

ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ

ΜΥΤΙΑΗΝΗ, 23 - 27 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2008

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ



Έκδοση
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
Ε.Μ.Π.

«ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ. ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ»

Γιάννης Κουρτζέλλης, Αρχαιολόγος

Υπουργείο Πολιτισμού/ Κ' ΕΠΚΑ
Σαπφούς 22, 81 100, Μυτιλήνη, Τηλ.: 22510-20745
e-mail: ctma05005@ct.aegean.gr

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι ανασκαφικές έρευνες των τελευταίων ετών από την Κ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων Μυτιλήνης συνέβαλαν καθοριστικά στη γνώση της τοπογραφίας της αρχαίας πόλης της Μυτιλήνης, τόσο στον πυρήνα της, όσο και στην παράκτια ζώνη της. Το βόρειο λιμάνι διαδραμάτιζε επί αιώνες κυρίαρχο ρόλο στην εμπορική και οικονομική ιστορία της πόλης, ενώ το νότιο αναφέρεται ότι είχε στρατιωτική χρήση και αποστολή. Καθοριστικός επίσης για τη φυσιογνωμία της αρχαίας πόλεως υπήρξε ο πλωτός Εύριπος, ένα φυσικό θαλάσσιο πέρασμα, που ένωνε μεταξύ τους τα δύο λιμάνια. Με το πέρασμα των χρόνων και την επέκταση της πόλης στο ύψωμα της Αγίας Κυριακής, ο Εύριπος στολίστηκε με δημόσια κτήρια και στοές και η περιοχή γύρω του αποτέλεσε το διοικητικό και θρησκευτικό κέντρο της πόλης. Στο 18^ο -19^ο αιώνα η περιοχή απέκτησε πάλι την ίδια χρήση, με τα Ιερά κτήρια των δύο εθνотήτων (Χριστιανών και Μουσουλμάνων) και τα εμπορικά καταστήματα της σημερινής οδού Ερμού. Στην παράκτια ζώνη της Μυτιλήνης, εκτός των τειχών, τοποθετούνται επίσης και οι αρχαίες νεκροπόλεις της, η βόρεια και η νότια.

Η παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζει την τοπογραφία της παράκτιας ζώνης της πόλεως Μυτιλήνης (φυσική ακτογραμμή, λιμενικά έργα, επιθαλάσσια τείχη, νεκροπόλεις, παράκτια μνημεία και εργαστηριακές εγκαταστάσεις), όπως διαμορφώθηκε διαχρονικά από την αρχαϊκή εποχή μέχρι και τον 19^ο αιώνα μ.Χ., επικεντρώνοντας κυρίως στην ελληνιστική και ρωμαϊκή περίοδο, καθώς και στον 19^ο αιώνα, κατά τη διάρκεια του οποίου άλλαξαν ριζικά τα από θαλάσσης όρια της αρχαίας πόλης και προετοιμάστηκε το έδαφος για την πλήρη μεταβολή της φυσικής ακτογραμμής, που πραγματοποιήθηκε στον 20ο αιώνα.

"COASTAL TOPOGRAPHY OF THE CITY OF MYTILENE: FROM ANTIQUITY TO OUR ERA"

John Kourtzellis, Archaeologist

Greek Ministry of Culture/ K' EPKA
22 Sapphous, 81 100, Mytilene, Tel: 22510-20745
e-mail: ctma05005@ct.aegean.gr

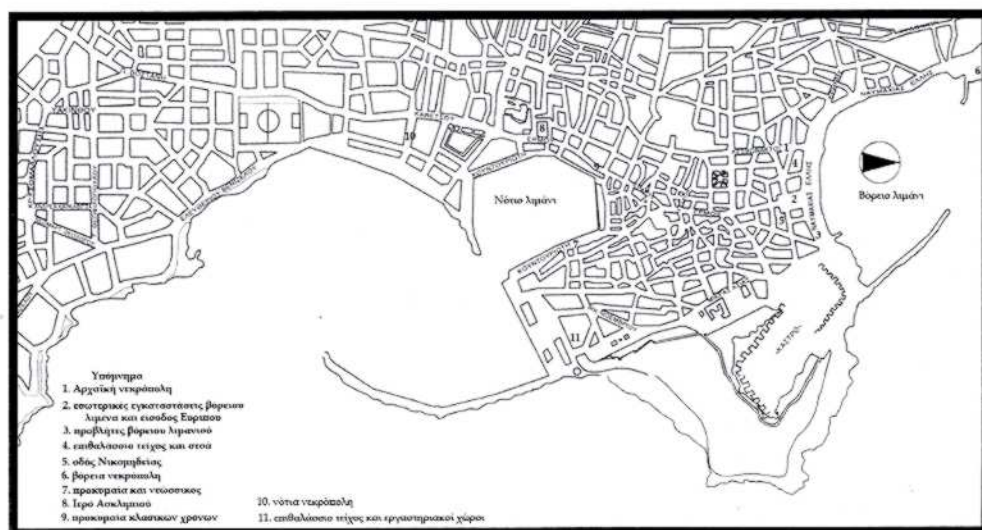
ABSTRACT

A series of recent excavations conducted by the 20th Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities have contributed decisively to our knowledge of the topography of the core of the ancient city of Mytilene, as well as of the topography of its coastal zone. For centuries, the north Port of the ancient city played a key-role in the commercial and economic life of the city, while the south Port was confined to military purposes and use only. Euripus, a navigable natural marine passage that connected the two ports, contributed as well to the formation of the character of the ancient city. As time elapsed and due to the expansion of the city towards the hill of Hagia Kyriake, the canal of Euripus was embellished with public buildings and porticos, while the surrounding area became the administrative and religious centre of the city. During the eighteenth and nineteenth century the area maintained the same character, while it accommodated and sustained the religious spaces of both coexisting nationalities (Christians and Turks) and the commercial centre of today's Ermou Road. Along the coastal zone of the ancient city of Mytilene and outside the walls, we will find the ancient necropolises, i.e. on the north and south of the city-center.

