρκαγιάς υπάρχει ο κίνδυνος καταστροφής του μνημείου</li> </ul>
<b>Ασφάλεια χώρου</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Ο χώρος βρίσκεται σε φυσική, ακάλυπτη περιοχή, με πρόσβαση από ξηρά και θάλασσα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Εφόσον ο χώρος μετατραπεί σε μουσείο και εστιατόριο, θα προστατεύεται από κάμερες ασφαλείας κατά τη διάρκεια της νύχτας</li> <li>› Απαιτείται πρόσληψη προσωπικού φύλαξης για τις πρωινές ώρες/ ώρες λειτουργίας του μουσείου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Πρόβλημα χρηματοδότησης τόσο για την εκπόνηση μελετών, τη δημιουργία των χώρων έκθεσης, όσο και για την πρόσληψη προσωπικού</li> </ul>

s.w.o.t. ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

	Strengths <b>ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ</b>	Weaknesses <b>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</b>	Opportunities <b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ/ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ</b>	Threats <b>ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ/ΑΠΕΙΛΕΣ</b>
<b>Τοπογραφική μελέτη/ αρχιτεκτονική αποτύπωση</b>	-	Ανύπαρκτα	Δυνατότητα εκπόνησης μελέτης και αποτύπωσης	Έλλειψη χρηματοδότησης
<b>Δημοσιεύσεις</b>	-	Ανύπαρκτες	Νέα μελέτη υλικού	Έλλειψη χρηματοδότησης
<b>Βιβλιογραφία</b>	-	Ανύπαρκτη	Νέα μελέτη υλικού	-

s.w.o.t. ΑΝΑΔΕΙΞΗ

	Strengths <b>ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ</b>	Weaknesses <b>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</b>	Opportunities <b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ/ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ</b>	Threats <b>ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ/ ΑΠΕΙΛΕΣ</b>
<b>Γενική εικόνα</b>	› Μνημείο πολιτιστικής κληρονομιάς	› Ο επισκέπτης δεν αντιλαμβάνεται τη δομή του χώρου στο σύνολό του  › Έλλειψη χώρων εξυπηρέτησης κοινού	› Οργάνωση ενός μνημειακού συνόλου ως αρχαιολογικού χώρου και χώρου ήπιας τουριστικής χρήσης/ εναλλακτικού τουρισμού	› Η υλοποίηση του έργου απαιτεί χρόνο και συνεχή χρηματοδότηση
<b>Αναγνωσι- μότητα</b>	-	› Όχληση από τουριστικές δραστηριότητες › Δυσκολία κατανόησης του συνόλου του αρχ/κού χώρου	› Τοποθέτηση κατάλληλων πινακίδων › Προβολή του αρχαιολογικού χώρου μέσω ενός αφηγήματος	› Δυσχέρεια συνεννόησης των πολλών υπεύθυνων του χώρου (ιδιοκτήτης, αρχαιολογική

		<ul style="list-style-type: none"> <li>› Έλλειψη επαρκούς πληροφοριακού υλικού</li> <li>› Δυσανάγνωστη πινακίδα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Εκπόνηση ερευνητικών προγραμμάτων</li> <li>› Σύγχρονοι τρόποι ανάδειξης χώρου</li> </ul>	υπηρεσία, Δήμος Πόρου)
<b>Υδροδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Υπάρχον δίκτυο υδροδότησης του νησιού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Μη επαρκές για τις νέες χρήσεις του χώρου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Κατασκευή νέου δικτύου</li> </ul>	-
<b>Ηλεκτροδότηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Υπάρχον δίκτυο ηλεκτροδότησης</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Κατασκευή νέου δικτύου</li> <li>› Δυνατότητα χρήσης ήπιας μορφής ενέργειας (πχ. φωτοβολταϊκά)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Πιθανή δυσκολία κατασκευής νέου δικτύου</li> <li>› Δαπανηρό έργο και δύσκολο στην εκτέλεση (δυσκολία τοποθέτησης και απόκρυψης των εγκαταστάσεων αυτών)</li> </ul>
<b>Χώροι υγιεινής και εξυπηρέτησης κοινού</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Έλλειψη αποχετευτικού συστήματος</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Δημιουργία συστήματος αποχέτευσης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Δυσκολία δημιουργίας δικτύου</li> </ul>
<b>Ενημερωτικό υλικό</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Δυσανάγνωστη πινακίδα in situ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Δημιουργία νέου εποπτικού υλικού και ανανέωση των πληροφοριών στο διαδίκτυο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Έλλειψη χρηματοδότησης</li> </ul>
<b>Πρόσβαση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Υπάρχον οδικό δίκτυο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας για σύνδεση του</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Εξυγίανση οδού πρόσβασης και μονοπατιού καθόδου</li> </ul>	-



		μνημείου με τη Χώρα και το λιμάνι	(πρόβλεψη εξυπηρέτησης και ατόμων με ειδικές ανάγκες) > Φωτισμός ασφαλείας	
--	--	-----------------------------------	---	--



Εικ.25: *Strandingsmuseum St George, Γερμανία*

## **Δ2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

### Δ2.1. Προτεινόμενες επεμβάσεις

Σημειακή ανασκαφή και τεκμηρίωση

Καθαρισμός

Στερέωση υπαρχόντων κτηριακών καταλοίπων

Συμπλήρωση και ανάδειξη

Διαμόρφωση εισόδου και παραλίας

Χώροι υγιεινής

Νέα πινακίδα και πληροφοριακό υλικό

Διαμόρφωση εστιατορίου και τραπεζοκαθισμάτων

### Δ2.2. Θεσμικό πλαίσιο – Ζώνες Προστασίας

Ο χώρος προστατεύεται από το ΦΕΚ 471/Β/16-6-1989.

### Δ2.3. Ιδιοκτησιακό Καθεστώς

Το γεγονός ότι το μνημείο ανήκει σε ιδιώτη δυσχεραίνει την αποκατάσταση και επανάχρησή του. Προτείνεται η επανεξέταση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος και η προσπάθεια κρατικοποίησης του Ναύσταθμου.

### Δ2.4. Προσβασιμότητα

Η προσβασιμότητα εξασφαλίζεται από το ήδη υπάρχον οδικό δίκτυο. Σαφώς χρειάζονται βελτιώσεις, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στο τμήμα εισόδου στον περιβάλλοντα χώρο του μνημείου,

ενώ για την εξασφάλιση πρόσβασης των ΑμΕΑ, προβλέπεται η χρήση της προτεινόμενης διαδρομής, αλλά και η δημιουργία ράμπας για την είσοδο τους στο μνημείο.

#### Δ2.5. Οργάνωση Διαδρομών

Στην πρόταση διαχείρισης του χώρου οργανώνεται μια χερσαία διαδρομή από την είσοδο του δρόμου και έως το μνημείο, αλλά και μια θαλάσσια διαδρομή, η οποία θα έχει αφετηρία το μνημείο και από εκεί, με βάρκες, θα υπάρχει πρόσβαση και σε άλλα αξιοθέατα του νησιού.

#### Δ2.6. Ανασκαφικές Εργασίες – Ερευνητικά Προγράμματα

Οι ανασκαφικές εργασίες που προτείνονται περιορίζονται στη διενέργεια δοκιμαστικών τομών από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων και θα έχουν ως στόχο τον εντοπισμό, καταρχήν, και κατόπιν την καταγραφή και προστασία τυχόν προγενέστερων καταλοίπων, ενόψει των εργασιών δημιουργίας αποχετευτικού συστήματος, αλλά και συστήματος υδροδότησης του χώρου.

#### Δ2.7. Αναστηλωτικό Πρόγραμμα – Εργασίες Αποκατάστασης

Στο πλαίσιο της ανάδειξης του μνημείου προβλέπονται εργασίες αποκατάστασης με στόχο τη λειτουργία των χώρων, την κατανόηση της πρότερης μορφής του και τελικά τη συντήρηση και προστασία του χώρου από τη φθορά και την πλήρη κατάρρευσή του.

#### Δ2.8. Εργασίες Συντήρησης – Στερέωσης

Στα πλαίσια της ανάδειξης του κτηρίου και σε πρώτη προτεραιότητα, προτείνεται η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων φθοράς, η στερέωση και συντήρηση των ιστάμενων τοίχων, προκειμένου να τοποθετηθεί πάνω τους η νέα στέγη ώστε να καταστεί λειτουργικό και επισκέψιμο. Η συμπλήρωση οπών και η σφράγιση τμημάτων που παρουσιάζουν ετοιμορροπία με υλικά συμβατά με τα ήδη υπάρχοντα και αφού έχουν προηγηθεί οι κατάλληλες δοκιμές. Η εκκαθάριση και χημική αποξήρανση των φυτών που έχουν αναπτυχθεί ανάμεσα στις

πέτρες, αλλά και στην ανωδομή, λόγω έλλειψης στέγασης. Τέλος, προτείνεται η εφαρμογή ημιμόνιμου επικαλυπτικού anti-graffiti στα εξωτερικά λίθινα στοιχεία για την ευκολότερη αφαίρεση των συνθημάτων κατά την περιοδική συντήρηση του κτηρίου.

#### Δ2.9. Ένταξη του Μνημείου σε Ευρύτερα Δίκτυα Διαδρομών

Ο Πόρος, παρόλα τα σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος που διαθέτει (διαφορετικών εποχών, χαρακτήρα και χρήσης), δεν υποστηρίζει ένα οργανώμενο δίκτυο πολιτιστικών διαδρομών. Επομένως, η ένταξη του Ναύσταθμου σε ένα τέτοιο δίκτυο θα «αιμοδοτήσει» και άλλα μνημεία του νησιού, τα οποία είναι εντελώς ή εν μέρει άγνωστα. Μία ψηφιακή δικτύωση, η οποία θα προσφέρει γρήγορη και έγκυρη πληροφόρηση μέσω ψηφιακής περιήγησης, θα είναι ένα πρώτο δελεαστικό στάδιο πριν την επί τόπου επίσκεψη ή μια εναλλακτική λύση για ανθρώπους που δυσκολεύονται να επισκεφθούν το μνημείο.

#### Δ2.10 Μέτρα Φύλαξης (Περιφράξεις, Φυλακτικό Προσωπικό)

Ο Ρώσικος Ναύσταθμος, όντας χτισμένος σε κολπίσκο της περιοχής Νεώριο Πόρου, είναι προσβάσιμος από τη θάλασσα με πλεύσιμο. Επομένως είναι δύσκολο να προστατευθεί από εκείνη την πλευρά. Οι υπόλοιπες, όμως, πλευρές του, θα μπορούν να παρακολουθούνται μέσω ενός εξελιγμένου ηλεκτρονικού δικτύου, το οποίο θα δρα αποτρεπτικά και θα προστατεύει τον χώρο από βανδαλισμούς. Ταυτόχρονα, θα αποτελεί εγγύηση για την ασφάλεια των επισκεπτών. Η οργάνωση ενός τέτοιου δικτύου βοηθά στον έλεγχο του χώρου σε εικοσιτετράωρη βάση, εξασφαλίζει αμεσότερη επέμβαση σε περίπτωση ανάγκης και απαιτεί λιγότερο φυλακτικό προσωπικό και εγκαταστάσεις συναγερμού.

#### Δ2.11. Μέτρα Ανάδειξης και Πληροφόρησης (Πινακίδες Σήμανσης και Πληροφόρησης, Έντυπο Υλικό, Ξεναγήσεις κτλ.) – Εκπαιδευτικά Προγράμματα

Για την ανάδειξη του μνημείου και την προβολή του θα χρησιμοποιηθούν οι συμβατικές μέθοδοι, όπως η χρήση πινακίδων κατά μήκος του οδικού δικτύου του νησιού, οι οποίες θα

υποδεικνύουν την κατεύθυνση που θα πρέπει να ακολουθήσει κάποιος για να το προσεγγίσει και η χορήγηση έντυπου υλικού, αλλά και η ανάρτηση πληροφοριών και εικονικών ξεναγήσεων στον διαδικτυακό τόπο του αρχαιολογικού χώρου και στην επίσημη ιστοσελίδα του νησιού. Πιο λεπτομερής πληροφόρηση και με τη χρήση σύγχρονων εποπτικών μέσων, θα γίνεται στον εσωτερικό χώρο του Μουσείου, όπου με οθόνες αφής, τρισδιάστατα μοντέλα, αλλά και μακέτες, θα παρουσιάζεται η ναυτική και πολεμική ιστορία του τόπου και της Ελλάδας εν γένει. Στόχος είναι οι επισκέπτες, και κυρίως τα μικρά παιδιά, να κατανοήσουν αισθητηριακά (όραση, ακοή, αφή) το πληροφοριακό υλικό που θα δίνεται.



Εικ.26: Εκπαιδευτικές δραστηριότητες για παιδιά

Στο ίδιο μήκος κύματος θα κινούνται και τα εκπαιδευτικά προγράμματα, των οποίων στόχος θα είναι η εξασφάλιση της βιωματικής εμπειρίας μέσω απτικών παιχνιδιών και βιντεοπροβολών, και θα απευθύνονται σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Η συνεργασία με ξένα πανεπιστήμια, η οργάνωση σεμιναρίων και συνεδρίων, αλλά και συναυλιών, θα αναδείξουν την ιστορία του Ναύσταθμου. Ωστόσο, πλέον σημαντική θεωρείται η εμπλοκή της τοπικής κοινωνίας, με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, τη δημιουργία επαγγελματικών συνεργασιών, τη σύμπραξη ντόπιων και επιστημόνων στην ανάδειξη του ρόλου που το νησί διαδραμάτισε στο ιστορικό γίνεσθαι της χώρας. Παράδειγμα τέτοιας επιτυχούς σύμπραξης για την ανάδειξη της

ιστορίας του τόπου, αποτελεί το «Δίκτυο Αρχιπέλαγος», το οποίο καταγράφει τη ναυπηγική παράδοση της Σύρου, την παραδοσιακή αγγειοπλαστική της Σίφνου και συνεχίζει το έργο του δημιουργώντας συνδέσεις μεταξύ των νησιών της Ελλάδας και τόπων, όπως η Αίγυπτος, οι οποίοι διαθέτουν παρόμοια παράδοση. Κάτι αντίστοιχο θα ήταν αξιολογικό να γίνει ανάμεσα στον Πόρο και άλλα μέρη, εντός και εκτός Ελλάδας, με παρόμοια ιστορία και παράδοση (αναφέρθηκε παραπάνω η πρόταση αδελφοποίησης με την παραθαλάσσια πόλη Douarnenez στη Βορειοδυτική Γαλλία).

#### Δ2.12. Μέτρα Προβολής

Η προβολή και ανάδειξη ενός χώρου σαν και αυτόν του Ρώσικου Ναύσταθμου απαιτεί την κινητοποίηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων (τοπικών, αλλά και κρατικών): Περιφέρεια Αττικής, Δήμος ΠΟΡΟΥ, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων, Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων, πολιτιστικών συλλόγων, εμπορικών συλλόγων, αλλά και όλων των φορέων που ασχολούνται με τον τουρισμό, προκειμένου να εξασφαλιστεί μία ενδιαφέρουσα, ποιοτική καμπάνια, η οποία θα σηματοδοτεί την ένταξή του στα πολιτιστικά και τουριστικά δεδομένα της χώρας.

Ο Ναύσταθμος διαθέτει τη φήμη και τη διαφήμιση που χρειάζεται, αλλά αποκλειστικά ως παραλία του νησιού. Ο χώρος από τον οποίο πήρε το όνομά του ο κολπίσκος δεν προβάλλεται πουθενά. Θα πρέπει, λοιπόν, να αποκτήσει το δικό του κοινό και να εισέλθει δυναμικά στον χώρο του πολιτιστικού γίγνεσθαι. Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου προτείνονται τα εξής:

- Προβολή του χώρου μέσω του διαδικτύου.
- Οργάνωση εκδηλώσεων που θα προσελκύσουν το ενδιαφέρον ντόπιων και ξένων επισκεπτών, όπως μουσικές και θεατρικές παραστάσεις, γαστρονομικές εκδηλώσεις, δωρεάν ξεναγήσεις κ.α.
- Οργάνωση επιστημονικού συνεδρίου με θέμα σχετικό με τον χώρο του Ναύσταθμου και το οποίο θα φιλοξενηθεί στις εγκαταστάσεις του.
- Άνοιγμα του χώρου στο κοινό που θέλει να προσφέρει εθελοντική εργασία στις ανασκαφικές έρευνες, για παράδειγμα, ή στις εργασίες συντήρησης των κτηρίων, είτε ακόμη στον καθαρισμό της θάλασσας μπροστά από το μνημείο.

- Εκδόσεις που θα απευθύνονται στο ειδικό επιστημονικό κοινό, στο ευρύ κοινό, αλλά και στο παιδικό κοινό.

#### Δ2.13. Λειτουργία Εστιατορίου

Το εστιατόριο θα λειτουργήσει στους βοηθητικούς χώρους του Ναύσταθμου, μόλις αυτοί συντηρηθούν και αποκατασταθούν, σύμφωνα με τις υπάρχουσες Διεθνείς Συμβάσεις. Η γειτνίαση με τον κυρίως χώρο, όπου θα βρίσκεται η έκθεση και θα λαμβάνουν χώρα οι πολιτιστικές δραστηριότητες, η εγγύτητα στην υπό διαμόρφωση είσοδο στον χώρο, αλλά και στην υπό κατασκευή προβλήτα του ορμίσκου, ταυτόχρονα με τη θέση του ανάμεσα στα πεύκα, το καθιστούν το καταλληλότερο κτήριο για τη λειτουργία αυτή. Το κέλυφος θα αποκατασταθεί πλήρως σύμφωνα με τη φωτογραφική τεκμηρίωση και τα κτηριακά παράλληλα που συναντούμε στην έρευνά μας. Οι χώροι που αναμένεται να δημιουργηθούν είναι η κουζίνα και οι βοηθητικοί χώροι, χώροι υγιεινής και εσωτερική αίθουσα εστίασης για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων. Πέριξ του κτηρίου, ο χώρος θα διαμορφωθεί κατάλληλα για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων επίσης.

#### Δ2.14. Προγράμματα Συντήρησης – Διατήρησης του Μνημειακού Συνόλου μετά την ολοκλήρωση του Προγράμματος Ανάδειξης

Η προτεινόμενη λύση ανάδειξης έχει ως κύριο στόχο τη διατήρηση και προστασία του μνημείου, ενώ συγχρόνως επιδιώκεται η βιωσιμότητά του, κάτι που αποτελεί βασικό ζητούμενο και κριτήριο επιλογής των προτάσεων. Τα απαραίτητα έσοδα για τη διατήρησή του θα εξασφαλίζονται από τη λειτουργία του εστιατορίου, τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα διάφορα προγράμματα που θα συντελούνται από εγχώρια και ξένα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Η προβολή του χώρου πιθανότατα θα εξασφαλίσει χρηματοδοτήσεις από ιδιώτες, ιδρύματα και επενδυτές που δραστηριοποιούνται στον χώρο του τουρισμού.

