

# ΚΕΦΑΛΟΣ Η ΚΩΑ

δίκτυο πολεοδομικών και συγκοινωνιακών επεμβάσεων  
για τον οικισμό της Κεφάλου









ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
Δ.Π.Μ.Σ.: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ-ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β': ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ & ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θάλεια-Ευαγγελία Κορατζάνη

Επιβλέπων: Γεώργιος Σαρηγιάννης, Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Π.  
Επιτροπή: Γεώργιος Σαρηγιάννης, Παρασκευή Ψαράκη –  
Καλουπτσίδη, Ευθύμιος Μπακογιάννης

Αθήνα, Οκτώβριος 2019

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών (Δ.Π.Μ.Σ.), κατεύθυνση Β': Πολεοδομία & Χωροταξία του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π.. Πρόκειται για την πολεοδομική και ιστορική εξέλιξη του οικισμού της Κεφάλου της νήσου Κω στο πέρασμα των χρόνων, με στόχο την πρόταση ενός συνόλου συγκοινωνιακών, πολεοδομικών κ.α. προτάσεων.

Ως την ελάχιστη δυνατή μνεία, πριν την παράθεση της διπλωματικής μου εργασίας οφείλω να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλαν στην εκπόνησή της. Πρώτα απ' όλα, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα της διπλωματικής μου εργασίας, Ομότιμο καθηγητή, κύριο Γεώργιο Σαρηγιάννη για την επιστημονική του καθοδήγηση, τις υποδείξεις του, την απλόχερη παροχή βιβλιογραφικού υλικού, τη συνεχή υποστήριξη και το αμείωτο ενδιαφέρον που έδειξε από την αρχή μέχρι το τέλος.

Εν συνεχεία θα ήθελα να ευχαριστήσω την Ελληνική Στατιστική Αρχή για την πρόθυμη και άμεση χορήγηση των αναγκαίων, για την διεξαγωγή της διπλωματικής μου εργασίας, στοιχείων και χαρτών για τον οικισμό της Κεφάλου. Καθώς επίσης το Κτηματολογικό τμήμα, τη Διεύθυνση Πολεοδομίας Κω και το τμήμα Αγροτικής Οικονομίας Κω, και συγκεκριμένα την κ. Δήμητρα Αναγνωστοπούλου, τον κ. Δημήτρη Φανά-ρα και την κ. Νίκη Νικολή, για την βοήθεια τους στην εύρεση και άμεση χορήγηση των απαραίτητων χαρτογραφικών υποβάθρων και άλλων στοιχείων.

Τέλος, δεν θα μπορούσα να παραλείψω να ευχαριστήσω όλους εκείνους τους ανθρώπους που μέσα από τις προσωπικές τους ιστορίες, τις αφηγήσεις, τις γνώσεις και την παροχή μέρος του προσωπικού τους αρχείου αποτέλεσαν μια σπουδαία βοήθεια στην εξέλιξη και διεκπεραίωση της διπλωματικής εργασίας. Συγκεκριμένα ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στον κ. Αθανάσιο Μουστάκη, στην κ. Νένα Φάκου και στον κ. Μάρκο Τριανταφύλλου για την καθοριστική βοήθεια τους, την παροχή βιβλιογραφικών πηγών, σημαντικών στοιχείων και αρχείου, στον κ. Αντώνιο Κρητικό για την πρόθυμη βοήθεια του και τις χρήσιμες πληροφορίες που μου παρείχε κατά την διάρκεια της έρευνας, και τέλος στον κ. Σωτήρη Χριστοδούλου και στον κ. Αλέξανδρο Μαρκόγλου για την βοήθεια τους στην εύρεση παλιού φωτογραφικού υλικού και τις πολύ χρήσιμες ιστορικές πληροφορίες που με μεγάλη προθυμία μου παρείχαν.

Κλείνοντας θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλους τους μόνιμους και μη κατοίκους Κεφάλου, που έστω και με μια σύντομη συζήτηση αφενός βοήθησαν στην ορθότερη αποτύπωση της ιστορίας της Κεφάλου και αφετέρου παρείχαν συνειδητά ή μη την δικιά τους οπτική για τον οικισμό της Κεφάλου κάτι το οποίο ήταν απαραίτητο για την σύνταξη και τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης πρότασης που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των κατοίκων και στην φυσιογνωμία της χωρικής διάστασης οποία απευθύνεται.

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	σελ. 06
Η ΑΡΧΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΕΦΑΛΟΥ	σελ. 07
ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ	
Τουρκοκρατία	σελ. 23
Ιταλοκρατία	σελ. 26
Ο Κ. ΔΟΞΙΑΔΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΩ	σελ. 35
Η ΚΕΦΑΛΟΣ ΤΟΥ 21 <sup>ου</sup> ΑΙΩΝΑ	
Γενικά γεωγραφικά και δημογραφικά στοιχεία	σελ. 39
Ο κόλπος της Κεφάλου	σελ. 41
[Γενικά ιστορικά, Διοικητική και γεωγραφική θέση, Πληθυσμός]	
Ο οικισμός της Κεφάλου	σελ. 43
[Γενικά ιστορικά, Οικονομία, Φυσικός πλούτος, Πολεοδομική μορφή]	
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο	σελ. 52
Επιτόπια έρευνα	σελ. 58
[Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, Οδικό δίκτυο, Παθογόνα σημεία]	
ΠΡΟΤΑΣΗ	σελ. 66
ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ	σελ. 75
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. 77

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη και ανάλυση του οικιστικού δικτύου της Κεφάλου, η οποία περιλαμβάνει την ιστορική μελέτη και την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του οικισμού, και αποτελεί βασικό εργαλείο για τη θέσπιση στόχων και δράσεων που θα οδηγήσουν τον οικισμό σε ανάπτυξη (κοινωνική, οικονομική και πολεοδομική). Η μελέτη διεξήχθη με κύριο γνώμονα τις αρχές της αειφορίας, ενώ ταυτόχρονα μέσω της αξιολόγησης έγινε η προσπάθεια να εντοπιστούν τα χωρικά σημεία που αποκλείουν από αυτό που αποκαλούμε «λειτουργικό σχεδιασμό» και δυσχεραίνουν την καθημερινότητα των κατοίκων και των επισκεπτών του χωριού. Στο τέλος θα παραθέσουμε μια σειρά από προτάσεις σε πολεοδομικό και συγκοινωνιακό επίπεδο, με στόχο την βέλτιστη δυνατή λειτουργία του χωριού κατά την διάρκεια των χειμερινών αλλά και των καλοκαιρινών μηνών.

Όλα τα παραπάνω θα μελετηθούν από την σκοπιά του πεζού αλλά και του ποδηλάτη, παρ' όλη την έλλειψη δικτύου ποδηλατοδρόμων. Εξαιτίας του ελλιπούς βιβλιογραφικού υπόβαθρου για το χωριό ως προς την πολεοδομική και την χωρική εξέλιξη του, ένα μεγάλο μέρος της μελέτης θα στηριχτεί σε επιτόπιες έρευνες και προφορικές μαρτυρίες. Επιπλέον για ακόμα μια φορά μέσα από συζητήσεις με τους κατοίκους, προφορικές ιστορίες και αφηγήσεις θα προσπαθήσουμε να αποτυπώσουμε την σημερινή κατάσταση όσο τον δυνατόν με μεγαλύτερη ακρίβεια.

## Η ΑΡΧΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΕΦΑΛΟΥ

Η Κέφαλος βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της νήσου Κω και λόγω των οικονομικών δραστηριοτήτων και του αριθμού των μόνιμων κατοίκων του χαρακτηρίζεται ως χωριό. Ουσιαστικά αποτελείται από τον οικισμό της Κεφάλου, ο οποίος είναι κτισμένος πάνω σε ηφαιστειογενή υψώματα<sup>1</sup> της περιοχής και τον παράκτιο οικισμό νότια του οικισμού της Κεφάλου. Η Κέφαλος απέχει 42 χλμ. από την πόλη της Κω και 16 χλμ. από το Διεθνή Αερολιμένα "Ιπποκράτης". Κατά την αρχαιότητα ονομαζόταν Αστυπάλαια και μέχρι το 366 π.Χ. ήταν η πρωτεύουσα του νησιού, βέβαια για την θέση και την ονομασία της δεν μπορούμε να είμαστε απολύτως σίγουροι, δεδομένου ότι τα ιστορικά ευρήματα είναι ελλιπή και οι απόψεις των μελετητών σε πολλές περιπτώσεις δίστανται. Δύο εκδοχές εξηγούν πώς πήρε το όνομά της. Σύμφωνα με τη πρώτη, ονομάστηκε έτσι επειδή ήταν το κεφαλοχώρι κατά την αρχαιότητα, ενώ με βάση τη δεύτερη και επικρατέστερη εκδοχή οφείλει το όνομά της στο σχήμα της περιοχής που μοιάζει με κεφάλι γυπαιτού.



Εικόνα 1: Θέση του χωριού Κέφαλος στη νήσο Κω & χάρτης Δωδεκανήσων ( πάνω αριστερά). [Ιδία επεξεργασία, υπόβαθρο Google maps]

1 M. Georgiadis, "A synthesis of the Neolithic and Early Bronze Age ground stone tools from the Dodecanese", Το αρχαιολογικό έργο στα νησιά του Αιγαίου, Διεθνές Διεπιστημονικό συνέδριο, Τόμος Γ', Ρόδος, 27 Νοεμβρίου-1 Δεκεμβρίου 2013, σελ. 22

Γενικά το νησί της Κω, όπως μαρτυρούν πληθώρα αρχαιολογικών ευρημάτων, φαίνεται να κατοικείται ήδη από την Τελική Νεολιθική Περίοδο, 4<sup>η</sup> χιλιετία π.Χ.. Ευρήματα που μαρτυρούν τις θέσεις εγκατάστασης στην περιοχή, έχουν βρεθεί σε ύψωμα βόρεια του Αγίου Στεφάνου, στην περιοχή Λαφτόνερο, δίπλα στην εκκλησία Αγία Βαρβάρα, στις Μηλιές της Κεφάλου, στην περιοχή Βίγλες, στο σπήλαιο της Άσπρης Πέτρας στο όρος Ζηνί σε ύψος 362 μ. και στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη του Θεολόγου.<sup>2</sup>

#### Το σπήλαιο της Άσπρης Πέτρας στην Κέφαλο

«Το σπήλαιο ανέσκαψε ο Doro Levi τον Ιούνιο του 1922, ο οποίος χρονολόγησε τα ευρήματα στη Νεολιθική Περίοδο (Levi 1929, 235-312), αλλά έκτοτε έχουν προταθεί διάφορες απόψεις. Furness 1956, 193. Ο Morricone 1950, 325 θεωρεί τα ευρήματα σύγχρονα με την Τροία III-V (2300-1900 κατά τη χρονολόγηση του C. Blegen). Hope-Simpson-Lazenby 1973. Hope-Simpson-Dickinson 1979, 373. Ο Σαμψων 1987, 118 τα αποδίδει στην Έσχατη Νεολιθική και την ηπειρωτική Πε II. Κατά τον Georgiadis 2012, 9, 159, 171 ίσως το σπήλαιο χρησιμοποιήθηκε νωρίτερα, κατά τη Μέση Νεολιθική (MN) περίοδο, με περισσότερη βεβαιότητα, όμως, από την Τελική Νεολιθική. Η κατοίκηση του σπηλαιίου συνεχίστηκε μέχρι το τέλος της ΠΕΧ, ενώ ήταν σε χρήση και τη δεύτερη χιλιετία. Κατά τους ιστορικούς χρόνους και περισσότερο από τη γεωμετρική μέχρι και τη ρωμαϊκή περίοδο χρησιμοποιήθηκε ως τόπος λατρείας, αγροτικών κυρίως θεοτήτων, όπως π.χ. του Πάνα και των Νυμφών.»

Β. Χριστοπούλου, «Κέφαλος της νήσου Κω και ο δήμος των Ισθμιωτών. Από την προϊστορία στους μεταβυζαντινούς χρόνους», ΤΑ ΚΩΑΚΑ, περιοδική έκδοση, Τόμος ΙΓ', Εκδόσεις: Π.Ο.Κ. « Ο ΦΙΛΗΤΑΣ», Κως, 2015, σελ. 133, υποσημείωση 3



Εικόνα 2: Περιοχές οργανωμένης εγκατάστασης πληθυσμού κατά την αρχαιότητα.

[Ίδια επεξεργασία, σημειώσεις της συγγραφέα σε υπόβαθρο GOOGLE MAPS]

<sup>2</sup> Β. Χριστοπούλου, « Η Κέφαλος της νήσου Κω και ο δήμος των Ισθμιωτών. Από την προϊστορία στους μεταβυζαντινούς χρόνους», ΤΑ ΚΩΑΚΑ, περιοδική έκδοση, Τόμος ΙΓ', Εκδόσεις: Π.Ο.Κ. « Ο ΦΙΛΗΤΑΣ», Κως, 2015, σελ. 133





Εικόνα 3: Συνολικά οι θέσεις εγκατάστασης πληθυσμού από την προϊστορική μέχρι την μεταβυζαντινή περίοδο. [πηγή: Ο Φιλιτάς, ΤΑ ΚΩΑΚΑ, Τόμος ΙΓ', σελ.:172]

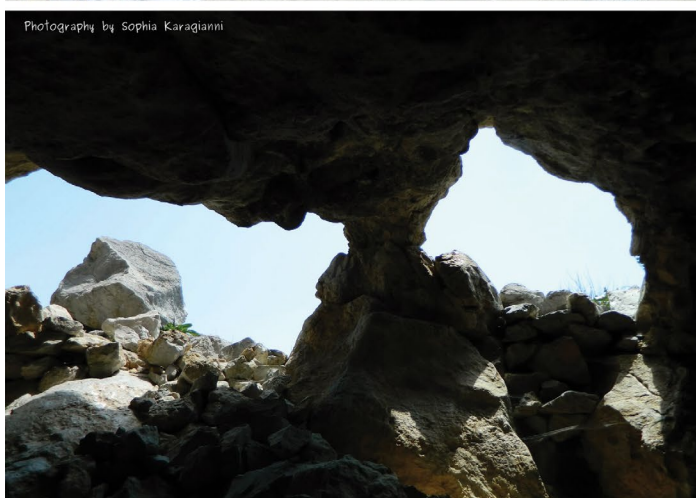
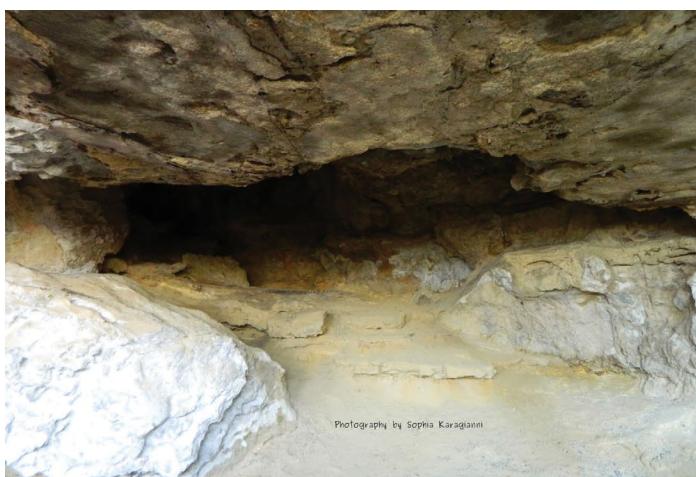


Εικόνα 4: Το όρος Ζηνή στην Κέφαλο κατά την περίοδο 1925-1930. [πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]





Εικόνα 5: Το νησάκι Καστρί απέναντι απο την περιοχή του Αγίου Στέφανου, 2019. [πηγή: Δημήτρης Αντωνούρης, <https://www.facebook.com/Dimitris.Antonouris>]



Εικόνα 6: Το σπήλαιο της Άσπρης Πέτρας στην Κέφαλο το 2013. [Πηγή: <http://photographybysophiakaragianni.blogspot.com>, *ΤΟ ΣΠΗΛΑΙΟ ΤΗΣ ΑΣΠΡΗΣ ΠΕΤΡΑΣ ΣΤΗΝ ΚΕΦΑΛΟ*, 2013, τελευταία επίσκεψη 23.08.2019, 22:50]





Εικόνα 7: Η περιοχή Λαφτόνερο στην Κέφαλο. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]



Εικόνα 8: Η εκκλησία της Αγίας Βαρβάρας στην Κέφαλο. Στο βάθος βρίσκεται το όρος Ζηγι, 2019. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]





Εικόνα 9: Η περιοχή Μηλιές στην Κέφαλο. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]

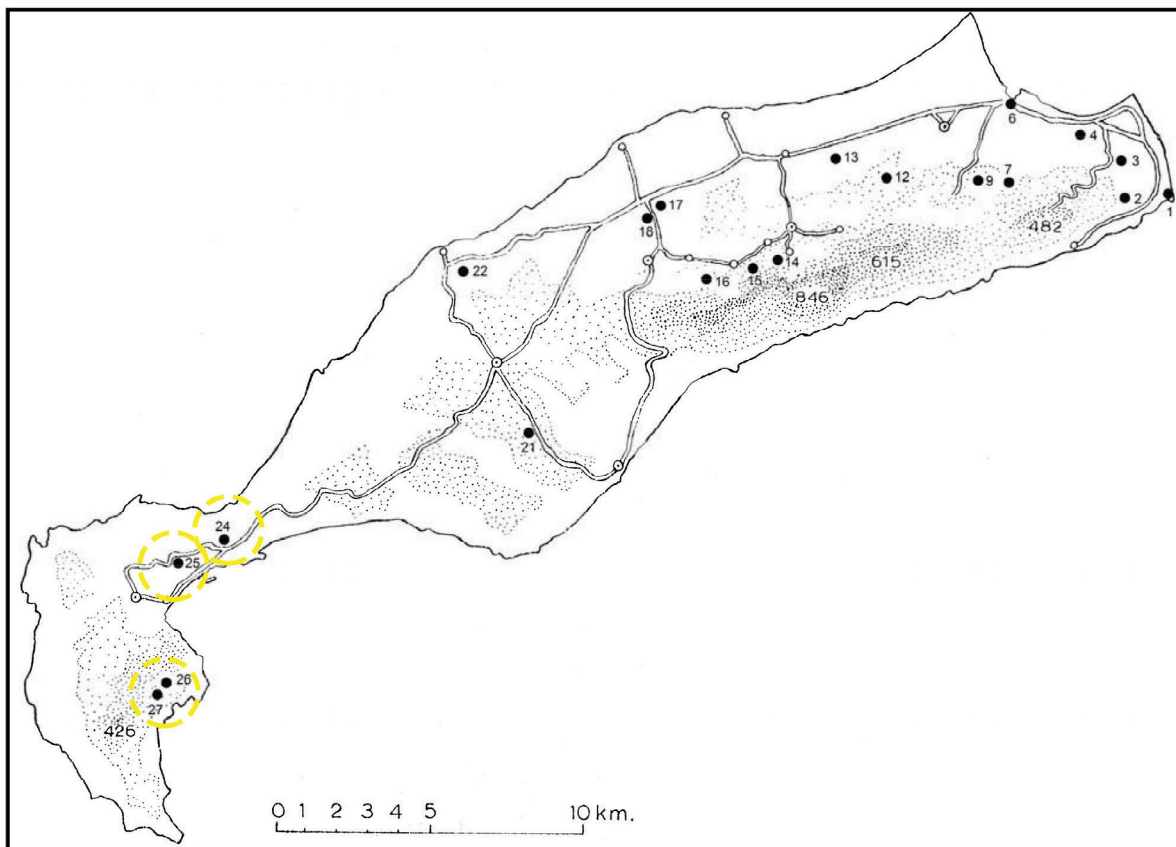


Εικόνα 10: Το εκκλησάκι του Άγιου Ιωάννη του Θεολόγου. [Πηγή: Google images, τελευταία επίσκεψη 18.07.2019, 21:30]

Από τα ευρήματα στις εν λόγω περιοχές, γίνεται αντιληπτό ότι η σημερινή Κεφαλος αποτελούσε κατά τους αρχαίους χρόνους μια σημαντική και αξιόλογη πόλη, η οποία μέσα από φιλολογικές πηγές και επιγραφές μας γνωστοποιείται ότι ανήκε στον δήμο του Ισθμού. Η πρώτη κατοίκηση στην περιοχή τοποθετείται χρονικά στην Γεωμετρική περίοδο, τον 9<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ., όπου και γνώρισε μεγάλη ακμή μέχρι και τους πρώτους Ρωμαϊκούς χρόνους. Από την πρωτοβυζαντινή περίοδο αρχίζει να αποκτά έναν πιο θρησκευτικό χαρακτήρα, κρατώντας την ευμάρεια των προηγούμενων χρόνων.