Our paper will present the topography of the coastal area of the city of Mytilene: the natural coastline, the harbor installations, the sea walls, the necropolises, the coastal monuments and finally the workshop-settlements – as they developed through time from the archaic period until the nineteenth century. Primarily, we will focus our attention on the Hellenistic and Roman Period as well as on the changes undertaken during the nineteenth century, a period during which the borders of the ancient city from the sea-line changed drastically, a fact that smoothed the path towards the vast transformation of the natural coastline fulfilled in the twentieth century.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη της Μυτιλήνης βρίσκεται στην ανατολική ακτή της Λέσβου, απέναντι από την Μικρασιατική παραλία και έχει από την αρχαιότητα θαλάσσιο προσανατολισμό. Αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι τα λιμενικά έργα και η παράκτια ζώνη της, όπως διαμορφώθηκε στο βόρειο και το νότιο λιμάνι (Εικ. 1).



Σχήμα 1. Χάρτης της σύγχρονης Μυτιλήνης
Figure 1. Map of the modern city of Mytilene

Με τη βοήθεια κυρίως των ανασκαφικών δεδομένων θα δώσουμε πληροφορίες για τη μεταβολή της ακτογραμμής από την αρχαιότητα έως τη νεώτερη εποχή, για τα δημόσια κτήρια και τις χρήσεις της παράκτιας ζώνης. Η μελέτη καλύπτει μια διαδρομή περίπου 2.700 χρόνων, ξεκινώντας από την αρχαϊκή εποχή και καταλήγοντας στο 19^ο αιώνα. Η έμφαση δίνεται σε τρεις περιόδους. Την ελληνιστική, τη ρωμαϊκή και την οθωμανική-νεώτερη εποχή. Και οι τρεις παρουσιάζουν πολλά κοινά στοιχεία, όπως η οικονομική άνθηση, οι θαλάσσιες επικοινωνίες και το εμπόριο, η συσσώρευση πλούτου στους κατοίκους (Κοντής, 1977). Κοινός συντελεστής της οικονομικής και εμπορικής ευημερίας είναι η επαφή με την απέναντι Μικρασιατική ακτή, στην οποία οι Μυτιληναίοι διέθεταν μεγάλο μέρος της αγροτικής εκμετάλλευσης, καθώς και επιχειρήσεις. Η απώλεια της απέναντι γης και στις τρεις εποχές οδήγησε στο μαρasmus της οικονομίας, στην οικονομική συρρίκνωση των Μυτιληναίων και στην ανακοπή της βιομηχανικής ανάπτυξης στη νεώτερη εποχή.

2. ΒΟΡΕΙΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η Μυτιλήνη κατοικήθηκε αρχικά στην περιοχή του Κάστρου, στα ανατολικά της σημερινής οδού Ερμού. Η αρχαία πόλη χωριζόταν από το υπόλοιπο νησί της Λέσβου μέσω του Ευρίπου¹, μιας στενής θαλάσσιας λωρίδας, που πρόσφερε στους κατοίκους αμυντική θωράκιση και ασφάλεια. Ο πλωτός Ευρίπος² αποτελούσε συνάμα και το συνεκτικό στοιχείο της πόλεως, καθώς ένωσε το βόρειο λιμάνι με το νότιο. Η πρώτη κατοίκηση χρονολογείται στην Πρωτογεωμετρική εποχή (990-850 π.Χ.) (Κοντής, 1977).

Από την πρώτη αυτή περίοδο είναι ιδιαίτερα δύσκολο να ανασυνθέσουμε την τοπογραφία της Μυτιλήνης, καθώς η κατοίκηση ήταν περιορισμένη στην περιοχή του Κάστρου. Τα λιμενικά έργα αυτής της εποχής δεν έχουν μελετηθεί επαρκώς. Η αρχαϊκή Μυτιλήνη όμως γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη και μετέχει στη δημιουργία αποικιών (Κοντής, 1973 σσ. 23,24 και 1977, σσ. 58-67 και 143,154). Ως λιμάνι της αρχαϊκής πόλης θεωρείται η μικρή λιμενολεκάνη στη γένεση του ανατολικού λιμενοβραχίονα. Το νότιο λιμάνι δεν έχει ακόμη δημιουργηθεί και η πόλη αναπτύσσει θαλάσσιες μεταφορές από αυτή την πρώτη μορφή του βόρειου λιμανιού, οι ακριβείς διαστάσεις του οποίου δεν μπορούν να υπολογιστούν, λόγω των επιχώσεων και της μετέπειτα κατασκευής από τους Οθωμανούς του «Κάτω Κάστρου», που αλλοίωσε σημαντικά την έκταση της λιμενολεκάνης.

Ακόμη ένα στοιχείο από τη τοπογραφία της παράκτιας ζώνης της περιοχής του βόρειου λιμανιού είναι η αποκάλυψη τμήματος αρχαϊκού νεκροταφείου. Η πόλη φαίνεται να επιλέγει για την ταφή των κατοίκων τις παράκτιες περιοχές στα δυτικά του Ευρίπου, όπως την οδό Λεσβώνακτος (Εικ. 1, θέση 1). Η ανασκαφική έρευνα έφερε στο φως, σε βάθος -2,40 μ. από το κατάστρωμα του δρόμου, ταφές ενηλίκων και παιδιών, παρέχοντας στοιχεία για τα ταφικά έθιμα, αλλά και για τη μεταβολή της φυσικής ακτογραμμής ανά τους αιώνες. Οι αρχαϊκές ταφές εδράζονταν στο φυσικό έδαφος, που ήταν ο αμμώδης βυθός³ σε βάθος -3,25 μ. (Αχειλαρά, 1999). Στην ρωμαϊκή εποχή στον ίδιο χώρο κατασκευάστηκε λουτρικό συγκρότημα, φανερώνοντας έτσι τη μεταβολή της χρήσης του χώρου (Αχειλαρά, 1998).