### **Δ3. ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ**

#### Δ3.1. Μελέτες που θα εκπονηθούν από την Υπηρεσία

Βάσει προγράμματος, οι ανασκαφικές εργασίες που απαιτούνται στο συγκεκριμένο μνημείο θα εκπονηθούν από την υπεύθυνη Αρχαιολογική Υπηρεσία (Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Αττικής, Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και Κυκλάδων). Οι δοκιμαστικές τομές εξυπηρετούν την ανάγκη της άμεσης έρευνας και άντλησης πληροφοριών για τον χώρο και δεν θα επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό του έργου.

#### Δ3.2. Μελέτες που θα εκπονηθούν με ανάθεση σε Τρίτους

Οι εκπονήσεις των τεχνικών μελετών, ως επί το πλείστον θα ανατεθούν σε τρίτους, με τη διαδικασία της αυτεπιστασίας. Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη της αποκατάστασης και η ίδια η αποκατάσταση όλων των κτηριακών καταλοίπων, η δημιουργία των ενημερωτικών πινακίδων, οι φωτισμοί, το δίκτυο ύδρευσης, το σύστημα πυρασφάλειας, το σύστημα συναγερμού, όπως και οι λοιπές εργασίες διαμόρφωσης και ανάδειξης του χώρου, θα ανατεθούν σε τρίτους. Σκόπιμο κρίνεται να υπάρξει μια κατανομή και ταυτόχρονη εκτέλεση των εργασιών για λόγους οικονομίας χρόνου, αμεσότητας αποτελεσμάτων, και αποφυγής χρονικής παρέκκλισης.



## **Δ4. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

### Δ4.1. Χρονοδιάγραμμα Εκπόνησης Μελετών

Οι μελέτες θα πραγματοποιηθούν από την Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Αττικής, Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και Κυκλάδων, ενώ για τις μελέτες συντήρησης και αποκατάστασης θα αναλάβει η Διεύθυνση Συντήρησης Αρχαίων και Νεωτέρων Μνημείων. Το χρονοδιάγραμμα εκπόνησης μελετών αναμένεται να οριστεί από την εκάστοτε Υπηρεσία, αλλά εκτιμούμε ότι δεν θα ξεπερνά τον ένα χρόνο.

### Δ4.2. Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Έργων

Η ακριβής διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών θα καθοριστεί με βάση τις προτεινόμενες επεμβάσεις συντήρησης, τον οικονομικό προϋπολογισμό, τα διαθέσιμα χρηματικά κονδύλια, καθώς και τις διαδικασίες αδειοδότησης που απαιτούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες.

Το έργο θα ξεκινήσει με την ανασκαφική έρευνα στον χώρο του Ναύσταθμου. Με την ολοκλήρωση των δοκιμαστικών τομών και την τεκμηρίωση θα ακολουθήσει η αποκατάσταση και ανάδειξη του κυρίως κτηρίου του Ναύσταθμου και των βοηθητικών του χώρων. Ταυτόχρονα, θα πραγματοποιείται η διαμόρφωση της εισόδου, της προβλήτας και η εγκατάσταση των συστημάτων υδροδότησης, ηλεκτροφωτισμού και πυροπροστασίας του χώρου. Τέλος, με την τοποθέτηση των ενημερωτικών πινακίδων, την οργάνωση του χώρου εστίασης και τη διαμόρφωση των θαλάσσιων και χερσαίων διαδρομών ολοκληρώνεται η πρόταση ανάδειξης του χώρου και ενοποίησής του με τα υπόλοιπα μνημεία του νησιού.

## **E. ANAMENOMENA ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**

### **E1. ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**

Το κέρδος από την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου θα είναι πολλαπλό. Αρχικά το έργο θα συμβάλει στην προστασία και ανάδειξη του ίδιου του μνημείου, αλλά και θα ενισχύσει τη μνημειακή αξία του αρχαιολογικού χώρου. Θα βοηθήσει στον εμπλουτισμό των γνώσεων για χώρους με τέτοια χρήση, όπως ο Ναύσταθμος, για μια εποχή που σπανίως προβάλλεται μέσα από ιστάμενα κτίσματα, για την ιστορία του τόπου εν γένει. Τέλος, θα ενισχύσει τη διδακτικότητα του μνημείου και την ένταξη του σε ένα ιδιαίτερο δίκτυο διαδρομών. και οπωσδήποτε θα αποτελέσει τη βάση της διεπιστημονικής προσέγγισης και συνεργασίας.

### **E2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ**

Το έργο θα συμβάλει ουσιαστικά στην προστασία και διατήρηση του μνημείου, αφού ο χώρος θα υπαχθεί στους υπάρχοντες οργανωμένους αρχαιολογικούς χώρους του ΥΠΠΟ. Θα υπάρξει φύλαξη του χώρου, καθαριότητα, προστασία και συντήρηση των κτηρίων.

### **E3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑ**

Η επισκεψιμότητα θα αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό, αφού οι επισκέπτες του νησιού και όσοι επιλέγουν τη συγκεκριμένη παραλία του Ρώσικου Ναύσταθμου, θα έχουν πλέον τη δυνατότητα να επισκεφτούν τον χώρο, να επιλέξουν να φάνε στο εστιατόριό του και να τον προτείνουν και σε άλλους εξαιτίας της ιδιαιτερότητάς του.

### **E4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

Η αύξηση της επισκεψιμότητας και η δημιουργία νέων επιχειρήσεων σχετιζόμενων με τον αρχαιολογικό χώρο, αλλά και πέριξ αυτού, θα διασφαλίσουν νέες θέσεις εργασίας και θα προκαλέσουν και την ανάλογη οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

## Ε5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

### Ε5.1. Κόστος Εργασιών και Λοιπών Ενεργειών

Δραστηριότητα	Προϋπολογισμός
Εργασίες πεδίου και διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου	500.000 €
Προστασία –Ανάδειξη – Αποκατάσταση Μνημείου	1.000.000 €
Δημιουργία θεματικού Μουσείου	1.000.000 €
Δημιουργία Εστιατορίου	800.000 €
Σύνολο Δραστηριοτήτων	3.200.000 €
Απρόβλεπτα (~10%)	300.000 €
<b>Γενικό Σύνολο</b>	<b>3.500.000 €</b>

### Ε5.2. Λειτουργικό Κόστος μετά την Ολοκλήρωση του Προγράμματος

Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος αναγκαία είναι η ύπαρξη φυλακτικού προσωπικού απασχολούμενου στον χώρο του μουσείου, προσωπικού καθαριότητας και εργατοτεχνικού προσωπικού, το οποίο θα ασχολείται με τη συντήρηση του χώρου (αποψιλώσεις, συντηρήσεις ΗΜ εγκαταστάσεων).

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ ΜΗΝΑ	ΜΗΝΕΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΟ ΣΥΝΟΛΟ
ΦΥΛΑΞΗΣ	2	2.000 €	12	48.000 €
ΦΥΛΑΞΗΣ	3	2.000 €	6	36.000 €
ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΚΟ	3	1.500 €	12	54.000 €
ΥΛΙΚΑ – ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ				36.000 €
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>				<b>174.000 €</b>

### E5.3 Χρηματοδότηση

Όπως υποδεικνύεται ανωτέρω, το κόστος αποκατάστασης, ανάδειξης και αξιοποίησης του Μνημείου είναι αρκετά υψηλό, και η υποστήριξή του από μόνους τους πόρους του Κρατικού Φορέα είναι αμφίβολη. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η υπαγωγή του έργου σε Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Χρηματοδότησης όπως το Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ, 2021 – 2027), σε συγχρηματοδότηση με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με Περιοχή Εφαρμογής: Νομός Αττικής και Τομέα Εφαρμογής: Πολιτισμός.

Επιπρόσθετα, αναμένεται να αξιοποιηθούν δωρεές που θα προκύψουν από ιδιώτες ή εταιρείες μέσω της πολιτιστικής χορηγίας, η οποία επιτρέπει τη χρηματοδότηση του πολιτισμού με πόρους προερχόμενους από τον ιδιωτικό τομέα. Χορηγός μπορεί να είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ημεδαπό ή αλλοδαπό, του ιδιωτικού δικαίου που προβαίνει σε πολιτιστική χορηγία με αντιστάθμισμα την προβολή του κοινωνικού του προσώπου και της ευποίας του<sup>68</sup>.

## **E6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

Θεωρούμε ότι ο Ρώσικος Ναύσταθμος, μετά την ανάδειξή του, θα αποτελέσει σημείο αναφοράς για τον Πόρο και όλη την περιοχή του Αργοσαρωνικού και θα καταστεί πρότυπο αρχαιολογικού χώρου αυθύπαρκτου, βιώσιμου, αλλά και και προσοδοφόρου. Συνεκτιμώντας τα οφέλη από την ανάδειξη σε επίπεδο επιστημονικό, πολιτιστικό και οικονομικό για την ευρύτερη περιοχή, η επέμβαση για την ανάδειξη του μνημειακού συνόλου του Ναύσταθμου είναι αναγκαία και επιθυμητή.

---

<sup>68</sup> <https://www.culture.gov.gr/el/service/SitePages/view.aspx?iID=2636>

## **E7. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ – ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ**

### E7.1. Θεσμικές Προϋποθέσεις

Δεδομένου ότι ο Ρώσικος Ναύσταθμος δεν ανήκει στο Ελληνικό Κράτος, θεωρούμε ότι υπάρχει ανάγκη θεσμοθέτησης νέων διαταγμάτων που θα κατοχυρώνουν το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τον φορέα διαχείρισης του αρχαιολογικού χώρου, καθώς και των ζωνών προστασίας περίξ του μνημείου. Επιπλέον, από τη στιγμή που ο χώρος αποκτήσει την απαραίτητη υποδομή και μετατραπεί σε επισκέψιμο αρχαιολογικό τόπο, θα πρέπει να καθοριστούν οι τιμές των εισιτηρίων, οι ώρες επισκεψιμότητάς του και να προσληφθεί το απαραίτητο προσωπικό.

### E7.2. Οργανωτικές Προϋποθέσεις

Για την οργάνωση και υλοποίηση ενός τέτοιου μεγαλεπήβολου προγράμματος απαιτείται η σύμπραξη όλων των εμπλεκόμενων φορέων, όπως το Υπουργείο Πολιτισμού, το Υπουργείο Τουρισμού, η Περιφέρεια Πειραιώς και Νήσων, ο Δήμος Πόρου, αλλά και πολιτιστικοί και εμπορικοί σύλλογοι της περιοχής, που σαν κύριο στόχο θα έχουν την ανάδειξη και προβολή της ιστορικής αξίας του χώρου. Αναγκαίο είναι να καταρτιστεί ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα με σαφή και διακριτό ρόλο των εμπλεκόμενων και με ξεκάθαρους στόχους, έτσι ώστε να μην υπάρχουν παρεκκλίσεις και αλλαγές ανάλογα με τις διαφορετικές, κάθε φορά, πολιτικές επιλογές και επιδιώξεις.

Η ενίσχυση της Υπηρεσίας με προσωπικό για τη σωστή και ομαλή οργάνωση και λειτουργία του, είναι θεμελιώδης, άμεση και αδιαπραγμάτευτη ανάγκη. Ο ρόλος των λοιπών εμπλεκόμενων στον τομέα της διαχείρισης είναι επίσης απαιτητός και θα πρέπει να λειτουργεί συμβουλευτικά και ενισχυτικά για τη σωστότερη λειτουργία.

## Ε8. ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ (RISK MANAGEMENT)

### Ε8.1. Πίνακας Αξιολόγησης Κινδύνων σε Αρχαιολογικό Έργο

ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΟ:		
		ΚΟΣΤΟΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	ΦΥΣΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ
Δυσκολία μεταφοράς υλικών στον χώρο	Πολύ μικρή	Πολύ μικρή	Μεγάλη	Μεγάλη
Δυσκολία εξεύρεσης εξειδικευμένου προσωπικού	Μικρή	Μέτρια	Μικρή	Μεγάλη
Δυσκολία απομάκρυνσης των μάζων	Μικρή	Μέτρια	Μεγάλη	Μέτρια
Δυσκολία στην εξασφάλιση έμπειρου οικονομικού υπαλλήλου	Πολύ μικρή	Πολύ μικρή	Πολύ μεγάλη	Πολύ μικρή
Πιθανές δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια του χειμώνα	Μέτρια	Μέτρια	Μέτρια	Μέτρια
Πιθανή καθυστέρηση στην αρχική χρηματοδότηση του έργου	Πολύ μεγάλη	Μικρή	Πολύ μεγάλη	Μικρή
Πιθανή καθυστέρηση στην έγκριση των μελετών	Πολύ μεγάλη	Μέτρια	Πολύ μεγάλη	Πολύ μεγάλη
Πιθανή αποκάλυψη άγνωστων αρχαιολογικών φάσεων	Πολύ μικρή	Πολύ μικρή	Μέτρια	Μέτρια
Πιθανότητα πυρκαγιάς κατά τους θερινούς μήνες	Μέτρια	Πολύ μικρή	Μικρή	Μικρή

## E8.2. Αντιμετώπιση Κινδύνων

<b>ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΕ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΕΡΓΟ</b>	
<b>ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ</b>	<b>ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ</b>
Πιθανή αποκάλυψη άγνωστων αρχαιολογικών φάσεων.	Μείωση. Αντιμετώπιση από τα απρόβλεπτα.
Πιθανές δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια του χειμώνα	Αποδοχή. Διοχέτευση του ανθρώπινου δυναμικού σε εσωτερικές εργασίες.
Πιθανή καθυστέρηση στην αρχική χρηματοδότηση του έργου	Αποδοχή. Αναγκαστική πίστωση στην αγορά.
Πιθανή καθυστέρηση στην έγκριση των μελετών	Μείωση. Έγκαιρη κατάθεση των μελετών στα αρμόδια συμβούλια και επιμήκυνση χρονοδιαγράμματος.
<b>ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΜΕΤΡΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ</b>	
Δυσκολία μεταφοράς υλικών στο χώρο	Μείωση. Αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής.
Δυσκολία στην εξασφάλιση έμπειρου οικονομικού υπαλλήλου.	Εξάλειψη. Ανάθεση στο υπάρχον ανθρώπινο δυναμικό.
<b>ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΜΙΚΡΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ</b>	
Δυσκολία απομάκρυνσης των μάζων	Μείωση. Αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής.
Δυσκολία εξεύρεσης εξειδικευμένου προσωπικού	Εξάλειψη. Ανάθεση εργασιών σε τρίτους.
Πιθανότητα πυρκαγιάς κατά τους θερινούς μήνες	Εξάλειψη. Εκτεταμένες αποψιλώσεις.

## ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο Ρωσικός Ναύσταθμός κατείχε ανέκαθεν σημαντική θέση στη ζωή του Πόρου. Από την πρώτη στιγμή δημιουργίας του συνδέθηκε με εμπορικές δραστηριότητες και πολεμικές επιχειρήσεις που στιγματίσαν το νησί. Διαδραμάτισε σημαίνοντα ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη και στην κατανομή του πληθυσμού. Στα χρόνια που ακολούθησαν, ο Ναύσταθμος ήταν το «σκηνικό» πολιτιστικών εκδηλώσεων και της κοσμικής παραλίας που οργανώθηκε στον ορμίσκο που βρίσκεται ενώπιόν του.

Ωστόσο, ο Ρωσικός Ναύσταθμος είναι πολλά περισσότερα από ένα «σκηνικό». Η σύνδεσή του με τα υπόλοιπα μνημεία του Πόρου, η συντήρησή του, η ανάδειξη της ιστορίας και της μοναδικότητάς του κρίνονται αναγκαία. Έχει παρέλθει η εποχή που ένα μνημείο στεκόταν αυθύπαρκτο και η προσέλκυση ή όχι τουριστών σχετιζόταν με τον βαθμό αναγνωρισιμότητας και αναγνωσιμότητάς του. Στη σύγχρονη εποχή, η διασύνδεση των πόρων πολιτιστικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος, η ψηφιακή δικτύωση, αλλά και η δημιουργία δικτύου διαδρομών θεωρούνται εκ των ων ουκ άνευ στην ανάδειξη ενός μνημείου.

Ο Πόρος έχει όλα τα προσόντα να εξελιχθεί σε προορισμό πολιτιστικού ενδιαφέροντος – δεδομένου ότι ο πολιτισμός δεν είναι εδραιωμένο τουριστικό προϊόν. Ταυτόχρονα δύναται να καθιερωθεί ως γαστρονομικός προορισμός, προορισμός ευεξίας, αλλά και οικο-προορισμός, έτσι ώστε να αμβλυνθεί η εποχικότητα του τουρισμού του και να στοχεύσει σε επιπλέον ομάδες τουριστών. Ο Ρωσικός Ναύσταθμος μπορεί να διαδραματίσει ενεργό και σημαίνοντα ρόλο σε αυτή την ανάπτυξη. Να αποκτήσει ξανά ζωή και να δώσει ζωή στο νησί που τον φιλοξενεί για 200 και πλέον χρόνια.