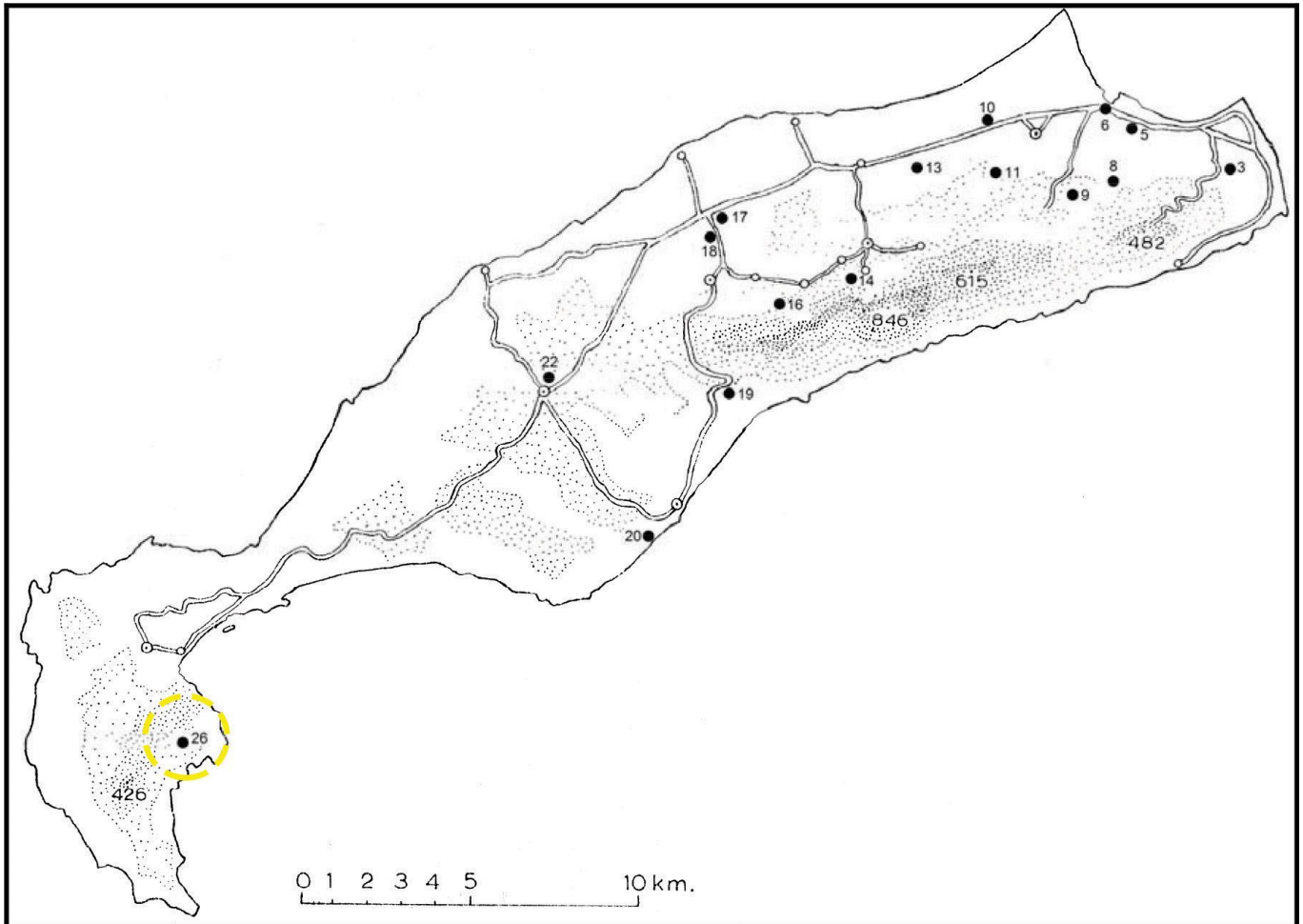
### Prehistoric Sites on Kos

- |                                     |                              |
|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ayios Fokas                      | 15. Profitis Ilias hill      |
| 2. SW of Ayios Fokas                | 16. Kastro Palaiopyli        |
| 3. Castello                         | 17. Linopotis Piyi           |
| 4. Troulli                          | 18. Ayia Paraskevi           |
| 5. Iraklis                          | 19. Eleona                   |
| 6. Seraglio                         | 20. Ancient Halasarna        |
| 7. Hill east of Panayia Tsoukalaria | 21. Tavla                    |
| 8. Yapili                           | 22. Antimachia               |
| 9. Askloupi                         | 23. Vouno                    |
| 10. Giorgaras                       | 24. N Ayios Stefanos hill    |
| 11. Asklepieion                     | 25. E of Ayia Varvara church |
| 12. Tsilimpiri                      | 26. Aspri Petra cave         |
| 13. Mesaria                         | 27. SW of Aspri Petra cave   |
| 14. Misonisi                        |                              |



Χάρτης 1: Χάρτης θέσεων εγκατάστασης στο νησί της Κω, κατά την Πρώιμη Εποχή του Χαλκού. Με κίτρινο έχουν σημειωθεί οι θέσεις εγκατάστασης για την περιοχή της Κεφάλου. [Πηγή: C.Gallou, M.Georgiadis, G.M.Muskett, "DIOSKOUROI Studies presented to W.G. Cavanagh and C.B. Mee on the anniversary of their 30-year joint contribution to Aegean Archaeology", BAR International Series 1889, 2008, σελ.235]





Χάρτης 2: Χάρτης θέσεων εγκατάστασης στο νησί της Κω, κατά την Ύστερη Εποχή του Χαλκού. Με κίτρινο έχουν σημανθεί οι θέσεις εγκατάστασης για την περιοχή της Κεφάλου. [Πηγή: C.Gallou, M.Georgiadis, G.M.Muskett, "DIOSKOUROI Studies presented to W.G. Cavanagh and C.B. Mee on the anniversary of their 30-year joint contribution to Aegean Archaeology", BAR International Series 1889, 2008, σελ.236 ]

Εκτός από τις φιλολογικές πηγές, ο χριστιανικός αυτός χαρακτήρας γίνεται αντιληπτός και από τις επτά βασιλικές εκκλησίες που βρέθηκαν στον κόλπο του Καμαρίου. Σημαντικά στοιχεία που υποδεικνύουν την στροφή του οικισμού στα θρησκευτικά δρώμενα, είναι και ο μεγάλος αριθμός θρησκευτικών αντικειμένων, όπως σφραγίδες άρτου, ευλογίες (πήλινα μικρά αγγεία που περιείχαν μύρο ή αγιασμό) κ.α. που ήρθαν στην επιφάνεια από αρχαιολογικές ανασκαφές στην περιοχή.

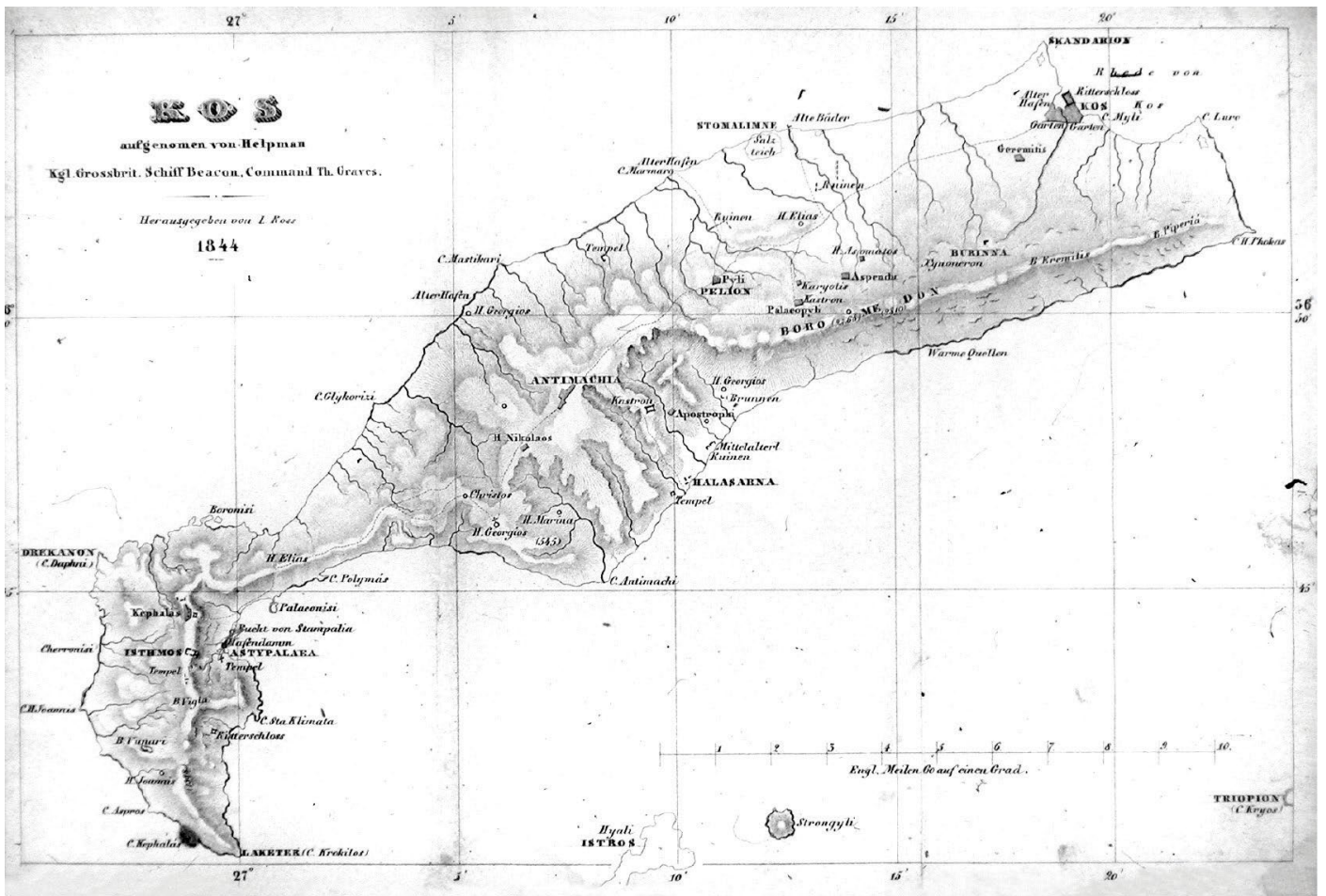
Κυρίως από βιβλιογραφικές πηγές γνωστοποιείται η ύπαρξη δύο πόλεων, χωρίς βέβαια να γνωρίζουμε την ακριβή γεωγραφική τους θέση στο νησί πριν τον συνοικισμό του 366 π.Χ.. Αυτές ήταν η «Αστυπάλαια» και η «Κως η Μεροπίδα». Από την άλλη πλευρά με βάση τις ανασκαφές και τις αρχαίες επιγραφές που ήρθαν στην επιφάνεια στην περιοχή της Κεφάλου δεν αποδεικνύεται η ύπαρξη πόλης με την ονομασία «Αστυπάλαια», αφού η μόνη ονομασία που βρέθηκε στις επιγραφές ήταν η ονομασία «Ισθμός» ή «ο δάμος ο Ισθμιωτών». Το γεγονός του μικρού αριθμού των αρχαίων επιγραφών στην Κεφαλο, αποδίδεται στην εκτεταμένη εκκαμίνευση των μαρμάρων για την παραγωγή ασβέστη και την χρήση των αρχαίων λίθων από τα μνημεία για την ανοικοδόμηση κατοικιών και άλλων δημόσιων κτηρίων κατά

την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Αυτή η σημαντική έλλειψη αρχαιολογικών ευρημάτων σε συνδυασμό με τα αντιφατικά στοιχεία από φιλοσοφικές πηγές δημιούργησαν, ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, όπου ξεκίνησε και η πιο συστηματική μελέτη αυτών, αντίρροπες απόψεις στους μελετητές και σύγχυση σε ότι αφορά την θέση, την ονομασία αλλά και τα κοινωνικοπολιτικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της Κεφάλου κατά την αρχαιότητα.

Ένας από τους γνωστούς ερευνητές της νήσου Κω, ήταν ο Ludwig Ross, ο οποίος με συστηματικό τρόπο κατέγραψε, μελέτησε και ανέλυσε πολλά από τα μνημεία τις επιγραφές κ.α. του νησιού που είχε εντοπίσει τα οποία και δημοσίευσε. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Ross ήταν ο πρώτος μελετητής στους νεότερους χρόνους όπου και επισκέφτηκε το νησί τρεις φορές και περιέγραψε με μεγάλη λεπτομέρεια τις κωακές κλασικές αρχαιότητες.

Εξαιτίας του πρώτου ταξιδιού του Ross στο νησί της Κω το 1841, το οποίο δεν στέφθηκε με μεγάλη επιτυχία, δεδομένου ότι εντοπίστηκε η νόσος της πανούκλας και το πλοίο μπήκε σε καραντίνα, μας γνωστοποιούνται μια σειρά από αρχαιολογικά μνημεία κτλ της Κω που είχε συλλέξει από αγγλικό χάρτη του νησιού και από μια σειρά από επιγραφές τις οποίες είχε ήδη δημοσιεύσει στο έργο του INSCRIPTIONES GRAECAE INEDITAE, στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα στην Αθήνα. Συγκεκριμένα στον τόμο II (1842) εκτός των άλλων παραθέτει 12 επιγραφές και στον τόμο III (1845) του προαναφερθέντος έργου προσθέτει άλλες 35 επιγραφές. Επιπρόσθετα το 1846 στο Βερολίνο δημοσίευσε ένα ακόμα έργο του, το HELLENIKA, στο οποίο συμπεριλάμβανε επιπλέον 10 αρχαίες επιγραφές της νήσου Κω. Τις πρώτες 12 επιγραφές (1842) καθώς και τον δύο φορές δημοσιευμένο αγγλικό χάρτη τα είχε συλλέξει από τον Άγγλο καπετάνιο Thomas Graves, ενώ για τις υπόλοιπες επιγραφές υποθέτουμε ότι τις γνώριζε από επιτόπιες έρευνες και απόγραφα Ελλήνων ερευνητών και φιλοσόφων.

Μέσα, λοιπόν, από την αυτή την πρώτη του πιο συστηματική επαφή με τις αρχαιότητες της Κω, ο Ross εκτός των άλλων εστιάζει και στο ΝΔ τμήμα του νησιού εκεί που βρίσκεται το χωριό της Κεφάλου, το οποίο ονομάζει «Κεφαλός», καθώς επίσης δίνει ιδιαίτερη σημασία στο μεσαιωνικό κάστρο και στην ακρόπολη της περιοχής την οποία ορθά ονομάζει «Αλάσαρνα». Εν συνεχεία σημειώνει, όπως φαίνεται και στον χάρτη, ότι σε απόσταση ενός τετάρτου της ώρας από την προαναφερθείσα ακρόπολη εντοπίζεται ένας πρώτος αρχαίος ναός και ανατολικά αυτού ένας δεύτερος ναός πάνω στην παραλία στην περιοχή «Σταμπάλια». Σε αυτό το σημείο ο Ross θεωρεί ότι η άποψη των Άγγλων για την περιοχή «Σταμπάλια» που την θεωρούσαν ως την κάτω πόλη της «Αλάσαρνα», είναι λανθασμένη. Ενώ παράλληλα ισχυρίζεται ότι η εν λόγω περιοχή αποτελεί την παλαιότερη πόλη του νησιού, την οποία ονομάζει «Αστυπάλεια». Αν και αυτός ο αντίλογος του Ross δεν προήρθε από επιτόπια έρευνα, φαίνεται από μεταγενέστερες μελέτες και έρευνες να είναι ορθός.



Χάρτης 3: Ο αγγλικός χάρτης της νήσου Κω, προσθήκες και διορθώσεις του Ross. [Πηγή: Γ. Κοκκορού-Αλευρά, «Ludwig Ross ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ», ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ, ΑΘΗΝΑ, 2–3 Οκτωβρίου 2002, Verlag Marie Leidorf GmbH, Rahden/Westf, 2005, σελ. 190



Εικόνα 11: Ο αγγλικός χάρτης της νήσου Κω, εστιασμένος στην περιοχή μελέτης με σημειώσεις της συγγραφέα. [Ίδια επεξεργασία]



Τον Οκτώβριο του 1843 χρονολογείται η δεύτερη απόπειρα του Ross να επισκεφθεί το νησί, αλλά και αυτή την φορά αντιμετώπισε δυσκολίες, αφού ο Μπέης της Κω του απαγόρευσε την περιοδεία του στην ύπαιθρο. Παρ' όλα δεν υποχώρησε αλλά κατάφερε και επισκέφθηκε κάποια κτίσματα και περιοχές, για να συλλέξει στοιχεία για τις αρχαιότητες της Κω. Για το τμήμα της Κεφάλου δεν έκανε πολλές αναφορές εκτός της διόρθωσης που επισήμανε για την θέση της αρχαίας «Αλάσαρνας» που μέχρι τότε θεωρούσαν ότι βρισκόταν στην περιοχή της Κεφάλου και την τον τοποθετεί στο κέντρο της νότιας ακτής της Κω.

Το Μάιο του 1844 ο Ross επισκέφθηκε για ακόμα μια φορά το νησί της Κω, και με βάση τις πληροφορίες που δημοσίευσε στο βιβλίο του, "REISEN NACH KOS, HALIKARNASSOS, RHODOS UND DER INSEL ZYPERN" οχτώ χρόνια αργότερα, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι αυτή η επίσκεψη ήταν η πιο εποικοδομητική όσο αφορά την εξερεύνηση και μελέτη των κωακών αρχαιοτήτων. Εκτός από ένα πλούσιο πλήθος αρχαιοτήτων και περιοχών που επισκέφτηκε σε όλο το νησί ο Ross προς το τέλος του ταξιδιού του μεταβαίνει «[...]προς το άλλο μεγάλο και πανάρχαιο κέντρο της Κω, το δήμο των Ισθμιωτών[...]», όπως χαρακτηρίζει η Γ. Κοκκορού-Αλευρά<sup>3</sup> την περιοχή που βρίσκεται η Κέφαλος. Για την ορθή ταύτιση της περιοχής που επισκέφθηκε ο Ross με την Κέφαλο, είμαστε βέβαιοι τόσο λόγω της σωστής σήμανσης στον αγγλικό χάρτη όσο και λόγω των εύστοχων περιγραφών που έκανε για σημαντικά αρχαία μνημεία, για την μορφολογία, τα πετρώματα του εδάφους και την χλωρίδα της περιοχής.

Ουσιαστικά μέσα από το τελευταίο του ταξίδι στην περιοχή της Κεφάλου, ο Ross περιέγραψε και ανέλυσε τα ερείπια της Παναγίας της Παλατιανής, που ήταν κτισμένη στην ακρόπολη της αρχαίας πόλης πάνω σε λείψανα αρχαίου ναού, ενώ για την γύρο περιοχή αναφέρει την ύπαρξη ενός σημαντικού αριθμού αρχιτεκτονικών μελών και επιγραφών και επισημάνει ότι πουθενά δεν βρέθηκαν αρχαία γλυπτά. Την αρχαία πόλη την τοποθετεί σε πρηνές σημείο κάτω από την ακρόπολη προς της νότιες ακτές του δήμου των Ισθμιωτών. Αυτή η άποψη βέβαια δεν έγινε αποδεκτή από όλους του μελετητές, αφού εμφανίστηκαν κατά καιρούς πολλοί ερευνητές, φιλόσοφοι κτλ., όπως ο L. Morricone, ο Laurenzi κ.α., που υποστήριξαν ότι η πόλη του ελληνιστικού-ρωμαϊκού δήμου των Ισθμιωτών πρέπει να βρισκόταν δίπλα στο σημερινό λιμάνι της περιοχής, στο «Καμάρι». Την δεύτερη διατύπωση την ενισχύουν τα ευρήματα που βρέθηκαν σε ακίνητα της περιοχής, τα οποία χρονικά τοποθετούνται από τον 3<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα έως τα υστερορωμαϊκά χρόνια.<sup>4</sup>

Σημαντικά είναι, επίσης, τα στοιχεία που δημοσιεύει για την ύπαρξη μιας αρχαίας δεξαμενής και πηγής στο απέναντι βουνό, τις οποίες οι αρχαίοι κάτοικοι του χωριού εκμεταλλευόντουσαν μέσω ενός συστήματος αγωγών ύδρευσης που εκτεινόταν μέχρι την αρχαία πόλη. Για την ίδια την αρχαία πόλη δεν δίνει πολλές πληροφορίες, δεδομένου ότι δεν είχε ανασκαφεί και βρεθεί κάποιο αξιόλογο αρχαιολογικό εύρημα. Το μόνο το οποίο εντόπισε ο Ross, και το αναφέρει ήταν τα μεγάλα τμήματα αναλημμάτων που χρησίμευαν για την συγκράτηση του επικλινούς εδάφους από την διάβρωση και δημιουργούσαν αναχώματα

3 Γ. Κοκκορού-Αλευρά, «Ludwig Ross ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ», ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ, ΑΘΗΝΑ, 2-3 Οκτωβρίου 2002, Verlag Marie Leidorf GmbH, Rahden/Westf, 2005, σελ. 197

4 Β. Χριστοπούλου, ΤΑ ΚΩΑΚΑ, σελ. 140

πάνω στα οποία βρίσκονταν τα κτίρια της πόλης, τα οποία όπως είχε αναφερθεί και στο πρώτο του ταξίδι σταματούσαν σε απόσταση ενός τετάρτου της ώρας από την ακτή.

Μετέπιπτα ο Ross κατευθύνθηκε νότια της αρχαίας πόλης προς το Ζηνί, «Σιννίν» όπως το αναφέρει στο βιβλίο του. Εκεί εντοπίζει μια μικρή εκκλησία στην κορυφή του υψώματος μέχρι το ακρωτήριο Κρίκελο<sup>5</sup>. Από την σκοπιά των αρχαιολογικών ευρημάτων τα μόνα που βρέθηκαν στο Ζηνί ήταν τα ερείπια μεσαιωνικού Εβραϊκού κάστρου, ένα ακόμα ξεχασμένο κάστρο ανάμεσα στο πρώτο και στο Ζηνί. Ενώ παράλληλα στην πλαγιά του υψώματος διαπιστώνει την ύπαρξη τάφων, πολλοί από τους οποίους σημειώνει ότι είχαν καταστραφεί από τους κατοίκους με στόχο την μετατροπή των μαρμάρων τους σε ασβέστη. Συνεχίζοντας την περιήγηση του πέρασε πάλι από την αρχαία πόλη και τα Παλάτια όπου για την εκεί περιοχή δεν αναφέρει κάποιο σημαντικό αρχαιολογικό εύρημα παρά μόνο την ύπαρξη πολλών οστράκων.

Λίγο πριν την έξοδο του από την Κέφαλο, ο Ross, άρχισε να κατηφορίζει με στόχο να περάσει και από την παράκτια περιοχή, νότια της πόλης. Η διέλευση του, λοιπόν, από τα χαμηλότερα τμήματα της Κεφάλου, είχε ως αποτέλεσμα να συναντήσει έναν πλούσιο αριθμό αρχιτεκτονικών ερειπίων και λειψάνων κυρίως θρησκευτικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα δεξιά από το ποτάμι βρήκε πολλά ερείπια εκκλησιών κτισμένα με αρχαία οικοδομικά μέλη κατοικιών και κτιρίων γενικά. Μια από αυτές τις εκκλησίες καταγράφεται στον αγγλικό χάρτη ως ναός, ο οποίος σύμφωνα με την Γ. Κοκκορού-Αλευρά<sup>6</sup>, πιθανότατα να ήταν ο ναός της Ομονοίας ή του Ασκληπιού, αν και ο Ross δεν ονομάζει σε κανένα σύγγραμμα την εύρεση των εν λόγω ναών. Κατευθυνόμενος ανατολικά προς την πόλη της Κω, κατά μήκος του παραθαλάσσιου μετώπου έφτασε στην περιοχή μέχρι τον βράχο Παλαιόνυφης (ή αλλιώς Καστρί), για την οποία αναφέρει και την τοπική παράδοση που θέλει τον Ιπποκράτη να αποθέτει τα συγγράμματα του στον βράχο της Παλαιόνυφης. Στην τελευταία του αυτή στάση αναφέρει ότι συνάντησε αρκετά αρχαιολογικά ευρήματα, όπως τμήματα αρχαίων τοίχων, τοξωτές κατασκευές κ.α. τα οποία προδίδουν την θέση πιθανόν κάποιων αρχαίων καταστημάτων.

Επιπρόσθετα αξίζει να αναφέρουμε ότι με το πέρασμα των χρόνων και την διεργασία πολλών ανασκαφών στην ακτή αυτή, έχουν βρεθεί λείψανα παλαιοχριστιανικών κτισμάτων, τα οποία συγκροτούσαν ακόμα και έναν οργανωμένο παλαιοχριστιανικό οικισμό. Αξιόλογη ήταν η συνεισφορά των ιταλικών ανασκαφών που είχαν ως αποτέλεσμα την εύρεση αρκετών βασιλικών εκκλησιών, οι δύο πιο γνωστές από αυτές είναι οι βασιλικές του Αγίου Στεφάνου.

