

1. Χάρτης της περιοχής.

ΟΙ ΑΛΥΚΕΣ ΤΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Οι αλυκές είναι σύνθετο δημιούργημα ανθρώπινης ενέργειας και φυσικής κατασκευής. Αποτελούν ομοιογενές σύνολο ιστορικού, κοινωνικού και τεχνικού ενδιαφέροντος, και ως τέτοιο μπορούν να χαρακτηρισθούν μνημείο παραδοσιακής-τεχνολογικής κληρονομιάς.

Μαρία Λαμπρινού
Αρχιτέκτων

Οργανωτές της συστηματικής παραγωγής αλατιού στη Λευκάδα ήταν οι Φράγκοι ηγεμόνες της Κάρολος Α΄ Τόκκος και η σύζυγός του Φραγκίσκα Ατζαγιόλι, οι οποίοι σκέφτηκαν να αυξήσουν το ήδη ανθηρό εμπόριο της επικράτειάς τους με το αλάτι, που αποτελούσε ένα από τα πιο προσοδοφόρα εμπορεύματα της εποχής.

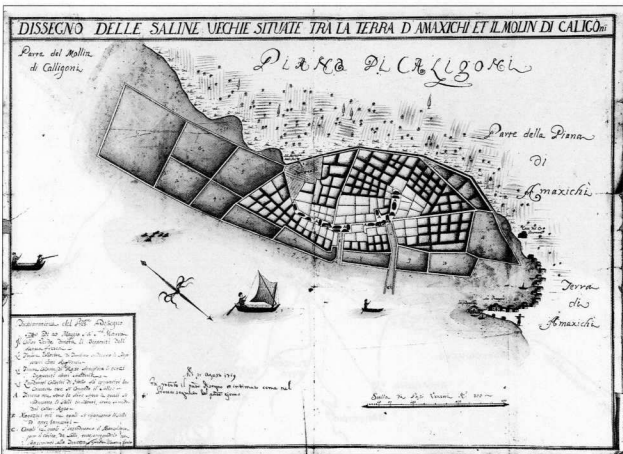
Για πρώτη φορά αναφέρεται

φόρτωση αλατιού από το λιμάνι της Λευκάδας σε πλοία της Ραγκούσας το 1415'. Λίγο πριν από τη χρονολογία αυτή, υπολογίζεται και η κατασκευή των πρώτων αλικών της Λευκάδας.

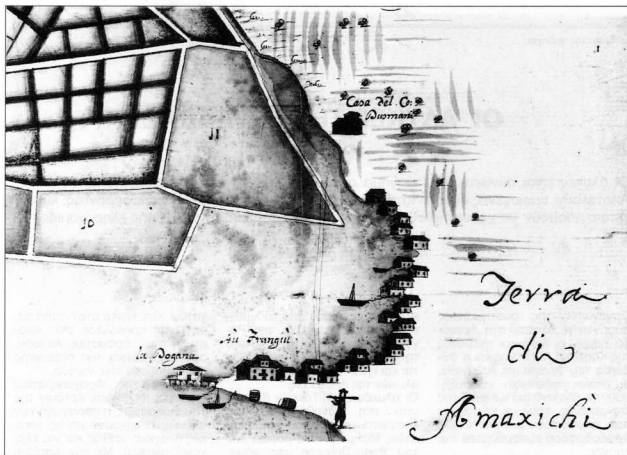
Οι αλυκές των Τόκκων βρίσκονταν στη λιμνοθάλασσα που εκτείνεται μεταξύ του φρουριού Αγίας Μαύρας, στα βόρεια, και του Porto Drepiano, στα νότια. Η εγκατάσταση υπαλλήλων, ερ-

γατών κλπ. κοντά στον τόπο παραγωγής προκάλεσε την ανάπτυξη του προαστίου Amaxiki, αρχικού πυρήνα της σημερινής πρωτεύουσας του νησιού.