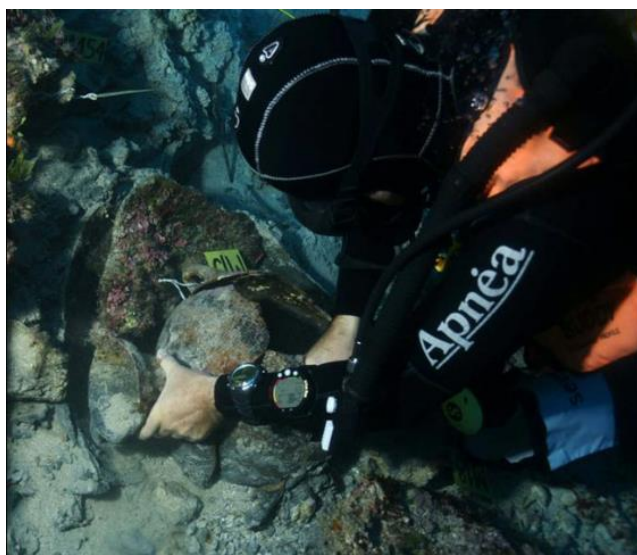


## **Z. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.**

### **Z1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

#### **Z1.1. Προϊστορία**

Η κατοίκηση του νησιού ανάγεται στο 2300-2200 π.Χ., λόγω της ανακάλυψης από τους αρχαιολόγους ενός πρωτοελλαδικού οικισμού στη βορειοανατολική πλευρά του Πόρου, στη θέση Κάβος Βασίλη. Ο οικισμός διέθετε δύο μικρά λιμανάκια και ήταν αρκούντως μεγάλος σε έκταση (15-20 στρέμματα). Είχε οργανωμένη ρυμοτομία και φαίνεται πως εγκαταλείφθηκε ξαφνικά και δεν ξανακατοικήθηκε. Εκτός της θέσης αυτής, η βραχονησίδα Μόδι, στα νοτιοανατολικά του νησιού, έχει χαρακτηριστεί ως διαμετακομιστικός σταθμός εμπορίου του τέλους των μυκηναϊκών χρόνων. Ένα συγκρότημα δωματίων με περιποιημένη και ισομετρική κάτοψη, αλλά και η ποιότητα της κεραμικής, φανερώνουν την κατοίκησή της από μία μη αγροτική ή κτηνοτροφική μικρή ομάδα<sup>69</sup>. Το 2010 η ενάλια αρχαιολογική έρευνα έφερε στο φως ένα σημαντικό φορτίο του 12ου αιώνα π.Χ. (μεταφορικά αγγεία, όστρακα κεραμικής, κεραμικές και λίθινες άγκυρες)<sup>70</sup>.



Εικ.27: Υποβρύχιες αρχαιολογικές έρευνες στη νήσο Μόδι

<sup>69</sup> <http://www.tovima.gr/culture/article/?aid=143035>

<sup>70</sup> Το ναυάγιο στη βραχονησίδα Μόδι ή Λιοντάρι είναι μόλις το δεύτερο της Εποχής του Χαλκού, που εντοπίζεται από το Ι.Ε.Ν.Α.Ε. στις ελληνικές θάλασσες και συγκεκριμένα στον χώρο του Αργοσαρωνικού. Πηγή: <https://www.archaiologia.gr/blog/2011/06/23/%C2%AB%CE%B2%CE%BF%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%AD%CF%82%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1/>

## Z1.2. Αρχαίοι Χρόνοι

Ο Γερμανός αρχαιολόγος G. Welter (1890-1954) επιβεβαιώνει πως η Σφαιρία είναι το νησί που, όπως αναφέρει ο Πausanias στο έργο του «Ελλάδος Περιήγησις», βρίσκεται τόσο κοντά στην ξηρά (ενν. Πελοπόννησο), ώστε κάποιος μπορεί να περάσει σε αυτό με τα πόδια<sup>71</sup>. Στη Σφαιρία βρισκόταν ο ναός της Απατουρίας Αθηνάς, από τον οποίο διασώζονται ελάχιστα αρχιτεκτονικά μέλη, εντοιχισμένα σήμερα σε τοίχους και μάντρες των σύγχρονων κατοικιών και τα οποία, λόγω του μεγέθους τους, δεν είναι δυνατό να μεταφέρθηκαν από την απέναντι ακτή<sup>72</sup>. Ο Welter επισημαίνει ακόμα πως η μόνη πρόσφορη για ναό θέση βρισκόταν στη ράχη ανάμεσα στις δύο κορυφές, όπου είναι χτισμένος ο σημερινός οικισμός· ανάμεσα στους δύο ασύμμετρους, χαμηλούς λοφίσκους «Καστέλι» και «Μύλος». Χωρίς να είναι επιστημονικά αποδεδειγμένο, εικάζεται ότι γύρω από το ναό της Απατουρίας Αθηνάς δημιουργήθηκε ένας μικρός οικισμός από τους ασχολούμενους με το ναό και τη λατρεία σε αυτόν.

Προβληματισμό ως προς την ορθότητα της περιγραφής του Πausanias εκφράζει ο Γερμανός φιλόλογος, αρχαιολόγος, ιστορικός και ποιητής, Ernst Curtius (1814 – 1896). Γράφει χαρακτηριστικά: [...] *εάν ο Πausanias ισχυρίζεται, έχοντας προσωπική αντίληψη, ότι άνετα μπορούσε κάποιος να περπατήσει από την ακτή μέχρι τη Σφαιρία, αυτό δεν μπορεί να συμβεί στη χερσόνησο του Πόρου. [...] Έξω από την ανατολική είσοδο, στη στενή θαλάσσια λωρίδα του Πόρου και προς την ακτή της ηπειρωτικής χώρας βρίσκονται δύο δυσδιάκριτα νησάκια: το απομακρυσμένο Μπούρτζι και δυτικά αυτού, σε απόσταση 920 ποδών, ένα ακόμη μικρότερο στρογγυλό νησάκι, επάνω στο οποίο έχει χτιστεί ένα νοσοκομείο<sup>73</sup>. Το μικρό νησάκι βρίσκεται πολύ κοντά στη ρηχή παραλία και περιβάλλεται από αμμώδη ακτή. Όταν η στάθμη του νερού είναι χαμηλή, μπορεί κανείς να φτάσει με τα πόδια. Ο βυθός, σύμφωνα με έρευνες Γάλλων, έχει σκεπαστεί με τα κατάλοιπα ενός παλαιού ναού. Όλες οι ενδείξεις συνηγορούν στο ότι σε αυτή την αφανή νήσο Σφαιρία ήταν ο τύμβος του Σφαίρου, αμαξηλάτη του Πέλοπα, από τον οποίο πήρε το αρχαίο όνομά της<sup>74</sup>.*

Τα παραπάνω δεν έχουν ακόμη αποδειχθεί από την αρχαιολογική σκαπάνη.

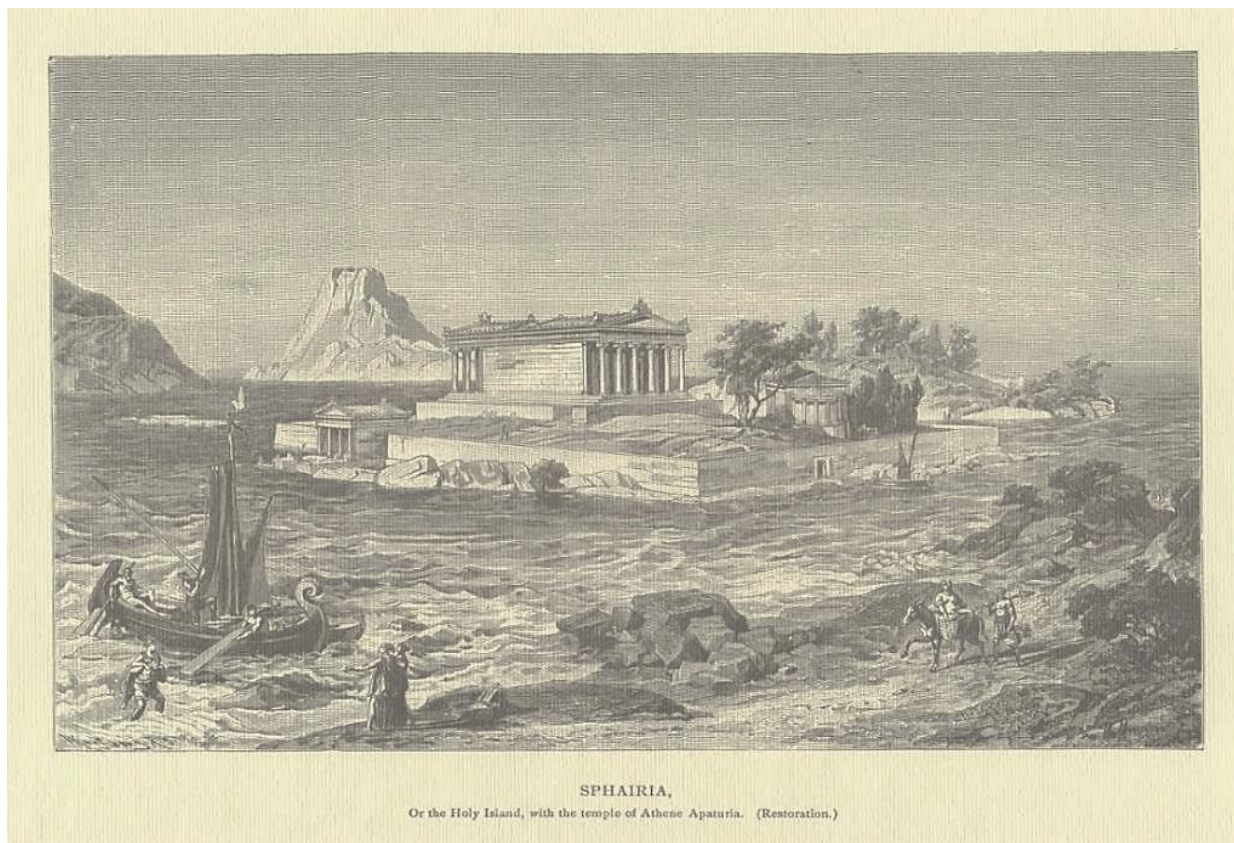
---

<sup>71</sup> «Από τα νησιά των Τροιζηνίων ένα είναι κοντά στη στεριά, και είναι δυνατόν να περάσει κανείς σ' αυτό με τα πόδια. Αυτό λεγόταν πριν Σφαιρία, ύστερα όμως ονομάστηκε Ιερά [...]. Η Καλαύρεια λένε πως ήταν ιερό νησί του Απόλλωνα στην αρχαία εποχή [...]», Πausanias Ελλάδος Περιήγησις, Κορινθιακά-Λακωνικά, σ.258-259

<sup>72</sup> Φαράκλας 1972, επίμετρο 2, σ.1

<sup>73</sup> Αναφέρεται στο νησάκι Λαζαρέτο, όπου έμεναν όσοι είχαν προβληθεί από πανώλη, η οποία αποδεκάτισε τον πληθυσμό του Πόρου, το 1837.

<sup>74</sup> Αθανασίου 2014, σ. 389-390



Εικ. 28: Ναός της Απατουρίας Αθηνάς, χαλκογραφία Jacobe von Falke

Σε αντίθεση με τη Σφαιρία, ο οικισμός της αρχαίας Καλαυρίας εξελίχθηκε και σχημάτισε ένα ισχυρό οικιστικό κέντρο, έδρα αμφικτυονίας. Βρισκόταν σε ύψωμα, στο κέντρο του νησιού και απείχε περί τα 3,8χλμ. (ακολουθώντας τη χάραξη του σύγχρονου δρόμου) από το αρχαίο λιμάνι της Βαγιωνιάς, το οποίο βρέθηκε ποντισμένο εντός του ομώνυμου κολπίσκου<sup>75</sup>. Βορειοδυτικά του οικισμού είχε χτιστεί ιερό προς τιμήν του προστάτη του νησιού, Ποσειδώνα. Ο ναός του Ποσειδώνα, δωρικού ρυθμού του βου αι. π.Χ., ήταν το κέντρο της αρχαιότερης ναυτικής αμφικτυονίας, αποτελούμενης από επτά πόλεις: Ερμιόνη, Επίδαυρο, Αίγινα, Πρασιές, Ναύπλιο, Αθήνα και Ορχομενό Βοιωτίας<sup>76</sup>. Αργότερα, η Σπάρτη αντικατέστησε τις Πρασιές, ενώ το Ναύπλιο αντιπροσωπεύτηκε από το Άργος. Ο Alexandre Bertrand (1820-1902), Γάλλος αρχαιολόγος, εφιστά την προσοχή μας στο γεγονός ότι πρόκειται για μια συνένωση των ναυτικών και εμπορικών πόλεων της Ιωνίας και ότι αυτό εξηγεί μια λαϊκή παράδοση στην Τροιζηνία που έλεγε ότι η Καλαυρία ήταν αρχικά αφιερωμένη στον Απόλλωνα, ενώ οι Δελφοί στον Ποσειδώνα,

<sup>75</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%82\\_\(%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%AF\)](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%82_(%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%AF))

<sup>76</sup> Πausanίου Κορινθιακά, σ.206

και ότι οι θεοί έκαναν μια αμοιβαία ανταλλαγή<sup>77</sup>. Ο Chandler<sup>78</sup> ήταν ο πρώτος που ανακάλυψε τα ερείπια του ναού του Ποσειδώνα το 1765, όμως οι Σουηδοί αρχαιολόγοι Samuel Wide και Lennart Kjellberg ήταν εκείνοι που τον ανέσκαψαν το 1894 (πρώτη σουηδική ανασκαφή στον ελλαδικό χώρο) και αποκάλυψαν ότι στην περιοχή υπήρχαν εκτεταμένες εγκαταστάσεις. Από το 1997 έως το 2005 ξεκίνησε ένας νέος κύκλος ανασκαφικής έρευνας από το Σουηδικό Ινστιτούτο Αθηνών, οπότε καθαρίστηκε και διαμορφώθηκε ο χώρος. Έπειτα από δοκιμαστικές τομές που πραγματοποιήθηκαν, έγινε φανερό ότι δεν πρόκειται για απομονωμένο ναό, αλλά για ένα πλήρες λατρευτικό συγκρότημα με πολλά βοηθητικά κτήρια, στοές και βουλευτήριο. Τα παραπάνω συμβάλλουν στην ενίσχυση της υπόθεσης ότι το Ιερό αποτέλεσε έδρα αμφικτυονίας. Η νέα φάση του ανασκαφικού προγράμματος άρχισε το 2007 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα με χρηματοδότηση από τη σουηδική κυβέρνηση<sup>79</sup>. Εκτός από έδρα αμφικτυονίας, το ιερό του Ποσειδώνα, αποτέλεσε άσυλο για διωκόμενους· σε αυτό κατέφυγε και πέθανε (πίνοντας κώνειο) ο ρήτορας Δημοσθένης, το 322 π.Χ., κνηνημένος από τον κυβερνήτη της Μακεδονίας, Αντίπατρο. Στο ιερό αυτό πραγματοποιούνταν, επιπλέον, τελετές και θυσίες, αλλά και μεγάλα γεύματα ως μέρος, ενδεχομένως, άγνωστων τελετουργιών. Τα ευρήματα ξεκινούν από τα τέλη της Εποχής του Χαλκού και φθάνουν έως την ύστερη αρχαιότητα. Οι αρχαιολόγοι του Σουηδικού Ινστιτούτου εικάζουν ότι η λατρεία του Ποσειδώνα δεν ήταν συνεχής, καθώς λατρεύονταν - ενδεχομένως - εκεί και άλλες μικρότερες θεότητες, ήρωες ή σεβαστοί νεκροί.

Σήμερα, ο ναός αλλά και οι λοιποί βοηθητικοί χώροι διασώζονται μέχρι το ύψος των θεμελίων, γιατί τα οικοδομικά τους υλικά μεταφέρθηκαν με καράβια στην Ύδρα, ώστε να χτιστεί ένα μοναστήρι, όπως υποστηρίζει ο Richard Chandler στο βιβλίο του «Travels in Greece: or an account of a tour made at the expense of the Society of Dilettanti» (Οξφόρδη 1776)<sup>80</sup>. Επιπλέον, δεν είναι απίθανο σπόλια του Ιερού να χρησιμοποιήθηκαν στην κατασκευή οικιών και άλλων κτισμάτων του οικισμού του Πόρου. Παρόλο που τα κτηριακά κατάλοιπα δεν είναι επιβλητικά, τα ευρήματα των ανασκαφών είναι πλούσια και μας παρέχουν πρωτοφανή στοιχεία για την καθημερινή ζωή και τη λατρεία των κατοίκων του νησιού.

---

<sup>77</sup> «Θα πρέπει να συμπεράνει κανείς ότι ο ιωνικός Απόλλων αρχικά λατρευόταν στο νησί και ότι μετά εκθρονίστηκε από τον αιολικό θεό αναίμακτα και με κάποιο είδος συμφωνίας που καθιέρωνε την αμφικτυονία, και να μην βλέπει σε αυτούς τους θρύλους μόνο μια ανάμνηση των καιρών που οι Αιολείς δεν κυριαρχούσαν ακόμη στην περιοχή.», Αθανασίου 2014, σ.405

<sup>78</sup> Richard Chandler (1738-1810), Άγγλος λόγιος και αρχαιογνώστης

<sup>79</sup> [http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj\\_id=2585](http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2585)

<sup>80</sup> Αθανασίου 2014, σ.142

### Z1.3. Ελληνιστικοί – Ρωμαϊκοί Χρόνοι

Κατά την ελληνιστική περίοδο, η Τροιζηνία και τα νησιά του Αργοσαρωνικού εντάχθηκαν στην Αχαϊκή Συμπολιτεία, περί το 243 π.Χ. και έως το 145 π.Χ., οπότε ολόκληρη η Πελοπόννησος υποτάχθηκε στους Ρωμαίους.

Το 145 π.Χ. η Τροιζηνία περιήλθε στη Ρωμαϊκή κυριαρχία, που διήρκεσε μέχρι τα τέλη του 3ου αι. μ.Χ., κατά την περίοδο της οποίας σημείωσε ιδιαίτερη ακμή. Αν και ο Φαράκλας υποστηρίζει ότι κατά τη ρωμαϊκή εποχή ο οικισμός στην Καλαυρία παύει να υπάρχει<sup>81</sup>, τα ευρήματα από τον ευρύτερο αρχαιολογικό χώρο του Ιερού του Ποσειδώνα αποδεικνύουν το αντίθετο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το ενεπίγραφο βάθρο χάλκινου ανδριάντα του αυτοκράτορα της Ρώμης Μάρκου Αυρηλίου, ανάθημα της πόλης των Μεθάνων (175-180 π.Χ.), αλλά και ένα μαρμάρινο πόδι από υπερφυσικού μεγέθους ανδριάντα των ρωμαϊκών χρόνων (πιθανώς αυτοκρατορικό πορτραίτο), το οποίο βρέθηκε τυχαία το 1956 από ένα μαθητή του Γυμνασίου στο ιερό του Ποσειδώνα και θεωρήθηκε αρχικά ότι ανήκε σε άγαλμα του θεού<sup>82</sup> (τα ανωτέρω ευρήματα εκτίθενται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Πόρου). Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Παπαρηγόπουλος αναφέρει καταστροφή του ιερού του Ποσειδώνα από πειρατικές ορδές το 145 π.Χ.<sup>83</sup>, δηλωτικό της ύπαρξης ζώσας κοινότητας στην περιοχή.