Οι χώροι λατρείας, τα πρώιμα ιερά των σκοτεινών χρόνων, ιδρύονται αυτή την εποχή εντός κι εκτός των ορίων της πόλης. Στην περιοχή του Κάστρου εντοπίστηκε ένα αιολικό κιονόκρανο, που μαρτυρεί την ύπαρξη σπουδαίου αρχαϊκού ναού (Κοντής, 1977). Στην περιοχή του βόρειου λιμανιού τοποθετείται η ύπαρξη του πανάρχαιου ιερού του Μαλόεντος Απόλλωνα, που αναφέρεται και από τον Θουκυδίδη (III.3.5) και στην περιοχή του νέου αρχαιολογικού μουσείου, το Ιερό της Αφροδίτης.

Με την επέκταση της πόλης στα δυτικά του Ευρίπου, στο λόφο της Αγίας Κυριακής, η περιοχή της Επάνω Σκάλας απέκτησε το σημαντικότερο λιμενικό έργο όλων των λεσβιακών πόλεων, προκειμένου να εξυπηρετήσει την επιβατική και εμπορική κίνησή της. Ο Αριστοτέλης (*Περί Σημείων*, 973^a FR 238) και *Ανέμων θέσεις και προσηγορίες*, 973^a. 9,β και 973^a.10-11) ονομάζει το Βόρειο λιμένα «Μαλόεντα». Σώζεται επίσης η ονομασία

¹ Πληροφορίες για τον Ευρίπο: Κοντής, 1977, σ.σ. 211,212, 213,215,216.

² Για τη μία από τις δύο γέφυρες του Ευρίπου, που αποκαλύφθηκε στο ύψος του «Γενί Τζαμί»: *ΑΔ* 54 (1999) Β' 2 Χρονικά, σ.σ. 743-744, εικ. 11.

³ *ΑΔ* 54, Χρονικά Β' 2, σσ.747-749,εικ. 18 κ 19

«Εμπορικός» (Στράβων, *Γεωγραφικά*, XIII.2.2), που αναφέρεται στην εμπορική του χρήση, την οποία διατήρησε για πολλούς αιώνες.

Το λιμάνι ορίζεται από δύο λιμενοβραχίονες, τον ανατολικό από την πλευρά του Κάστρου, μήκους 250 μ. και πλάτους 7,50 μ. και το δυτικό, μήκους περίπου 100 μ. και πλάτους 8,50 μ. Η είσοδος του λιμανιού υπολογίζεται ότι είχε άνοιγμα περίπου 100 μ. Και οι δύο λιμενοβραχίονες φέρουν διαμπερή εγκάρσια ορθογώνια ανοίγματα, πλάτους 1.50 μ. με 2,00 μ., για την κυκλοφορία των υδάτων και την εκτόνωση των κυματισμών. Από αυτά σήμερα σώζονται τρία στον ανατολικό μεγάλο λιμενοβραχίονα και δύο στο δυτικό (Koldewey, 1890).

Ο Koldewey υποστηρίζει ότι και στους δύο λιμενοβραχίονες συνεχιζόταν το αμυντικό τείχος της πόλεως. Το 1995 ξεκίνησε η σχεδιαστική αποτύπωση του δυτικού λιμενοβραχίονα του βόρειου λιμανιού από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, κατά την οποία δίνονται οι εξής διαστάσεις: «από την νοτιοανατολική πλευρά τα τείχη της πόλης εκτείνονται και πάλι μέσα στη θάλασσα σε μήκος 360 μ.» Επίσης, το βορειοδυτικό τείχος-λιμενοβραχίονας έχει μήκος 76 μ. και πλάτος, όσο είναι ορατό, 7 μ. (Σίμωνι, 1995).

Η ανασκαφική έρευνα από την Κ' ΕΠΚΑ έφερε στο φως δίπλα στην ανατολική πλευρά του κτιρίου του ΙΚΑ και σε βάθος -2,80 με -3,00 μ., το δυτικό ακρομόλιο, δηλαδή τη δυτική είσοδο του Ευρίπου, τμήμα της αρχαίας προκυμαίας και έναν λιθοστρωτο μόλο, παρέχοντας ιδιαίτερα σημαντικά στοιχεία για την αρχαία τοπογραφία της πόλεως (Εικ. 1, θέση 2).

Ο κάθετος μόλος εντοπίστηκε σε μήκος 18,10 μ. και πλάτος 6,10 μ. Είναι κατασκευασμένος με ορθογωνισμένους τραχείτες κατά το έμπλεκτο σύστημα. Ο μόλος στο σημείο ένωσής του με την προκυμαία σώζεται σε ύψος δύο δόμων και προχωρώντας προς το εσωτερικό του λιμανιού φτάνει στους 7 δόμους στα ανατολικά, και 8 δόμους στην εξωτερική δυτική παρειά (Αχειλαρά, 1999).