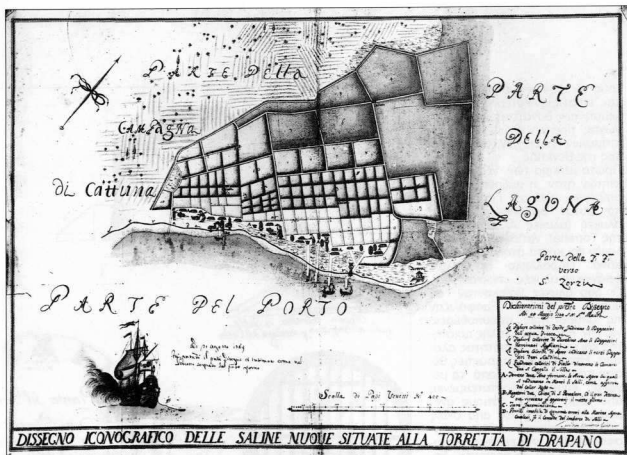
Στα χρόνια της Φραγκοκρατίας (έως το 1479), και κατόπιν της Τουρκοκρατίας, η παραγωγή των αλικών επαρκούσε για τις τοπικές ανάγκες καθώς και για εξαγωγή αλατιού. Με την κατάληψη της Λευκάδας από τους Ενε-



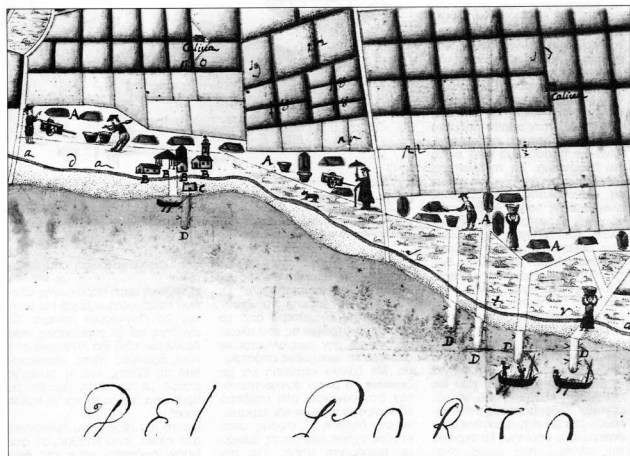
2. Παλιές αλυκές "της πόλης" σχεδιασμένες από τον Spiridon Morazzo το 1740.



3. Η ανατολική παραλία της πόλης της Λευκάδας. Λεπτομέρεια του σχεδίου των παλαιών αλυκών.



4. Νέες αλικές στο λιμάνι Δράπανο σχεδιασμένες από τον Spiridion Morazzo το 1740.

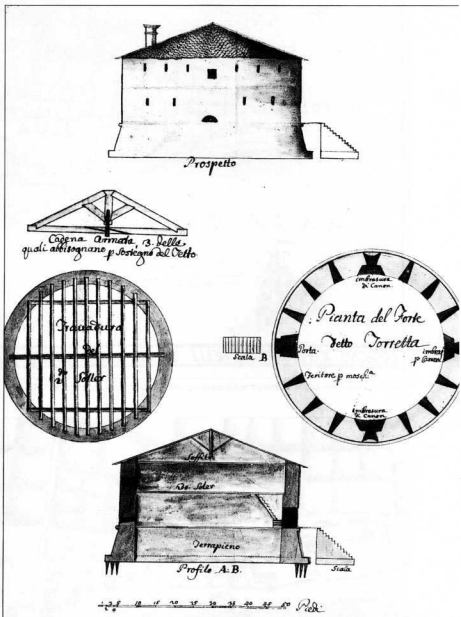


5. Εικονογραφική περιγραφή των εργασιών στις αλικές. Λεπτομέρεια του σχεδίου των νέων αλικών.

τούς το 1684 έγινε μεγαλύτερη και επιστημονικότερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων παραγωγής πρώτων υλών των κατακτημένων περιοχών, προς όφελος της Βενετίας.