### Z1.4. Μεσαιωνικοί χρόνοι

Η Καλαυρία και η Τροιζηνία, κατά τους πρώιμους Βυζαντινούς χρόνους, εξακολουθούσαν να υφίστανται ως τμήμα επαρχίας της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Δεν διαθέτουμε ακριβή στοιχεία για το πότε εκχριστιανίστηκε η ευρύτερη περιοχή της Τροιζηνίας, αλλά ήδη από τα μέσα του 3ου αιώνα μ.Χ. γίνεται αναφορά στα αγιολόγια για την ύπαρξη και τη δράση ενός τοπικού αγίου, του αγίου Λεωνίδα και της συνοδείας των 7 γυναικών που έχασαν τη ζωή τους μαζί του<sup>84</sup>.

Τα χρόνια 395-396 μ.Χ. οι Γότθοι, με επικεφαλής τον Αλάρικο, -επί αυτοκράτορος Αρκαδίου- διασχίζουν τη Θεσσαλία και φτάνουν από τις Θερμοπύλες στην Κεντρική Ελλάδα. Ληλατούν ολοσχερώς τη Σπάρτη, την Κόρινθο, το Άργος και την Τροιζηνία. Η καταστροφή ήταν

---

<sup>81</sup> Φαράκλας 1972, σ.46

<sup>82</sup> [http://odysseus.culture.gr/h/4/gh41.jsp?obj\\_id=6261](http://odysseus.culture.gr/h/4/gh41.jsp?obj_id=6261)

<sup>83</sup> Παπαρηγόπουλος 1886, σ. 400

<sup>84</sup> Μέγας Συναξαριστής 1892, σ.161

ολοκληρωτική για την Τροιζηνία και την Καλαυρία<sup>85</sup>. Ο σεισμός που σημειώθηκε λίγα χρόνια αργότερα ολοκλήρωσε την καταστροφή των Γόθων. Εικάζεται ότι τότε βυθίστηκε στη θάλασσα και ο παράλιος οικισμός της Καλαυρίας που βρισκόταν στη θέση Βαγιωνιά<sup>86</sup>. Η ερήμωση του Πόρου ήταν πλέον οριστική και διήρκεσε πολλούς αιώνες, μέχρι τον εποικισμό τους κατά τη διάρκεια των ενετοτουρκικών πολέμων<sup>87</sup>. Στην περιοχή του διάσελου, ανάμεσα στις δύο κορυφές των λοφίσκων της Σφαιρίας, στη θέση όπου βρισκόταν ο ναός της Απατουρίας Αθηνάς, δεν απέμεινε τίποτα που να θυμίζει τον αρχαίο οικισμό<sup>88</sup>.

Μετά τις παραπάνω καταστροφές της περιοχής, ενώ στη θέση της αρχαίας Τροιζήνας αναπτύχθηκε κατά τα μετέπειτα βυζαντινά χρόνια ο "Δαμαλάς" (επισκοπή Δαμαλών και Πεδιάδος), στον Πόρο δεν μπόρεσε να αναπτυχθεί κάποιο αξιόλογο χωριό ή οικισμός. Πιο συγκεκριμένα, η Σφαιρία παρέμεινε ακατοίκητη, ενώ στην Καλαυρία, οι λίγοι κάτοικοί της διέμεναν σε απομονωμένες αγροικίες και ασχολούνταν με αγροτικές και κτηνοτροφικές εργασίες<sup>89</sup>. Αιτία ήταν οι πειρατές που κατά τα Βυζαντινά χρόνια και τα χρόνια της Τουρκοκρατίας, μάστιζαν κυριολεκτικά την περιοχή και χρησιμοποιούσαν ως ορμητήριό τους τον κόλπο της Βαγιωνιάς, ο οποίος μέχρι πρόσφατα ονομαζόταν «Μπαρμπαριά».

### Z1.5 Τουρκοκρατία – Ενετοκρατία

Ήδη από την περίοδο μετά την κατάκτηση της Κωνσταντινούπολης από τους Σταυροφόρους, στις 13 Απριλίου 1204, το νησί του Πόρου ακολούθησε την τύχη της Τροιζηνίας. Το διάστημα αυτό, ο πρίγκιπας Γουλιέλμος υπέταξε ολόκληρο τον Μωριά καθώς και την περιοχή της Τροιζηνίας και του Πόρου, ο οποίος διατηρούσε μόνο μία βάση Μπαρμπερίνων πειρατών στη βόρεια ακτογραμμή του<sup>90</sup>, χωρίς να διαθέτει οργανωμένο οικισμό.

Μέχρι και τα μέσα του 15<sup>ου</sup> αι. μ.Χ. δεν υπάρχει κάποια αναφορά για δημιουργία οικισμού. Περί το 1460 ανευρίσκονται τα πρώτα στοιχεία κατοίκησης στη Σφαιρία. Οι πρώτοι κάτοικοί της

---

<sup>85</sup> <http://www.poros.com.gr/vyzantine/>

<sup>86</sup> Τα ερείπια των σπιτιών καθώς και οι δρόμοι της πόλης φαίνονται και σήμερα αρκετά καθαρά στη ρηχή θάλασσα του κόλπου της Βαγιωνιάς.

<sup>87</sup> Καλός 2016, σ.120

<sup>88</sup> Ο.π., σ.120

<sup>89</sup> πηγή: <http://www.poros.com.gr/vyzantine/>

<sup>90</sup> Καλός 2016, σ.123

ήταν Αρβανίτες που ήλθαν από την Πελοπόννησο<sup>91</sup> καταδιωγμένοι από τις ορδές του Σουλτάνου Μωάμεθ Β' του Πορθητή και του μεγάλου Βεζίρη Μαχμούτ, και έτσι δημιουργήθηκε στο νησί ο πρώτος οικισμός, το Καστέλι, χωροθετημένος στην κορυφή της νότιας χερσονήσου, σε υψόμετρο 30 μέτρων, γύρω από το σημερινό Ρολόι<sup>92</sup>. Η θέση αυτή προτιμήθηκε γιατί λειτουργούσε ως φυσικό οχυρό λόγω των μεγάλων και απότομων βράχων και προστάτευε από επιθέσεις Αλγερίνων πειρατών<sup>93</sup>. Η φυσική οχυρότητα της θέσης ενισχύθηκε με την ανέγερση φρουρίου, η ύπαρξη του οποίου μαρτυρείται ήδη από τις αρχές του 16ου αιώνα<sup>94</sup>. Από τον οχυρό βράχο, λοιπόν, ήλεγχαν όλη την έκταση των ακτών και βραχονησίδων που δημιουργούν το στενό του Πόρου, το οποίο από το Κάβο Σκύλο στα νοτιοανατολικά μέχρι τον κόλπο των Μεθάνων στα ανατολικά, όπου και τελειώνει, έχει μήκος 8 ναυτικά μίλια. Άρα ο προσανατολισμός του οικισμού ήταν προς το εσωτερικό του θαλάσσιου δίαυλου που σχηματίζεται ανάμεσα στις ακτές της Πελοποννήσου και στο ίδιο το νησί, και όχι προς τον Σαρωνικό κόλπο – βόρειο και ανατολικό τμήμα του νησιού<sup>95</sup>.

Κατά την περίοδο της τουρκικής κατάκτησης, τα νησιά του Αργοσαρωνικού ακολούθησαν την τύχη των γειτονικών περιοχών και κυρίως της Πελοποννήσου, δηλαδή την υπό του Καπουδάν πασά ηγεμονία. Με τη ναυμαχία της Ναυπάκτου (1571) και τις επακόλουθες επαναστατικές ενέργειες των Ελλήνων, οι Τούρκοι προσπάθησαν όχι μόνο να συντρίψουν καθαυτές τις ανταρσίες, αλλά και να επιβάλουν την τάξη στα νησιά, όπου η δράση των πειρατών είχε δημιουργήσει εκτεταμένες καταστροφές. Λόγω αυτού, οι σουλτάνοι μετήλθαν ένα γενικό πρόγραμμα εποίκισμού των ερημωμένων ή αραιοκατοικημένων νησιών με άλλους κατοίκους, οι οποίοι θα προέρχονταν είτε από την ηπειρωτική Ελλάδα είτε από άλλα μεγαλύτερα νησιά. Πίστευαν ότι αυτό αποτελούσε το καταλληλότερο μέσο για την ανακοπή της εξάπλωσης της πειρατείας και την εξασφάλιση των ταξιδιωτών και των νησιωτών. Κατά την εφαρμογή του εποίκιστικού αυτού προγράμματος, παρατηρείται πύκνωση των νησιών Αίγινα, Κέα, Κύθνος, Ύδρα, Σπέτσες, Πόρος, Σαλαμίνα από αλβανόφωνες και ελληνόφωνες οικογένειες<sup>96</sup>. Δεν είναι γνωστή η ειδική προέλευση των εποίκων αυτών. Εικάζεται ότι ορισμένοι πέρασαν στα παραπάνω

---

<sup>91</sup> Βακαλόπουλος 2008, σ.130

<sup>92</sup> Πολλά τοπωνύμια που έμειναν από αυτούς στη Σφαίρια και ιδίως στην Καλαυρία έχουν αρβανίτικη προέλευση.

<sup>93</sup> Σταματίου 1937, σ. 9

<sup>94</sup> Ο Piri Reis (1470-1554), Οθωμανός ναύαρχος και εξερευνητής, είναι ο πρώτος που κάνει αναφορά για την ύπαρξη κάστρου στον Πόρο: [...] Τρία μίλια ανατολικά νοτιοανατολικά υπάρχει το νησί Ντεμάλε (Δαμαλάς) (εννοεί τον Πόρο), πολύ κοντά στις ακτές του Μοριά. Τα νερά γύρω του είναι ρηχά και έχει ένα ανθεκτικό κάστρο που ανήκει στη Βενετία. (Αθανασίου 2014, σ. 80).

<sup>95</sup> Μπελαβίλιας 1997, σ.95 -96

<sup>96</sup> Ιστ. Του Ελλ. Έθνους, τ.Ι', σ.91

νησιά από το απέναντι Κρανίδι, ενώ άλλοι διαπεραιώθηκαν στον Πόρο από τον Δαμαλά.

Ο δεύτερος εποικισμός του νησιού πραγματοποιήθηκε, και πάλι από Αρβανίτες, στα τέλη του 17<sup>ου</sup> αιώνα<sup>97</sup>, μετά τη λήξη του ΣΤ΄ Ενετοτουρκικού πολέμου (1684-1699)<sup>98</sup> με τη Συνθήκη του Κάρλοβιτς (26/1/1699). Αρβανίτικοι πληθυσμοί, τότε, καταφεύγουν στα νησιά Ύδρα, Σπέτσες και Πόρο, ώστε να γλιτώσουν τη μήνιν των Τούρκων, λόγω της σύμπραξής τους με τους Ενετούς.

Σύμφωνα με τους όρους της Συνθήκης του Κάρλοβιτς, οι Ενετοί κράτησαν την Πελοπόννησο υπό την κατοχή τους, την οποία ωστόσο οι Οθωμανοί επανέκτησαν, περίπου 20 χρόνια αργότερα, με την Συνθήκη του Πασάροβιτς το 1718<sup>99</sup>. Κατά τη σύντομη (1685-1718) κυριαρχία τους στο νησί, ανέδειξαν τα γεωγραφικά πλεονεκτήματά του: το μεν λιμάνι αποτέλεσε καταφύγιο του ενετικού στόλου αλλά και ορμητήριό για τις κατοπινές επιθέσεις στις γύρω περιοχές<sup>100</sup> (ενδεικτικά: ατυχής προσπάθεια απελευθέρωσης της Χαλκίδας από του Οθωμανούς, τον Ιούλιο του 1688)<sup>101</sup>, ο δε οικισμός ορίστηκε, για απογραφικούς κυρίως λόγους<sup>102</sup>, ως έδρα της ευρείας γεωγραφικής περιοχής “giurisdizione di Porto Poro”, η οποία υπαγόταν στο territorio di Korintho και επεκτεινόταν πέραν των ορίων της σημερινής Τροιζηνίας<sup>103</sup>, περιλαμβάνοντας τα Μέθανα, την Επίδαυρο και τα χωριά Δαμαλάς, Βαλαριό και Φανάρι<sup>104</sup>.

Το 1718 εκδιώχθηκαν οριστικά οι Ενετοί και το νησί περιήλθε στην τουρκική κατοχή με τη συνθήκη του Πασάροβιτς (Passarowitz), η οποία συνέβαλε στην ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας του νησιού, ιδιαιτέρως την 20ετία προ της Επανάστασης, άρα συνεπακόλουθα, και στην οικονομική και οικιστική ανάπτυξή του. Ο Πόρος, όπως και η Ύδρα, τα Ψαρά, οι Σπέτσες και η Μύκονος ενίσχυαν τον τουρκικό στόλο με έμπειρα πληρώματα σε ετήσια βάση. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η Ύδρα πρόσφερε, ανάλογα με τις ανάγκες της αρμάδας, από 100 έως 500 ναύτες και ο Πόρος αριθμό ανάλογο με τον πληθυσμό του<sup>105</sup>. Η τοπική κοινότητα είχε εξαγοράσει την παρουσία βοεβόδα στο νησί, ενώ παράλληλα είχε επανειλημμένα αιτηθεί τη δημιουργία Ελληνικού σχολείου στο νησί. Οι μαρτυρίες αυτές προέρχονται από τον Επιφάνιο Δημητριάδη, ο οποίος είχε προσκληθεί και δίδασκε στον Πόρο το διάστημα μεταξύ 1788 και 1789,

<sup>97</sup> Βακαλόπουλος 2008, σ.135

<sup>98</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/ΣΤ΄\\_Βενετοτουρκικός\\_Πόλεμος](https://el.wikipedia.org/wiki/ΣΤ΄_Βενετοτουρκικός_Πόλεμος)

<sup>99</sup> Βακαλόπουλος 1995, σ.127

<sup>100</sup> Ο Ενετός ναύαρχος Μοροζίνι έλαβε την είδηση ότι ανακυρώθηκε Δόγης της Βενετίας βρισκόμενος με το στόλο του στο ναύσταθμο του Πόρου.

<sup>101</sup> Ιστ.Ελ. Έθνους, τομ. ΙΑ, σελ. 230

<sup>102</sup> Απογραφή του 1700

<sup>103</sup> Παναγιωτόπουλος 1987, σ.161-162, 163-166

<sup>104</sup> Παναγιωτόπουλος 1976, σ.203-216

<sup>105</sup> Ιστ. του Ελλ. Έθνους, τ.ΙΑ΄, σ.151



και από τον Νικηφόρο Παμπούκη ο οποίος δίδαξε στο νησί το διάστημα μεταξύ 1812 και 1813<sup>106</sup>.

Η πειρατεία εξακολουθούσε να υφίσταται, όμως φαίνεται ότι είχε ενταχθεί σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική και κοινωνική πρακτική και νοοτροπία των αιγαιοπελαγίτικων κοινοτήτων. Οι κοινότητες των νησιών και των παραθαλάσσιων περιοχών, αν δεν ασκούν οι ίδιες πειρατεία, συνεργάζονται με πειρατές, λειτουργούν ως πειρατικά καταφύγια ή ως διαμετακομιστικά κέντρα για τους πειρατές και τους κουρσάρους<sup>107</sup>.

Αξιοσημείωτη είναι η αναφορά του Alessandro Pini (1653-1717), Φλωρεντινού γιατρού, για τον Πόρο στην περίοδο των πρώτων χρόνων του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Παρατηρεί, λοιπόν, ότι ο πληθυσμός του νησιού ήταν περιορισμένος, εξαιτίας του φόβου των πειρατικών επιδρομών<sup>108</sup>. Το 1765, χρονιά που επισκέφθηκε τον Πόρο ο Richard Chandler (1738-1810), Άγγλος αρχαιολόγος και περιηγητής, μέλος της εταιρείας των Dilettanti, ο οικισμός παραμένει περιορισμένος. Γράφει χαρακτηριστικά: *η πόλη του νησιού αποτελείται από διακόσια περίπου σπίτια, φτωχικά και ταπεινά, με πολύ χαμηλές σκεπές, που σκαρφαλώνουν στην πλαγιά ενός γυμνού και δύσβατου βράχου*<sup>109</sup>. Λίγα χρόνια αργότερα τα δεδομένα έχουν αλλάξει τόσο ώστε ο W. Gell, Άγγλος αρχαιολόγος, ο οποίος επισκέφθηκε τον Πόρο το 1805, να αναφέρει: *ο γυμνός βράχος καλύπτεται από μια μεγάλη και πλούσια εμπορική πόλη υπό την προστασία των Υδραίων*<sup>110</sup>. Το 1808 ο Auguste de Jassaud, υποπρόξενος της Γαλλίας στη Σύμρνη, παρατηρεί: *ο Πόρος διέθετε 1.200 σπίτια και 8.000 ψυχές*<sup>111</sup>. Τέλος, αναφερόμενος στην ταυτότητα των κατοίκων του νησιού ο George Bernard Depping (1784-1854), Γερμανογάλλος συγγραφέας, στο τρίτομο έργο του, που εκδόθηκε το 1823 στο Παρίσι, γράφει μεταξύ άλλων: *Αλβανοί κατοικούν τώρα στην αρχαία Καλαυρία, νησί που οι σύγχρονοι γνωρίζουν με την ονομασία Πόρος*<sup>112</sup>. Καθοριστικές για τη δημογραφική ανάπτυξη του νησιού την περίοδο αυτή υπήρξαν και οι έξωθεν εισροές. Η επανάκτηση της Πελοποννήσου από τους Οθωμανούς (1718), αλλά και τα Ορλωφικά (1770) πυροδότησαν πληθυσμιακές μετακινήσεις, ιδιαίτερα εκτεταμένες στη δεύτερη περίπτωση, από τις οποίες ο Πόρος επωφελήθηκε, παραμένοντας αμέτοχος στις πολεμικές συγκρούσεις<sup>113</sup>.