Η προκυμαία ενώνεται στα ανατολικά με το μόλο και συνεχίζει κάτω από το κτίριο του ΙΚΑ. Αποκαλύφθηκε σε μήκος 28,20 μ., πλάτος 1,50 μ. και σώζεται σε μέγιστο ύψος στη βόρεια πλευρά 1,71 μ. (πέντε δόμοι). Η αρχική κατασκευή της ήταν από λιθοπλίνθους χτισμένους κατά το ισόδομο σύστημα δόμησης.

Η ανατολική πλευρά της προκυμαίας σώζεται σε δύο δόμους και ενώνεται με το δυτικό τείχος του Ευρίπου. Το ορθογώνιο τείχος απολήγει στα ανατολικά σε ημικύκλιο, διαμέτρου 4,10 μ. και ύψους 2,00 μ. Η όλη κατασκευή εδράζεται πάνω στον αμμώδη βυθό και οι αρχαίοι τεχνίτες την είχαν «ενισχύσει» με ξύλινες σανίδες και κάθετα τοποθετημένους κορμούς δέντρων. Το προστατευτικό αυτό «προτείχισμα» σώθηκε σε μήκος 3,00 μ.

Με τη βοήθεια των νομισμάτων που αποκαλύφθηκαν κατά την ανασκαφική έρευνα, τα λιμενικά έργα χρονολογήθηκαν στην υστεροκλασική εποχή (4^{ος} αι. π.Χ.), ενώ στην επίχωση, που κάλυψε τις λιμενικές εγκαταστάσεις, εντοπίστηκαν νομίσματα, που χρονολογούν την έναρξη της εγκατάλειψης της χρήσης τους. Συγκεκριμένα πρόκειται για ένα χάλκινο ασσάριο, που χρονολογείται στην εποχή του Κωνσταντίου Β', το 347 – 348 μ.Χ., μισός φόλλις, του νομισματοκοπείου Κωνσταντινουπόλεως του αυτοκράτορα Θεοφίλου (829 – 842 μ.Χ.) και ένας φόλλις του νομισματοκοπείου Κωνσταντινουπόλεως του Βασίλειου Α' (867- 886 μ.Χ.) (Κουρτζέλλης, 2006).

Παρόμοιες σημασίας λιμενικά έργα από την εσωτερική ακτογραμμή του βόρειου λιμανιού εντοπίστηκαν στη συμβολή των οδών Ναυμαχίας Έλλης και Μικράς Ασίας (Εικ. 1, θέση 3), κάτω από το τουρκικό νεκροταφείο, όπου βρέθηκε κατεστραμμένη κατασκευή

(προσανατολισμός ΒΑ-ΝΔ), η οποία είχε ενσωματώσει και ένα μαρμάρινο επιστύλιο. Η κατασκευή σώζεται σε 2 δόμους, σε μήκος 4,60 μ. και πλάτος 2,00 μ. και θεωρήθηκε ότι αποτελεί τμήμα του τείχους της πόλης ή προκυμαία της ύστερης αρχαιότητας. Στο ύψος του αρ. 5 της οδού Ν. Έλλης εντοπίστηκε προβλήτα μήκους 5,20 μ. πλάτους 3,18 μ. και με προσανατολισμό Β-Ν, κατασκευασμένη από γκρίζους λιθόπλινθους και μικρούς αργούς λίθους ως γέμισμα και ένα μαρμάρινο γείσο, σε δεύτερη χρήση, με περίτεχνη διακόσμηση (Αχειλαρά, 1999).

Στα δυτικά του σύγχρονου κτηρίου του ΙΚΑ βρέθηκε το επιθαλάσσιο τείχος της πόλης και μια ορθογώνια δωρική στοά υστεροκλασικών χρόνων (Εικ. 1, θέση 4). Οι αρχαίες πηγές αναφέρουν την ύπαρξη στοών, που αφενός κοσμούσαν την παράκτια ζώνη της πόλης και αφετέρου εξυπηρετούσαν τις εμπορικές δραστηριότητες του λιμανιού (Αχειλαρά, 1998, 1999). Ο βόρειος τοίχος της, που ταυτίζεται με το επιθαλάσσιο τείχος της πόλης, είναι κατασκευασμένος κατά το έμπλεκτο σύστημα δόμησης. Στο εσωτερικό του κτηρίου υπήρχε κιονοστοιχία για τη στήριξη της στέγης. Σε μεταγενέστερη εποχή, πάνω σε τμήμα της στοάς κατασκευάστηκε ορθογώνιο λουτρό.

Στην οδό Νικομηδείας έχει εντοπισθεί πολυτελής οικία ρωμαϊκών χρόνων με ψηφιδωτά δάπεδα γεωμετρικών σχημάτων και τοιχογραφίες γύρω από ένα περίστυλο αίθριο. Στο ίδιο οικοπέδο εντοπίστηκε το επιθαλάσσιο τείχος του Ευρίπου, εργαστηριακοί χώροι για την κατασκευή αγγείων, χαλκοπλαστικής και υφαντουργίας⁴ (Κόμβου, Ράλλη, 1997), αποθέτες, εισηγμένη κεραμική από ερυθρόμορφα αγγεία της Κάτω Ιταλίας, καθώς και ντόπια κεραμική αρχαϊκών χρόνων (Εικ. 1, θέση 5).

Κλείνοντας αυτή την ενότητα για τις αρχαίες παράκτιες εγκαταστάσεις, αναφέρουμε την ύπαρξη του βόρειου νεκροταφείου της πόλης, το οποίο χρησιμοποιείται ήδη από την κλασική εποχή. Η χωροθέτηση της βόρειας νεκρόπολης ακολουθεί κατά πολύ την παράκτια ζώνη της εθνικής οδού Μυτιλήνης-Θερμής, τουλάχιστον έως την περιοχή «Ταμπακαριά» (Εικ. 1, θέση 6).