Πρώτο μέλημα των νέων κατακτητών ήταν η αύξηση της παραγωγής αλατιού. Για τον σκοπό αυτόν οργανώθηκαν νέες αλυκές (αλυκές Αλεξάνδρου ή της Torretta), νοτιότερα των παλαιών και κοντά στο λιμάνι Δρέπανο. Παράλληλα οι παλιές φράγκικες αλυκές επεκτάθηκαν. Οι δύο αλυκές βρίσκονταν σε θέσεις, οι οποίες εξασφάλιζαν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την παραγωγή καλής ποιότητας και μεγάλης ποσότητας αλατιού. Ήταν δηλαδή παράκτιες θέσεις προστατευμένες από τους υγρούς νότιους ανέμους, απαλλαγμένες από σκίες μεγάλων ορεινών όγκων, εξασφαλισμένες από εχθρικούς αφηνδιασμούς και σε περιοχές ξηρές κατά το θέρος. Το αργιλώδες έδαφος, σχηματισμένο από τις προσχώσεις των χειμάρρων που εκβάλλουν εδώ, εμποδίζει την απορρόφηση του νερού από τον πυθμένα των θηγιάνων, που φιλοξενούσαν το αλατόνερο στα τελευταία στάδια παραγωγής.

Ο διαχωρισμός μεταξύ των θηγιάνων γινόταν με κασόνια ή καλάθια γεμάτα χώμα και πέτρες, βυθισμένα στον αβαθή πυθμένα της λιμνοθάλασσας και στερεωμένα με πασσάλους από σκίνα και πουρνάρια. Τα θηγάνια επικοινωνούσαν μεταξύ τους και με τη λιμνοθάλασσα με θαλάσσινο νερό, περιεκτικότητας 3% σε αλάτι, έμπαινε από τις θυρίδες στις δεξαμενές νερού (depositi d'acqua fresca). Από αυτές διαχειτεύονταν το νερό στις προθερμάστρες (rufiane). Με την εξάτμιση η περιεκτικότητα σε αλάτι αυξανόταν σταδιακά, φθάνοντας το 25%. Από τις θερμάστρες, με χρήση ειδικών φτυαριών (barotta), το αλατόνερο συγκεντρωνόταν στα αλοπήγιο (scatoini) και παρέμενε εκεί ως την πλήρη εξάτμιση του νερού. Σε κάθε 10 θερμάστρες αντιστοιχούσε ένα αλοπήγιο, εκτάσεως 1 στρέμματος περίπου. Το στρώμα του αλατιού που έμενε στον πυθμένα των αλοπήγιων έφτανε



6. Σχέδια του παραμεθόριου οχυρού Torretta, που αργότερα ονομάστηκε οχυρώμα Αλεξάνδρος, φτιαγμένα από τον Angello Vassor το 1761.

τα 5-6 εκατοστά. Με ειδικές τζουγκράνες το αλάτι μαζεύονταν σε σωρούς (σωριαζόταν). Οι τζουγκράνες έπρεπε να έχουν δόντια όχι μεγαλύτερα από το ύψος του στρώματος του αλατιού, για να μην αναμιγνύεται το αλάτι με το αργιλώδες υπόστρωμα. Με ξύλινα καρότσια και με ζευγίλια το αλάτι συγκεντρωνόταν στη συνέχεια στο σταθερό έδαφος των αλυκών και κεραιμωνόταν, δηλαδή ο σωρός αποκότουμε σχήμα πρίσματος όμοιου με τετράριχη στέγη. Για την προστασία από τη βροχή τοπο-

θετούσαν επιστρώση από κεραμίδια.

Η θερμοκρασία αυτή παραγωγής αλατιού εφαρμόζονταν μέχρι και μετά τον 2ο Παγκόσμιο πόλεμο. Οι αγρότες και οι αγρότισσες, που δούλευαν εδώ για λίγα χρήματα τους θερινούς μήνες, υπέφεραν από τη ζέστη, ενώ η συνεχής επαφή με το αλάτι έσκαβε τα πρόσωπα, τα χέρια και τα πόδια τους².