---

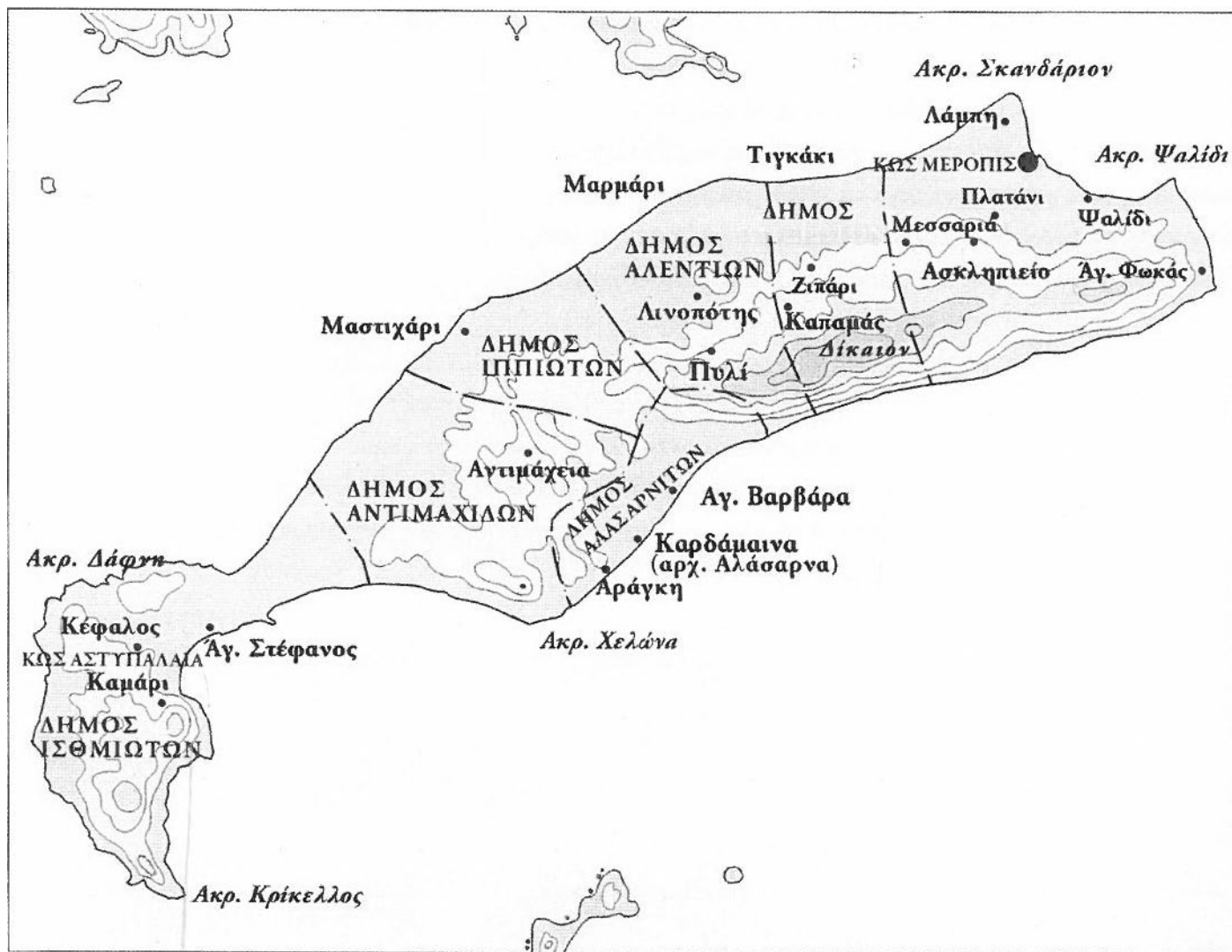
5 «[...] το σημερινό ακρωτήριο Κρίκελο που λανθασμένα προτείνει ο Ross την ταύτισή του με το αρχαίο ακρωτήριο Λακητήρα.[...]» Γ. Κοκκορού-Αλευρά, ο.π., σελ. 198

6 ο.π., υποσημείωση 5, σελ. 199





Εικόνα 12: Οι δύο τρίκλιτες βασιλικές του Αγίου Στεφάνου. [Πηγή: Ο Φιλητάς, ΤΑ ΚΩΑΚΑ, Τόμος ΙΓ', σελ.:168]



Χάρτης 4: Χάρτης με τους αρχαίους ναούς στο νησί της Κω. [Πηγή: Η ΚΩΣ ΤΟΥ OLIVER RAYET. Ένα ταξίδι στην Κω το 1871, σελ.: 197]





Εικόνα 13: Παλαιοχριστιανική του Αγίου Στεφάνου, απέναντι απο το Καστρί ( βράχος της Παλαιόνυφης), την περίοδο 1925-1930. [Πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]



Εικόνα 14: Το θέατρο του δήμου των Ισθμιωτών (ελληνιστική περίοδος). [Πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]



Συγκεντρώνοντας όλες τις μαρτυρίες του Ross και τις όποιες φιλολογικές αναφορές έχουν γίνει για την περιοχή της Κεφάλου, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι, ίσως, η πιο αποδεκτή προσέγγιση είναι αυτή που χαρακτηρίζει την σημερινή Κεφαλο ως την αρχαία «Αστυπάλαια»/ «Κω Αστυπάλαιας»<sup>7</sup>, τη πρώτη πρωτεύουσα του νησιού. Παράλληλα γίνεται αντιληπτό ότι ο δήμος των Ισθμιωτών, στον οποίον άνηκε η αρχαία πόλη της Κεφάλου, ήταν ένας δήμος με σημαντική κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική θέση, δεδομένου των αρχαιολογικών ευρημάτων (διέθετε θέατρο, ναούς αφιερωμένους στους: Ομονοία, Ασκληπιό, Υγεία, Δήμητρα, Εκάτη, Αφροδίτη, Ούλιο, Απόλλωνα, Δάλιο κ.α.). Ενώ ταυτόχρονα συναγωνιζόταν τον άλλο σπουδαιότερο δήμο του νησιού, των Αλασαρνιτών, μέσω της απόκτησης πλούτου και ναυτικής δύναμης. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι στην Αμφικτονία της Δήλου το 250 π.Χ., ο δήμος των Ισθμιωτών έστειλε ξεχωριστά δικούς του αντιπρόσωπους («θεωρούς»)<sup>8</sup>, κάτι το οποίο το κατατάσσει ως ένα αυτόνομο (σχεδόν) διοικητικά δήμο. Κλείνοντας με βάση τα στοιχεία που συλλέξαμε και τις μαρτυρίες που παραθέσαμε στο παραπάνω κείμενο, ότι η αρχαία πόλη του δήμου αυτού βρισκόταν κοντά στο σημερινό λιμάνι της Κεφάλου (προσέγγιση του L. Morricone, του Laurenzi κ.α.).

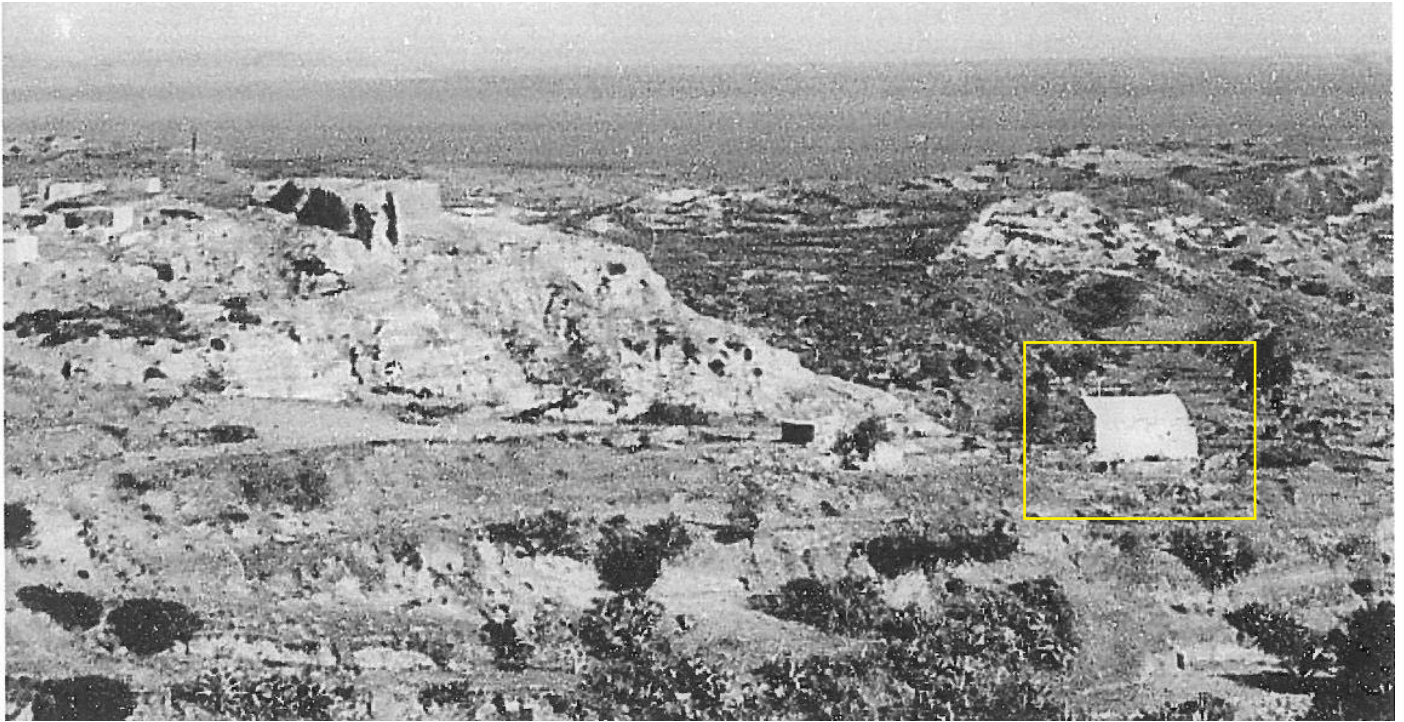


Εικόνα 15: Ελληνιστικός ναϊσκος δωρικού ρυθμού (5<sup>ος</sup> αιώνας π.Χ.) του δήμου των Ισθμιωτών, αφιερωμένος στη Θεά Δήμητρα, 1930. Πιθανότα πρόκειται για τον “Πρώτο ναό” που έχουμε σημειώσει στον χάρτη της εικόνας 12. [Πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]

7 «[...] Τότε, εξαιτίας μιας στάσης, οι κάτοικοι μετοίκισαν στο βορειοανατολικό άκρο της νήσου και ίδρυσαν τη νέα πρωτεύουσα τους «Κω» γύρω από το λιμάνι της σημερινής πόλης, ενσωματώνοντας την «Κω την Μεροπίδα». [...] Μετά τον συνοικισμό, παράλληλα με την «Κω την Μεροπίδα» συνέχισε να υφίσταται η «Κως η Αστυπάλαια», γι ' αυτό ήταν αναγκαία και η διάκριση της νέας πρωτεύουσας στα βορειοανατολικά του νησιού από την παλιά στα νοτιοδυτικά, με χρήση των επιθετικών προσδιορισμών τους.[...]», Β. Χριστοπούλου, ΤΑ ΚΩΑΚΑ, σελ. 136-137

8 Β.Χατζηβασιλείου, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΩ, σελ. 77





Εικόνα 16: Η Κέφαλος πριν το 1956. Με κίτρινο πλαίσιο έχει επισημανθεί η Παναγία η Παλατιάνη. Απο την κατάσταση της αντιλαμβανόμαστε ότι πρόκειται για φωτογραφική απεικόνιση πριν τον σεισμό του 1956 εξαπίας του οποίου σχεδόν καταστράφηκε. (Ιδία επεξεργασία) [Πηγή: <https://kostaskogiopoulos.wordpress.com>, άρθρο : ΠΑΝΑΓΙΑ Η ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ ΣΤΗΝ ΚΕΦΑΛΟ ΤΗΣ ΚΩ. Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΑΠ' ΤΟ ΔΩΔΕΚΑΘΕΟ ΣΤΟ ΧΡΙΣΤΙΑΝΙΣΜΟ, τελευταία επίσκεψη 23.08.2019, 10:21]



Εικόνα 17: Η Παναγία η Παλατιάνη το έτος 2015. [Πηγή: Σοφία Καραγιάννη, <http://photographybysophiakaragianni.blogspot.com>, ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ, ΚΕΦΑΛΟΣ, 2015, τελευταία επίσκεψη 03.09.2019, 20:12]

# ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΚΗΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ

## Τουρκοκρατία

Συνεχίζοντας την ιστορική αναδρομή, θα εισέλθουμε στην περίοδο της τουρκοκρατίας. Με την άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453, οι τουρκικές φυλές ξεκινάνε μια σειρά από αλληπάλληλες επιδρομές εναντίον του ιπποτικού κράτους της Δωδεκανήσου. Στόχος των επιδρομών αυτών ήταν τα νησιά Κω, Νίσυρο, Σύμη και Ρόδο. Εναρκτήριοις δύναμη ήταν η άρνηση των Ιωαννίτων Ιπποτών να καταβάλουν τον φόρο υποτέλειας που είχε επιβάλει ο Σουλτάνος Μωάμεθ ο Β' μετά την Άλωση. Έτσι στις 22 Δεκεμβρίου του 1522 μετά από μια εξάμηνη και αιματηρή πολιορκία, οι Ιππότες δέχονται τη συνθηκολόγηση και παραδίδουν την Ρόδο υπό όρους, ενώ επακόλουθο αυτού ήταν να υποδουλωθούν και τα υπόλοιπα νησιά. Στις 5 Ιανουαρίου του 1523, παρά την αντίσταση των Ιπποτών, το νησί της Κω περνάει στην τουρκική κυριαρχία. Με την έλευση των τούρκων στο νησί ένα μεγάλο πληθυσμιακό μέρος μετανάστευσε στην Κρήτη και αργότερα στην Μάλτα.<sup>9</sup> Ενώ παράλληλα το νησί από Κω μετονομάζεται σε Ιστανόγ, οι κάτοικοι του γκισούρηδες ή ραγιάδες και ξεκινάει έτσι μια μακρά πορεία γεμάτη δυσκολίες για τους εναπομείναντες Έλληνες κατοίκους του νησιού.

Τα πρώτα χρόνια της τουρκοκρατίας, εκτός από τις δύσκολες συνθήκες και τις κακουχίες που υφίσταντο οι κατεκτημένοι νησιώτες, οι συχνές πειρατικές επιδρομές στο νησί της Κω έκαναν την καθημερινότητα ακόμα πιο δυσβάσταχτη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συναίνεση του σουλτάνου απέναντι στις επιδρομές του αρχιπειρατή Χαϊρεδίν Μπαρμπαρόσα, ο οποίος το 1538 επιτέθηκε και λεηλάτησε εκτός από την Κω και άλλα νησιά των Δωδεκανήσων. Το πλήθος των πειρατικών επιδρομών ήταν μεγάλο, συγκεκριμένα από 1603 έως το 1617 η Κως και η Ρόδος, λεηλατήθηκαν επανειλημμένα από ευρωπαϊκούς στόλους.

Τα χρόνια περνούσαν, και τα νησιά και κατ' επέκταση και η Κως συνέχιζαν να τελούν υπό τουρκική κυριαρχία, ενώ συγχρόνως είχε ξεκινήσει ο Α' Ρωσοτουρκικός πόλεμος (1768-1774). Με την λήξη αυτού και την νίκη των Ρώσων έναντι του τουρκικού στρατού, υπογράφηκε η συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζή, το 1774. Σύμφωνα με αυτή η Ρωσία αποκτούσε προνόμια στη Μεσόγειο και ήταν ασπίδα προστασίας για τους ορθόδοξους υπήκοους της Υψηλής Πύλης<sup>10</sup>.

---

9 «[...]Ο Βάιλος της Κω, οι Ιωαννίτες και νησιώτες κατέφυγαν (όπως και οι Ιππότες της Ρόδου) αρχικά στην Κρήτη και μετά στην Μάλτα, που τους παραχώρησε ο αυτοκράτορας της Γερμανίας, Κάρολος ο Ε'. Μαζί τους πήραν και το Αρχείο τους, το οποίο βρίσκεται σήμερα στην Εθνική Βιβλιοθήκη της Μάλτας και αποτελεί σημαντική πηγή για την ιστορία της ανατολικής Μεσογείου.[...]», Α.ΚΙΝΝΑ, Δ.ΚΩΣΤΟΓΛΟΥ, Ο. ΤΟΥΡΚΟΜΑΝΩΛΗ, Μ. ΦΑΚΚΟΥ, Κ. ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ. ΣΟΦΟΥ, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ (Γ' ΤΟΜΟΣ), Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση, σελ.9

10 «[...]Η συνθήκη αυτή οριοθετεί την εξέλιξη του ιστορικού βίου των νησιωτών. Με το άρθρο 17 η Πύλη υποσχόταν αμνηστία στους νησιώτες που πολέμησαν με τους Ρώσους καθώς και δυνατότητα άσκησης των θρησκευτικών τους καθηκόντων. Γινόταν όμως συχνά παραβίαση του άρθρου.[...]», Α.ΚΙΝΝΑ, Δ.ΚΩΣΤΟΓΛΟΥ, Ο. ΤΟΥΡΚΟΜΑΝΩΛΗ, Μ. ΦΑΚΚΟΥ, Κ. ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ. ΣΟΦΟΥ, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ (Γ' ΤΟΜΟΣ), Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση, σελ.11



Με ειδικό φερμάνι το 1775, ο σουλτάνος Αβδουρ-Χαμήτ Α', επικύρωσε τους όρους της συμφωνίας για τα νησιά του νοτιοανατολικού Αιγαίου. Αν και οι όροι ήταν ευνοϊκοί για τους χριστιανούς των νησιών, φαίνεται από μαρτυρίες ότι δεν εφαρμόστηκαν πλήρως, εξαιτίας της συμμετοχής πολλών Κών χριστιανών στα πληρώματα του Ρωσικού στόλου.

Σε χωρικό και διοικητικό επίπεδο η Κως αποτελούσε καζάς της Ρόδου από το 1522 μέχρι και το 1826, και υπαγόταν στο Βιλαέτι των Νησιών της Άσπρης Θάλασσας. Η διοίκηση του νησιού βρισκόταν, συνήθως, στα χέρια κάποιου τούρκου αξιωματικού, ο οποίος έφερε τον τίτλο Μπέη. Η εύφορη γη ήταν χωρισμένη σε τιμάρια<sup>11</sup> και μοιρασμένη σε τούρκους αξιωματικούς.

Η κυβέρνηση του νησιού ανήκε σε Τούρκο υποδιοικητή, τον Καϊμακάμη, ο οποίος με την σειρά του υπαγότανε στον Σαντζάκμπαση της Ρόδου. Συνδυαστικά είχε συσταθεί και Διοικητικό Συμβούλιο, με πρόεδρο και μέλη τους θρησκευτικούς αρχηγούς των Μουσουλμάνων, των Ορθόδοξων, των Ιουδαίων και άλλων έγκριτων πολιτών. Όπως αναφέρεται στο βιβλίο ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ (Γ' ΤΟΜΟΣ) κατά την τουρκική κυριαρχία, ίσχυε ο Ιερός Νόμος του Ισλάμ, πέρα όμως από τις θρησκευτικές παραμέτρους, οι τούρκοι κατακτητές έλεγχαν και τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας.

Η κοινωνία της Κω όλα αυτά τα χρόνια ως ένα βαθμό είχε καταφέρει να διατηρήσει την εθνική της συνέχεια. Και αυτό το πέτυχαν μέσω της διαφύλαξης της γλώσσας, της θρησκείας, μέσω της συνέχισης των εθίμων και γενικά όλων εκείνων των καθημερινών δραστηριοτήτων που έδιναν ψυχή και δύναμη στο ελληνικό λαό.

Επιπλέον «ενθαρρυντικό» (σχετικά...γιατί πρόκειται για περίοδο κατοχής) γεγονός ήταν η προσπάθεια των Οθωμανών να τονώσουν τα δημογραφικά χαρακτηριστικά της Κω ( και της Ρόδου). Και για αυτό το λόγο και στα δύο νησιά, οι χριστιανοί πολίτες εξαιρέθηκαν από το γνωστό παιδομάζωμα των Ορθωμένων. Όπως αναφέρεται και στις βιβλιογραφικές πηγές: «[...] από το 1522 μέχρι το 1538, στη Ρόδο και στην Κω υπήρχαν 1.121 μουσουλμανικές οικογένειες, 5.191 χριστιανικές, δηλαδή το σύνολο 6.312 πληθυσμός. Οι μουσουλμανικές ήταν περίπου 5.500, 26.000 οι Χριστιανοί και η Ρόδος είχε περίπου 23-25.000 κατοίκους. Άρα η Κως είχε 6.500 με 8.500 κατοίκους. Περίπου 2-3.000 κάτοικοι έμεναν στην πόλη, τη χώρα, ενώ ο υπόλοιπος πληθυσμός στην ύπαιθρο. Ως τις 8.000 κατοίκους υπολογίζεται ότι έφτασε στη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα ο πληθυσμός της Κω.[...]». <sup>12</sup>

Όσο αφορά την διασπορά των κατοίκων στο νησί και τους τόπους κατοίκησης, έχουν δοθεί κάποιες πληροφορίες μέσα από τις μαρτυρίες περιηγητών του νησιού εκείνης της εποχής.

---

11 «Το Τιμάριο δινόταν ως Νομή από τον Σουλτάνο και το ξανάπαιρνε πίσω είτε αν δεν τηρούσε τους όρους της παραχώρησης ο τιμαριούχος, (παροχή στρατιωτικής συνδρομής και εισπραχθέντων φόρων κλπ) είτε με τον θάνατο του τιμαριούχου. Οι κάτοχοι των τιμαριών (τιμαριώτες) ανήκαν στη στρατιωτική τάξη των Σπαχήδων, χωρίς όμως να αποκλείονται και οι μη στρατιωτικοί κάτοχοι. Το σύστημα αυτό αποτελεί μετεξέλιξη του βυζαντινού συστήματος των προνοιών και μοιάζει αρκετά με το ευρωπαϊκό φεουδαρχικό σύστημα, αλλά δεν ταυτίζεται απόλυτα μαζί του. Λειτουργήσε από το 14ο αι. έως το 16ο αι., όταν, σταδιακά, άρχισαν να σχηματίζονται τα τσιφλίκια και η γαιοκτησία να περνά στον έλεγχο λίγων.», Γεωργιος Σαρηγιάννης [Διορθωση Ιουλίου 2019]

12 Α.ΚΙΝΝΑ, Δ.ΚΩΣΤΟΓΛΟΥ, Ο. ΤΟΥΡΚΟΜΑΝΩΛΗ, Μ. ΦΑΚΚΟΥ, Κ. ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ. ΣΟΦΟΥ, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ (Γ' ΤΟΜΟΣ), Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση, σελ.24-26

Δύο από τους πιο γνωστούς περιηγητές ήταν ο Pierre Belon και ο Vincent de Stochove, οι οποίοι αφού επισκέφθηκαν την Κω τα διαστήματα 1546-1549 και 1631-1633 αντίστοιχα, διαπίστωσαν ότι ο ελληνικός πληθυσμός ζούσε κυρίως στα χωριά ενώ στο Κάστρο και τη Χώρα κατοικούσαν οι Τούρκοι<sup>13</sup>. Η διασπορά των κατοίκων στην ύπαιθρο και στα χωριά έγινε ακόμα πιο έντονη τα επόμενα χρόνια με αποτέλεσμα ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα οι κάτοικοι να εγκαθίστανται μόνιμα σε χωριά και γενικά εκτός πόλης. Η μετακινήσεις αυτές ήταν απόρροια τόσο των πειρατικών ενεργειών του 18<sup>ου</sup> αιώνα, όσο και της πανούκλας που έπληξε το νησί στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Ενώ το αποκορύφωμα της εσωτερικής μετανάστευσης ήρθε με την κήρυξη της επανάστασης του 1821, όπου οι Τούρκοι έδιωξαν και τους τελευταίους κατοίκους από τη Χώρα, διάφορα κάστρα και άλλα σημαντικά σημεία του νησιού. Οι μόνιμοι κάτοικοι που δεν μετακινήθηκαν αλλά παρέμειναν στις παλιές τους κατοικίες ήταν μόνο οι κάτοικοι της Κεφάλου. Γεγονός που πιθανότατα μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι κάτοικοι της Κεφάλου και λόγω γεωγραφικής θέσης και ίσως λόγω νοοτροπίας να προσπαθούσαν να κρατήσουν μια ανεξάρτητη στάση, αλλά ταυτόχρονα και ισχυρή όσο αυτό ήταν δυνατόν (αυτό βέβαια αποτελεί μια δικιά μας αυθαίρετη γνώμη με βάση τα όσα έχουμε μελετήσει μέχρι στιγμής).