Η περιοχή του βόρειου λιμανιού πρωταγωνίστησε και στους μεταχριστιανικούς αιώνες και εξυπηρετούσε την επιβατική και εμπορική κίνηση της Μυτιλήνης, παρόλο που με το πέρασμα του χρόνου άρχισε η υποβάθμιση και η σταδιακή επιχωμάτωση του λιμανιού και του Ευρίπου, η οποία φαίνεται να ολοκληρώθηκε, σύμφωνα με τους περισσότερους μελετητές, κατά τον 16^ο αιώνα⁵ (Καρύδης και Kiel, 2000). Η κατασκευή του Κάστρου αρχικά από τους Γατελούζους και οι εν συνεχεία επεκτάσεις του από τους κατακτητές Οθωμανούς, διαμόρφωσαν νέες οικιστικές συνθήκες και οδήγησαν κατά τον 17^ο με 19^ο αιώνα στην οριοθέτηση διαφορετικών περιοχών κατοίκησης για τις δύο εθνότητες. Οθωμανοί και Χριστιανοί μοιράζονται αρχικά το Κάστρο με ξεχωριστά όμως θρησκευτικά και διοικητικά κτήρια, κατάσταση που διατηρήθηκε μέχρι το πρώτο μισό του 16^{ου} αι. Από τον 15^ο αι. και μετά, λόγω της πληθυσμιακής αύξησης, χρησιμοποιήθηκε ως χώρος κατοίκησης και η περιοχή «Μελανούδι» στα ΒΔ του Κάστρου.

⁴ Μ. Κόμβου, Ε. Ράλλη, 1997: για τη βιβλιογραφία της «οδού Νικομηδείας» οι παραπομπές 4,5,6,7,8.

⁵ Οι Καρύδης- Kiel στηρίζονται σε απεικονίσεις, χάρτες και μαρτυρίες της εποχής και θεωρούν αξιόπιστη τη μαρτυρία του Ισπανού πρεσβευτή Clavijo (α' δεκαετία του 15^{ου} αι.) και πιστεύουν ότι «μέχρι το 1501 ο Εύριπος, έστω και σε περιορισμένο πλάτος, πρέπει να συνέχιζε να χωρίζει το κάστρο (περιτειχισμένη πόλη) από το υπόλοιπο νησί», σ. 43.

Οι περιηγητές της εποχής παρέχουν πληροφορίες για το λιμάνι της πόλης⁶. Οι παράκτιες εγκαταστάσεις έχουν σκεπαστεί και στο εξής δημιουργείται ο θρύλος ότι ο πυθμένας του λιμανιού είναι πλακοστρωμένος σε όλη την έκτασή του⁷.

Οι Οθωμανοί κοσμούν την παράκτια ζώνη της Επάνω Σκάλας με μεγαλοπρεπείς κατοικίες, όπως του Χαλήμ Μπέη (Σωτηρίου, 1999), αλλά και θρησκευτικά κτίρια, όπως το Τζαμί του Vezir Χασάν Πασά, γνωστό και ως Γυαλί Τζαμί, κτίσμα των αρχών του 20^{ου} αι., το Βαλιδέ Τζαμί (Καρύδης, Kiel, 2000), αλλά και κτίρια για την εξυπηρέτηση των επιβατών και επισκεπτών, όπως το μεγάλο Λουτρό μεταξύ των οδών Ν. Έλλης και Κορνάρου, που οριοθετεί τη γραμμή της παραλίας και το οποίο κατεδαφίστηκε μόλις το 1980.

2. ΝΟΤΙΟ ΛΙΜΑΝΙ-ΠΕΡΙΟΧΗ Β'

Το νότιο λιμάνι της πόλης θεωρείται επίσης έργο των υστεροκλασικών χρόνων και, σύμφωνα με τον Στράβωνα, μπορούσε να εξυπηρετήσει τον ελλιμενισμό πενήντα τριηρών (Στράβων, *Γεωγραφικά*, XIII.2.2). Ο πολεμικός του προσδιορισμός, σε αντιδιαστολή πάντα με τον εμπορικό χαρακτήρα του βόρειου λιμανιού, δε μπορεί να αποκλείσει και τη χρησιμοποίησή του για την κάλυψη όλων των θαλάσσιων επικοινωνιών, σύμφωνα με το παράδειγμα άλλων πόλεων με δύο λιμένες, όπως η Αλικαρνασσός, η Κνίδος κ.α. (Blackman, 1982).

Χαρακτηριστική είναι η εικόνα, που μας παραδίνει ο Koldewey, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, που φανερώνει ότι η παράκτια ζώνη του νότιου λιμανιού είχε διατηρηθεί σχεδόν ανέπαφη ανά τους αιώνες. Κατά το διάστημα που βρισκόταν στο νησί της Λέσβου, κατασκευάστηκαν η νεώτερη προκυμαία και οι νέοι λιμενοβραχίονες από οικοδομικό υλικό σε δεύτερη χρήση από διάφορα αρχαία κτίρια. Το 1885 έγινε εμβάθυνση του λιμανιού περίπου σε βάθος ενός μέτρου⁸, οπότε και απομακρύνθηκαν αρχαία οικοδομικά μέλη από το βυθό, προκειμένου αυτό να καταστεί εύχρηστο (Koldewey, 1890).