---

<sup>106</sup> <http://www.poros.com.gr/tourkokratia/>

<sup>107</sup> Αμπούτης 2005, σ.4

<sup>108</sup> Αθανασίου 2014, σ.119

<sup>109</sup> ο.π., σ.140

<sup>110</sup> ο.π., σ.184

<sup>111</sup> *Τα σπίτια όπως σε όλη την Τουρκία, είναι φτιαγμένα από ξύλο, ασβεστομένο άχυρο και χώμα. Η προκουμαία, χτισμένη ολόκληρη πάνω σε πασσάλους, είναι γεμάτη από καφενερία και μικρά μαγαζάκια.* ο.π., σ.167

<sup>112</sup> ο.π., σ.230

<sup>113</sup> Τόλης 2012, σ.71

## Z1.6 Απελευθερωτικός Αγώνας

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο Πόρος διέθετε έναν παραδοσιακό νησιώτικο οικισμό «απλωμένο» στην πλαγιά της Σφαιρίας, με δρόμους στενούς και κακοσυντηρημένους, χωρίς ρυμοτομία και τις απαραίτητες κοινωνικές δομές για τους κατοίκους του. Έτσι αποτυπώνεται στην περιγραφή του G. Cochrane, Άγγλου περιηγητή, ο οποίος επισκέφθηκε το νησί περί τα 1830. Αξίζει να παρατεθεί ένα απόσπασμα αυτής της περιγραφής: *Το κυρίως άνοιγμα του νησιού δεν είναι μεγαλύτερο από εκατόν πενήντα γιάρδες στο μήκος, είναι όμως πολύ βαθύ. Περνώντας από τη στενή είσοδο βρεθήκαμε μπροστά σε μία από τις ωραιότερες θέες του κόσμου. Το υπέροχο λιμάνι του Πόρου δημιουργείται από έναν κόλπο τουλάχιστον πέντε μίλια σε μήκος και περίπου τρία τέταρτα του μιλίου σε πλάτος. Στο βάθος βρίσκονται τα λευκά σπίτια της πόλης, χτισμένα πάνω σε ίσιους βράχους και σκαρφαλωμένα σε έναν λόφο πάνω από τη θάλασσα. Μερικά ξένα πολεμικά ήταν αγκυροβολημένα εκεί λόγω του ότι ο Πόρος θεωρούνταν το ασφαλέστερο λιμάνι της Ανατολής<sup>114</sup>.*

Κατά την περίοδο της Επανάστασης, οι κάτοικοι του νησιού συμμετείχαν στις ναυτικές επιχειρήσεις. Είναι γνωστό ότι αρκετοί Ποριώτες συγκαταλέγονταν στα μέλη της Φιλικής Εταιρείας: ήδη από τον Αύγουστο του 1818, μέλη της Φιλικής Εταιρείας μυσούν εμπόρους και καπεταναίους, αλλά και μοναχούς (ενδεικτικά: Νικηφόρος Παμπούκης, 1784-1840, μοναχός και διδάσκαλος). Όταν εκδηλώνεται η Επανάσταση, ο Πόρος είναι έτοιμος να προσφέρει έμπυχο δυναμικό (προσωπικό για την επάνδρωση του στόλου -αξιωματικούς, μπουλουξίδες ή γεμιτζήδες, αλλά και τεχνίτες), αλλά και υλική βοήθεια. Επιπλέον, επιλέγεται ως χειμερινό αγκυροβόλιο της Ύδρας και των Σπετσών, διότι ο μεγάλος αριθμός πλοίων τους δεν μπορούσε να ελλιμενιστεί στα μικρά σε έκταση λιμάνια τους.

Μετά τη λήξη του Απελευθερωτικού Αγώνα, την 2α Αυγούστου 1826, η επιτροπή της Γ' Εθνοσυνέλευσης, από το Ναύπλιο, με την υπ' αρ. 112 εγκύκλιο της, παρόλο που δεν έγινε αποδεκτή, αναφέρει: *[...] εκρίθη αρμόδιος τόπος δια τας συνεδριάσεις η νήσος Πόρος, της οποίας η Ασφάλεια, η κεντρική και απηλαγμένη πάσης οχλικής συρροής θέσις θέλει συντρέξει πολύ, εις το να επιταχυνθεί η εκτέλεσις των εργασιών της συνελεύσεως<sup>115</sup>.* Εντέλει, τον Απρίλιο του 1827, η Γ' Εθνοσυνέλευση, η οποία ολοκλήρωσε τις εργασίες της στην Τροιζήνα, όρισε τον Πόρο ως έδρα

---

<sup>114</sup> Αθανασίου, 2014, σ. 336

<sup>115</sup> <http://www.poros.com.gr/1821/>

της Αντικυβερνητικής Επιτροπής, η οποία θα ασκούσε προσωρινά την εξουσία μέχρι την άφιξη του Ι. Καποδίστρια στην Ελλάδα (από τις 15 Απριλίου 1827 έως τις 16 Ιουνίου 1827). Το φθινόπωρο του 1828 λαμβάνει χώρα στο νησί η διάσκεψη των πρεσβευτών των Τριών Προστάτιδων Δυνάμεων, με τη συμμετοχή και του Ι. Καποδίστρια. Εκεί καθορίζεται ως γραμμή των συνόρων η γραμμή που ενώνει τον Παγασητικό με τις πηγές του Αχελώου<sup>116</sup>. Ο Καποδίστριας καταφέρνει να πείσει τους πρέσβεις να εισηγηθούν ως σύνορα του νέου κράτους τη γραμμή Αμβρακικού – Παγασητικού, αλλά και να συμπεριλάβουν στο νέο κράτος την Εύβοια, τη Σάμο και την Κρήτη<sup>117</sup>. Μετά τις εκλογές του 1829 και το χρίσμα που πήρε ο Καποδίστριας ως Κυβερνήτης της Ελλάδας, οι ισχυρές υδραίκες οικογένειες του Μιαούλη και του Κουντουριώτη κηρύσσουν ανυπακοή στην κυβέρνηση. Στις 14 Ιουλίου 1831, ο Μιαούλης καταλαμβάνει τον Ναύσταθμο και πυρπολεί τις φρεγάτες «Ελλάς» και «Υδρα»<sup>118</sup>.



Εικ. 29: Ο εμπρησμός του στόλου το 1831 (χαλκογραφία)

Από τον Φεβρουάριο του 1827, ο Πόρος γίνεται ένας από τους κύριους Ναύσταθμους του ελεύθερου ελληνικού κράτους. Επιπλέον, στο νησί κατασκευάζονται κεντρικές αποθήκες, όπου

<sup>116</sup> Αποκλείουν δηλαδή μεγάλο κομμάτι της Στερεάς (Ακαρνανία – Αιτωλία) και την Εύβοια.

<sup>117</sup> Ιστορία του Ελληνικού Έθνους 1887, τ.Ε΄, σ.911

<sup>118</sup> Νέα Ελλ.Εγκυκλοπαίδεια, τ.19, σ. 529

καταφθάνουν τα εφόδια από τις ξένες Φιλελληνικές Επιτροπές, κυρίως την αμερικανική, για να διανεμηθούν, στη συνέχεια, στους αμάχους. Τον Ιούνιο του 1827, κατέφθασε στο νησί ο J. Miller (πρώτος Αμερικανός φιλέλληνας) με μεγάλες προμήθειες, όπως και ο συμπατριώτης του Henry Post, απεσταλμένος των Φιλελληνικών Κομιτάτων της Νέας Υόρκης, για να διανείμει τα βοηθήματα. Αξίζει να αναφερθεί ότι στις 25 Νοεμβρίου 1827 εγκαινιάζεται το Πρώτο Ναυτικό Νοσοκομείο από τον επίσκοπο Δαμαλών και Πεδιάδος Ιωάνη<sup>119</sup>, παρουσία των Αμερικανών S. Howe<sup>120</sup>, J. Miller και του γιατρού Russ, με στόχο να περιθάλψει τους κατοίκους, τους οποίους μάστιζε ο λιμός και η πανούκλα το ίδιο χρονικό διάστημα.

Στην απογραφή του 1829 ο αριθμός των γηγενών είναι μειωμένος πιθανόν λόγω της απασχόλησης πολλών κατοίκων στα ένοπλα σώματα<sup>121</sup>, αλλά σίγουρα και λόγω του προαναφερθέντος λιμού. Όσα ποσοτικά στοιχεία, σχετικά με τη δημογραφική εξέλιξη του νησιού, διαθέτουμε, από την αρχική συγκρότηση του οικισμού έως και τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, παρουσιάζονται συγκεντρωμένα στον Πίνακα 1.

### Ζ1.7. Μετα-απελευθερωτική περίοδος – 20<sup>ος</sup> αιώνας

Μετά τις εμφύλιες διαμάχες Υδραίων – Κυβερνητικών (Ιούλιος 1831), ο οικισμός του Πόρου υφίσταται εκτεταμένες καταστροφές, χειρότερες από αυτές που είχε υποστεί την περίοδο του Επαναστατικού Αγώνα, ενώ το 1837 ξεσπά επιδημία πανώλης στον Πόρο, η οποία προκαλεί τον θάνατο σε τουλάχιστον 150 Ποριώτες.

Το επόμενο χρονικό διάστημα, ο πληθυσμός του νησιού αυξάνει σημαντικά, τόσο ώστε μέσα σε μια εικοσαετία (1834-1856) το δημογραφικό κεφάλαιό του να αυξηθεί κατά 146%<sup>122</sup>. Μετά το 1856, ωστόσο, καταγράφονται σημαντικές δημογραφικές απώλειες που οφείλονταν κυρίως στην ολοσχερή καταστροφή των λεμονόδενδρων κατά το έτος 1873, στη σταδιακή -πλην όμως επιταχυνόμενη μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα- παρακμή της ιστιοφόρου ναυτιλίας και τη μεταφορά του Ναύσταθμου στη Σαλαμίνα<sup>123</sup>. Ωστόσο, η μεγαλύτερη πληθυσμιακή μείωση παρατηρείται τη δεκαετία 1879 -1889, η οποία οφείλεται στην απόσπαση του Γαλατά από το

---

<sup>119</sup> Αθανασίου 2014, σ.244

<sup>120</sup> Samuel Howe (1801 – 1876), Αμερικανός στρατιωτικός γιατρός

<sup>121</sup> Βιββίλης 1998, σ. 296

<sup>122</sup> Ο.π., σ.78

<sup>123</sup> Τόλης 2012, σ.78

οικιστικό συγκρότημα του Πόρου<sup>124</sup>. Παρ' όλη τη μείωση που καταγράφεται, ο Πόρος αποτελεί συχνά τόπο υποδοχής προσφύγων.

Κατά τη διάρκεια της Κρητικής Επανάστασης (1866-1869)<sup>125</sup>, οικογένειες Κρητών αγωνιστών κατέφυγαν στον Πόρο για φιλοξενία και περίθαλψη. Οι κάτοικοι του νησιού, με πρωτεργάτη τον δήμαρχο Τροιζηνίας, Ιωάννη Δροσινό, ανταποκρίθηκαν στην ανάγκη περίπου πεντακοσίων (500) συνανθρώπων τους και πρόσφεραν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, οικονομική ενίσχυση, τρόφιμα και φιλοξενία. Επιπλέον, συγκεντρώθηκε κάποιο σημαντικό χρηματικό ποσό και απεστάλη στην Αθήνα, στην «Υπέρ των Κρητών Κεντρικήν Επιτροπήν»<sup>126</sup>.

Το ίδιο συνέβη και μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή. Περισσότερες από εκατόν πενήντα (150) οικογένειες υποδέχθηκε ο Πόρος, οι οποίες αρχικά φιλοξενήθηκαν στα σπίτια των ντόπιων και στη συνέχεια κατοίκησαν στην περιοχή που έκτοτε ονομάστηκε Συνοικισμός<sup>127</sup>. Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με την απογραφή προσφύγων της ΕΛΣΤΑΤ, στον Πόρο κατέφθασαν συνολικά 676 πρόσφυγες, εκ των οποίων οι 263 ήταν άνδρες και οι 413 γυναίκες<sup>128</sup>.

Εκτός όμως από ελληνικό πληθυσμό, ο Πόρος έγινε τόπος υποδοχής Τούρκων αιχμαλώτων. Μετά τη λήξη των Βαλκανικών πολέμων, ιδιαίτερος μετά την απελευθέρωση των πόλεων της Θεσσαλονίκης (26/27 Οκτωβρίου 1912) και των Ιωαννίνων (21 Φεβρουαρίου 1913), προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα επισιτισμού και να αποφευχθούν τυχόν συμπλοκές από τους αιχμάλωτους Τούρκους στρατιώτες, αποφασίστηκε η μεταφορά τους σε μικρότερα ή μεγαλύτερα κέντρα κράτησης της Νότιας Ελλάδας<sup>129</sup>. Έτσι μεταφέρθηκαν και στον Πόρο περίπου δύο χιλιάδες αιχμάλωτοι Τούρκοι, εγκαταστάθηκαν φρουρούμενοι στο Προγυμναστήριο και αξιοποιούνταν στην κατασκευή κοινωφελών έργων, όπως ο δρόμος που περιτρέχει τη Σφαιρία και μέχρι σήμερα ονομάζεται «Τουρκόδρομος». Δρόμος σε κανονικές διαστάσεις και ασφαλή διαδρομή ανοίχτηκε το 1971, επί δημαρχίας Χρήστου Μανιάτη.

---

<sup>124</sup> ό.π., σ.78

<sup>125</sup> Η Κρητική Επανάσταση του 1866-1869 υπήρξε από τις πιο σημαντικές σε μια σειρά επαναστάσεων τον 19ο αιώνα στην Κρήτη ενάντια στην οθωμανική κυριαρχία, και ήταν υπέρ της ένωσης με την Ελλάδα. Παρ' ότι η ίδια η επανάσταση δεν στέφθηκε με επιτυχία, το γεγονός της ανατίναξης της Μονής Αρκαδίου, που προκάλεσε το θάνατο 300 περίπου πολιορκημένων και 700 αμάχων, είχε μεγάλο αντίκτυπο στη διεθνή κοινή γνώμη ως μία από τις πτυχές του όλου Ανατολικού Ζητήματος. (πηγή: [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE\\_%CE%95%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7\\_\(1866-1869\)](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%95%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7_(1866-1869)))

<sup>126</sup> <https://www.poros.com.gr/epikismos/>

<sup>127</sup> <https://www.saronicmagazine.gr/saronikos/poros/48916-oi-mikrasiates-toy-poroy-kai-o-monadikos-en-zoi-prosfigas-toy-nisiy>

<sup>128</sup> [https://elstat-outsourcers.statistics.gr/ELSTAT-Apografi\\_Prosfyges\\_1923.pdf](https://elstat-outsourcers.statistics.gr/ELSTAT-Apografi_Prosfyges_1923.pdf)

<sup>129</sup> Ζαχαρόπουλος 2014, σ.4-5

Στις αρχές Οκτωβρίου 1941, λίγους μήνες μετά τη γερμανική εισβολή, ολοκληρώθηκε και η κατάκτηση του νησιού, οπότε και εγκαταστάθηκαν δέκα έως δεκαπέντε Γερμανοί αξιωματικοί με έδρα το Προγυμναστήριο. Για την αποτελεσματικότερη επιβολή της τάξης, δημιούργησαν παρατηρητήρια σε στρατηγικά σημεία του νησιού, όπως στο μικρό νησάκι Μπούρτζι στην ανατολική είσοδο του λιμανιού, καθώς και δύο Φρουραρχεία· ένα στο νησί (Προγυμναστήριο) και το δεύτερο στην απέναντι ακτή του Γαλατά. Από τις αρχές Οκτωβρίου 1941 έως την οριστική αποχώρηση των Γερμανών από το νησί, τον Οκτώβριο του 1944, κέντρο όλων των αποφάσεων εσωτερικής διοίκησης, οικονομίας, στρατιωτικής οργάνωσης ή αστυνόμευσης, έγινε το κτήριο του Προγυμναστηρίου<sup>130</sup>. Μέσα σε αυτόν το χώρο πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους επαγγελματίες υγείας του νησιού (γιατροί και φαρμακοποιοί), αλλά και αξιωματικοί, ενώ αρκετές γυναίκες δραστηριοποιούνταν εθελοντικά στη διανομή του συσσιτίου ως μέλη της «Εφορίας λαϊκών συσσιτίων και των επιτροπών διανομής του Ερυθρού Σταυρού»<sup>131</sup>.

Στην απογραφή του 1991, ο Πόρος αριθμούσε 3.570 μόνιμους κατοίκους, ενώ το 2001 ο πληθυσμός του παρουσίασε σημαντική αύξηση (4.348). Το 2011 ο πληθυσμός του ανερχόταν στους 4.010 μόνιμους κατοίκους, ενώ ο νόμιμος πληθυσμός (δημότες) ανερχόταν στους 4.259. Η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο είναι 80,88, όταν ο μέσος όρος της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων είναι 85,08. Επίσης ο Πόρος είναι ο έβδομος κατά σειρά από τους δέκα Δήμους όλης της Χώρας με το υψηλότερο ποσοστό μόνιμου πληθυσμού αρρένων, το οποίο είναι 55,6%<sup>132</sup>.

Κατά το πρόσφατο παρελθόν, ο Πόρος, έχοντας αναδειχθεί σε ακμάζοντα τουριστικό προορισμό ήδη από τη δεκαετία του 1950, αποτέλεσε το σκηνικό σε πολλές ελληνικές ταινίες της εποχής, αλλά και τόπος παραθερισμού διασημοτήτων. Πιο συγκεκριμένα, η Βίλα Γαλήνη ήταν το μέρος όπου φιλοξενούνταν καλλιτέχνες της Ελλάδας (Γιώργος Σεφέρης, Γιάννης Ρίτσος, Ζωρζ Σαρρή και Βασίλης Ρώτας) και του εξωτερικού (Χένρι Μίλερ, Τζορτζ Χόρτον, Γκρέτα Γκάρμπο, Τζέιμς Μέριλ, Κίμων Φράιερ, Πίτερ Γκρέι, καθώς και οι Βρετανοί ζωγράφοι Τζον Λι Κράξτον και Λούσιαν Φρόιντ<sup>133</sup>).

---

<sup>130</sup> Μπέλης 2019, σ.63

<sup>131</sup> Ο.π., σ.64

<sup>132</sup> ΕΛ.ΣΤΑΤ

<sup>133</sup> <https://www.johncraxton.org/>



Εικ. 30: Γαϊτανάκι, Πόρος 1954. Λάδι σε μουσαμά, Craxton Estate

## **Z2. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΔΡΩΜΕΝΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΟΡΟΥ**

Ο Δήμος Πόρου διοργανώνει πολιτιστικές εκδηλώσεις καθ' όλο το καλοκαίρι (Poros Arts Festival, Συνοριακά κ.α.), αλλά και το χειμώνα (Γειτονιά των Χριστουγέννων, Αποκριάτικες Εκδηλώσεις κ.α.), ενώ ξεχωριστή θέση κατέχει το Πάσχα για τον Πόρο, με τα έθιμα της συνάντησης των Επιταφίων στο λιμάνι και την πλωτή πομπή στον διάυλο. Η άμεση πρόσβαση στην Πελοπόννησο, διευρύνει τις δυνατότητες του επισκέπτη: εκτός από τις περιοχές της επικράτειας του Δήμου, όπως το ξακουστό Λεμονοδάσος, σε απόσταση μικρότερη της μισής ώρας βρίσκονται οι αρχαιότητες της Τροιζηνίας, το Διαβολογέφυρο, το ηφαίστειο και τα γραφικά χωριά των Μεθάνων, ο υδροβιότοπος της Ψίφτας κ.α. Επίσης, σε απόσταση περίπου μιας ώρας από τον Πόρο, βρίσκονται οι αρχαιολογικοί χώροι της Αργολίδας, όπως οι Μυκήνες και το Θέατρο της Επιδαύρου, γεγονός που καθιστά τον Πόρο, με τις πολλές και διαφορετικές επιλογές διαμονής και εστίασης, ως ιδανικό προορισμό όχι μόνο για καλοκαιρινές διακοπές, αλλά και για χειμωνιάτικες αποδράσεις<sup>134</sup>.