Για την οικονομική κατάσταση του νησιού τα στοιχεία είναι λίγα. Γνωρίζουμε μόνο ότι η κύρια οικονομική δραστηριότητα των κατοίκων όλα αυτά τα χρόνια ήταν η γεωργία. Καλλιεργούσαν και εξήγαγαν πρώτες ύλες, όπως φρούτα, σταφίδα και σιτηρά τα οποία βέβαια τα κρατούσαν και για ίδια κατανάλωση.

Είναι γνωστό ότι κατά την τουρκική κατοχή, ο λαός της Κω (και όχι μόνο) πέρασε από πολλά δεινά και κακουχίες. Παρ' όλα αυτά κατάφεραν πράξουν το βέλτιστο για την καθημερινότητα τους, σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, όλα βέβαια υπό το βλέμμα και τον έλεγχο των κατακτητών, με ότι αυτό συνεπάγεται. Καθ' όλη την διάρκεια των χρόνων αυτών, είχαν γίνει αρκετές προσπάθειες και εξεγέρσεις με στόχο την απελευθέρωση, καμία όμως δεν ήταν νικηφόρα, αλλά κατέληγε σε αιματηρά γεγονότα και ήττα των Ελλήνων.

Το 1821 σημειώνεται, όπως είναι ευρέως γνωστό, η πρώτη μεγάλη επανάσταση. Με το έναυσμα αυτής υψώνεται στην περιοχή της Κεφάλου Ελληνική σημαία, ως ένδειξη εξέγερσης. Στις 24 Ιουνίου του 1821 Κώοι και Υδραίοι ενώνουν τις θαλάσσιες δυνάμεις τους και σχεδόν ένα μήνα μετά στις 29 Ιουλίου, αποβιβάζονται στην Κεφαλο 30 ένοπλοι Έλληνες στρατιώτες. Η συνεργασία της Κεφάλου στην επανάσταση του 1821, ήταν καθοριστική, δεδομένου ότι μετά την αποβίβαση των 30 στρατιωτών με επικεφαλής τον Αναστάσιο Τσαμαδό, πραγματοποιήθηκαν συλλογικές ενέργειες σε συνεργασία με τους κατοίκους της Κεφάλου, για την συγκέντρωση των απαραίτητων τροφίμων και εφοδίων για το ελληνικό πλήρωμα. Άλλη μια απόδειξη ότι οι κάτοικοι της Κεφάλου αν και βρίσκονταν στο πιο απομακρυσμένο σημείο του νησιού, κατάφεραν σε αρκετά σημαντικά ιστορικά γεγονότα να αποτελέσουν την ήρεμη δύναμη που θα υποβοηθούσε οποιαδήποτε ενέργεια προς όφελος του νησιού.

---

<sup>13</sup> Α.ΚΙΝΝΑ, Δ.ΚΩΣΤΟΓΛΟΥ, Ο. ΤΟΥΡΚΟΜΑΝΩΛΗ, Μ. ΦΑΚΚΟΥ, Κ. ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ. ΣΟΦΟΥ, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ (Γ' ΤΟΜΟΣ), Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση, σελ.24-26

Γενικά το σύνολο των Δωδεκανήσων, έλαβε μέρος στην επανάσταση του 1821, και έθεσαν μια ισχυρή αντίσταση κατά των κατακτητών. Παρ' όλη την ισχυρή αντίσταση και τις αιματοχυσίες το 1830 τα Δωδεκάνησα επιστράφηκαν μαζί με τη Σάμο στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, με αντάλλαγμα την Εύβοια, η οποία ενσωματώθηκε στο ελεύθερο ελληνικό κράτος.

## Ιταλοκρατία

Η τούρκοι κατακτητές έμειναν στα Δωδεκάνησα συνολικά τέσσερις αιώνες, ένα διάστημα όπου σημειώθηκαν, επαναστάσεις, λεηλασίες, μετακινήσεις και ότι συνεπάγεται στις περιοχές υπό κατοχή. Προφανώς οι οικονομικές δραστηριότητες κ.α. δεν διακόπηκαν πλήρως, αλλά όπως ήταν φυσικό οικονομική ευμάρεια γνώρισαν οι τούρκοι κατακτητές που διοικούσαν το νησί και όσοι τους υποστήριζαν.

Σε όλα αυτά τα χρόνια όπως είδαμε και στην παραπάνω ιστορική αναδρομή η Κέφαλος εμφανίζεται σε ελάχιστα σημεία της ιστορίας. Αυτή τη διαπίστωση την αποδίδουμε, λίγο αυθαίρετα, στο γεγονός ότι επρόκειτο για ένα μικρό χωριό και γεωγραφικά αλλά και πληθυσμιακά, και ίσως για αυτό το λόγο οι βιβλιογραφικές πηγές δεν αναφέρουν επιπλέον πληροφορίες από αυτές που παρουσιάσαμε παραπάνω. Παρ' όλα αυτά, οι ελάχιστες αναφορές που γίνονται για την Κέφαλο, φαίνεται να λαμβάνουν μέρος σε ιστορικά γεγονότα που καθόρισαν την ιστορία του νησιού.

Στα 1909 ο πληθυσμός της Κω κατανέμεται ως εξής:				
	Οικογένειες Ορθοδόξων	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο
Χώρα	705	1.649	1.589	3.238
Ασφενδιού	560	1.055	1.020	2.075
Πυλί	330	663	649	1.312
Αντιμάχεια	473	950	908	1.858
Καρδάμενα	143	334	327	661
Κέφαλος	324	722	685	1.407
<b>Σύνολο</b>	<b>2.535</b>	<b>5.373</b>	<b>5.178</b>	<b>10.551</b>
<b>Σύνολο Μουσουλμάνων</b>	<b>500</b>			<b>4.000</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>3.035</b>			<b>14.551</b>

Εικόνα 18: Πληθυσμιακός πίνακας 1909. [Πηγή: Α.ΚΙΝΝΑ, Δ.ΚΩΣΤΟΓΛΟΥ, Ο. ΤΟΥΡΚΟΜΑΝΩΛΗ, Μ. ΦΑΚΚΟΥ, Κ. ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ. ΣΟΦΟΥ, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ (Γ' ΤΟΜΟΣ), σελ.60]



Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, λοιπόν, το νησί από την τουρκική κυριαρχία περνά στην ιταλική κατοχή. Από το 1911 η Τουρκία και η Ιταλία συγκρούονταν στρατιωτικά, με τους Ιταλούς να υπερισχύουν στα Δωδεκάνησα με αποτέλεσμα από το 1912 να αρχίσει η σταδιακή κατάληψη τους από τους Ιταλούς μέχρι το 1947<sup>14</sup>. Συγκεκριμένα στις 20 Μαΐου 1912 οι Ιταλοί καταλαμβάνουν αμαχητί το νησί της Κω, ενώ οι κάτοικοι υποδέχονται τους Ιταλούς με αισιοδοξία, αφού θεωρούσαν ότι πρόκειται για απελευθερωτές. Αξίζει να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο, ότι για ακόμα μια φορά ρόλο κλειδί σε αυτό έπαιξαν οι κάτοικοι της Κεφάλου, αφού ότι πριν την κατάληψη του νησιού, ο ιταλικός στόλος με δύο αντιτορπιλικά και το θωρηκτό «Νεάπολις» αγκυροβόλησε πρώτα στην Κέφαλο. Απώτερος σκοπός της στάσης αυτής ήταν να συλλέξουν πληροφορίες για τις στρατιωτικές δυνάμεις των τούρκων. Οι Κεφαλιανοί (όπως λέγονται οι κάτοικοι της Κεφάλου), συνεργάστηκαν και έδωσαν όσες πληροφορίες χρειάζονταν οι Ιταλοί ώστε να τους απελευθερώσουν.

Θα κάνουμε μια μικρή παρένθεση για να υπογραμμίσουμε το γεγονός ότι για την εν λόγω χρονική περίοδο, όπου οι κάτοικοι του νησιού είχαν διανύσει αρκετά χρόνια σκληρής κατοχής, η κίνηση των Κεφαλιανών να βοηθήσουν τους Ιταλούς είχε ως στόχο να βοηθήσει το νησί. Αν και με την πάροδο των χρόνων και την μισητή πολιτική των Ιταλών, αποκαλύφθηκαν οι όχι και τόσο «αθώες» προθέσεις των κατακτητών, κάτι το οποίο ένας λαός «κουρασμένος» από την κατοχή δεν είναι σε θέση να αντιληφθεί και να προοικονομήσει.

Αν και στην αρχή οι Ιταλοί κατακτητές δήλωναν ότι θα διατηρήσουν τα Δωδεκάνησα στην κατοχή τους προσωρινά, στις 24 Ιουλίου 1923 υπογράφηκε η Συνθήκη της Λωζάνης, με την οποία τα Δωδεκάνησα προσαρτώνται στην Ιταλία ως κτήση (Κτήση των Ιταλικών Νήσων του Αιγαίου) και όχι ως αποικία. Σύμφωνα με την Συνθήκη οι Δωδεκανήσιοι θεωρούνται Ιταλοί πολίτες με ιδιότυπη υπηκοότητα (Cittadini del Regno αντί Sudditi Italiani) και αυτό σήμαινε κυρίως ότι ούτε αποκτούσαν τα δικαιώματα των Ιταλών πολιτών ούτε είχαν δικαίωμα να εκλέξουν αντιπροσώπους.

Από το 1912 έως το 1927 έγιναν κάποιες σημειακές αστικές επεμβάσεις τόσο στον πολεοδομικό χάρτη της Κω όσο και στον αρχιτεκτονικό με την ανέγερση νέων κτιρίων, τα οποία βέβαια είχαν δημόσιο χαρακτήρα και θα στέγαζαν τις διοικητικές λειτουργίες και όργανα των κατακτητών. Τα δημόσια αυτά κτίρια οικοδομήθηκαν κατά μήκος του παραλιακού μετώπου κοντά στο λιμάνι, έξω δηλαδή από τον παραδοσιακό πυρήνα, τέτοια κτήρια είναι το διοικητήριο, η μητρόπολη, η Ιταλική λέσχη, τα ιταλικά σχολεία και το νοσοκομείο της Κω. Στην εν λόγω περιοχή είχαν αρχίσει οι ενέργειες ανοικοδόμησης ήδη πριν από την κατάληψη του νησιού από τους Ιταλούς, δηλαδή κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, στα τελευταία χρόνια της οποίας άρχιζαν να κτίζονται εκεί κάποιες εξοχικές κατοικίες.

Οι Ιταλοί, με κυβερνήτη τον Mario Lago<sup>15</sup> και αρχιτέκτονα των πολεοδομικών και

14 Το 1947 υπογράφεται στο Παρίσι η ενσωμάτωση των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα με την Συνθήκη Ειρήνης με την Ιταλία. Ο επίσημος εορτασμός της ενσωμάτωσης έγινε στις 7 Μαρτίου 1948. Από το 1955 τα Δωδεκάνησα αποτελούν νομό της Ελλάδας με πρωτεύουσα την Ρόδο.

15 Ο Mario Lago αποτέλεσε έναν (τον πρώτο) από τους κυβερνήτες των υπό ιταλικής κατοχής Δωδεκανήσων. Η περίοδο κυβέρνησης τους ξεκινά από το 1923. Το 1936 ο Mario Lago αντικαταστάθηκε και τη θέση του ως κυβερνήτης των νησιών πήρε ο στρατάρχης Cesare Maria De Vecchi. [πηγή: <http://www.huffingtonpost.gr>, τελευταία επίσκεψη 05.06.2019, 19:10]

αρχιτεκτονικών σχεδίων τον Florestano di Fausto, είχαν αρχίσει πριν το σεισμό του 1933 τις μελέτες για την ολική αναμόρφωση της πόλης της σε ένα αστικό κέντρο. Στόχος βεβαίως όλων των ενεργειών ήταν σε όλα τα Δωδεκάνησα έτσι και στην Κω, η εδραίωση του καθεστώτος μέσα από μεγάλα έργα όπως αυτό της δημιουργίας μιας «νέας» κτιριολογικά και πολεοδομικά Κω. Όλα αυτά θα γίνονταν μετά από μια σειρά απαλλοτριώσεων και διαταγμάτων, όπως το Κ.Δ. 26/16-6-1925 και τον νόμο με αρθ. 2/1-1-1926. Τα περισσότερα κτήρια, όπως είναι αναμενόμενο, γίνονταν για την στέγαση των διοικητικών υπηρεσιών και οργάνων και όχι για τις ανάγκες των πολιτών.

Το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο της Κω επί Ιταλοκρατία δεν πρόλαβε να υλοποιηθεί πλήρως, δεδομένου ότι στις 23 Απριλίου του 1933 σημειώθηκε σεισμός 6.6R. Ολόκληρη σχεδόν η πόλη ισοπεδώθηκε, 178 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους και εκατοντάδες τραυματίστηκαν. Και έτσι το 1934, μετά το σεισμό, οι Ιταλοί δημιουργούν το δεύτερο ρυθμιστικό σχέδιο της πόλης της Κω. Σε αντίθεση με την πόλη της Κω, οι Ιταλοί για την περιοχή της Κεφάλου, την οποία και μελετάμε, φαίνεται να μην προχώρησαν σε κάποια ουσιαστική πολεοδομική ή και αρχιτεκτονική ενέργεια.

Αν και μπορούμε να ισχυριστούμε ότι υπήρχε η πρόθεση, δεδομένου ότι είχαν ξεκινήσει, το 1923 να χαρτογραφούν τον οικισμό της Κεφάλου και το παραλιακό της μέτωπο. Αλλά δεν προχώρησαν προφανώς σε κάποια αξιοσημείωτη πολεοδομική μεταρρύθμιση, η σχεδιασμό. Δεδομένου ότι ο σεισμός του 1933, επηρέασε μόνο την πόλη της Κω, η πολεοδομική εικόνα της Κεφάλου που αποτύπωσαν οι Ιταλοί το 1923 δεν άλλαξε.

Επιπρόσθετα όπως θα δείξουμε και στα επόμενα κεφάλαια, μέσα από νεότερους χάρτες του οικισμού, γίνεται αντιληπτό ότι από το πολεοδομικό σχέδιο του 1923 (το παλαιότερο σχέδιο που υπάρχει για τον οικισμό) μέχρι την σημερινή πολεοδομική μορφή του οικισμού, δεν παρατηρούνται μεγάλες αλλαγές, εκτός από την αναμενόμενη επέκταση δεδομένης και της αύξησης του πληθυσμού. Με βάση, λοιπόν, τις αποτυπώσεις των Ιταλών που παραθέτουμε παρακάτω, διαπιστώνουμε ότι ήδη από τότε ο οικισμός της Κεφάλου χαρακτηριζόταν από μια άναρχη δόμηση, με στενά δρομάκια μικρές χωριάτικες κατοικίες και όλα αυτά τα χαρακτηριστικά και τις συνθήκες ζωής που διέθεταν τα μικρά ελληνικά χωριά του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Αυτές οι ίδιες συνθήκες στην περιοχή της Κεφάλου παρέμειναν σχεδόν αναλλοίωτες<sup>16</sup> και τα μετέπειτα χρόνια, την περίοδο δηλαδή της ενσωμάτωσης, κάτι το οποίο μας γνωστοποιήθηκε από προφορικές καταγραφές που έγιναν, κατά τη διάρκεια των επιτόπιων ερευνών.

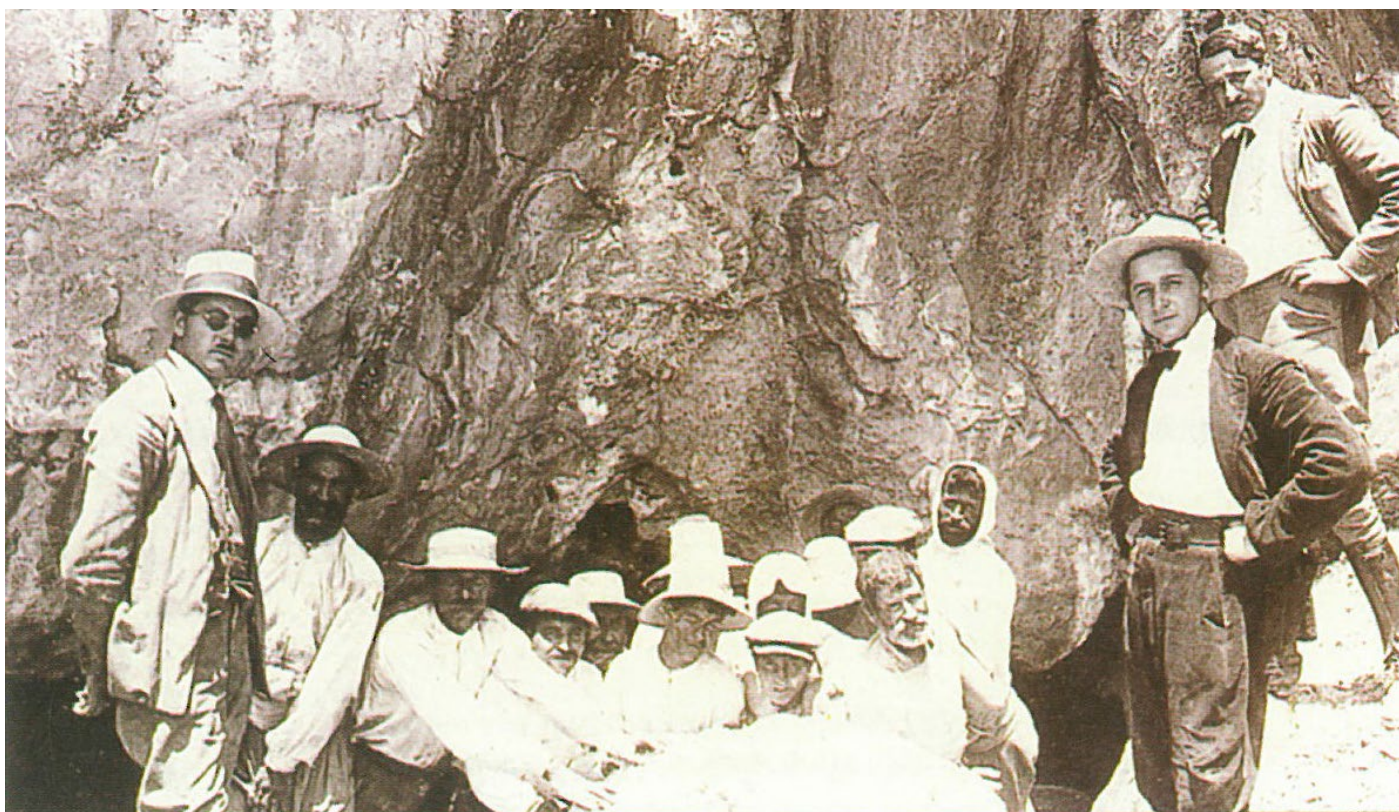
---

<sup>16</sup> Από το 1948 επίσημα η Κως ανήκει στην Ελλάδα. Και τα πρώτα 27 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1975, θα περάσει από μια «αδράνεια» σε ότι αφορά τις αλλαγές στον πολεοδομικό ιστό της.