Για τη μεταφορά του προϊόντος στα πλοία, που στάθμευαν στο λιμάνι Δρέπανο, νότια της διώρυγας, χρησιμοποιούντο τα μο-

νόελα, μικρές βάρκες χωρίς καρίνα, με πανιά ή μόνο με κουπίά. Τα μονόξυλα έδεναν κατά μήκος της ζώνης σταθερού εδάφους των νέων αλυκών σε σειρά από μικρές αποβάθρες. Στις παλιές αλυκές τα μονόξυλα διάσχιζαν στενά κανάλια κατασκευασμένα μέσα στις δεξαμενές νερού, για να πλησιάζουν στα σημεία φόρτωσης. Η κατασκευή του απαραίτητου αριθμού μονόξυλων για τη μεταφορά του αλατιού ήταν μέσα στις υποχρεώσεις του μισθωτή (του εννοιαστή) των αλυκών. Εντυπωσιακή ήταν η μεγάλη δυνατότητα μεταφοράς που είχαν τα σκάφη αυτά σε σχέση με τις μικρές διαστάσεις τους¹.

Από το αλάτι που παραγόταν στη Λευκάδα, το μεγαλύτερο ποσοστό μεταφερόταν στις αποθήκες μονοπωλίου της Βενετίας ή της Κέρκυρας, ενώ ένα μέρος παρέμενε στις αποθήκες των αλυκών για να πουληθεί για τις ανάγκες των κατοίκων της Λευκάδας, Πρέβεζας, Βόνιτσας και Κεφαλονιάς.

Οι αλυκές εκμισθώνονταν σε πρόσωπα φερέγγυα και προσεκτικά στην Ενετική κυβέρνηση. Η διάρκεια της μισθώσης ήταν αρχικά 9 χρόνια και αργότερα 15 χρόνια. Ο μισθωτής ήταν υποχρεωμένος να διατηρεί σταθερή ποιότητα και ποσότητα παραγωγής. Ο έλεγχος από τον τοπικό Πρόνομη (Provveditore staordinario) ήταν αυστηρός και αφορούσε το χρώμα, τις διαστάσεις των κρυστάλλων του αλατιού, την καθαρότητα από προσμίξεις (και σαβόνας τον έλεγχο της ποσότητας παραγωγής, των τροποποιήσεων ή επεκτάσεων των εγκαταστάσεων, του υπερβολικού κέρδους, των παρανόμων εξαγωγών, της αποκλειστικότητας της μεταφοράς με πλοία της Βενετίας).

Η φόρτωση κάθε πλοίου έπρεπε να γίνεται μέσα σε 6 μέρες από την άφιξη του στο λιμάνι. Σε περίπτωση που δύο πλοία έφταναν ταυτόχρονα, έπρεπε μέσα σε 6 μέρες να έχουν φορτωθεί και τα δύο. Στην περίπτωση που κατέπλεαν πλοία για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν άλλα προϊόντα, έπρεπε να περιμένουν ωστόσο ολοκληρωθεί η φόρτωση του αλατιού².

Η παραγωγή των δύο αλυκών έφτανε τους 3-4 τόνους το χρό-

νο. Για να μπορεί η Ενετική κυβέρνηση να υπολογίζει την παραγωγή και να ελέγχει τη φερεγγυότητα του μισθωτή, τον υποχρέωνε να υποβάλλει αναλυτικά σχέδια των εγκαταστάσεων των αλυκών. Αρκετά από αυτά τα σχέδια διατηρούνται στα αρχεία της Βενετίας, σχεδιασμένα από τον εκάστοτε διορισμένο κρατικό υπάλληλο-τοπογράφο (agrismentor publico).

Στα σχέδια της εποχής αυτής είναι αποτυπωμένες με λεπτομερή ακρίβεια οι διαστάσεις και ο προσορισμός κάθε χώρου των παλιών και των νέων αλυκών, οι αποθήκες, τα σπίατα των υπαλλήλων και τα καταλύματα των εργατών, η εκκλησία των αλυκών, ο πύργος προστασίας του χώρου, οι αποβάθρες και οι χώροι συγκέντρωσης του αλατιού. Συγκρίνοντας τα σχέδια αυτά με σημερινές αποτυπώσεις, είναι εύκολο να συμπεράνουμε ότι τόσο η έκταση όσο και ο τρόπος λειτουργίας των αλυκών ελάχιστα έχουν αλλάξει από το 1725 ως τις μέρες μας.