---

<sup>134</sup> <https://poros.gr/poros.html>

## Z2.1. Αρχαιολογικό μουσείο Πόρου

Το Αρχαιολογικό Μουσείο του Πόρου, στην πλατεία Κορυζή, είναι ένα διώροφο κτήριο με στοιχεία νεοκλασικής αρχιτεκτονικής. Κτίστηκε κατά τη διετία 1967-1968 στη θέση της παλαιάς οικίας του Αλέξανδρου Κορυζή, πρωθυπουργού της Ελλάδας το 1941, η οποία δωρίστηκε από τους κληρονόμους του στο ελληνικό δημόσιο για τον σκοπό αυτό<sup>135</sup>. Στο Μουσείο υπάρχουν δύο αίθουσες έκθεσης, μία στο ισόγειο και μία στον πρώτο όροφο του κτηρίου, οι οποίες φιλοξενούν εκθέματα από όλη την περιοχή της Τροιζηνίας (Πόρο, Γαλατά, Τροιζηνία, Μέθανα κλπ.), καθώς και ορισμένα ευρήματα από παλαιότερες ανασκαφές στην Ερμιόνη. Η έκθεση του ισόγειου περιλαμβάνει γλυπτά και αρχιτεκτονικά μέλη από την Καλαύρεια (Πόρος), την Τροιζηνία και τα Μέθανα<sup>136</sup>. Στο Αρχαιολογικό Μουσείο φιλοξενούνται κάθε χρόνο εκθέσεις και δράσεις για παιδιά, τόσο καθόλη τη διάρκεια του έτους, οι οποίες στοχεύουν στη γνωριμία των νέων της περιοχής με την τοπική ιστορία, όσο και κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, οπότε τα εργαστήρια και οι δράσεις έχουν πιο ευρύ κοινό.



Εικ.31: Αρχαιολογικό Μουσείο Πόρου

<sup>135</sup> <https://efadyat.wordpress.com/museums/archaeological-museum-of-poros/history/>

<sup>136</sup> <https://www.archaiologia.gr/blog/photo/%ce%b1%cf%81%cf%87%ce%b1%ce%b9%ce%bf%ce%bb%ce%bf%ce%b3%ce%b9%ce%ba%cf%8c-%ce%bc%ce%bf%cf%85%cf%83%ce%b5%ce%af%ce%bf-%cf%80%cf%8c%cf%81%ce%bf%cf%85/>



## Z2.2. Μπούρτζι (Κάστρο Heydeck)



Εικ. 32: Το κάστρο Heydeck (αεροφωτογραφία)

Η καστρονησίδα Μπούρτζι, έκτασης 30 στρεμμάτων, μαζί με τη γειτονική νησίδα Λαζαρέτο βρίσκονται στην ανατολική είσοδο του λιμανιού του Πόρου, κοντά στην πελοποννησιακή ακτή Πλάκα Λεμονοδάσους.

Το Μπούρτζι οχυρώθηκε για πρώτη φορά κατά την περίοδο 641-668 μ.Χ.<sup>137</sup>, επί αυτοκράτορα Κώνσταντα

Β΄. Από ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν εκεί το 1999 από την Αρχαιολογική Υπηρεσία, ανακαλύφθηκαν πολυάριθμα ευρήματα που επιβεβαιώνουν τη λειτουργία του ως ναυτικού σταθμού τον 7<sup>ο</sup> μ.Χ. αιώνα. Μεταξύ των ευρημάτων, και «μάρτυρας» χρονολόγησης, ήταν τα 300 περίπου χάλκινα νομίσματα της εποχής του Κώνσταντα, φέροντα την κεφαλή και το έμβλημα του<sup>138</sup>. Κατά την εποχή της δράσης του Μοροζίνι και του στόλου του στην περιοχή, περί τα 1687-1693, το νησάκι μετατράπηκε σε βενετσιάνικο οχυρό<sup>139</sup>.

Τους επόμενους αιώνες το οχυρό παρήκμασε και ερειπώθηκε. Την εποχή της Ελληνικής Επανάστασης του 1821, το νησάκι ονομαζόταν «Άγιος Κωνσταντίνος» από το ομώνυμο εκκλησάκι που είχε κτιστεί μέσα στα ερείπια του οχυρού από μοναχούς τού μοναστηριού της Ζωοδόχου Πηγής. Τη σημερινή μορφή του την απέκτησε το 1826 από τον Βαυαρό Κάρλο Γουλιέλμο φον Χένντεκ (Karl Wilhelm Freiherr von Heydeck), μέλος της αντιβασιλείας του Όθωνα, ο οποίος το ανακατασκεύασε και το χρησιμοποίησε για την προστασία του λιμανιού του

<sup>137</sup> «Επί της απέναντι της Μονής έρημονήσου «Μπούρτζι» καλούμενης, ήν τη 16 Ιουνίου 1892 μετά του φίλου ίατρου κ. Μπέτσου έπεσκέφθημεν, ευρομεν έντετοιχισμένους διαφόρους Βυζαντιακούς κιονίσκους καί μεσοθύρια, ών εν έχει υψ. 0,80 καί πλάτος 0,12.», Γ., Δελτίον ΧΑΕ 2, σ.10

<sup>138</sup> Η ανακάλυψη αυτή ανακοινώθηκε επίσημα στο επιστημονικό κοινό σε αρχαιολογικό συνέδριο στη Θεσσαλονίκη το 2000. Τα νομίσματα βρίσκονται σήμερα στο Νομισματικό Μουσείο Αθηνών.

<sup>139</sup> <https://www.kastra.eu/castlegr.php?kastro=poros>

Πόρου<sup>140</sup>. Το νέο οχυρό εξοπλίστηκε με σύγχρονα πολυβολεία<sup>141</sup>, όμως δεν έμελλε να επιβιώσει για πολύ χρόνο ακόμη. Κατά την ανταρσία του ναυάρχου Μιαούλη, τον Ιούλιο του 1831, στο οχυρό τοποθετήθηκε φρουρά στασιαστών με επικεφαλής τον Ιταλό ταγματάρχη Γιουτζέπε Αμπάτι που είχε έλθει ως φιλέλληνας στην Ελλάδα και τότε βρισκόταν στην Ύδρα.

Το τριήμερο 27-30 Ιουλίου 1831, το Μπούρτζι ήταν το κέντρο της ανταρσίας στον ανατολικό όρμο του Πόρου και μετείχε στις αψιμαχίες μεταξύ των στασιαστών και των Ρωσικών πλοίων που είχαν σπεύσει για αποκατάσταση της τάξης στηρίζοντας τον Κυβερνήτη, ενώ τα πυροβολεία του οχυρού είχαν προκαλέσει ζημιές σε δύο ρωσικά πλοία. Την 1<sup>η</sup> Αυγούστου, βλέποντας ο Μιαούλης το αδιέξοδο και φοβούμενος δραστική επέμβαση των Ρώσων, ανατίναξε δύο πλοία του Εθνικού στόλου, τη φρεγάτα ΕΛΛΑΣ και την κορβέτα ΥΔΡΑ, καθώς και το ναυτικό οχυρό της νησίδας Μπούρτζι, καταστρέφοντας τις εγκαταστάσεις του.

Έκτοτε, το φρούριο παραμένει ερειπωμένο έως και σήμερα, ενώ για κάποια χρόνια λειτούργησε ως χοιροστάσιο.

### Z2.3. Ιερά Μονή Ζωοδόχου Πηγής

Το μοναστήρι της Ζωοδόχου Πηγής του Πόρου ιδρύθηκε περί το 1720 (κατ' άλλους το 1713). Είναι χτισμένο στο νοτιοανατολικό άκρο της νήσου Καλαβρίας, πάνω σε φυσικό ύψωμα που δίνει τη δυνατότητα εποπτείας του θαλάσσιου περάσματος από και προς το λιμάνι του Πόρου. Ως ιδρυτής της Μονής φέρεται ο μητροπολίτης Αθηνών Ιάκωβος Β' (+1691). Ο Ιάκωβος, όπως μαρτυρεί η παράδοση και το χειρόγραφο ενός από τους πρώτους μοναχούς της Μονής, του

---

<sup>140</sup> Ο Henry Post, μέλος της Φιλελληνικής Επιτροπής της Νέας Υόρκης, γράφει χαρακτηριστικά για το φρούριο Heydeck: *Είναι ένα πολύ ωραίο είδος στρατιωτικής αρχιτεκτονικής και σίγουρα δίνει στο νησάκι μεγάλη υπεροχή, αλλά η άποψη που υπάρχει για την πρακτική του χρησιμότητα ίσως να δηλώνεται από τον τίτλο που έχει δοθεί σ' αυτό: «Η ανοησία του Heidegger». Θεωρήθηκε έργο ανοησίας, αρχικά γιατί εύκολα θα μπορούσε να βομβαρδιστεί και να παραδοθεί ανώφελα έπειτα από επίθεση από την απέναντι Πελοπόννησο, δευτερευόντως διότι το πέρασμα στη συγκεκριμένη μεριά θα μπορούσε γρήγορα να εμποδιστεί σε περίπτωση εισβολής βυθίζοντάς ένα ή δύο παλιά πλοία στο στενότερο σημείο του και τρίτον διότι η πόλη θα μπορούσε να δεχτεί επίθεση με πολύ μεγαλύτερες συνέπειες, εάν γινόταν εισβολή στο λιμάνι από τον Βορρά. (Γ. Αθανασίου 2014, σ.256)*

<sup>141</sup> Ο Anton Prokesch von Osten, φιλέλληνας και πράκτορας του Metternich, επισκέφθηκε το Μπούρτζι το 1828 και περιγράφει τα εξής: *Ο βαυαρικός πύργος/ «Πύργος των Βαυαρών» είναι ένα κτίσμα του αντιστράτηγου Χάυντεκ πάνω σε έναν σκόπελο του μόλου της μονής του Πόρου. Αποτελείται από μια συστοιχία 10 πυροβόλων ακτής[...], κατόπιν από έναν κλίβανο για πυρακτωμένες σφαίρες, δύο μικρές πυριτιδαποθήκες στις δύο πτέρυγες και έναν ισχυρό πύργο ως οχύρωση. Αιχμάλωτοι πολέμου εργάζονταν στο συγκρότημα. (Γ. Αθανασίου 2014, σ.342)*

Νεόφυτου<sup>142</sup>, είχε επισκεφθεί το μοναστήρι των Ταξιαρχών που υπήρχε στο ίδιο σημείο από τον 14ο αιώνα, και θεραπεύτηκε από τη λιθίαση που έπασχε πίνοντας νερό από την παραπλήσια πηγή. Αυτός ήταν και ο λόγος που ίδρυσε το μοναστήρι της Ζωοδόχου Πηγής. Η μονή αναγνωρίστηκε ως σταυροπηγιακή με σιγγίλιο του Οικουμενικού Πατριάρχη Παΐσιου Β΄ (1726-1733). Αυτό επικυρώθηκε με άλλο σιγγίλιο που εκδόθηκε τον Μάρτιο του 1798 από τον Πατριάρχη Γρηγόριο Ε΄ και φυλάσσεται στα αρχεία της Μονής<sup>143</sup>. Εκεί φυλάσσονται, επίσης, τρία τούρκικα φερμάνια, εκ των οποίων το ένα πρόκειται για διαταγή του Τούρκου ναυάρχου Σουλεϊμάν πασά, με χρονολογία «Οκτώβριος 1739». Σύμφωνα με τη διαταγή αυτή, τα πλοία του τουρκικού στόλου δεν επιτρεπόταν να «ενοχλούν» τους μοναχούς, ούτε τη Μονή<sup>144</sup>.



Εικ. 33, 34: Το πατριαρχικό σιγγίλιο που φυλάσσεται στη Μονή με την υπογραφή του πατρ. Γρηγορίου Ε΄

<sup>142</sup> Φυλάσσεται στην Εθνική Βιβλιοθήκη του Παρισιού

<sup>143</sup> Ρουμάνη 1999, σ.54

<sup>144</sup> Ο.π., σ.55

Η Μονή αποτελεί κλασικό δείγμα μοναστηριακής αρχιτεκτονικής<sup>145</sup>. Είναι κτισμένη σε μικρό ύψωμα και περιβάλλεται από τείχη με μοναδικά ανοίγματα την κεντρική είσοδο, από την οποία ξεκινά ο δρόμος προς το κέντρο του νησιού, και μία δεύτερη είσοδο στη νότια πλευρά από όπου ξεκινά φιδωτός δρόμος, ο οποίος καταλήγει στον όρμο του μοναστηριού. Το σχήμα της κάτοψης του συνόλου των χώρων της Μονής είναι τραπεζοειδές, διαστάσεων 29μ. x 54μ.<sup>146</sup>. Οι χώροι της διατάσσονται σε δύο επίπεδα κατασκευασθέντα σε διαφορετικές χρονικές περιόδους.



Εικ.35: Αεροφωτογραφία της Μονής

---

<sup>145</sup> Ο φρουριακός χαρακτήρας ταιριάζει σε όλα τα μοναστήρια τα εκτός των τειχών της πόλεως, μονάδες οικιστικές απομονωμένες που περικλείουν και προστατεύουν όλες τις εγκαταστάσεις τις χρήσιμες για τον πρακτικό βίο, καθώς και για τον πνευματικό, δηλαδή το καθολικό που μένει στη μέση μόνο του. Σε αυτό δε φυλάγονται μόνο τα τίμια λείψανα, αλλά και οι θησαυροί και τα κειμήλια της Μονής, συχνά και η βιβλιοθήκη [...], Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος Θ΄, σ.399

<sup>146</sup> I.M. Ζωοδόχου Πηγής 2012, σ.19



Εικ. 36: Η Μονή φωτογραφημένη το 1950



Εικ.37: Εξωτερικός περίβολος της Μονής.  
Διακρίνονται οι αντηρίδες

Το καθολικό της Μονής (πρόκειται για κηρυγμένο διατηρητέο ιστορικό μνημείο Μεταβυζαντινών χρόνων: ΦΕΚ 332/6-8-36) είναι τύπου βασιλικής με τρούλο και πυργοειδές κωδωνοστάσιο. Υπάρχουν στοιχεία, αλλά και προφορικές παραδόσεις που μαρτυρούν ότι ο σημερινός ναός ανεγέρθηκε στη θέση παλαιότερου μικρότερου διαστάσεων ναού. Η παράδοση θέλει την ύπαρξη μοναστηριού, αφιερωμένου πιθανότατα στους άγιους Ταξιάρχες, όπως προαναφέρθηκε, στη θέση όπου σήμερα βρίσκεται ο ναός της Κοιμήσεως Θεοτόκου και το κοιμητήριο της Μονής. Αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετές από τις εικόνες του Καθολικού της Μονής έχουν χρονολογία παλαιότερη του 1720· παράδειγμα αποτελεί η μικρή εικόνα του ξυλόγλυπτου προσκυνηταρίου, η οποία, πάνω στο ασημένιο πουκάμισό της, φέρει επιγραφή που συνδυάζει αραβικά και ελληνικά στοιχεία και την ημερομηνία 1635.



Εικ.38, 39: Το προσκυνητάρι και η επιγραφή σε ελληνικά και αραβικά

Στο εσωτερικό του Καθολικού δεσπόζει το ξυλόγλυπτο τέμπλο -μοναδικό στολίδι του Ναού, κατασκευασμένο από ξύλο φλαμουριάς και επιχρυσωμένο, λέγεται ότι μεταφέρθηκε σε κομμάτια από την Καππαδοκία. Το μεγάλο ύψος του τέμπλου (5μ. περίπου) και το γεγονός ότι έχει έντονη κλίση προς το εσωτερικό του ναού, συντείνουν στην πολύ καλή ακουστική εντός του Καθολικού. Είναι τύπου μπαρόκ και χρονολογείται τον 17ο αιώνα. Ακολουθεί την τριμερή καθ' ύψος διαίρεση, χαρακτηριστική των μεταβυζαντινών χρόνων, με την εξαίρεση ότι το παρόν τέμπλο φέρει μία ακόμη τέταρτη ζώνη.

Δεξιά του τέμπλου βρίσκεται φιλοτεχνημένη η εικόνα της Μονής, η Παναγία Ζωοδόχος Πηγή, η οποία χρονολογείται το 1650. Είναι τοποθετημένη μέσα σε επίχρυσο ξυλόγλυπτο μπαρόκ εικονοστάσι και στη βάση της υπάρχει η επιγραφή: «Ενετίσιν 1650. Ανεκαινίσθη υπό του Καθηγουμένου Γαλακτίωνος. 1822». Απέναντι ακριβώς από την παραπάνω εικόνα, αριστερά του τέμπλου, είναι τοποθετημένη η εικόνα της Ζωοδόχου Πηγής φιλοτεχνημένη από τον Ιταλό ζωγράφο Ραφαήλ Τσέκολι, το έτος 1849<sup>147</sup>. Τέλος, ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει για την εικόνα της Παναγίας κοντά στην είσοδο του ναού, στην οποία αναφερθήκαμε και παραπάνω. Θεωρείται «Εύρεση» και για αυτό το λόγο είναι τοποθετημένη σε ξυλόγλυπτο μπαρόκ προσκυνητάρι με κουβούκλιο, το οποίο φέρει την επιγραφή: «ΗΓΟΥΜΕΝΙ· Ν. ΣΑΚΕΛΙΟΥ· 1869». Τα ίδια αρχικά παρατηρούμε και στο αριστερό φύλλο της ξύλινης, δυτικής τεχνοτροπίας, θύρας του Ναού, ενώ στο δεξί φύλλο είναι ανάγλυφη η ημερομηνία 1871. Έργο της ίδιας περιόδου και της ίδιας τεχνοτροπίας είναι και ο επισκοπικός θρόνος, αλλά και τα αναλόγια των ψαλτών.