Εικόνα 19: Εργασίες στην είσοδο της Άσπρης Πέτρας το 1922. Δεξιά στέκονται οι ιταλοί αρχαιολόγοι Levi και Della Seta. [Πηγή: Χατζηβασιλείου Βασίλης, 1990, «Ιστορία Νήσου Κω: ΑΡΧΑΙΑ ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΝΕΟΤΕΡΗ», Εκδόσεις Δήμου Κω, σελ. 180]



Εικόνα 20: Άποψη του κόλπου της Κεφάλου απο την περιοχή Παλάτια, 1925-1930. [Πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]





Εικόνα 21: Αποψη του χωριού της Κεφάλου απο την περιοχή Παλάτια, 1925-1930. [Πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]



Εικόνα 22: Το όρος Ζηνί, απο τον κόλπο της Κεφάλου. Στο βάθος πιθανότα κάποιιο ιταλικό πολεμικό πλοίο, 1925-1930. [Πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]





Εικόνα 23&24: Ο οικισμός της Κεφάλου την περίοδο της Ιταλοκρατίας 1925-1930. [Πηγή: Αλέξανδρος Μαρκόγλου]



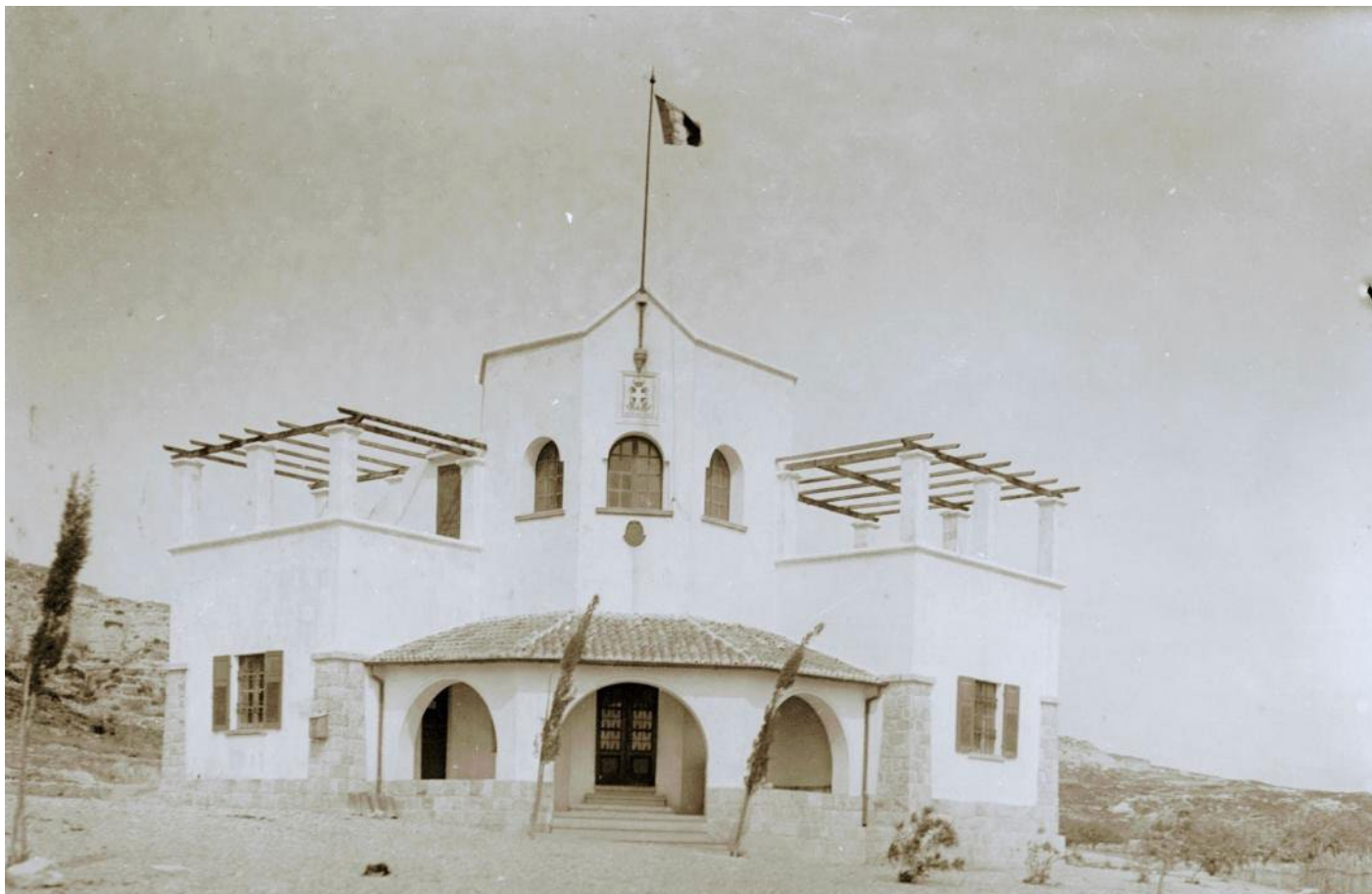


Εικόνα 25&26 : Στην εικόνα 25 αποτυπώνεται ο ανηφορικός δρόμος που οδηγεί μέχρι σήμερα στον οικισμό της Κεφάλου. Ενώ στην εικόνα 26 αποτυπώνεται το πρηνές τμήμα πάνω από το οποίο είναι κτισμένος ο οικισμός της Κεφάλου. Οι σπηλαιές (Σπηλιόι) που φαίνονται στις φωτογραφίες χρησίμευαν για την φύλαξη των ζώων και για άλλους αποθηκευτικούς λόγους, 1925-1930. [Πηγή Αλέξανδρος Μαρκόγλου]





Εικόνα 27: Ο οικισμός της Κεφάλου το 1937 [Πηγή : [https://www.facebook.com/Dimitris.Antonouris/media\\_set?set=a.2253814498058868&type=3](https://www.facebook.com/Dimitris.Antonouris/media_set?set=a.2253814498058868&type=3) "Dimitris Antonouris"]



Εικόνα 28: Το αστυνομικό τμήμα της Κεφάλου. Ένα απο τα ελάχιστα ιταλικά κτίσματα που υπάρχουν στο χωριό, 1935. [Πηγή :Γεωδίφης, [geogeodifhs.blogspot](http://geogeodifhs.blogspot)]



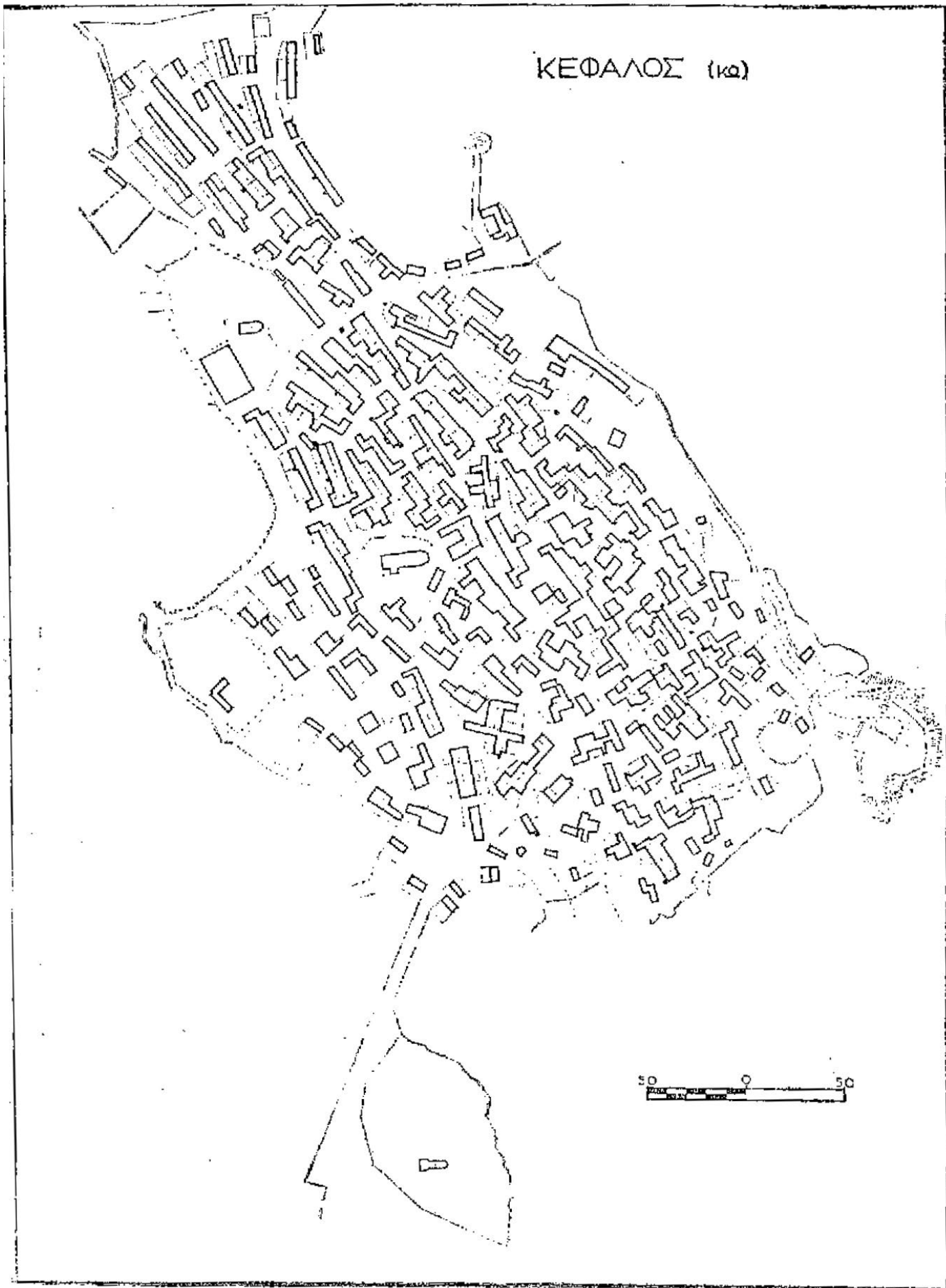
## Ο Κ. ΔΟΞΙΑΔΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΩ

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο υπο την κυβέρνηση του Θεμιστοκλή Σοφούλη (1945), δημιουργείται το υπουργείο Ανοικοδόμησης (ένα από πολλά υπουργεία), με πρώτο υπουργό τον Κωνσταντίνο Δοξιάδη. Σε συνεργασία, ο τότε πρόεδρος της Επιτροπής υπουργών για τα Δωδεκάνησα, Στ. Γονατάς και ο υπουργός Κ. Δοξιάδης συνέταξαν και απέστειλαν συνεργείο στα Δωδεκάνησα. Στόχος της όλης επιχείρησης ήταν μέσα από την αξιολόγηση, καταγραφή και αποτίμηση της κατάστασης των νέο-προσαρτημένων στο Ελληνικό κράτος, Δωδεκανήσων, να συνταχθεί μια ολοκληρωμένη πρόταση ανασυγκρότησης (χωρική, οικονομική, πολιτική και κοινωνική) των περιοχών. Μέσα, λοιπόν, από μια σειρά συστηματικών και εξονυχιστικών επιτόπιων ερευνών, το υπουργείο εξέδωσε τετράτομη μελέτη (πάντα υπό την διεύθυνση του Κ. Δοξιάδη) για τα μεταπολεμικά νησιά των Δωδεκανήσων.

Απο την τετράτομη μελέτη θεωρείται αρκετά πλούσιο σε πληροφορίες το παρκάτο απόσπασμα, που αναφέρεται στον οικισμό της Κεφάλου, αν και είναι μια απο τις ελάχιστες αναφορές που γίνονται για το χωριό. Στο κεφάλαιο για τον Κτηματολογικό και Οικοδομικό πλούτο των Δωδεκανήσων αναφέρονται τα εξής:

*«Πολλοί από τους οικισμούς τῶν Δωδεκανήσων μοιάζουν αρκετά στη μορφή τους με τους οικισμούς των Κυκλάδων. Ἡ ἀνάπτυξη τους ἐγινε φυσική. Τὸ σπίτι ποὺ ἔχει ὀρθογώνιο σχῆμα τοποθετήθηκε ἔτσι ὥστε, ἡ μακριὰ του πλευρὰ να εἶναι παράλληλη πρὸς τὶς ὑψομετρικὲς καμπύλες καὶ νὰ βλέπη πρὸς τὴ θάλασσα. Τὸ δεύτερο σπίτι ποὺ κτίσθηκε κρατεῖ τὴ γραμμὴ προσόψεως τοῦ πρώτου και συνήθως καὶ τὸ βάθος χρησιμοποιώντας τὸν μεσότοιχο. Τὸ μέγεθός του ρυθμίσθηκε ἀπὸ τὸ πλάτος τῆς προσόψεως. Ἔτσι ἀναπτύσσεται μιὰ σειρά σπιτιῶν ἡ ὁποία καθορίζει ἓνα δρόμο μπροστὰ ἀπὸ αὐτὰ και πολλές φορές ἓνα δεύτερο δρόμο ἀπὸ πίσω. Συχνότερα ὅμως παρουσιάζεται μιὰ δεύτερη σειρά σπιτιῶν πίσω ἀπὸ τὴν πρώτη και ἀκολουθεῖ ὁ δρόμος πίσω ἀπὸ αὐτὴν, ἔτσι ὥστε ὁ παράλληλος δρόμος να ἐμφανίζεται μετὰ ἀπὸ δύο σειρὲς σπιτιῶν. Δρόμοι συνδετικοί, κάθετοι πρὸς τὴν κλίση, χωρίζουν ἔτσι οἰκοδομικὰ τετράγωνα, ἐνῶ οἱ δρόμοι ἐμφανίζονται παράλληλοι ἢ κάθετοι πρὸς τὴν κλίση καὶ στοὺς παραθαλάσσιους πεδινούς, παράλληλοι ἢ κάθετοι πρὸς τὴν ἀκτὴ (βλ. σχέδια Κεφάλου και Καρδαμαίνης). Ἡ μορφή ὅμως αὐτὴ δεν εἶναι συχνὴ καὶ συνήθως ἐμφανίζεται μόνο σε ὠρισμένα τμήματα οἰκισμῶν.»*

Ουσιαστικά μέσα από το παραπάνω απόσπασμα δίνεται σε ικανοποιητικό βαθμό η χωρική διάσταση του οικισμού της Κεφάλου. Αυτή διαμορφώνεται μέσα από την σταδιακή οικοδόμηση κτισμάτων, το ένα δίπλα στο άλλο, με κύρια κατευθυντήρια δύναμη την ανάγκη για κατοίκηση και τη μορφολογία του εδάφους. Με αποτέλεσμα (ὅπως φαίνεται και στον χάρτη που ἀκο-λουθεῖ) στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αἰῶνα ο οικισμός της Κεφάλου να αποτελείται ἤδη ἀπὸ μικρὰ σοκάκια και μιὰ σχετικά ἀραιὴ δόμηση χωρὶς συγκεκριμένο σχεδιασμό. Ὅλα αὐτὰ συνέθεσαν και αποτέλεσαν, κατὰ τὴν περίοδο ἐκείνη, τὸ μικρὸ χωριὸ της Κεφάλου, τὸ ὁποῖο με τὴν ἴδια «λογικὴ» συνέχισε να ἀναπτύσσεται μέχρι και σήμερα.



Χάρτης 6: Χάρτης αποτύπωσης της πολεοδομικής κατάστασης του οικισμού της Κεφάλου, το οποίο συντάχθηκε το 1946 από το συνεργείο μηχανικών του υπουργείου ανοικοδόμησης υπο την διεύθυνση του Κ. Δοξιάδη.



Τόσο από την περιγραφή των μελετητών και τον χάρτη που παρουσιάστηκε όσο και από την αποτύπωση των Ιταλών καταλήγουμε ότι η πολεοδομική μορφή και διάταξη του οικισμού της Κεφάλου μέχρι και τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα δεν αλλάζει σημαντικά ούτε από την οικοδομική φρενίτιδα των Ιταλών ούτε από το σχέδιο ανασυγκρότησης. Πιθανή εξήγηση αυτής της κατάστασης θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι είναι η γεωγραφική θέση της Κεφάλου. Πρόκειται για ένα μικρό χωριό σε μεγάλη απόσταση από την πόλη, ίσως (ας μας επιτραπεί η λέξη) λίγο «ξεχασμένη» και απομονωμένη μέχρι και εκείνη τη στιγμή από τις όποιες οικοδομικές εξελίξεις, οι οποίες πραγματοποιούνταν κυρίως σε μεγάλα οικιστικά κέντρα.



Εικόνα 29: Ο οικισμός της Κεφάλου την δεκαετία του 1950. [πηγή: Σωτήρης Χριστοδούλου]



Εικόνα 30: Ο οικισμός της Κεφάλου την δεκαετία του 1960. [πηγή: Σωτήρης Χριστοδούλου]



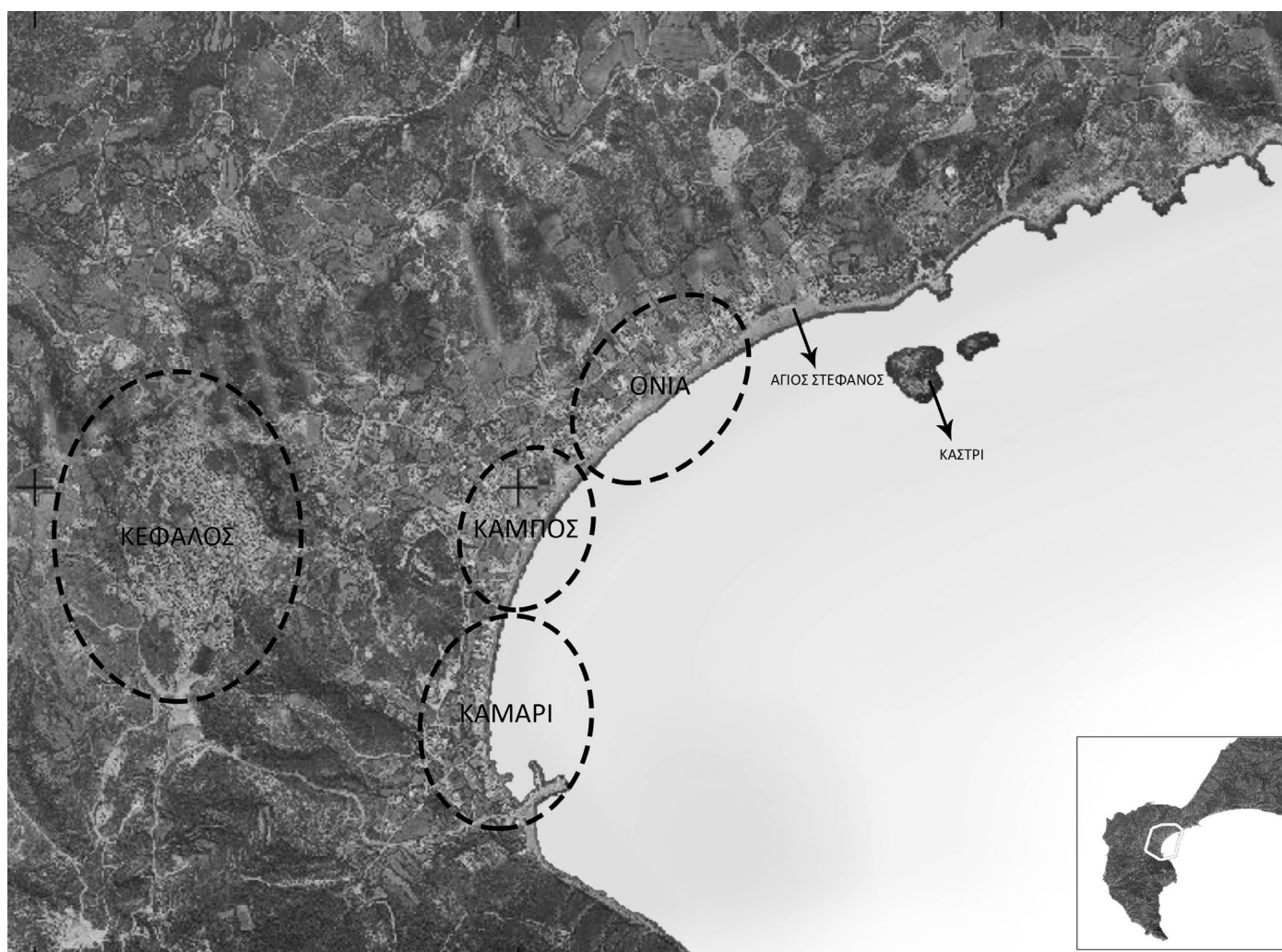
Εικόνα 31: Ο οικισμός της Κεφάλου κατά την δεκαετία του 1960 (η ύπαρξη των στύλων της ΔΕΗ μας οδηγεί στην χρονολόγηση, δεδομένου ότι την δεκαετία του '50 ξεκίνησε η τοποθέτησή τους) [πηγή: αρχείο Σωτήρη Χριστοδούλου]



## Η ΚΕΦΑΛΟΣ ΤΟΥ 21<sup>ου</sup> ΑΙΩΝΑ

### Γενικά γεωγραφικά και δημογραφικά στοιχεία

Όπως είδαμε και στους παραπάνω χάρτες η Κεφαλος καταλαμβάνει ουσιαστικά το δυτικό στενό κομμάτι γης του νησιού της Κω. Ο λαιμός, που σχηματίζεται και ενώνει την Κεφαλο με το υπόλοιπο νησί έχει πλάτος περίπου 1.260 μέτρα, μήκος 2.000 μέτρα και το ύψος στη νότια ακτή του φτάνει τα 60 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας. Η Κεφαλος απαρτίζεται από δύο μέρη που αναφέραμε και στην αρχή της εργασίας, τον οικισμό που βρίσκεται στην κορυφή του λόφου και το παραλιακό μέτωπο, όπου βρίσκεται το λιμάνι του χωριού. Το παρακτίο τμήμα χωρίζεται σε τρεις μικρότερους νεότερους οικισμούς, το Καμάρι, τον Κάμπο και την Όνια. Απέναντι από την Όνια, σε πολύ κοντινή απόσταση, βρίσκεται το



Χάρτης 7: Χάρτης της Κεφάλου με σημειώσεις της συγγραφέα. Στο χάρτη απεικονίζονται οι υπο-περιοχές στις οποίες χωρίζεται η Δημοτική ενότητα της Κεφάλου. (Ιδία επεξεργασία) [πηγή υποβάθρου: GOOGLE MAPS]



Εικόνα 32: Ο οικισμός της Κεφάλου το 2019, χτισμένος σε ύψωμα σε μικρή απόσταση από το παραλιακό οικισμό. [προσωπικό αρχείο συγγραφέα]



Εικόνα 33: Πανοραμική φωτογραφία, στην οποία απεικονίζονται το παραλιακό μέτωπο της Κεφάλου και στο βάθος ο “λαιμός” που αναφέρεται στο κείμενο, ως ένα νοητό όριο μεταξύ της Κεφάλου και του υπόλοιπου νησιού. [πηγή: <https://www.facebook.com/Dimitris.Antonouris>, προσωπικός διαδικτυακός χώρος Δημήτρη Αντωνούρη, τελευταία επίσκεψη 15.07.2019, 19:10]



νησάκι Καστρί με το εκκλησάκι του Αγ. Νικολάου.

Το νησί της Κω με βάση τη διοικητική μεταρρύθμιση του προγράμματος Καλλικράτης (ν. 3852/2010) αποτελεί έναν ενιαίο δήμο ο οποίος προέκυψε από την ενοποίηση του δήμου Κω, Ηρακλειδών και του δήμου Δικαίου. Παράλληλα οι προϋπαρχόντων τρεις δήμοι μετατράπηκαν σε δημοτικές ενότητες (Κω, Δικαίου και Ηρακλειδών). Στην τελευταία δημοτική ενότητα της Κω, δηλαδή στον δήμο Ηρακλειδών, ανήκει και ο οικισμός της Κεφάλου και το παραλιακό μέτωπο αυτής. Σύμφωνα με τη κατηγοριοποίηση της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ο οικισμός της Κεφάλου χαρακτηρίζεται ως ημιαστικός. Συνολικά όλη η Κεφαλος διαθέτει πάνω από 3.515 μόνιμους κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή το 2011.