Στο βόρειο τμήμα της οδού Κουντουριώτου εντοπίστηκε σε βάθος -0,60 μ. από το οδόστρωμα της οδού, τμήμα του νεώτερου λιμενοβραχίονα. Χαρακτηριστική είναι η κατασκευή του από ισχυρό ασβεστοκονίαμα, η τραπεζιόσχημη μορφή του (μεγαλύτερη επιφάνεια έδρασης από το πάνω μέρος του) και η προσπάθεια προστασίας-ενίσχυσης με κάθετα τοποθετημένους πασσάλους και σανίδες, στοιχείο που παραπέμπει στις αντίστοιχες κατασκευές που εντοπίστηκαν στην περιοχή του βόρειου λιμανιού και ανάγονται στην κλασική αρχαιότητα. Στην ίδια ευθεία εντοπίστηκε σε βάθος -2,80 μ. τμήμα νεωσοίκου ελληνιστικής εποχής, καθώς και τμήμα προκυμαίας ρωμαϊκών χρόνων (Εικ. 1, θέση 7) (Αχειλαρά, 1998). Στα δυτικά της παραπάνω προκυμαίας, επί της οδού Κομνηνάκη, είχε εντοπισθεί σε βάθος -2,00 με -2,40 μ. ορθογώνιο λουτρικό συγκρότημα των πρώτων μεταχριστιανικών χρόνων, καθώς και ανίδα πιθανόν παλαιοχριστιανικού ναού (Πετράκος, 1967).

⁶ Παρασκευαΐδης, Π., 1983², *Οι περιηγητές για τη Λέσβο*, Αθήνα.

⁷ Παρασκευαΐδης, Π., 2002, *Το αρχαίο λιμάνι της Μυτιλήνης*, έκδοση του Λιμενικού Ταμείου Λέσβου, Μυτιλήνη, σ. 16.

⁸ Εμβάθυνση του λιμανιού μαρτυρείται και στα 1912 (Σιφναίου, σ. 242).

Στο νότιο λιμάνι και στην περιοχή του Αγίου Θεράποντος τοποθετείται η ύπαρξη του ιερού του Ασκληπιού (Χατζή 1972), ενώ στα δυτικά της ίδιας εκκλησίας εντοπίστηκε το 1968 ιδιαίτερα αξιόλογο ψηφιδωτό δάπεδο⁹ παλαιοχριστιανικών χρόνων (Εικ. 1, θέση 8). Στην περιοχή της «Κουλιμπάρας»¹⁰ η ανασκαφική έρευνα διαπίστωσε τη χρήση του χώρου από την αρχαϊκή εποχή έως και τους νεότερους χρόνους. Ανάμεσα στα άλλα σπουδαία ευρήματα εντοπίστηκαν θραύσματα ανάγλυφων εφυσωμένων αγγείων και μητρών, που χρονολογούνται στην ύστερη ελληνιστική εποχή (Αρχοντίδου, 1997) και προέρχονται από κοντινό εργαστήριο.

Σε δύο σημεία στην οδό Ερμού, επί της οδού Βούτσικα και επί της οδού Ερμού, εντοπίστηκε η προκυμαία, «που όριζε τη δυτική όχθη του νότιου «τρηρικού» λιμανιού της αρχαίας πόλης της Μυτιλήνης». Η κατασκευή εντοπίστηκε σε μήκος 28,10 μ., αποκαλύφθηκε σε 4 δόμους, ύψος 1,30 μ. και πλάτος περίπου 1 μ., ενώ για την ενίσχυσή της είχαν τοποθετηθεί αντηρίδες στην εσωτερική όψη, ανά 1,50 με 1,70 μ. Επίσης, εντοπίστηκαν δύο οικοδομικές φάσεις, μία στον 5^ο τουλάχιστον αιώνα π.Χ. και μία ρωμαϊκή επισκευή (Εικ. 1, θέση 9). Η προκυμαία ήταν θεμελιωμένη πάνω στον αμμόδη βυθό και για την ενίσχυσή της είχαν χρησιμοποιηθεί πασσαλοπήξεις (Αχειλαρά, 1999).

Ο 19^{ος} αιώνας και οι πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα άλλαξαν τη μορφή της πόλης και της αρχαίας λιμενολεκάνης. Η γεωγραφική θέση και οι ιστορικές συγκυρίες οδήγησαν τη Λέσβο σε μια μοναδική οικονομική ανάκαμψη, δείγματα της οποίας είναι ακόμη ορατά και στην παράκτια ζώνη της Μυτιλήνης, με τα μοναδικά αρχοντικά και τα δημόσια κτίρια. Η Μυτιλήνη από το 1867 βρίσκεται στο δρόμο για τις αγορές της Σμύρνης και της Κωνσταντινούπολης, αλλά και του Πειραιά- Αλεξάνδρειας- Θεσσαλονίκης και αποτελεί χώρο αποθήκευσης των αγαθών κατά τη διάρκεια μεταφοράς από και προς την απέναντι ακτή (Σιφναίου, 1996). Γύρω από το νότιο λιμάνι συγκεντρώνονται οι διοικητικές εγκαταστάσεις, τα «λαδάδικα», καθώς και τα καταστήματα επεξεργασίας, μεταπράτησης και πώλησης αγαθών.