Στον πρόναο και την αυλή της Μονής βρίσκονται οι τάφοι επιφανών ανδρών της Επανάστασης του 1821. Εδώ είναι θαμμένη η οικογένεια του Ανδρέα Μιαούλη, εκτός από τον ίδιο, η υδραϊκή οικογένεια του Β. Μπουντούρη, αλλά και η οικογένεια του Χρονία Δροσινού από τα Αμπελάκια Θεσσαλίας. Επίσης, η οικογένεια Χριστοδούλου (Ποριώτες αγωνιστές), η οικογένεια Βατικιώτη από την Ύδρα και ο Α. Καραμάνος (διετέλεσε δήμαρχος Πόρου). Σε περίοπτη θέση στον πρόναο, δεξιά και αριστερά της εισόδου του Ναού, ξεχωρίζουν οι τάφοι δύο ονομαστών ναυάρχων: του Ψαριανού Νικολάου Αποστόλη και του Υδραίου Μανόλη Τομπάζη<sup>148</sup>.

---

<sup>147</sup> Αντίγραφο της αποτελεί η εικόνα της Ζωοδόχου Πηγής στον ομώνυμο Ναό της οδού Ακαδημίας. Κάτω δεξιά φέρει την υπογραφή του ζωγράφου Γ. Δρίβα και ημερομηνία 1878.

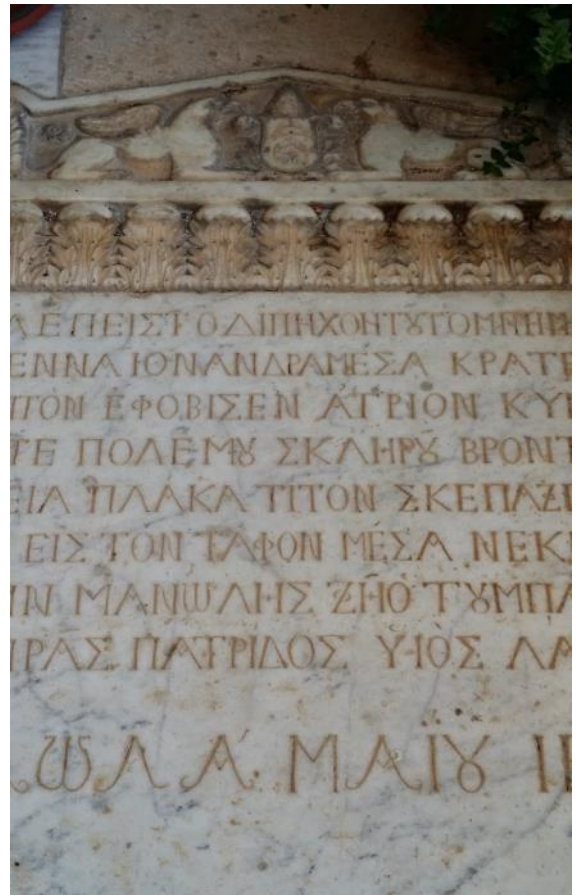
<sup>148</sup> Ρουμάνη 1999, σ.100



Εικ. 40: Οι τάφοι των Αγωνιστών στην αυλή της Μονής



Εικ. 41: Επίστεψη του τάφου του Μ. Τομπάζη



Εικ. 42: Ο τάφος του Μ. Τομπάζη



## Z2.4. Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου

Ο Άγιος Γεώργιος, μητροπολιτικός ναός του Πόρου, βρίσκεται χτισμένος στην ενδοχώρα της Σφαιρίας, στην περιοχή του «Καστελιού». Ο ναός ανήκε σε μια πεντάδα ενοριακών ναών, οι οποίοι διατηρούνταν μέχρι το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα και από τους οποίους σήμερα σώζονται μόνο οι τρεις (Άγιος Γεώργιος, μικρή Ευαγγελίστρια και Άγιος Ματθαίος).



Εικ.43: Χάρτης του 1900 που αναπαριστά τον οικισμό της πόλεως του Πόρου

Οι εναπομείναντες ναοί, οι οικίες που τους περιβάλλουν, αλλά και η πλακόστρωση του χώρου αξιοποίησαν το αρχαίο -πιθανόν- μαρμάρινο υλικό που υπήρχε σε αφθονία στην περιοχή<sup>149</sup>. Εικάζεται ότι πρόκειται για τα σπόλια του αρχαίου ναού της Απατουρίας Αθηνάς, ο οποίος, όπως μαρτυρεί ο Πausanias<sup>150</sup>, ήταν χτισμένος στη νήσο Σφαιρία όπου σήμερα βρίσκεται η πόλη του

<sup>149</sup> Προφορική μαρτυρία του κ. Γιάννη Μανιάτη (διευθυντή Δημοτικής Βιβλιοθήκης Πόρου) κάνει λόγο για ορθομαρμάρωση στο εξωτερικό του Αγίου Γεωργίου, η οποία αποκαλύφθηκε όταν ο ναός απέκτησε τη σημερινή του όψη (πρώτο μισό 20<sup>ου</sup> αιώνα).

<sup>150</sup> Πausanias Κορινθιακά, σ.205

Πόρου. Πιθανότατα οι πρώτοι κάτοικοι, όταν έφτασαν στην ακατοίκητη μέχρι τότε Σφαιρία, να έκτισαν στο χώρο των ερειπίων του αρχαίου ναού πέντε χριστιανικούς ναούς σε κοντινή απόσταση, αφ' ενός για να ξεριζώσουν και τα τελευταία δείγματα της αρχαίας λατρείας, και αφ' ετέρου γιατί βρήκαν έτοιμο δομικό υλικό<sup>151</sup>.

Ο μητροπολιτικός ναός του Αγίου Γεωργίου έχει την ιδιαιτερότητα ότι είναι προσανατολισμένος στην κατεύθυνση Βορρά – Νότου (και όχι στην κατεύθυνση που έχουν όλοι οι ορθόδοξοι ναοί, Ανατολής – Δύσης). Αυτή η ιδιαιτερότητα προέκυψε μετά την επαναδόμηση



Εικ. 44: Ο Χριστός Μέγας Αρχιερέυς, Ωραία Πύλη, ελαιογραφία σε καμβά, (1907), Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου Πόρου

και επέκτασή του, το 1861, οπότε ο οικιστικός ιστός είχε πυκνώσει, μην αφήνοντας αρκετό χώρο για τον σωστό προσανατολισμό του. Η κατεύθυνση αυτή, σύμφωνα με την παράδοση, έγινε και για λόγους συναισθηματικούς, αλλά και «αμυντικούς»: κάθε πλοίο που εισερχόταν στο λιμάνι είτε από τη βόρεια (Μπογάζι), είτε από τη νότια (Σταυρός) πλευρά, «έβλεπε» τον Άγιο Γεώργιο χτισμένο επάνω στο Καστέλλι ως ευλογία αν ήταν χριστιανικό, αλλά και ως απειλή αν ήταν πειρατικό<sup>152</sup>.

Ο ναός του αγίου Γεωργίου είναι τρίκλιτη βασιλική με τρούλο. Πεσσοί διαχωρίζουν μεταξύ τους τα τρία κλίτη. Οι μοναδικές αγιογραφίες που διαθέτει ο ναός είναι συγκεντρωμένες στον τρούλο και στο τύμπανο του, καθώς και στα τέσσερα σφαιρικά τρίγωνα. Πρόκειται για έργα του Κωνσταντίνου Παρθένη, όπως μαρτυρεί η επιγραφή στο νότιο τμήμα της βάσης του τρούλου, «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΑΡΘΕΝΗ ΕΠΟΙΗΣΕΝ ΕΝ ΕΤΕΙ 1907»<sup>153</sup>. Οι δε εικόνες του τέμπλου -

<sup>151</sup> <https://www.porosnews.gr/elections/%CE%BC%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CE%B1-%CE%BF%CE%B9-%CE%B4%CF%85%CE%BF-%CE%B5%CE%BA%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%83%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CF%80%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%AC%CF%86/>

<sup>152</sup> Καλός 2016, σ.31-32

<sup>153</sup> Ο Παρθένης φιλοτέχνησε το 1907 τις τοιχογραφίες στον τρούλο του ναού (με τις μορφές του Παντοκράτορα, των προφητών, των Ευαγγελιστών και των Χερουβείμ). Έργα του Παρθένη είναι επίσης η εικόνα του Χριστού στον

Δεσποτικές και εικόνες του Δωδεκαόρτου- είναι έργα του Σπύρου Χατζηγιαννόπουλου (1832-1905)<sup>154</sup>. Ο ναός του Αγίου Γεωργίου έχει χαρακτηριστεί μνημείο από το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων<sup>155</sup>.

## Ζ2.5. Ναύσταθμος/ Κέντρο Εκπαίδευσης (ΚΕ) ΠΟΡΟΣ

Με το ψήφισμα 1 της Γ' Εθνοσυνέλευσης, στις 5 Απριλίου του 1827, κρίθηκε αναγκαία η ύπαρξη εθνικού στόλου, ο οποίος θα υπερασπιζόταν το δίκαιο της Ελλάδας στη θάλασσα. Η ύπαρξη στόλου προϋπέθετε τη δημιουργία Ναύσταθμου, τόσο για την επισκευή και τη ναυπήγηση νέων πλοίων, όσο και για τον ανεφοδιασμό τους. Για τον σκοπό αυτό επιλέχθηκε ο Πόρος, λόγω των μεγάλων και απάνεμων λιμανιών του. Αρχικά, οι αποθήκες και όλες οι υπηρεσίες του πρώτου Ναύσταθμου στεγάστηκαν μέσα στην πόλη σε ιδιωτικά οικήματα ή πρόσθετα παραπήγματα. Αργότερα, ο χώρος του ΚΕ ΠΟΡΟΣ, όπου στεγαζόταν ο Ρώσικος Ναύσταθμος έως τότε, θεωρήθηκε το καταλληλότερο σημείο. Ως εκ τούτου, ο Καποδίστριας ζήτησε από τους Ρώσους να τον εγκαταλείψουν. Την ίδρυση και τις διοικητικές του λειτουργίες σχεδίασε ο φιλέλληνας Βρετανός ναύαρχος, Frank Abney Hastings, ο οποίος ήταν υπεύθυνος για τις μεγαλύτερες νίκες του ελληνικού στόλου από το 1822 και εξής<sup>156</sup>. Με διάταγμα τις 1ης Νοεμβρίου του 1846 ορίζει να κατασκευαστεί άμεσα εντός του Ναύσταθμου ένα κεντρικό κτήριο που θα χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες του βασιλικού Ναυτικού<sup>157</sup>. Σύμφωνα, λοιπόν, με το μητρώο του ΚΕ ΠΟΡΟΣ: *κατά το έτος 1846 σχεδιάσθη υπό του αρχιτέκτονος Χάνσεν το κεντρικόν κτίριον και εν συνεχεία ετέθη ο θεμέλιος λίθος των θαλάμων αυτών, του Συνεργείου και του Λεμβαρχείου. Αι οικοδομαί αυτά επερατώθησαν μετά τριετίας, ήτοι κατά τον Ιούλιον του 1849*. Το 1878 ο Ναύσταθμος μεταφέρεται στη Σαλαμίνα<sup>158</sup>. Έκτοτε χρησιμοποιείται ως θερινό κατάλυμα των αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού.

---

επισκοπικό θρόνο, τα θωράκια του άμβωνα με παραστάσεις των Αποστόλων και ο διάκοσμος της Ωραίας Πύλης με τον Χριστό Μέγα Αρχιερέα.

<sup>154</sup> Ο Σπ. Χατζηγιαννόπουλος υπήρξε μαθητής του Βαυαρού ζωγράφου Λουδοβίκου Θείρσιου (L. Thieresch) και εισηγητής της ναζαρινής τεχνοτροπίας στην Ελλάδα.

<sup>155</sup> ΕΣΠΑ ΥΠ.ΠΟ.Α. 2021

<sup>156</sup> <https://www.eefshp.org/frank-abney-hastings-vretanos-stratiotikos-filellinas-idrytis-toy-ellinikoy-polemikoy-naytikoy-iroas-tis-epanastasis-toy-1821-ethnikos-eyergetis-tis-elladas/>

<sup>157</sup> Αργοσαρωνικός 2008, σ.21

<sup>158</sup> Μανούδη 1998, σ.79



Εικ. 45: Το διοικητήριο του Προγυμαστηρίου



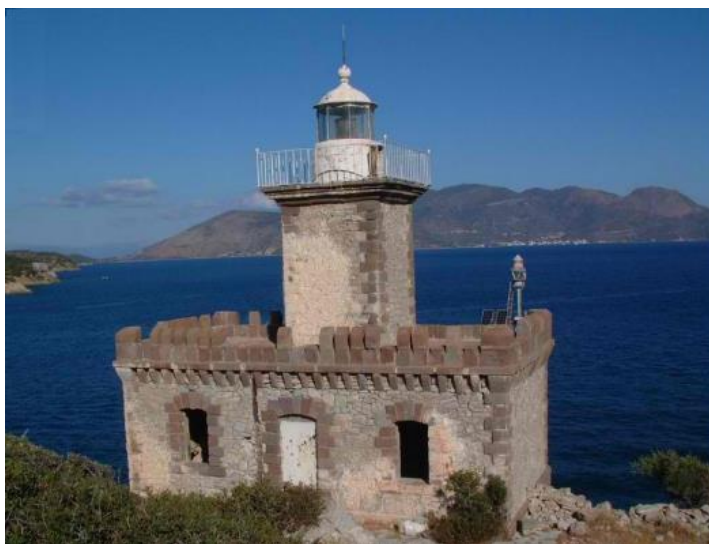
Εικ. 46: Το διοικητήριο του Προγυμαστηρίου σε φωτογραφία του 1930

## Z2.6. Gallery Citronne

Η γκαλερί Citronne, στην παραλία του Πόρου, ξεκίνησε την λειτουργία της το καλοκαίρι του 2006. Το όνομά της παραπέμπει στο Λεμονοδάσος, σημείο αναφοράς για το νησί, αλλά και στο ομώνυμο μυθιστόρημα του Κοσμά Πολίτη. Όπως γράφει και η επίσημη ιστοσελίδα της gallery: *Η γκαλερί Citronne αποσκοπεί να φέρει ερεθίσματα από και πέρα από το κέντρο, στο σταυροδρόμι αυτό, στο πέρασμα, στον «πόρο» του Σαρωνικού. Μέσω της επαφής με τα εκθέματα, φιλοδοξεί να λειτουργεί ως προορισμός, κεντρικό σημείο αναφοράς, τόπος συνάντησης και ανταλλαγής ιδεών. Προσπαθεί να εμπλουτίσει την εικαστική σκηνή του Πόρου και, με αφετηρία τις ευαισθησίες των καλλιτεχνών, να ενθαρρύνει τον επαγωγικό διάλογο<sup>159</sup>. Στην gallery διοργανώνονται εκθέσεις Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών σε ετήσια βάση, από τον Μάιο έως τον Σεπτέμβριο.*

## Z2.7. Φάρος Ντάνα

Ο φάρος βρίσκεται εγκατεστημένος στη θέση Ντάνα του Πόρου, στο δυτικό άκρο του νησιού και σε απόσταση 1,5χλμ. από τον Ρώσικο Ναύσταθμο και περίπου 6 χιλιομέτρων από την πόλη του Πόρου. Το μονοπάτι από τον ασφαλτοστρωμένο δρόμο μέχρι το φάρο είναι βατό και η διαδρομή διαρκεί περίπου είκοσι λεπτά. Ο φάρος κατασκευάστηκε το 1870 από τη Γαλλική Εταιρεία Οθωμανικών Φάρων και πρόκειται για ένα πετρόκτιστο τετράγωνης διατομής κτίσμα, με το ύψος του πύργου να φτάνει τα 9 μέτρα και το εστιακό του ύψος να υπολογίζεται στα 32 μέτρα. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου παρέμεινε σβηστός και το 1948 επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος.



Εικ.47: Ο φάρος Ντάνα

<sup>159</sup> <https://citronne.com/el/about/>

Το 1952 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης ο οποίος λειτούργησε μέχρι το 1989, οπότε αντικαταστάθηκε από σύστημα ηλιακής ενέργειας<sup>160</sup>. Από το 1954, οπότε ο Φάρος έπαψε να αποτελεί ενδιαίτημα φαροφυλάκων και έγινε αυτόματος, είχε αφεθεί στη φθορά του χρόνου και στους βανδαλισμούς. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2011, το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη ολοκλήρωσε την πλήρη και εκ βάθρων αποκατάσταση του ιστορικού πετρόκτιστου φάρου και τον κατέστησε επισκέψιμο. Πλέον, αποτελεί ένα από τα μνημεία της νεότερης ναυτικής ιστορίας του τόπου<sup>161</sup>.