Περιοχή	Πληθυσμός 2011 (De facto)	Πληθυσμός 2001 (Πραγματικός)	Πληθυσμός 1991 (Πραγματικός)	Έκταση (τ.χλμ.)	% Πληθυσμιακή μεταβολή 1991 - 2001	Πυκνότητα κατοίκησης (κάτ./τ.χλμ.)
<b>Δημοτική Ενότητα Δικαίου</b>	<b>8.726</b>	<b>6.094</b>	<b>5.371</b>	<b>62,575</b>	<b>13,46</b>	<b>97,39</b>
Δ.Κ. Ασφενδιού	4.548	3.205	2.741	34,5	16,93	92,9
Δ.Κ. Πυλίου	4.178	2.889	2.630	28,075	9,85	102,9
<b>Δημοτική Ενότητα Ηρακλειδών</b>	<b>12.062</b>	<b>6.963</b>	<b>6.294</b>	<b>160,538</b>	<b>10,63</b>	<b>43,37</b>
Δ.Κ. Αντιμάχειας	4.430	2.573	2.392	54	7,57	47,65
Δ.Κ. Καρδαμαίνης	4.417	1.783	1.451	35,15	22,88	50,73
Δ.Κ. Κεφάλου	3.515	2.607	2.451	71,388	6,36	36,52
<b>Δημοτική Ενότητα Κω</b>	<b>25.311</b>	<b>17.890</b>	<b>14.714</b>	<b>67,2</b>	<b>21,58</b>	<b>266,22</b>
Δ.Δ. Κω	25.311	17.890	14.714	67,2	21,58	266,22
<b>Ν. ΚΩ</b>	<b>47.102</b>	<b>30.947</b>	<b>26.379</b>	<b>290,375</b>	<b>17,32</b>	<b>106,6</b>

Εικόνα 34: Πίνακας πληθυσμιακής εξέλιξης των δήμων της νήσου Κω απο τις απογραφές του 1991, του 2011 και του 2011. Με Κίτρινο χρώμα έχει επισημανθεί η πληθυσμιακή εξέλιξη για την Δημοτική ενότητα της Κεφάλου. [πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία]

## Ο κόλπος της Κεφάλου

### Γενικά ιστορικά

Ως κόλπος της Κεφάλου νοείται ο παραλιακός οικισμός στα νοτιοανατολικά του χωριού της Κεφάλου, τα όρια του οποίου περιλαμβάνουν τρεις μικρότερους οικισμούς, το Καμάρι, τον Κάμπο και τη Όνια. Στην εν λόγω περιοχή (Καμάρι, Κάμπος, Όνια) συναντάμε ένα πλούσιο υλικό ιστορικών μνημείων από διάφορες ιστορικές περιόδους. Μερικά αξιόλογα είναι η παλαιοχριστιανική στο Καμάρι, που αποτελείται από τρία κλίτη, μια μεγάλη αψίδα, ψηφιδωτά δάπεδα κ.ο.κ., το συγκρότημα των βασιλικών του Αγίου Στεφάνου, ανατολικά της περιοχής (υπο-οικισμός Κάμπος) το οποίο και αυτό με την σειρά του χρονολογείται στην παλαιοχριστιανική περίοδο κ.α..

Οι παραθαλάσσιοι αυτοί οικισμοί που συγκροτούν τον κόλπο της Κεφάλου θεωρούνται νεότεροι οικισμοί σε σχέση με τον παραδοσιακό οικισμό της Κεφάλου. Βέβαια από δημογραφικά στοιχεία λαμβάνουμε πληροφορίες ότι επρόκειτο για μια αραιοκατοικημένη περιοχή πολύ νωρίτερα από τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, η οποία αποτελούσε και αποτελεί επίγειο για το ορεινό χωριό της Κεφάλου. Πιο συγκροτημένα με περισσότερες χρήσεις και κατοίκηση εμφανίζεται από μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα και έπειτα, όπου παίρνει σταδιακά ένα πιο τουριστικό χαρακτήρα.

Από τα αρχικά χρόνια κατοίκησης του οικισμού μέχρι και σήμερα υπάρχει λιμάνι στο δυτικό άκρο της παράκτιας περιοχής, που πιθανότατα να εξυπηρετούσε εμπορικές συναλλαγές. Σήμερα λειτουργεί σε μικρότερο βαθμό, εξυπηρετώντας κοντινές μεταφορές σε μικρά νησάκια γύρω από το νησί, όπως παραδείγματος χάρη τη Νίσυρο.

## Διοικητική και γεωγραφική θέση

Ο κόλπος της Κεφάλου βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της νήσου Κω, κατά μήκος των νότιων ακτών. Απέχει περίπου 38 χλμ. από την πόλη της Κω και 1 χλμ. από το χωριό της Κεφάλου, και ως προς το έδαφος του αποτελεί μια πεδινή παραθαλάσσια περιοχή. Διοικητικά ανήκει στην ενότητα των Ηρακλειδών, του ενιαίου δήμου της νήσου Κω.

## Πληθυσμός

Ο οικισμός Καμάρι της Κεφάλου σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας υφίσταται ως οικισμός από το 1961, όπως φαίνεται και από την απογραφή της ίδιας χρονιάς, με το συνολικό αριθμό των μόνιμων κατοίκων να ανέρχεται μόλις τους 43. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα από το 1961 μέχρι την απογραφή του 2011 η πληθυσμιακή εξέλιξη παρουσιάζει μια εναλλασσόμενη αυξομείωση, η οποία βιβλιογραφικά δεν αποδίδεται σε κάποιο συγκεκριμένο αίτιο. Με την απογραφή του 2011 ο πληθυσμός του οικισμού Καμάρι (ή Καμάρες) φτάνει στο μεγαλύτερο, καταγεγραμμένο ποσοστό μόνιμων κατοίκων, με αριθμό 153 μόνιμους κατοίκους. Ένα σημαντικό στοιχείο αποτελεί ο συνολικός αριθμός των κτισμάτων κατά την απογραφή του 2001, που φτάνει τα 157, δυσανάλογος με τον τότε καταγεγραμμένο πληθυσμό. Το παραπάνω στοιχείο μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το Καμάρι είναι ουσιαστικά μια περιοχή για παραθερισμό, με αποτέλεσμα τους καλοκαιρινούς μήνες αυξάνεται ο πληθυσμός του. Την ίδια εξέλιξη φαίνεται να ακολουθεί και ο οικισμός Κάμπος, ο οποίος πάλι από τις πληθυσμιακές καταγραφές της ΕΛΣΤΑΤ αρχίζει να κατοικείται συστηματικά από το 1981.



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	1947	1961	1971	1981	1991	2001	2011 (Μόνιμος)
Δήμοι, Δημοτικές Ενότητες & Οικισμοί							
<b>Δ. ΚΩ</b>	<b>18545</b>	<b>18.093</b>	<b>16.615</b>	<b>20.350</b>	<b>26.379</b>	<b>30.947</b>	<b>46.099</b>
Καμάριον,το		43	104	21	50	32	153

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	1947	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Δήμοι, Δημοτικές Ενότητες & Οικισμοί							
<b>Δ. ΚΩ</b>	<b>18545</b>	<b>18.093</b>	<b>16.615</b>	<b>20.350</b>	<b>26.379</b>	<b>30.947</b>	<b>46.099</b>
Κάμπος,ο				17	50	69	238

Εικόνα 35: Πληθυσμιακή εξέλιξη των οικισμών Καμάρι και Κάμπος. (Ιδία επεξεργασία) [πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]

Πέρα από τα πληθυσμιακά στατιστικά στοιχεία, με μια επίσκεψη στον εν λόγω οικισμό γίνεται αμέσως αντιληπτό ότι πρόκειται για ένα μέρος το οποίο έχει επενδύσει στην τουριστική δραστηριότητα. Ο αξιόλογος αριθμός των ενοικιαζόμενων δωματίων, τα τουριστικά μαγαζιά οι επιχειρήσεις που ανοίγουν κυρίως για σεζόν το καλοκαίρι και τα νεόδμητα ξενοδοχεία που αρχίζουν τώρα πια να ξεπροβάλλουν στον οικισμό, συνηγορούν στο να κατατάξουν το Καμάρι ως μια τουριστική – παραθεριστική περιοχή. Η οποία όπως είναι επόμενο τους χειμερινούς μήνες «νεκρώνει», περιμένοντας το καλοκαίρι για να φιλοξενήσει εγχώριους και μη επισκέπτες σε καταλύματα αλλά και εξοχικές κατοικίες.

## Ο οικισμός της Κεφάλου

### Γενικά ιστορικά

Ο οικισμός της Κεφάλου βρίσκεται σε μικρή απόσταση και βόρεια του παραλιακού μετώπου που αναλύσαμε παραπάνω. Ουσιαστικά αποτελεί τον πυρήνα της Κεφάλου, τόσο σε κοινωνικό επίπεδο όσο και σε οικονομικό (αν και αρκετοί κάτοικοι του οικισμού έχουν τις επιχειρήσεις τους στο παραλιακό μέτωπο). Ο οικισμός και το παραλιακό μέτωπο πρακτικά λειτουργούν ως μια ενότητα, με μόνη διαφορά ότι η κυρία κατοίκηση συγκεντρώνεται στον οικισμό της Κεφάλου. Για τη σχέση της αρχαίας και της σημερινής θέσης του οικισμού δεν διαθέτουμε πολλά στοιχεία, με εξαίρεση όσα προαναφέραμε στα πρώτα κεφάλαια, όπου κάναμε αναφορά για την αρχαία πόλη, η οποία βρισκόταν σε μικρή απόσταση από το λιμάνι.

### Οικονομία

Το ΒΑ τμήμα του νησιού αποτελείται από γόνιμα και πεδινά εδάφη, ενώ το ΝΔ από άγονα και ορεινά, με εξαίρεση την πεδιάδα της Καρδάμαινας και τη μικρή πεδιάδα της Κεφάλου. Γενικά το σύνολο της περιοχής της Κεφάλου, όμως, δεν θεωρείται επαρκώς

γόνιμο, και για αυτό το λόγο οι κάτοικοι στράφηκαν κυρίως στην παραγωγή θυμαρίσιου μελιού, για το οποίο και φημίζονται, και για την παραγωγή τυροκομικών προϊόντων. Από την άλλη τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια ραγδαία αύξηση των μονάδων φιλοξενίας, από μικρά ενοικιαζόμενα δωμάτια μέχρι και την πρόσφατη δημιουργία μεγάλης ξενοδοχειακής μονάδας all-inclusive ( τα οποία έχουν οικοδομηθεί στην παράκτια περιοχή). Με τα δεδομένα που διαθέτουμε μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η οικονομία της Κεφάλου σήμερα στηρίζεται κυρίως στον τουρισμό τους τρεις μήνες του καλοκαιριού και σε δεύτερη φάση στον αγροτικό

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΕΦΑΛΟΥ						
	Συνολική έκταση	Καλλιεργήσιμες εκτάσεις	Βοσκότοποι	Αιγοπρόβατα	Βοοειδή	Κυψέλες
2018	71.390,00 στρ.	2.300,00 στρ.	106,5	4.602	114	6.778

Εικόνα 36: Πίνακας με γεωργικά και κτηνοτροφικά στοιχεία για το 2018. Ιδία επεξεργασία[πηγή:Τμήμα αγροτικής οικονομίας Κω]

και κτηνοτροφικό τομέα.

Από τον παραπάνω πίνακα και σε σχέση με τα συνολικά στοιχεία της γεωργικής δραστηριότητας της Κω προκύπτει ότι η εκτροφή μελισσών στην Κέφαλο φτάνει σχεδόν το 50% της συνολικής εκτροφής για όλο το νησί της Κω. Επιπρόσθετα γίνεται εμφανές το γεγονός ότι αν και η Κέφαλος διαθέτει σύμφωνα με την τελευταία απογραφή πληθυσμό που δεν ξεπερνά τους 4.000 μόνιμους κάτοικους, ένα μεγάλο μέρος αυτού ασχολείται με τον πρωτογενή τομέα. Αποτελεί δηλαδή μια σημαντική γεωργική κοινότητα με αξιόλογη γεωργική και κτηνοτροφική δύναμη, η οποία πορεύεται τα τελευταία χρόνια παράλληλα με την τουριστική οικονομική δραστηριότητα.

## Φυσικός πλούτος

Γενικά το νησί δεν έχει μεγάλα ποτάμια, παρά μόνο αρκετούς χειμάρρους-ξεροπόταμους. Στην Κέφαλο υπάρχουν αρκετοί μικροί ξεροπόταμοι προσφέροντας στο φυσικό τοπίο ένα δροσερό κλιματικό περιβάλλον. Πιο αναλυτικά στο βόρειο τμήμα, από την περιοχή του Ατσά μέχρι το Κοχυλάρι χύνονται 11 χείμαρροι, ενώ στην υπόλοιπη περιοχή ο αριθμός φτάνει τους 25, με τον ξεροπόταμο «Μία» να είναι ο μεγαλύτερος, αφού σχηματίζεται από πολλά μικρά ρυάκια στα δυτικά της Κεφάλου και εκβάλλει στον όρμο ανάμεσα στον Βουναρά και την περιοχή Πρασονησιών.<sup>17</sup> Ο υδροφόρος ορίζοντας της Κεφάλου εμπλουτίζεται επίσης με ιδιαίτερης σύστασης τρεχούμενα νερά, που είναι πλούσια σε μεταλλικά υπόξινα και υφάλμυρα στοιχεία. Αξιοσημείωτο παράδειγμα αποτελεί το ποτάμι Κάλαμος, ενώ σε μικρή απόσταση από

17 Β.Χατζηβασιλείου, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΩ, σελ. 21



το ποτάμι *Κακό ποταμό* που διαθέτει καταρράκτη ύψους 10 μέτρων, βρίσκεται ο χείμαρρος Πικρόνερο που όπως προδίδει και η ονομασία του διαθέτει νερό με πικρή γεύση.<sup>18</sup>

Όσο αφορά την σύσταση του εδάφους της Κεφάλου, όπως προαναφέραμε, αποτελείται από ηφαιστειογενή υλικά αλλά και λάβες και λιγότερο από νεογενή αργιλομαργαϊκά και ασβεστολιθικά πετρώματα.

Συνολικά το νησί της Κω διαθέτει 3 κόλπους. Ο πρώτος βρίσκεται στο ΒΑ τμήμα του νησιού με την ονομασία Κόλπος της Κω. Ενώ οι υπόλοιποι 2 βρίσκονται στο ΝΑ τμήμα του νησιού στην περιοχή της Κεφάλου, που μελετάμε. Από τους δύο τελευταίους ο Νότιος Κόλπος της Κεφάλου, όπως ονομάζεται εκτείνεται από το ακρωτήριο Χελώνα (ή Γουρνιάτη) μέχρι το ακρωτήριο Λακητήρα (ή Κρίκελλος) με συνολικό μήκος 18,5 χλμ. Ενώ ο δεύτερος κόλπος της περιοχής, Βόρειος Κόλπος της Κεφάλου, ξεκινά από το ακρωτήριο Δρέκανο (ή Δρέπανο ή Χώνες) και τελειώνει στο ακρωτήριο Ατσά (ή Λυκορίτσα) με συνολικό μήκος 13χλμ..

Συνεχίζοντας την ανάλυση του φυσικού πλούτου της Κεφάλου, αξίζει να αναφέρουμε τους δύο ορεινούς όγκους του χωριού. Ο πρώτος είναι το βουνό Ζηνί με συνολικό ύψος 354 μέτρα, μια ορεινή περιοχή για την οποία κάναμε εκτενώς λόγο στο προηγούμενο κεφάλαιο για το πλούσιο υλικό αρχαιολογικών ευρημάτων που διαθέτει. Ενώ ο δεύτερος ορεινός όγκος που είναι και ο μεγαλύτερος από τους δύο που διαθέτει η Κεφάλος είναι το βουνό Λάτρα (ή Λάθρα) με συνολικό ύψος 428 μέτρα.

Τέλος όπως είναι γνωστό ότι η γεωγραφική θέση των Δωδεκανήσων είναι έντονα σεισμογενής. Έτσι και στο νησί της Κω ήδη από το 413 π.Χ. έχει καταγραφεί έντονη σεισμική δραστηριότητα. Πολλές φορές, μάλιστα αυτή η δραστηριότητα ήταν καταστροφική σε μεγάλο βαθμό για το νησί.<sup>19</sup> Για την περιοχή της Κεφάλου, όπως αναφέρει και ο Β. Χατζηβασιλίου, σημαντική θεωρείται η σειρά σεισμικών δονήσεων που σημειώθηκαν το 1955 και το 1956, προκαλώντας σοβαρές βλάβες στις οικοδομές και ιδιαίτερα στους ναούς της Παναγίας της Παλατιανής και των Εισόδων της Θεοτόκου.

## Πολεοδομική μορφή του οικισμού

Σε αντίθεση με την πόλη της Κω, η Κεφάλος φαίνεται να έχει διατηρήσει σχεδόν ανέγγιχτη την παράδοση της τόσο στο επίπεδο της καθημερινότητας των κατοίκων όσο και στην πολεοδομική και (ίσως) λιγότερο στην αρχιτεκτονική της εικόνα. Το «τουρκοχώρι» όπως αποκαλούν πολλές φορές τον οικισμό της Κεφάλου, αποτελεί από πολεοδομικής άποψης έναν οικισμό προ του 1923, όπου και χρονολογείται το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο του χωριού το οποίο συνέταξαν οι Ιταλοί κατακτητές.

---

<sup>18</sup> Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο σημείο μέσα στην εργασία η Κεφάλος βρίσκεται πάνω σε ηφαιστειογενή έδαφος στο οποίο οφείλονται και τα υπόπικρα και υπόξινα ύδατα.

<sup>19</sup> Οι δύο ισχυρότεροι σεισμοί που έπληξαν το νησί της Κω σημειώθηκαν ο πρώτος το 1933 όπου ουσιαστικά η πόλη της Κω καταστράφηκε ολοσχερώς και ο δεύτερος το καλοκαίρι του 2017 προκαλώντας σημαντικές ζημιές σε πληθώρα κτιρίων της πόλης της Κω. Και οι δύο σεισμοί έφτασαν τους 6,7 βαθμούς της κλίμακας ρίχτερ.

«[...]Μια παρένθεση για το «οθωμανικό παρελθόν»: θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι και οι αρχαίες ελληνικές, αλλά και οι βυζαντινές πόλεις ήταν -αν είχαν προέλθει από φυσική ανάπτυξη- δαιδαλώδεις και χωρίς «Τάξη», όμως στον 19<sup>ο</sup> αιώνα αυτό θεωρήθηκε «ανατολίτικο», «τούρκικο» και όλα τα νέα σχέδια πόλης προσπαθούσαν να εφαρμόσουν «ευρωπαϊκά» Ιπποδάμεια σχέδια στις παλιές πόλεις μας[103]. Αν κάποιες από αυτές διεσώθησαν οφείλεται απλά στην μεγάλη αξία της γης που απέτρεψε τις διανοίξεις! Άλλωστε ακόμη και στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Οικισμού, εκπονεί και θεσμοθετεί σχέδια πόλεων επί των οποίων εφαρμόζει ρυμοτομία καταστροφική για την όλη παλιά πόλη στην προσπάθειά του να «ευθυγραμμίσει» οδούς και να «ιπποδαμοποιήσει» την πόλη για να ξεφύγουμε από το τούρκικο παρελθόν μας![...]



0079. Βέροια , το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης: ευθυγραμμίσεις, διανοίξεις, «επιβολή τάξεως» επί της παραδοσιακής πόλης[104] »

«Τάξη και αταξία στην πόλη», ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΑΤΙΕΣ, Γεώργιος Σαρηγιάννης, 15 Μάρτιος, 2016, σελ. 45-46

Στο εν λόγω σχέδιο (1923) της Κεφάλου αποτυπώνονται τα όρια του οικισμού, τα μονοπάτια, κάποια οικοδομικά τετράγωνα, και τα όσα μέχρι τότε είχαν προλάβει οι Ιταλοί να αποτυπώσουν. Στον παραδοσιακό οικισμό ο επισκέπτης συναντά το χαρακτηριστικό νησιώτικο τοπίο με τα στενά σοκάκια και τα σπίτια το ένα δίπλα στο άλλο. Γεγονός, το οποίο οφείλεται πρώτον στην μορφολογία του εδάφους και δεύτερον στις διαδοχικές καταμήσεις ιδιοκτησιών (προικοδοτήσεις, κληρονομήσεις κλπ). Ενώ στον παραλιακό οικισμό, εμφανίζεται μια πιο σύγχρονη πλευρά της Κεφάλου. Ενοικιαζόμενα δωμάτια, και σιγά σιγά νέες μεγάλες (για τα δεδομένα της Κεφάλου και όχι της πόλης της Κω) ξενοδοχειακές μονάδες.

Ως προς την πολεοδομική της μορφή κυριαρχεί, όπως στα περισσότερα μικρά



χωριά της Ελλάδας, η χωρίς πολεοδομικό σχεδιασμό δόμηση. Μικρά σπίτια που σε κάποιες περιπτώσεις είναι δυόροφα, άτακτα τοποθετημένα δημιουργούν και ορίζουν τους δρόμους και τα σοκάκια. Ουσιαστικά μιλάμε για μια «ανώνυμη» πολεοδομία του 20<sup>ου</sup> αιώνα, τότε που ξεκίνησε και η πιο έντονη ανοικοδόμηση, η οποία στηρίχθηκε στην ανάγκη για κατοίκηση τα τότε μέσα μαζικής μεταφοράς, και γενικά τα μέσα μεταφοράς και την συχνότητα της χρήσης τους. Με τον όρο «ανώνυμη», εννοούμε την χωρική διάρθρωση του οικισμού (οποιαδήποτε οικισμού, πόλης κ.ο.κ. με παρόμοια πολεοδομική όψη) χωρίς σχέδιο. Ανά τους αιώνες όπως μας πληροφορεί και ο Γ. Σαρηγιάννης<sup>20</sup>, οι πόλεις (και προφανώς οποιαδήποτε συλλογική κατοίκηση των ανθρώπων, μικρή ή μεγάλη) εμφανίζονται είτε με φυσική ανάπτυξη είτε με κάποιο συγκεκριμένο χωρικό σχεδιασμό. Σε κάθε περίπτωση η αταξία ή η τάξη μιας πόλης συνδέεται άμεσα με την σύνθεση (πολιτική, οικονομική, κοινωνική) της κοινωνίας ανθρώπων που την κατοικεί. Ο οικισμός της Κεφάλου ανήκει, προφανώς στην πρώτη κατηγορία, αφού όπως γίνεται αντιληπτό από μια πρώτη επαφή με την περιοχή, την ιστορία του και τα πολεοδομικά και γεωγραφικά της χαρακτηριστικά, εμφανίζει μια μη Ιπποδάμεια διάταξη και γενικά μια χωροταξία που δεν ακολουθεί κάποιο γεωμετρικό ή μη, σχέδιο. Όπως είδαμε και μέσω της ιστορικής αναδρομής, η κοινωνία της Κεφάλου (γενικά όλης της Κω) πέρασε, όπως άλλωστε το μεγαλύτερο μέρος της Ελλάδος, από πολλούς κατακτητές. Αυτό είχε αντίκτυπο αφενός στην εκάστοτε κοινωνία, σε επίπεδο διαμόρφωσης του πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα (όσο και αν δεν θέλουμε να το παραδεχτούμε) και αφετέρου στο χωρικό αποτύπωμα αυτής.

Ο οικισμός της Κεφάλου, αν και φαίνεται να έχει αναπτυχθεί χωρίς αρχή (άναρχα) η αρχή της ανάπτυξης του, έχει συγκεκριμένες αρχές και ας μην στηρίχθηκε σε κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο. Στους χάρτες (9&10) με την επέκταση των υποπεριοχών (ή καλύτερα των υπο-γειτονιών) που απαρτίζουν το χωριό της Κεφάλου, ήδη από την ονομασία τους αντιλαμβανόμαστε ότι υπήρχαν ξεκάθαρες κοινωνικές – οικονομικές παραμέτρους. Παράμετροι που προσδίδουν μια εσωτερική κοινωνική δομή και τάξη, η οποία είχε τα θεμέλια της στην οικονομική δραστηριότητα των κατοίκων της κάθε υπο-γειτονιάς, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά κ.α. (π.χ.: Παζάρι, επρόκειτο για την περιοχή όπου γινόντουσαν οι εμπορικές συναλλαγές ενώ επιπρόσθετα κατά την τούρκικη κατοχή, ήταν η γειτονία των τούρκων στρατιωτών και διοικητών).