Ιδιαίτερη αξία έχουν τα σχέδια του agrismentor publico Spiridion Morazzo, του 1725, που αφορούν τις δύο αλυκές³, γιατί δίνουν πληροφορίες όχι μόνο για τις λειτουργίες των διαφόρων τμημάτων των αλυκών, αλλά και για τη ζωή γύρω από αυτές. Έτσι βλέπουμε σκηνή κυνηγιού πάπιας από μονόξυλο, απεικόνιση των δύο τύπων μονόξυλων, με πανιά και με κουπίά, τα σπίατα της ανατολικής παραλίας της πόλης της Λευκάδας (Parte d'Amaxiki) το τελωνείο (Dogana), κτισμένο πάνω σε βράελα, τον χώρο που άραζαν τα μονόξυλα, την αγροικία του Conte Dusmano στην περιοχή «Μπέη», το τοπωνύμιο στου «Φραγκιού», με το μοναδικό δωρόφορο σπίτι με σοφίτα και μπαλκόνι, το τρικάρταρο φορτηγό πλοίο που περιμένει στο λιμάνι Δρέπανο για να μεταφέρει το αλάτι.

Στην άκρη των νέων αλυκών, στη νότια άκρη του περάσματος του στενού της Λευκάδας, στο σημείο όπου οι αλυκές πλησιάζουν πολύ την απέναντι ακτή της Ακαρνανίας, υπήρχε το ενετικό οχυρώμα Torretta (σχέδια του οποίου βρίσκονται στα αρχεία Βενετίας και Λονδίνου). Η Torretta αποτελούσε παραμεθό-

ριο οχυρό και ταυτόχρονα εφασφάλιζε τις αλυκές και το λιμάνι Δρέπανο από εχθρικές επιδρομές. Η διάνοξη της διάρυμας της Λευκάδας, στις αρχές του 20ού αιώνα, έκοψε ένα τμήμα των νέων αλυκών. Η Torretta βρίσκεται σήμερα σε νησίδα μεταξύ Ακαρνανίας και διάρυμας της Λευκάδας.

Το 1948 σταμάτησε η λειτουργία των παλιών αλυκών. Τα κτήρια εγκαταλείφθηκαν και ερμηώσαν και τα τηγάδια γέμισαν προσχώσεις. Το 1990 ο χώρος των παλιών αλυκών μπαζώθηκε και προσφερόθηκε για την επέκταση της πόλης της Λευκάδας. Η λειτουργία των νέων αλυκών διακόπηκε το 1990. Ο χώρος έχει προταθεί για να στεγάσει μονάδα ιχθυοκαλλιέργειας.

Σημειώσεις

1. Ροντιανώης, *Ιστορία της νήσου Λευκάδας* τ. Α', Αθήνα 1980, σελ. 358.
2. Π. Βουκελάτος, *τέως διευθυντής των αλυκών Λευκάδας, συνέντευξη*, Απρίλης 1993.
3. Spon και Wheeler, *A journey into Greece*, W. Goodisson (1812-1813), *Historical and topographical essay*, H. Holland, *Ταξίδι στο Ιόνιο*. Saint Sauveur-André Gerasset (1797), *Voyage historique*.
4. Αρχαϊκό υλικό από την Biblioteca Querini-Stampalla και τη βιβλιοθήκη του Museo Correr της Βενετίας.
- 5) Archivio di Stato Venezia.

The Salt March of Leukada Island M. Lambrinou

The salt marsh, a complex creation of human energy and natural construction, represents a homogeneous entity of historic, social and technical interest.

The first salt marshes on Leukada island date from around 1415, during the period of the Latin conquest, and caused the creation of the suburb Amaxiki. Soon after the occupation of the island by the Venetians in 1684 the salt marshes were expanded, their number was increased by new ones, such those of Torretta, and all were perfectly organized. Their remnants, which have been preserved until today, are now endangered to be completely destroyed, thus depriving us from the impressive and valuable technological achievements that were in use until 1948.