---

<sup>160</sup> <https://www.saronicmagazine.gr/saronikos/poros/5686-21-aygoystoy-i-pagkosmia-imer-faron-deite-poiος-faros-toy-saronikoy-exei-tin-timitiki-toy>

<sup>161</sup> [http://www.faroi.com/gr/dana\\_gr.htm](http://www.faroi.com/gr/dana_gr.htm)

## Η. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – ΠΙΝΑΚΕΣ

<b>Πίνακας 1. Η πληθυσμιακή εξέλιξη του Πόρου (1668 – 1834)<sup>162</sup></b>			
<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΨΥΧΩΝ</b>	<b>ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ</b>	<b>ΠΗΓΕΣ</b>
1668	2.000	<i>ένα πλούσιο και ευτυχισμένο χωριό απίστων, με 500 σπίτια</i>	Enliyâ Celebi
1700	275	<i>famiglie:71</i>	Βενετική απογραφή
1766	800	<i>the town, which consists of about two hundred houses</i>	R. Chandler
1785-186	-	<i>la petite ville de Poro</i>	J. Lechevalier
1817	-	<i>bien peuplé</i>	F. de Beaujour
1800	-	<i>rarely visited, and almost unknown [...] it is now inhabited by [...] Arnaouts, or Albanians</i>	Ed. D. Clarke
Αρχές 19 <sup>ου</sup> αιώνα	-	<i>a large and opulent trading town</i>	W. Gell
1808	8.000		Aug. de Jassaud
1815	-	<i>It has a little town on an eminence</i>	J. Tuckey
1820	8.000		Rouqueville
Πριν από το 1821	7.000		Υπόμνημα Ι. Καποδίστρια
1821	1.000	<i>Υποθετικά</i>	Ευ. Ρόζου
1827		<i>l' île est peu peuplée et les habitants sont pour la plupart des marines hydriotes</i>	V. Fontanier
1827	3.000	<i>d' environ</i>	Ανόνημος
1828	3.222		Απογραφή 1828
1828	10.000	<i>but this is probably an exaggeration (1.300 σπίτια)</i>	J. Hartley
1829	7.464	3.639 ντόπιοι και 3.825 ξένοι	Απογραφή 1829
1829 (;)	4.770		Έκθεση προκρίτων
1829	4.464		Fr. Thiersch
1829	10.000		Γαλλική επιστημονική αποστολή
1830-1831	2.400	6000 σπίτια	Κ. Μπαζίλι
1833	2-3.000	<i>2 ou 3.000 habitants</i>	Marchebeus
1834	6.000		Δ. Πύρρου του Θετταλού

<sup>162</sup> Τόλης 2012, σ.64

**Πίνακας 2. Αριθμός και χωρητικότητα πλοίων εγγεγραμμένων στα ελληνικά νηολόγια<sup>163</sup>**

ΛΙΜΑΝΙ ΕΓΓΡΑΦΗΣ	1813			1855			1875					
	Αριθ μός	Συνολ. Χωρητ /τα	Μέση Χωρητ /τα	Αριθ μός	Συνολ. Χωρητ /τα	Μέση Χωρητ /τα	ΕΩΣ 60 ΤΟΝΟΥΣ			60 ΤΟΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΩ		
Αριθ μός							Συνολ. Χωρητ /τα	Μέση Χωρητ /τα	Αριθ μός	Συνολ. Χωρητ /τα	Μέση Χωρητ /τα	
<b>Ύδρα</b>	120	45.000	375	666	22.965	34	357	1.959	5	50	10.052	201
<b>Σύρος</b>	-	-	-	766	121.34 2	158	304	5.724	19	334	72.172	216
<b>Σπέτσες</b>	60	19.000	316	552	31.138	56	259	2.792	10	107	13.295	124
<b>Πόρος</b>	<b>4</b>	<b>600</b>	<b>150</b>	<b>214</b>	<b>3.228</b>	<b>15</b>	<b>193</b>	<b>1.509</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>1.886</b>	<b>209</b>
<b>Μύκονος</b>	22	3.300	150	74	5.508	74	26	153	6	22	5.543	250
<b>Κύμη</b>	25	4.500	180	102	2.969	29	113	1.932	17	21	1.825	87
<b>Σκύρος</b>	12	1.200	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Σκόπελος</b>	35	6.300	180	197	7.723	39	69	285	4	25	4.911	196
<b>Νάξος</b>	2	240	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Κέα</b>	7	560	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Τήνος</b>	11	880	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Τος</b>	11	150	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Σίφνος</b>	2	160	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Θήρα</b>	32	2.560	80	269	14.494	54	111	1.440	13	36	6.738	187
<b>Ανδρος</b>	40	2.800	70	112	8.465	75	94	1.183	12	28	5.883	210
<b>Γαλαξείδι</b>	50	10.000	200	269	27.430	102	154	2.786	18	124	25.066	202
<b>Ψαρά</b>	60	3.300	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Πειραιάς</b>	-	-	-	496	18.331	37	310	3.414	11	58	11.508	198
<b>Ναύπλιο</b>	-	-	-	97	1.114	11	51	190	4	-	-	-
<b>Μήλος</b>	-	-	-	114	6.339	55	47	873	18	29	6.806	234
<b>Σκιάθος</b>	-	-	-	119	5.527	46	49	206	4	24	3.701	154
<b>Πάτρα</b>	-	-	-	130	5.014	38	170	2.338	14	10	2.051	205
<b>Μεσολόγγι</b>	-	-	-	159	1.940	12	108	924	8	2	253	126
<b>Καλαμάτα</b>	-	-	-	96	974	10	185	1.026	5	2	347	170
<b>Χαλκίδα</b>	-	-	-	127	2.767	22	238	8.543	36	16	1.422	89

<sup>163</sup> Ο.π., σ.125



**Πίνακας 3. Παραγωγή των ελληνικών ναυπηγείων, 1834 – 1858 (αριθμός ιστιοφόρων)<sup>164</sup>**

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ ΤΩΝ 30Τ.	ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ 30Τ.	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Σύρα</b>	168	741	909
<b>Σπέτσες</b>	135	248	643
<b>Γαλαξείδι</b>	71	91	162
<b>Σκιάθος</b>	73	80	153
<b>Σκόπελος</b>	77	75	152
<b>Ύδρα</b>	268	65	333
<b>Πειραιάς</b>	202	55	257
<b>Αμαλιάπολη</b>	21	34	55
<b>Κύμη</b>	18	31	49
<b>Σαντορίνη</b>	65	14	79
<b>Ανδρος</b>	60	11	71
<b>Χαλκίδα</b>	71	9	80
<b>Πόρος</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>26</b>
<b>Μεσολόγγι</b>	58	2	60
<b>Καλαμάτα</b>	143	2	145
<b>Πάτρα</b>	64	2	66
<b>Κορώνη</b>	255	1	256
<b>Μήλος</b>	14	1	5
<b>Πύλος</b>	53	1	54
<b>Μύκονος</b>	21	-	21
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	2.118	1.468	3.586
<b>%</b>	59%	41%	100%

<sup>164</sup> Συναρέλλη 1989, σ.122

## **Θ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Maria Baramova, Plamen Mitev, Ivan Parvev, Vania Racheva (Eds), *Power and Influence in South Eastern Europe. 16<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> century*, Zürich 2013

George Cohranne, *Περιηγήσεις στην Ελλάδα*, τομ. 1, Henry Colburn Publisher, London 1837

Gelina Harlaftis – Sophia Laiou, *Ottoman state policy in Mediterranean trade and shipping , c.1780 – c. 1820: The rise of the greek - owned ottoman merchant fleet*, XTVth International Economic History Congress, Helsinki, 2006

Gelina Harlaftis, Victoria Konstantinova, Igor Lyman, Anna Sydorenki, Eka Tchkoïdze, *Between Grain and Oil from the Azov to the Caucasus: The Port-Cities of the Eastern coast of the Black Sea, Late 18<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century*, Crete, 2020

Koukoulis Th., Catalogue of Churches, εις Mee – Forbes, Methana (Ch. Mee – H. Forbes (ed.), *A Rough and Rocky Place: The landscape and settlement history of the Methana peninsula, Greece*, Liverpool University Press 1997), σ. 211-256

Welter G., *Troizen und Kalaureia*, Berlin 1941

Αθανασίου Γ.Κ., *Πόρος, Τροιζηνία, Μέθανα με το βλέμμα των περιηγητών*, Πόρος 2014

Αμπούτης Α., *Πειρατεία στο Αιγαίο*. Πολιτιστική Πύλη του Αρχιπελάγους του Αιγαίου, <https://docplayer.gr/29723003-Peirateia-sto-aigaio.html>

Βακαλόπουλος Α., *Νέα Ελληνική Ιστορία 1204-1985*, εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη 1995

Βιρβίλης Α.Β., *Οι απογραφές του Πόρου κατά το 1828 και 1829*, Αργοσαρωνικός 1998

Δερμιτζάκης Μ.Δ., Νικολάκης Δ., Ντρίνια Χ., Τριανταφύλλου Μ.Β., Βασιλοπούλου Σ., Κουσκουνά Β., *Γεωλογικό παρελθόν και κλιματικές συνθήκες του ευρύτερου Σαρωνικού κόλπου*, Αργοσαρωνικός τ.Γ, 2008

Διάλλα Άντα, *Η Ρώσικη Αυτοκρατορία και ο Δυτικός κόσμος. Τοπικές, ευρωπαϊκές και παγκόσμιες ιστορίες στην Εποχή των Επαναστάσεων*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2023

Διαμαντοπούλου Α., *Η Μονή Ζωοδόχου Πηγής Καλαυρείας*, Τεχνικά Χρονικά 2, 1976

Διαμαντόπουλος Δ., *Ρώσικος Ναύσταθμος S.O.S.*, δημοσίευση: Δημοτικά Νέα, Επικαιρότητα (18/10/2013)

Δουζίνας Κωστής, *Αρχείο Κωνσταντίνου Λογοθέτη Δουζίνα (1803-1830). Συμβολή στην Ιστορία της Νήσου Πόρου*, εκδόσεις Καλλιγράφος, Αθήνα 2018

Δουκάκης Χ. Κωνσταντίνος, *Μέγας Συναξαριστής*. Τόμος 4, εν Αθήναις εκ του τυπογραφείου Α. Κολλαράκη και Ν. Τριανταφύλλου, 1892

Δρακάκη Α.- Κούνδουρου Σ., *Αρχεία περί της συστάσεως και εξελίξεως των Δήμων και Κοινοτήτων, 1836-1939, και της διοικητικής διαιρέσεως του Κράτους*, τόμος1, Αθήναι 1939

Ζαχαρόπουλος Γ.Ι., *Τούρκοι αιχμάλωτοι Α΄Βαλκανικού πολέμου στην Ελλάδα*, Ανακοίνωση, 2014

*Ιερά Μονή Ζωοδόχου Πηγής Νήσου Πόρου*, έκδοση Ι.Μ.Ζωοδόχου Πηγής Πόρου, Πόρος 2012

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμοι Ε΄, Θ΄, Εκδοτική Αθηνών Αθήνα 2000

Καλός Γ., *Ο Πόρος και ο Τροπαιοφόρος. Οδοιπορικό στον Καθεδρικό Ναό Αγίου Γεωργίου μέσα από την ιστορία του Πόρου και της Τροιζηνίας*, εκδ. Καθεδρικός Ναός Αγίου Γεωργίου Πόρου, 2016

Καράμπαμπα Μ. Α., *Διερεύνηση δυνατοτήτων τουριστικής ανάπτυξης στο νησί του Πόρου με εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας*, (Διπλωματική εργασία), ΑΠΘ (Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης), 2014

Κονσολάκη-Γιαννοπούλου Ελένη, 1ο Διεθνές Συνέδριο Αργοσαρωνικού, 1998: *Αργοσαρωνικός: Πρακτικά 1ου Διεθνούς Συνεδρίου Ιστορίας και Αρχαιολογίας Αργοσαρωνικού*, Πόρος 26-29 Ιουνίου 1998

Κυριακόπουλος Κ., *Πόρος -Τροιζήνα*, Καλαυρία 1994

Λαμπάκης Γ., *Περιοδείαι και καταγραφαί μνημείων Πελοποννήσου*, Δελτίον ΧΑΕ 2 (1892-1894), Περίοδος Α΄

Μανούδη Μ., *Πόρος 19ος αι., Ναύσταθμος και λίκνον του Πολεμικού Ναυτικού. Μνημεία και κατάλοιπα*, Ανακοίνωση, 1ο Διεθνές Ιστορικό και Αρχαιολογικό Συνέδριο Αργοσαρωνικού, Ιούνιος 1998

Μπαζίλι Κ.Μ., *Το Αρχιπέλαγος και η Ελλάδα τα έτη 1830-1831*, μέρος 1, Αγία Πετρούπολη 1834

Μπελαβίλας Νίκος, *Λιμάνια και οικισμοί στο αρχιπέλαγος της πειρατείας, 15<sup>ος</sup> – 19<sup>ος</sup> αι.*, εκδ. Οδυσσέας, 1997

Μπέλσης Κ. Π., *Πόρος 1942. Το χρονικό μιας προδοσίας (έρευνα βασισμένη σε αδημοσίευτο αρχειακό υλικό)*, εκδ. Καλλιγράφος, Αθήνα 2019

Μπίρης Κ., *Αρβανίτες. Οι Δωριείς του νεώτερου ελληνισμού*, εκδ. Μέλισσα, Αθήνα 1997

*Νέα Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος 19, εκδ. Χάρη Πάτση, Ανώνυμος Ελληνική Επιμορφωτική Εταιρεία, Αθήνα 1972

Παναγιωτόπουλος Β., *Πληθυσμός και οικισμοί της Πελοποννήσου 13<sup>ος</sup> -18ος αιώνας*, (μετάφραση: Χριστίνα Αγριαντώνη), Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος - Ιστορικό Αρχείο, 1987

Παπαϊωάννου Κ., *Τα ελληνικά μοναστήρια σαν αρχιτεκτονικές συνθέσεις. Διερεύνηση των διατάξεών τους*, Διατριβή επί διδακτορία υποβληθείσα στην Ανώτατη Σχολή Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π., Αθήνα 1977

Παπαρηγόπουλος Κ., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Από των Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι των καθ' ημάς*. Τόμος πέμπτος, εκ του τυπογραφείου των καταστημάτων Αν. Κωνσταντινίδου, εν Αθήναις 1887

Παυσανίου, *Κορινθιακά II*, κεφ. 33

Παυσανίου, *Ελλάδος Περιήγησις, Κορινθιακά-Λακωνικά*, αποκατάσταση κειμ.-μεταφρ.-σχόλια: Νικ. Δ. Παπαχατζής, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1976

Ρουμάνη Ι., *Το μοναστήρι του Πόρου*, έκδοση Ι.Μ. Ζωοδόχου Πηγής, 1999

Συναρέλλη Μαρία, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989

Τόλης Ευάγγελος, *Δημογραφικές όψεις του Πόρου (19ος αιώνας)*, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Σχολή Φιλοσοφική, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Ιωάννινα 2012

Τουριστικός οδηγός: *Ανακαλύψτε την Ελλάδα. Αργοσαρωνικός. Πορος – Μέθανα – Τροιζηνία – Ερμιόνη – Σαλαμίνα*, ειδική έκδοση της εφημερίδας ΤΑ ΝΕΑ, Αθήνα 2008

Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού. Επιτελική ομάδα ΕΣΠΑ, *Εμπειρογνωμοσύνη για τη διαμόρφωση του πλαισίου σταρτηγικής του τομέα πολιτισμού στην περιφέρεια Αττικής, τη διαμόρφωση προγράμματος έργων και την υποστήριξη του ΥΠ.ΠΟ.Α.*, Μάιος 2021

Φαράκλας Ν., *Τροιζηνία, Καλαυρία, Μέθανα*, Αθηναϊκός Τεχνολογικός Όμιλος: Αθηναϊκό Κέντρο Οικιστικής, Αθήνα 1972

Φιλάρετος Γ. Ν., *Ελληνική ναυτιλία κατά τας παραμονάς της επαναστάσεως*, τυπογραφείον «Κράτους», εν Αθήναις 1907

## **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ**

<https://www.diakopes.gr/general/diakopes-me-istioploiko-sto-aigaio/> (τελευταία επίσκεψη: 27/3/22)

<https://poros.gr/poros.html> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://artlocus.wordpress.com/2009/07/11/poros-istoriko/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://efadyat.wordpress.com/museums/archaeological-museum-of-poros/history/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

[https://elstat-outsourcers.statistics.gr/ELSTAT-Apografi\\_Prosfyges\\_1923.pdf](https://elstat-outsourcers.statistics.gr/ELSTAT-Apografi_Prosfyges_1923.pdf) (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://www.poros.com.gr/epikismos/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://www.saronicmagazine.gr/saronikos/poros/48916-oi-mikrasiates-toy-poroy-kai-o-monadikos-en-zoi-prosfigas-toy-nisioy> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<http://www.poros.com.gr/1821/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<http://www.poros.com.gr/vyzantine/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://www.porosnews.gr/elections/%CE%BC%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CE%B1-%CE%BF%CE%B9-%CE%B4%CF%85%CE%BF-%CE%B5%CE%BA%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%83%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CF%80%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%AC%CF%86/> (τελευταία επίσκεψη: 27/3/21)

<https://www.porosnews.gr/wpcontent/uploads/2013/02/%CE%95%CE%A0%CE%99%CE%A7%CE%95%CE%99%CE%A1%CE%97%CE%A3%CE%99%CE%91%CE%9A%CE%9F-%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%93%CE%A1%CE%91%CE%9CM%CE%91-%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A5-%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5.pdf> (τελευταία επίσκεψη: 27/3/21)

<https://el.wiktionary.org/wiki/%CF%84%CF%8C%CF%86%CE%BF%CF%82> (τελευταία επίσκεψη : 22/5/24)

<http://www.tovima.gr/culture/article/?aid=143035> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<http://www.icomos.org/en/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://www.kastra.eu/castlegr.php?kastro=poros> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://www.eefshp.org/frank-abney-hastings-vretanos-stratiotikos-filellinas-idrytis-toy-ellinikoy-polemikoy-naytikoy-iroas-tis-epanastasis-toy-1821-ethnikos-eyergetis-tis-elladas/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://kede.gr/synoriaka-tis-neoteris-elladas-sto-dimo-porou/> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

<https://www.archipelagos-historia.gr/research/orlofika> (τελευταία επίσκεψη: 22/5/24)

## Η. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Χάρτης (Διαδίκτυο)

Εικόνα 2: Γκραβούρα (Choiseul-Gouffier, Gabriel Florent Auguste, Voyage Pittoresque de la Grèce, Paris 1782 – 1822, τ.3)

Εικόνα 3: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 4: Αεροφωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 5: Χαρακτικό, τέλη 19<sup>ου</sup> αιώνα (W. C. Bourchier, Illustrated London News 29/5/1897, p. 736)

Εικόνα 6: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 7: Αεροφωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 8: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 9: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 10: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 11: Φωτογραφία (Προσωπική συλλογή)

Εικόνα 12: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 13: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 14: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 15: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 16: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 17: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 18: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 19: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 20: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 21: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)

Εικόνα 22: Γκραβούρα (Διαδίκτυο)

Εικόνα 23: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 24: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 25: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 26: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

Εικόνα 27: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)

- Εικόνα 28: Χαλκογραφία (Αθανασίου 2014)
- Εικόνα 29: Χαλκογραφία (Δελτίο χριστιανικό, τόμος 23 (1980), σ.120-21)
- Εικόνα 30: Πίνακας ζωγραφικής (Craxton Estate)
- Εικόνα 31: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)
- Εικόνα 32: Αεροφωτογραφία (Διαδίκτυο)
- Εικόνα 33: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 34: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 35: Αεροφωτογραφία (Διαδίκτυο)
- Εικόνα 36: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)
- Εικόνα 37: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 38: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 39: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 40: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 41: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 42: Φωτογραφία (Προσωπική Συλλογή)
- Εικόνα 43: Χάρτης (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας)
- Εικόνα 44: Εικόνα (Διαδίκτυο)
- Εικόνα 45: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)
- Εικόνα 46: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)
- Εικόνα 47: Φωτογραφία (Διαδίκτυο)