Από αρχιτεκτονικής άποψης δεν υπάρχει κάποια συνοχή και κάποιο συγκεκριμένο αρχιτεκτονικό ύφος, μάλλον η «πολεοδομική αταξία» μεταφέρθηκε και στην αρχιτεκτονική. Βέβαια η κατ' ευφημισμό αταξία της πολεοδομίας, ίσως έχει δανείσει στην προκείμενη περίπτωση τις ίδιες αρχές και στην αρχιτεκτονική. Σε αυτή όμως θα προσθέσουμε και την έλευση του τουρισμού στα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, καθώς επίσης και από το γνωστό φαινόμενο της αντιπαροχής και της γρήγορης ανοικοδόμησης που πρωτοεμφανίστηκαν σε πολύ πιο έντονο βαθμό στις μεγαλουπόλεις.

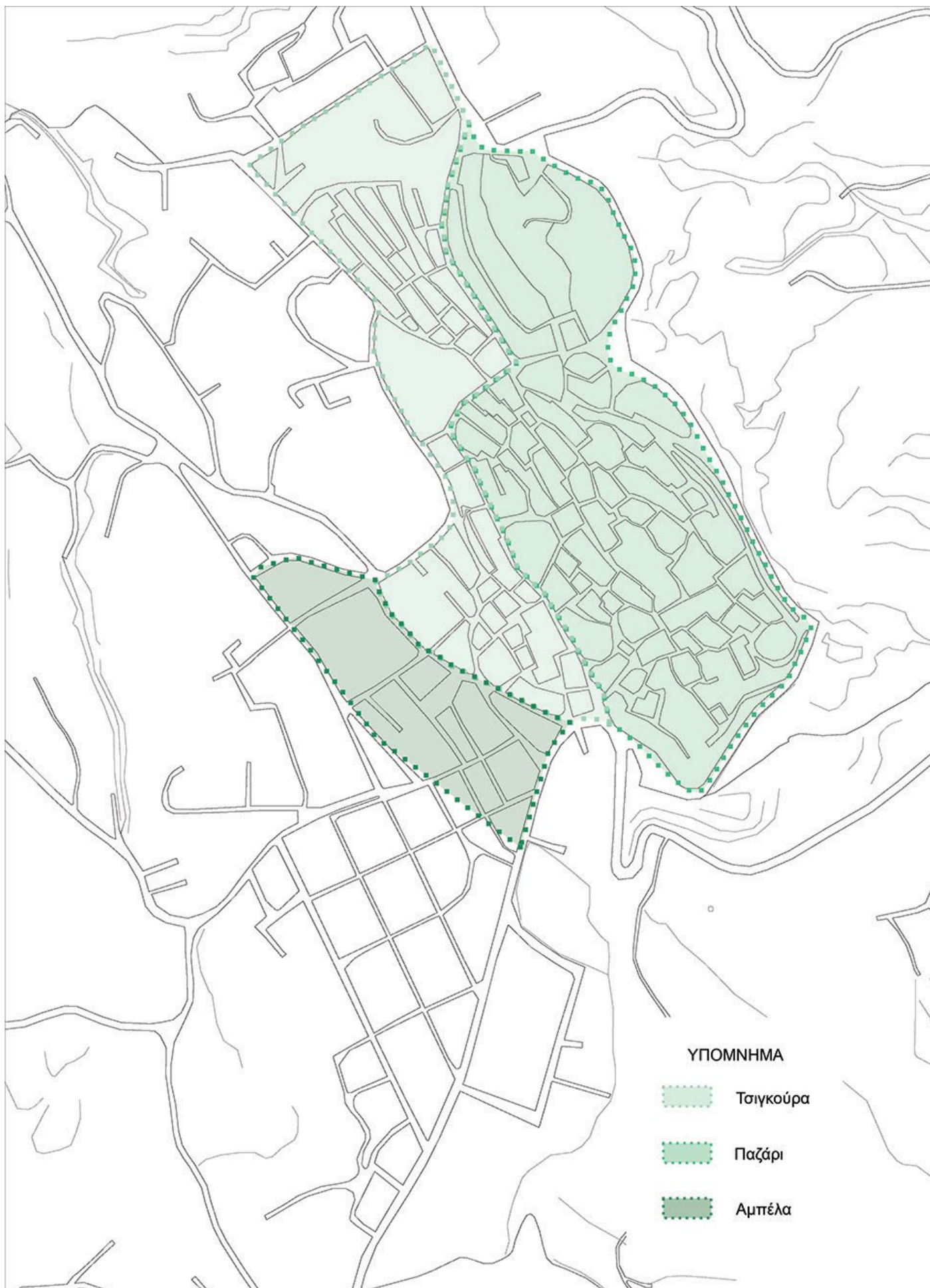
---

20 «Τάξη και αταξία στην πόλη», ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΑΤΙΕΣ, Γεώργιος Σαρηγιάννης, 15 Μάρτιος, 2016, σελ. 2

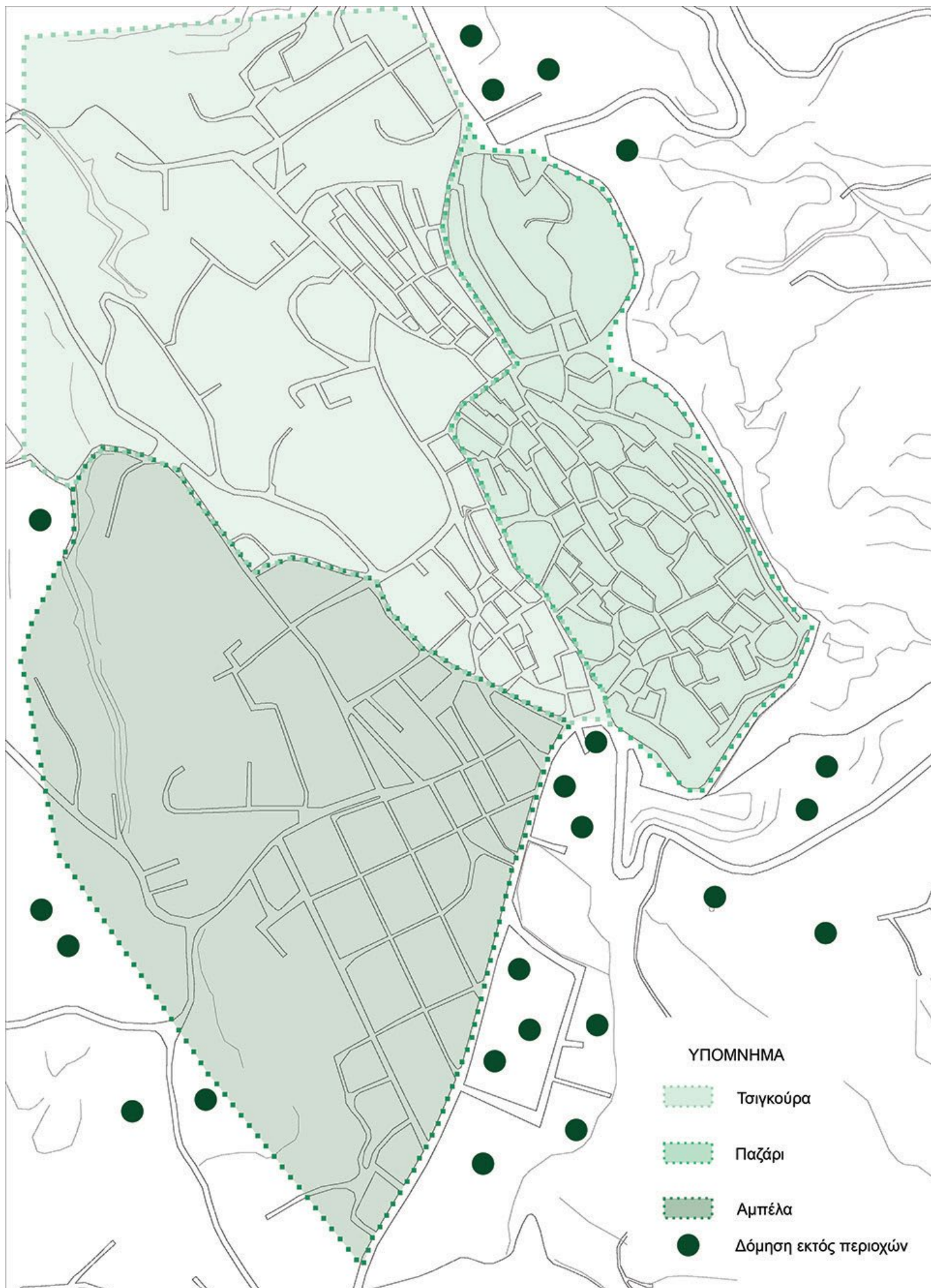


Χάρτης 8: Χάρτης που επικονίζει την πολεοδομική κατάσταση του οικισμού της Κεφάλου κατά την απογραφή του 2001, σε κλίμακα: 1/3000. [πηγή: ΕΛΣΤΑΤ]



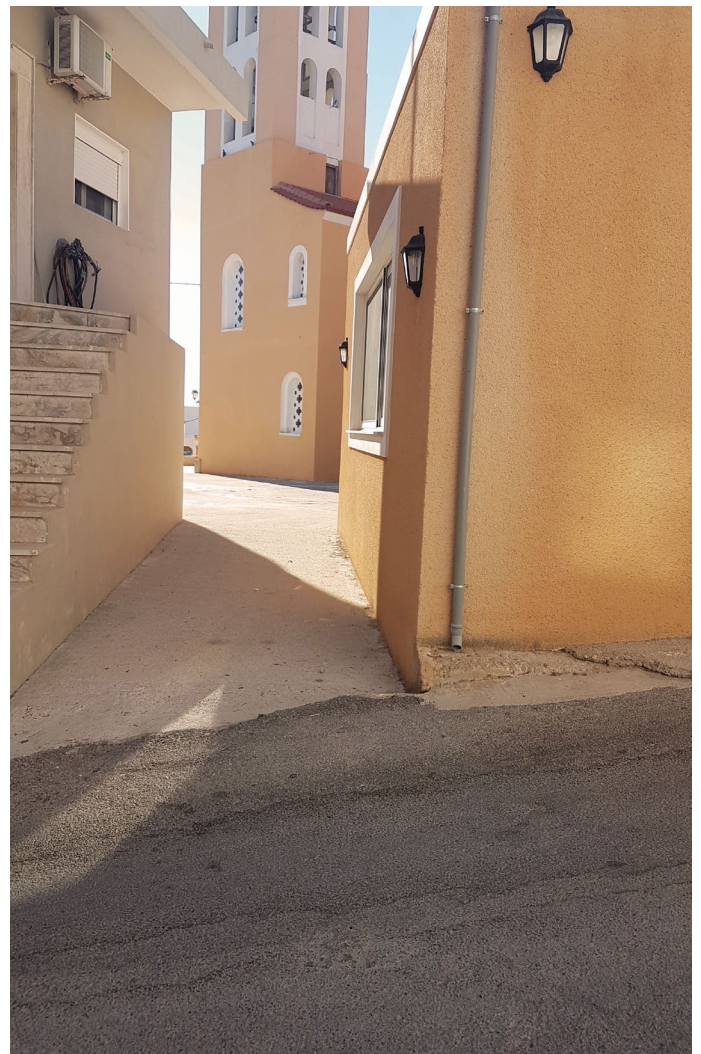


Χάρτης 9: Οι υπο-περιοχές (γειτονίες) του οικισμού της Κεφάλου όπως αυτές διαμορφώνονταν μέχρι τα μέσα (περίπου) του 20<sup>ου</sup> αιώνα. (Ιδία επεξεργασία)



Χάρτης 10: Η επέκταση των υπο-περιοχών του οικισμού της Κεφάλου μετά την έναρξη της εποχής της μεγάλης οικοδομικής δραστηριότητας. (Ιδία επεξεργασία)





Εικόνα 37&38&39&40&41: Φωτογραφική αποτύπωση του οικισμού της Κεφάλου με τα στενά σοκάκια (που πολλές φορές καταλήγουν σε αδιέξοδο) και την πυκνή δόμηση. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]



## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιάσουμε τα στοιχεία που συλλέξαμε μετά από μια σειρά επιτόπιων ερευνών, προφορικών καταγραφών, προσωπικών εμπειριών κ.α., για τον οικισμό της Κεφάλου.

### Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Σύμφωνα με τα στοιχεία που μας χορηγήθηκαν από την πολεοδομία Κω, το 2006 δημοσιεύτηκαν μια σειρά από ρυθμίσεις και προτάσεις για τον οικισμό της Κεφάλου, με το ΦΕΚ 141/29.11.2006 ( Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Και Πολεοδομικών Θεμάτων). Σύμφωνα με αυτό η Κεφαλος, που μέχρι τότε αποτελούσε οικισμό προ του 1923 εντάσσεται σε σχέδιο, επεκτείνεται σε αδόμητες όμορες εκτάσεις συνολικού μεγέθους 126 εκταρίων και οργανώνεται σε δύο συνοικίες. Την πρώτη συνοικία αποτελεί ο κυρίως οικισμός της Κεφάλου και την δεύτερη το παραλιακό μέτωπο, ενώ ταυτόχρονα γίνεται επιπλέον διαχωρισμός σε έξι γειτονίες – πολεοδομικές ενότητες (τρεις και τρεις αντίστοιχα.)

Στο Γ.Π.Σ. καθορίζονται και οργανώνονται μια σειρά επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, με την πρόταση για δημιουργία νέων οδικών αρτηριών, κόμβων κ.ο.κ.. Ενώ παράλληλα επεκτείνεται και στο κομμάτι της διευθέτησης και οργάνωσης των χρήσεων γης, της εμπορικής ζώνης, της ζώνης κατοικίας, των δημόσιων υπηρεσιών, κτιρίων, και κοινωνικών παροχών (εκπαίδευση κτλ.).

Όλες οι παράμετροι και τα σημεία του συγκεκριμένου Γ.Π.Σ. είχαν ως στόχο την δημιουργία ενός επίσημου αναπτυξιακού λόγου, στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης. Ουσιαστικά πρόκειται για μια συστηματική, επίσημη, θεσμοθετημένη μελέτη και προσπάθεια οριοθέτησης των κινήσεων, του οδικού δικτύου, της ανεξέλεγκτη και χωρίς κανόνες δόμησης και όλων εκείνων των λειτουργιών και των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν μέρος στο χωρικό επίπεδο του οικισμού της Κεφάλου.

























<b>Δρομολόγια γραμμής ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΕΦΑΛΟ λεωφορείο</b>	
Η γραμμή ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΕΦΑΛΟ λεωφορείο διαδρομή λειτουργεί τις καθημερινές. Τακτικές ώρες δρομολογίων: 9:35 ΠΜ - 9:35 ΜΜ	
<b>Ημέρα</b>	<b>Ώρες Λειτουργίας</b>
Δευτέρα	9:35 ΠΜ - 9:35 ΜΜ
Τρίτη	9:35 ΠΜ - 9:35 ΜΜ
Τετάρτη	9:35 ΠΜ - 9:35 ΜΜ
Πέμπτη	9:35 ΠΜ - 9:35 ΜΜ
Παρασκευή	9:35 ΠΜ - 9:35 ΜΜ
Σάββατο	9:35 ΠΜ - 9:35 ΜΜ
Κυριακή	9:35 ΠΜ - 5:35 ΜΜ

α εκείνους που πρόλαβαν θέση...

Εικόνα 42: Πίνακας δρομολογίων λεωφορείου Κέφαλος-Διεθνής Αερολιμένας Κω. [πηγή: [www.kos.gr](http://www.kos.gr), Γενικά δρομολόγια λεωφορείων, ανασύρθηκε 8//6/2019 19:00]

Από την άλλη πλευρά, για την περίπτωση της σύνδεσης με το αεροδρόμιο τα δρομολόγια φαίνεται να διακόπτονται το χρονικό διάστημα 9:30 μ.μ. μέχρι 9:30 π.μ., αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι πολύ πρωινές πτήσεις και οι πολύ βραδινές να είναι δύσκολο πολλές φορές να εξυπηρετηθούν με την χρήση των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς, και οι «ταξιδιώτες» (ντόπιοι και μη) να πρέπει να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητο τους, ή κάποιο ταξί είτε ακόμα να νοικιάσουν κάποιο όχημα. Πολλοί θα ισχυριστούν ότι αφού η απόσταση είναι μικρή (μόλις 12-15 λεπτά) πιθανότατα να μην αποτελεί αυτό κάποιο ιδιαίτερο οικονομικό έξοδο. Αφενός αυτό αποτελεί ένα προσωπικό κριτήριο και αφετέρου, θεωρούμε ότι η διευκόλυνση των κατοίκων οποιασδήποτε περιοχής προς σημεία όπως αεροδρόμιο και λιμάνι (τα οποία, κίολας, έχουν κατάλληλο οδικό δίκτυο) θα πρέπει να καλύπτεται πλήρως.

Επιπρόσθετα οι συνθήκες των λεωφορείων (ίσως λίγο παλιές), και το κόστος της μεταφοράς με λεωφορείο, σχεδόν 5 ευρώ για μια απόσταση μόνο 28 λεπτών (ας αναλογιστούμε ότι για αποστάσεις πολύ μεγαλύτερες στην Αθήνα αλλά και σε άλλα νησιά το αντίτιμο του εισιτηρίου είναι σχεδόν το μισό) ενισχύουν την όλη δυσμενή κατάσταση των ΜΜΜ.

Ως απόρροια αυτών οι κάτοικοι Κω και Κεφάλου και λοιπών χωριών προτιμούν τη χρήση του προσωπικού μέσου μεταφοράς. Από άποψη έλευσης και αναχώρησης από και προς τον οικισμό, η κατάσταση είναι τουλάχιστον μη εξυπηρετική, ειδικά μάλιστα σε ένα νησί που βρίσκεται σε μια αρκετά ικανοποιητική ανάπτυξη (τις τελευταίες δεκαετίες κυρίως στον τομέα του τουρισμού, επηρεασμένο βέβαια και αυτό από την οικονομική κρίση), έχει σχετικά οργανωμένο οδικό δίκτυο (αναφερόμαστε στον επαρχιακό δρόμο Κω-Κεφάλου, αλλά και στο οδικό δίκτυο της πόλης της Κω), και φιλοξενεί τους καλοκαιρινούς μήνες επισκέπτες που ανέρχονται έως και πεντε φορές τον μόνιμο πληθυσμό (33.000 μόνιμοι κάτοικοι) οι παροχές (δρομολόγια, συνθήκες λεωφορείων, αριθμός στάσεων, κόστος κ.οκ.) των μέσων μαζικής μεταφοράς θα έπρεπε να αποτελούν πρότυπο.

## Οδικό δίκτυο

Στον χάρτη που ακολουθεί έχουμε αποτυπώσει την υφιστάμενη κατάσταση του οδικού δικτύου του οικισμού, της χρήσεις γης και γενικά την σημερινή κατάσταση του οικισμού, χρησιμοποιώντας ως υπόβαθρο χάρτη της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή του 2001.

Όπως φαίνεται, λοιπόν, και στον χάρτη της υφιστάμενης κατάστασης, ο οικισμός της Κεφάλου διαθέτει:

Α) Ένα περιμετρικό δρόμο (δακτύλιο), που χρησιμοποιείται τόσο για την είσοδο και έξοδο από το χωριό όσο και για τη διέλευση στις εσωτερικές μετακινήσεις στον οικισμό.

Β) Ένα δρόμο με μεγάλη διέλευση αυτοκινήτων (πρωτεύον οδικό δίκτυο), ο οποίος περνάει μέσα από τον οικισμό και αποτελεί ουσιαστικά τον εμπορικό δρόμο (μαζί με ένα τμήμα του προαναφερθέντος δακτυλίου) αφού εκατέρωθεν αυτού λειτουργούν μια πληθώρα εμπορικών μαγαζιών για τις ανάγκες των κατοίκων.

Γ) Ένα σύνολο δρόμων, σοκακιών, αδιέξοδων κτλ., το οποίο αν και λόγω της πυκνής δόμησης και του ανάγλυφου του εδάφους με μια πρώτη ματιά δεν πληροί τις (βασικές) προϋποθέσεις για την διέλευση αυτοκινήτων, παρ' όλα αυτά θα συναντήσει κανείς αρκετά διερχόμενα αυτοκίνητα, μηχανάκια, ακόμα και μικρά φορτηγά (που βέβαια δυσκολία περνάνε από στενά δρομάκια...). Επίσης κατά μήκος αυτού του δαιδαλώδους δικτύου, σε πολλά σημεία υπάρχουν σταθμευμένα οχήματα μικρά και μεγάλα, ακόμη και σε πραγματικά δυσπρόσιτα σημεία.

Δ) Όσο αφορά τις χρήσεις που συγκεντρώνει ο οικισμός εντός των ορίων του, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι σε ένα μεγάλο βαθμό διαθέτει μια πλούσια εμπορική αγορά που χωρικά αναπτύσσεται εντός του οικισμού γύρω από το υπάρχον κύριο οδικό δίκτυο (τον «κεντρικό» δρόμο που διασχίζει τον οικισμό (και τον χωρίζει κιόλας σε δύο τμήματα) και σε κάποια σημεία του περιφερειακού δρόμου στα όρια του οικισμού. Τέλος όπως γίνεται κατανοητό και από τον χάρτη, στον οικισμό υπάρχουν κάποια ελάχιστα δημόσια κτίρια και υπηρεσία, δύο τρεις δημόσιοι διαμορφωμένοι χώροι (πλατεία, δημόσιο γήπεδο κτλ.), ένα νεκροταφείο και δύο εκκλησίες.