Η όψη της προκυμαίας και της Αγοράς μεταμορφώθηκε μετά από την καταστροφική πυρκαγιά του 1851 και το σεισμό του 1867. Οι πολεοδόμοι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και η εύρωστη χριστιανική κοινότητα οικοδομούν μνημειακές κατασκευές και ιδιωτικές κατοικίες, αυξάνουν το πλάτος των οδών, φροντίζουν για το πράσινο και στα τέλη του 1867 μετατρέπουν τη Μυτιλήνη σε μία από τις ωραιότερες πόλεις, δεύτερης τάξης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Τα δημόσια κτίρια, που κοσμούν την παράκτια ζώνη του νοτίου λιμανιού, είναι το Ελληνικό Γυμνάσιο, ο Άγιος Θεράπων, το Δημαρχείο, αλλά και περίοπτα κτίρια, όπως το ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία» και το θέατρο του Καψιμάλη. Την εικόνα της προκυμαίας ολοκλήρωναν πασσαλόπηκτες κατασκευές, όπως το «Κουμπερκέλι» (τελωνείο) και φυσικά το πράσινο μέτωπο του «Μεγάλου Περιβολιού». Κατά το 1870-80 ξεκίνησε η κατασκευή «κανονικής καθ' όλας προκυμαίας» επί δημαρχίας Μαρίνου Καμπούρη (Σωτηρίου, 1999). Μέρος αυτής της προκυμαίας εντοπίστηκε στο κέντρο του πλάτους της σημερινής παραλιακής οδού και σε βάθος περίπου μισού μέτρου μπροστά από το Δημοτικό Θέατρο.

Ενδιαφέρον, από πλευράς της γνώσης της αρχαίας ακτογραμμής στην περιοχή που καταλαμβάνει το νότιο νεκροταφείο, έχει η ανασκαφή του 6^{ου} Δημοτικού Σχολείου

⁹ Πετράκος, ΑΑΑ ΙΙ (1969), σ. 239 κ. εξής

¹⁰ Οικόπεδο Κωνσταντίνου Πατέστου στην οδό Σαρανταπόρου.

Μυτιλήνης, επί της οδού Ελ. Βενιζέλου 22, όπου εντοπίσθηκε τμήμα της αρχαίας λιθόστρωτης οδού σε μήκος 20 μ. και πλάτος 3,50 μ., καθώς και πλήθος ταφών¹¹ (Αρχοντίδου, 1992). Οι εκσκαφικές εργασίες όμως, που πραγματοποιήθηκαν σε όλο το μήκος της οδού Ελ Βενιζέλου στα ανατολικά του ίδιου σχολείου, δεν αποκάλυψαν αρχαιότητες, αλλά έφεραν στο φως την αρχαία ακτογραμμή (Εικ. 1, θέση 10).

Στην περιοχή του σύγχρονου λιμανιού¹² η ανασκαφική έρευνα απεκάλυψε ένα ελλειψοειδές κτίριο διαστάσεων 8,70 X 4,52 μ. και 7 πήλινους και κτιστούς κλιβάνους, που χρονολογήθηκαν στην αρχαϊκή εποχή. Οι κλιβανοί είναι τοποθετημένοι πάνω στο φυσικό έδαφος της περιοχής και είχαν καλυφθεί με επίχωση 3,20 μ. από τη σημερινή επιφάνεια του εδάφους. Η επιλογή για τη χωροθέτηση εργαστηριακών εγκαταστάσεων στη θέση που αργότερα κατασκευάστηκε το επιθαλάσσιο τείχος, συνηγορεί επιπλέον στο γεγονός ότι ο παράκτιος αυτός χώρος, στην αρχαϊκή εποχή είχε μόνο εργαστηριακή χρήση και ότι πιθανόν μόνο το βόρειο λιμάνι εξυπηρετούσε τις ανάγκες της πόλης (Κουρτζέλλης, 2007).

Η ίδια περιοχή με το πέρασμα των αιώνων άλλαξε χρήση. Στα ανατολικά του οικοπέδου και σε απόσταση περίπου 40 μ. αποκαλύφθηκε τμήμα του επιθαλάσσιου τείχους (προσανατολισμός ΝΑ-ΒΔ), συνολικού μήκους 33,60 μ., το οποίο απολήγει σε ορθογώνιο πύργο, μήκους 11 μ. (Χατζή, 1973). Η μετακίνηση της ακτογραμμής από την πολιτεία, με τεχνητό πλέον τρόπο, δηλώνει την ανάγκη δημιουργίας ελεύθερου δημοσίου χώρου εξωτερικά του πολεμικού λιμανιού. Οι εργαστηριακές εγκαταστάσεις, που αναφέρονται πιο πάνω, έχουν εγκαταλειφθεί. Επίσης, σε βάθος -2,00 μ. εντοπίσθηκε ένας πήλινος κυλινδρικός αγωγός ύδρευσης ρωμαϊκών χρόνων, με τον οποίον γινόταν η τροφοδότηση με πόσιμο νερό των παράκτιων εγκαταστάσεων γύρω από το πολεμικό λιμάνι (Εικ. 1, θέση 11).

Η περιοχή στην οποία αναφερόμαστε, στα νότια του Κάστρου, είναι ένα καλό παράδειγμα της μεταβολής της χρήσης του χώρου με το πέρασμα των αιώνων. Δείχνει το πως ο άνθρωπος και η πολιτεία, αναλόγως των αναγκών τους, μεταβάλλουν το τοπίο και τη φυσιογνωμία μιας περιοχής. Σε φωτογραφία των αρχών του 20^{ου} αιώνα διακρίνονται η φυσική ακτογραμμή, το «Καστρέλλι» και προτειχίσματα του Οθωμανικού Κάστρου. Ο χώρος είχε ακόμη οικιστική χρήση, μια εικόνα που έχει διαπαντός χαθεί με την επέκταση του σημερινού λιμένα Μυτιλήνης, το Κολυμβητήριο και φυσικά την καταστροφή του μικρού κάστρου¹³, προκειμένου να ανεγερθεί το Άγαλμα της Ελευθερίας.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι η μετακίνηση της ακτογραμμής για το βόρειο λιμάνι υπολογίζεται στα 30 μ. και στο νότιο 20 μ. και ότι η επίχωση που κάλυψε τις λιμενικές και παράκτιες εγκαταστάσεις και των δύο λιμανιών, από την αρχαϊκή έως την νεώτερη εποχή, κυμαίνεται από 1,00 μ. έως τα 3,50 μ. Η διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι στο βόρειο λιμάνι η διαδικασία ήταν πιο ομαλή και οφείλεται περισσότερο σε φυσικούς παράγοντες, όπως οι ισχυροί ΒΑ άνεμοι, η μακροχρόνια κατοίκηση και χρήση

¹¹ ΑΔ 47 (1992) Β'2 Χρονικά σ. 531.

¹² Οικόπεδο Αφών Μουζάλα.

¹³ στοιχεία για το «Καστρέλλι» (Κοντής, 1973, σ.232-233, εικ. 77).

του χώρου, που ανακόπηκε όμως στον 19^ο αιώνα, σε αντίθεση με το νότιο λιμάνι, όπου με ισχυρές ανθρώπινες παρεμβάσεις, μέσα σε 2 μόνο αιώνες (19^{ος}-20^{ος}) διπλασιάστηκε η επέκταση προς το εσωτερικό του κλειστού λιμένα, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η αυξημένη επιβατική και εμπορική δραστηριότητα της νεότερης πόλης.

4. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αρχοντίδου, Α., (1992), «Οδό Ελευθερίου Βενιζέλου 22 (Οικ. 6^{ου} Δημοτικού Σχολείου)», *ΑΔ* 47 Β' 2, Χρονικά, σσ. 531, σχ. 6.
- Αρχοντίδου, Α., (1997), «Εργαστήριο ανάγλυφης εφυσλωμένης κεραμικής στη Μυτιλήνη», *Πρακτικά 4^{ης} Επιστημονικής Συνάντησης για την Ελληνιστική Κεραμική*, Κυπραίου (επιμ.) Τόμος 1-Κείμενα, Αθήνα, σσ. 247-255.
- Αχειλαρά, Λ., (1998), «Ανασκαφικές Εργασίες, Μυτιλήνη», *ΑΔ* 53, Χρονικά Β' 3, σσ. 766-767, 771-776.
- Αχειλαρά, Λ., (1999), «Ανασκαφικές Εργασίες, Μυτιλήνη», *ΑΔ* 54 (1999) Β' 2 Χρονικά, σσ. 736-758.
- Blackman, D.J., (1982), «Ancient Harbours 2», *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 11.3, pp. 185-211.
- Καρύδης, Δ. Ν., Kiel, M., (2000), *Μυτιλήνης Αστυγραφία και Λέσβου Χωροταξία (15^{ος} -19^{ος} αι.)*, εκδόσεις ΟΛΚΟΣ, Αθήνα
- Koldewey, R., 1890, *Die Antiken Baureste der Insel Lesbos*, Berlin.
- Κόμβου, Μ., Ράλλη, Ε., (1997) «Αγγεία καθημερινής χρήσης από το πηγάδι της οδού Νικομηδείας στην Επάνω Σκάλα Μυτιλήνης», *Πρακτικά 4^{ης} Επιστημονικής Συνάντησης για την Ελληνιστική Κεραμική*, Κυπραίου (επιμ.) Τόμος 1-Κείμενα, Αθήνα, σσ. 241-246
- Κοντής, Ι., (1973), *Λεσβιακό Πολύπτυχο. Από την Ιστορία, την Τέχνη και τη Λογοτεχνία*, Έσπερος, Αθήνα.
- Κοντής, Ι., (1977), *Η Λέσβος και η Μικρασιατική της περιοχή*, Αθήνα.
- Κουρτζέλλης, Γ., «Νομίσματα από τις αρχαίες λιμενικές εγκαταστάσεις του Βόρειου Λιμένα Μυτιλήνης», *Πρακτικά Συνεδρίου, 5^{ης} Επιστημονικής Συνάντησης με θέμα «Το νόμισμα στα νησιά του Αιγαίου»*, Μυτιλήνη, 16-19 Σεπτεμβρίου 2006 (υπό εκτύπωση)
- Κουρτζέλλης, Γ., «Οικόπεδο Μουζάλα. Ευρήματα Πλαστικής», *Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου με θέμα Νέα Ευρήματα Αρχαϊκής Πλαστικής από Ελληνικά Ιερά και Νεκροπόλεις*, Αθήνα, 2-3 Νοεμβρίου 2007 (υπό εκτύπωση)
- Πετράκος, Β., (1967), «Ανασκαφή βαλανείου», *ΑΔ* 22 Β' 2, Χρονικά, σσ. 445-448, σχ.1,2, πιν. 331,332.
- Σίμωση, Α., (1995), «Υποβρύχιες έρευνες, Νομός Λέσβου, Λέσβος», *ΑΔ* 50, Χρονικά Β' 2, σσ. 843-848.
- Σιφναίου, Ε., (1996), *Λέσβος: Οικονομική και Κοινωνική Ιστορία (1840-1912)*, Εκδόσεις Τροχαλία, Αθήνα.
- Σωτηρίου-Δωροβίνη, Ι., (1999), *Η αρχιτεκτονική των κατοικιών της ανώτερης αστικής τάξης της Μυτιλήνης (1850-1930)*, διδακτορική διατριβή, τόμος Α' & Β'. ΕΜΠ, Αθήνα.
- Χατζή, Δ., (1972), «Ανασκαφές, Μυτιλήνη», *ΑΔ* 27, Χρονικά Β' 2, σσ.580-593.
- Χατζή, Δ., (1973), «Οικόπεδο Εθνικού κολυμβητηρίου Μυτιλήνης», *ΑΔ* 28, Χρονικά Β' 2, σσ. 509-510, σχ. 1, αρ.3, πιν. 475 β, 477 α-β, 479 γ.