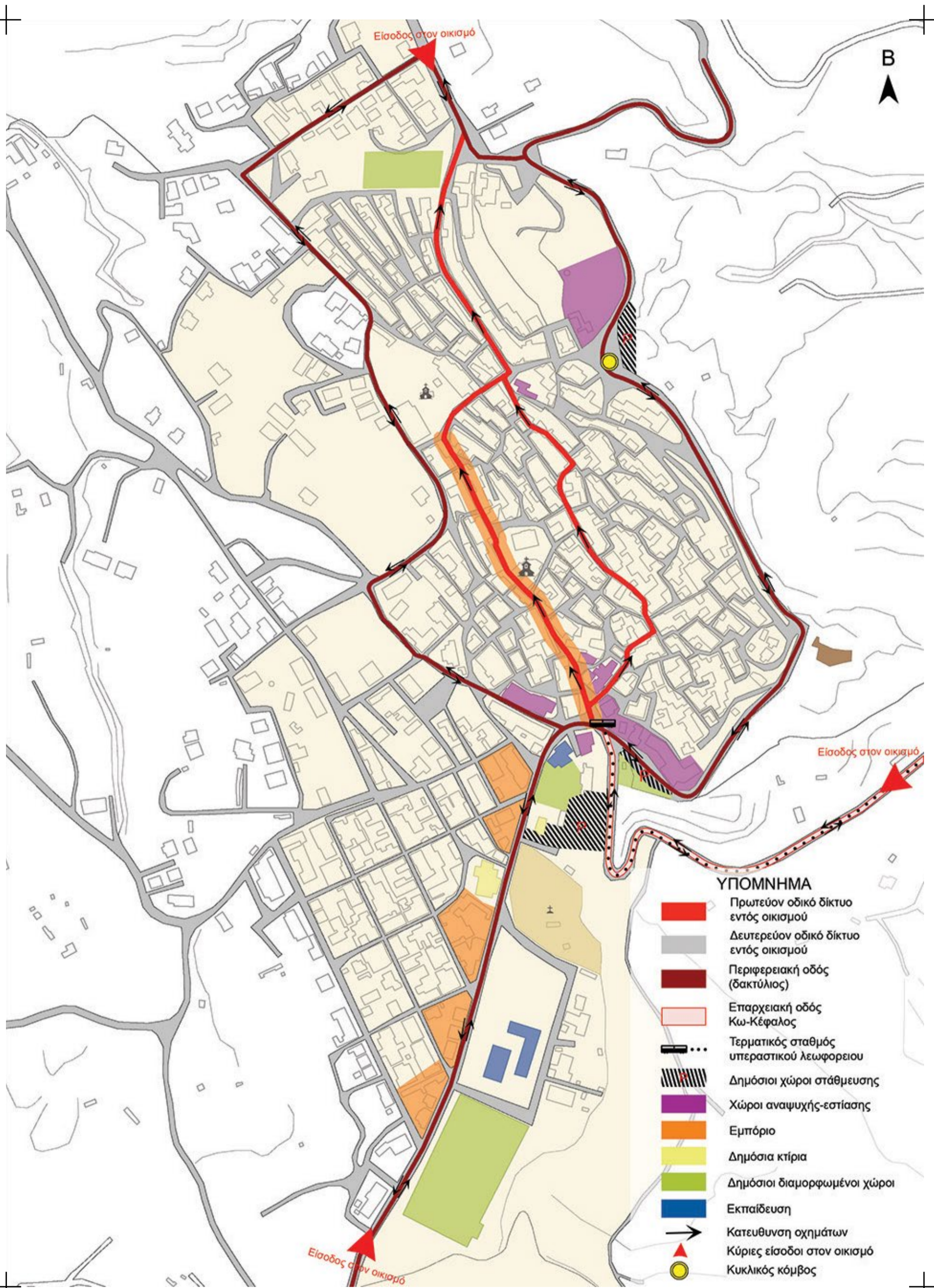


Εικόνα 43: Η νέα πλατεία και το ανοιχτό αμφιθέατρο της Κεφάλου, το οποίο ολοκληρώθηκε την τελευταία διετία. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]



Εικόνα 44: Το ανοιχτό γήπεδο ποδοσφαίρου στον οικισμό της Κεφάλου. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]





Χάρτης 17: Υφιστάμενη κατάσταση του οικισμού της Κεφάλου. Ο χάρτης δημιουργήθηκε μετά απο επιτόπιες έρευνες, σε κλίμακα : 1/3000 . Ιδία επεξεργασία [πηγή υποβάθρου: ΕΛΣΤΑΤ]



## Παθογόνα σημεία

Με βάση όλα τα παραπάνω και τις συχνές επιτόπιες έρευνες που πραγματοποιήθηκαν μέσα σε ένα διάστημα 4-5 μηνών, σημειώσαμε κάποια σημεία τα οποία χρήζουν παρέμβασης σε πολεοδομικό και συγκοινωνιακό επίπεδο.

Κατ' αρχάς, αξίζει να υπογραμμίσουμε ότι σε όλες τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν, ήρθαμε αντιμέτωποι, από την σκοπιά του πεζού με έναν ευκαταφρόνητο αριθμό διερχόμενων οχημάτων από τα δρομάκια και τα σοκάκια της Κεφάλου, κάτι το οποίο είχε προφανώς αποτέλεσμα να διακόπτεται η κίνηση του πεζού. Τα οχήματα σε καθημερινή βάση χρησιμοποιούνται για αποστάσεις ακόμα και της τάξης των 50 μέτρων μέσα στο χωριό και προφανώς από τα σημεία αυτά ο πεζών είναι δύσκολο να κινηθεί με ευκολία και ασφάλεια. Σε αυτό προστίθεται βέβαια και η έλλειψη κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων κινήσεις για τους πεζούς (πεζοδρόμια).

Επιπροσθέτως εκτός της συνεχόμενης διέλευσης έχουμε και το φαινόμενο των σταθμευμένων οχημάτων σε σοκάκια που πολλές φορές δεν ξεπερνούν τα 2 μέτρα πλάτος, μέσα σε οικοδομές, επί πεζοδρομημένων τμημάτων και κατά μήκος του κεντρικού δρόμου εντός του οικισμού ο οποίος σε πλάτος φτάνει τα 4-5 μέτρα. Γενικά (και χωρίς υπερβολή) τα οχήματα φαίνεται να έχουν «καταλάβει» τον οικισμό της Κεφάλου. Η «κατάληψη» του δημόσιου χώρου και ουσιαστικά της καθημερινότητας του ανθρώπου από τα αυτοκίνητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την νοοτροπία των κατοίκων, (η οποία όχι μόνο στην Κεφαλο) αλλά γενικά στις κοινωνίες του 21<sup>ο</sup> αιώνα, έχει «θεοποιηθεί» το αυτοκίνητο αναδεικνύοντας το ως το μοναδικό τρόπο μετακίνησης. Προφανώς αυτό έχει πολλές και βαθιές ρίζες τόσο στο εκάστοτε οδικό δίκτυο, τα ΜΜΜ, τις συνθήκες αυτών, την οικονομία, τον τόπο και γενικά τις χωρικές συνιστώσες όσο και στην ίδια την παιδεία οδική και κοινωνική. Επιστρέφοντας στην Κεφαλο ένα ακόμη φαινόμενο που επιβαρύνει την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων είναι η παντελής έλλειψη πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων. Ενώ παράλληλα σε όλα αυτά δεν μπορεί αν μην αναφερθεί η ελλιπής οδικής σηματοδότησης εντός αλλά και εκτός οικισμού.

Για τους δημόσιους χώρους σταθμευσης, ή αλλιώς τους χώρους εκτόνωσης όλων αυτών των οχημάτων, που αν και ως ένα βαθμό λειτουργούν, δεδομένης της κατάστασης και της σταθμευσης των οχημάτων κυριολεκτικά κάτω από την κατοικία του εκάστοτε ιδιοκτήτη του οχήματος, πρακτικά δεν αποφορτίζει τον οικισμό από «όχλο» των αυτοκινήτων.

Τέλος στο κομμάτι των δημόσιων χώρων έχουν γίνει κάποιες ενέργειες τα τελευταία χρόνια (με την δημιουργία μιας δήμοσιας πλατείας με υπαίθριο ανοιχτό αμφιθέατρο), καθώς επίσης και η ύπαρξη χώρων άθλησης φαίνεται να συγκεντρώνουν αρκετό κόσμο. Φυσικά σε ένα οικισμό (σε ένα χωριό) όπως η Κεφαλος όταν ο δημόσιος χώρος (τα 2 μέτρα δρομάκι εκτός της οικίας), μεταλλάσσεται από χώρο συνάθροισης και αλληλεπίδρασης σε χώρο διέλευσης οχημάτων, αυτομάτως αυτό δημιουργεί ένα μη λειτουργικό περιβάλλον για τον χρήστη του δημόσιου χώρου. Ένα περιβάλλον που κατά την γνώμη μας οφείλει να διασφαλιστεί

και να συνεχίσει να λαμβάνει μέρος, καθώς αποτελεί ισχυρό παράδειγμα οικειοποίησης του δημόσιου χώρου για τους πεζούς(ακόμα και αν αυτός είναι κατ' ευφημισμό δρόμος), αλλά αυτό είναι μια από μόνη της εργασία και μελέτη και έρευνα, την οποία για την ώρα και της ανάγκες της παρούσας διπλωματικής θα την αφήσουμε στην άκρη.

Συγκεντρωτικά όλες οι παραπάνω κυκλοφορικές συνθήκες σε συνδυασμό με τα γεωγραφικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά του οικισμού (στενά και ανηφορικά δρομάκια κτλ), δημιουργούν εν τέλει ένα κυκλοφοριακό χάος για τους πεζούς, μόνιμους και επισκέπτες, αλλά και για τους ελάχιστους (αλλά υπαρκτούς ποδηλάτες). Η αναγκαιότητα επέμβασης και ρύθμισης όλων αυτών των παραμέτρων κίνησης εντός του οικισμού δεν στηρίζεται απλά και μόνο σε ζητήματα οδικής σήμανσης και δημιουργίας ενός οικισμού με κατάλληλες κυκλοφοριακές συνθήκες που να ευνοούν τα οχήματα. Αλλά η αναγκαιότητα αυτή έγκειται στην δημιουργία ενός ασφαλούς δικτύου κινήσεων εντός του οικιστικού χώρου για τους κατοίκους, με στόχο την επισφράγιση του δικαιώματος των οικιστών μιας περιοχής στην χρήση του δημόσιου χώρου. Αυτός ο χώρος (οικισμός) που όπως φαίνεται έχει γίνει ένας τεράστιος δρόμος με πυκνή δόμηση εκατέρωθεν και ελάχιστους χώρους κίνησης πεζών και ποδηλάτων για εκείνους (ελάχιστους εναπομείναντες) τους ρομαντικούς «πεζοπόρους». Άλλωστε ας μην ξεχνάμε ότι η χρήση του δημόσιου χώρου και η ελεύθερη πρόσβαση σε αυτόν (είτε αυτό είναι ένα πεζοδρόμιο, πεζόδρομος είτε αυτό είναι μια πλατεία κ.ο.κ.) είναι συνδεδεμένα σε μεγάλο βαθμό με την ποιότητα της ζωής.



Εικόνα 45: Φωτογραφική καταγραφή της σχέσης ελεύθερου χώρου και οχημάτων εντός του οικισμού της Κεφάλου. Τα αυτοκίνητα φαίνεται να καταλαμβάνουν κάθε πιθανό (και απίθανο) ελεύθερο δημόσιο χώρο εντός του οικισμού, δημιουργώντας ένα δυσπρόσιτο πεδίο κίνησης για τους πεζούς. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]





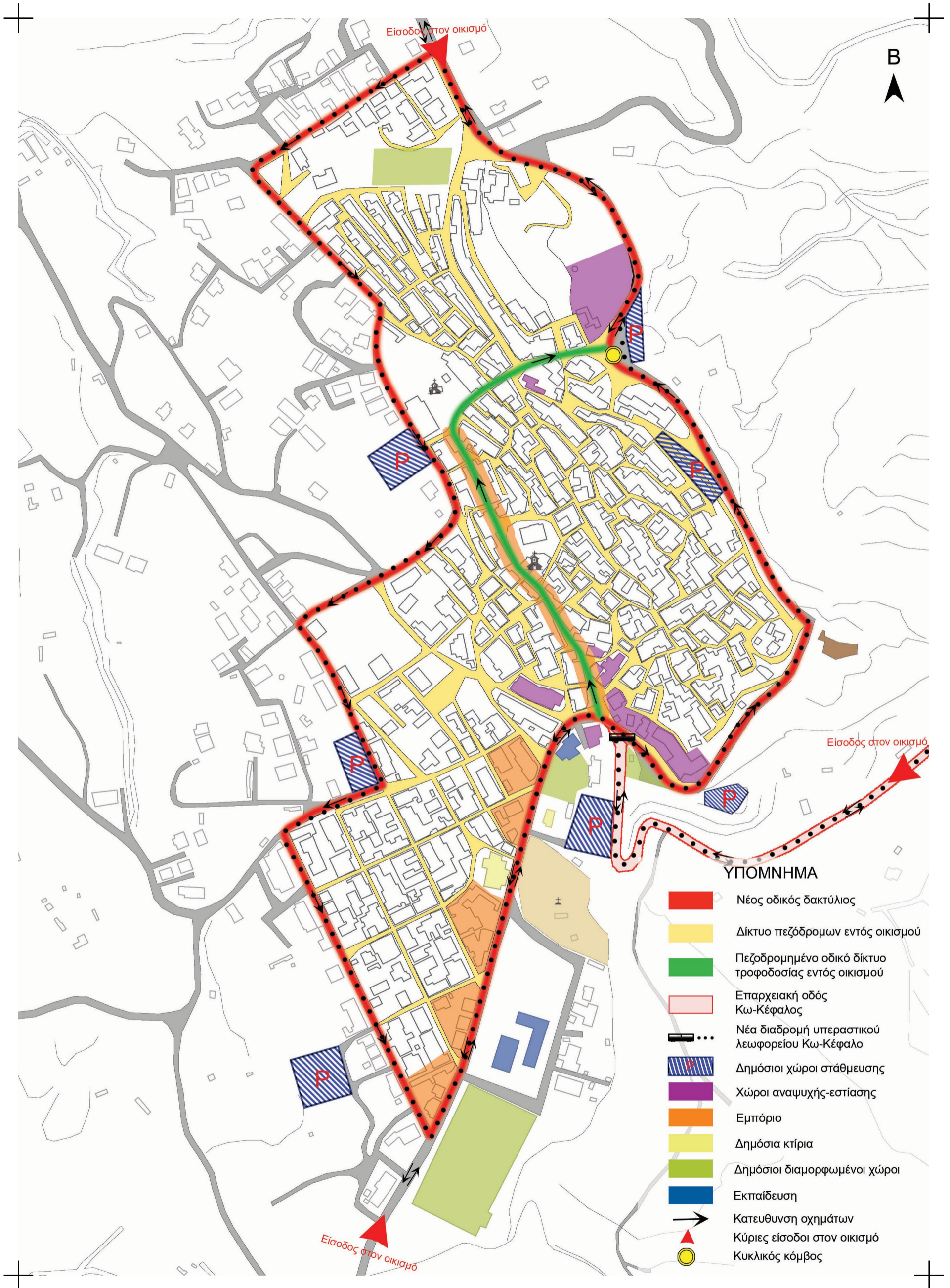
Εικόνα 46: Η είσοδος στο χωριό της Κεφάλου σε ώρα αιχμής. Γίνεται εμφανές ότι η άτακτη στάθμευσή των οχημάτων, η διέλευση των οχημάτων και η έλλειψη υποδομών δημιουργούν ένα μη ασφαλές δημόσιο χώρο για τους πεζούς. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]



Εικόνα 47: Δρομάκι εντός του οικισμού. Στην παρούσα φωτογραφική καταγραφή διαπιστώνεται ότι ακόμα και τα οχήματα δεν είναι εφικτό να κινηθούν σωστά στον οικισμό, λόγω αφενός της πυκνής δόμησης και αφετέρου των σταθμευμένων οχημάτων. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να συναντά κανείς συνεχόμενα εμπόδια κατά την βάδιση και να μην μπορεί να κινηθεί ελεύθερα και με ασφάλεια στον δημόσιο χώρο. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]

## ΠΡΟΤΑΣΗ





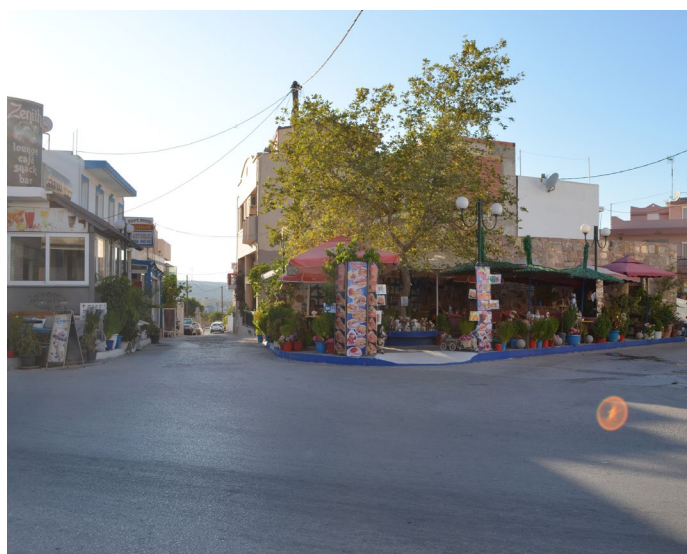
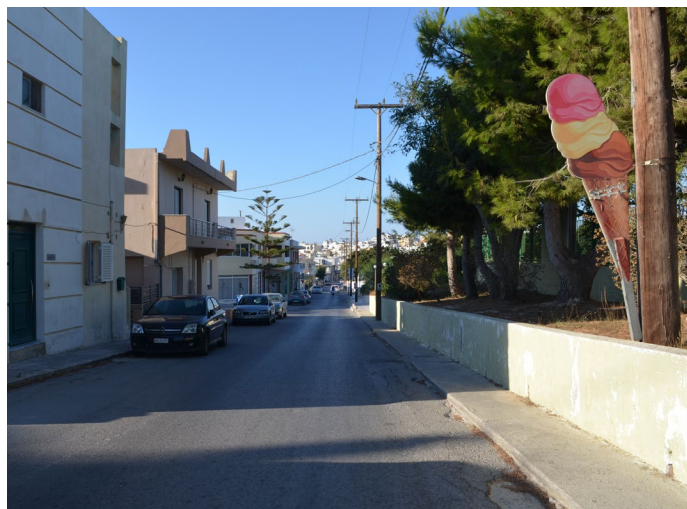
Χάρτης 18: Προτάσεις επέμβασεις και συγκοινωνιακών αλλαγών για τον οικισμό της Κεφάλου. Ο χάρτης δημιουργήθηκε μετά απο επιτόπιες έρευνες, σε κλίμακα : 1/3000. Ιδία επεξεργασία [πηγή υποβάθρου: ΕΛΣΤΑΤ]





Εικόνα 48: Φωτογραφική αποτύπωση του οδικού δικτύου που προτείνεται να διαμορφωθεί ο νέος δακτύλιος. Η σειρά των φωτογραφικών ακολουθεί την διαδρομή απο την είσοδο στον οικισμό μέχρι την επιστροφή σε αυτή. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]

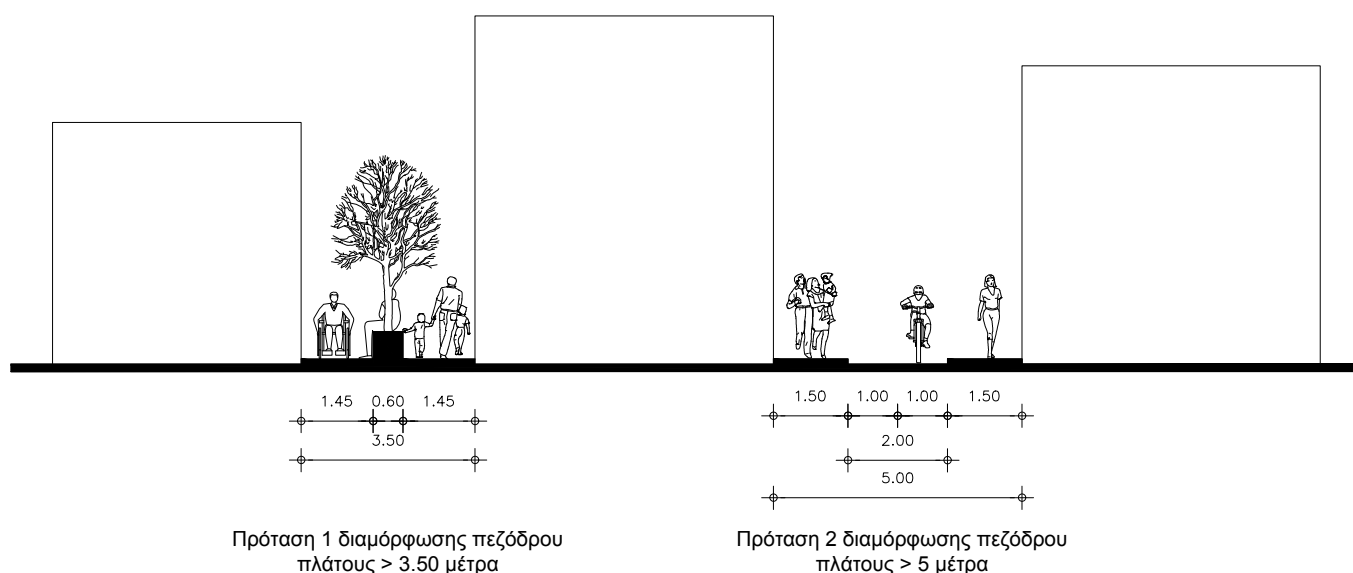




Εικόνα 49: Συνέχεια φωτογραφικής αποτύπωσης του οδικού δικτύου που προτείνεται να δημιουργηθεί ο νέος δακτύλιος. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]

Έχοντας εντοπίσει τα παθογόνα σημεία που αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, προσπαθήσαμε να συντάξουμε μια σειρά από προτάσεις έχοντας ως γνώμονα την ανάδειξη του τοπίου και γενικά του οικισμού, και την δημιουργία μιας «υγιούς» συνθήκης κινήσεων και συγκοινωνιακών υποδομών. Στον χάρτη που παρουσιάστηκε παραπάνω προτείνουμε την επέκταση και αναδιαμόρφωση του δακτυλίου με συνολικό μήκος 2,5 χλμ., ο οποίος θα περικλείει τον οικισμό και θα αποτελεί την μοναδική οδική αρτηρία για τα οχήματα. Στον εν λόγω οδικό άξονα χρήζουν άμεσης σχεδίασης οι χώροι κίνησης των πεζών εκατέρωθεν αυτού. Επίσης η μελέτη και η λήψη μέτρων οδικής ασφάλειας όπως και ο καθορισμός του ορίου ταχύτητας (που δεν θα ξεπερνά τα 30 χλμ./ώρα) είναι αναγκαίο να τεθούν υπο διεργασία και συστηματικό και συνολικό σχεδιασμό.

Παράλληλα η τοποθέτησή δημόσιων χώρων στάθμευσης (όπως φαίνεται στον χάρτη) εκτός του οικισμού και κατά μήκος του δακτυλίου, έχει ως σκοπό να λύσει το πρόβλημα της άτακτης και διάχυτης στάθμευσης των οχημάτων που συναντά κανείς στον οικισμό. Ενώ παράλληλα διευκολύνει και ενισχύει την λογική της χρήσης του αυτοκινήτου για ειδικές περιπτώσεις, για μεγάλες αποστάσεις και όχληνός του οικισμού. Επίσης προτείνεται η διατήρηση του κεντρικού δρόμου εντός του οικισμού αλλά με την προϋπόθεση να πεζοδρομηθεί και να χρησιμεύει περιστασιακά για τις ανάγκες της τροφοδοσίας των μαγαζιών, ενώ το υπόλοιπο (δευτερεύον οδικό δίκτυο όπως φαίνεται στον χάρτη της υφιστάμενης) προτείνουμε να αποτελεί ένα δίκτυο πεζοδρόμων. Αυτοί με μια κατάλληλη διαμόρφωση θα μπορούσαν να εξυπηρετούν με άνεση τόσο τους πεζούς όσο και τους ποδηλάτες, για τους οποίους ενδεικτικά φαίνεται και στο παρακάτω σχεδιάγραμμα προβλέπεται να δημιουργηθούν ποδηλατοδρόμοι



Εικόνα 50: Σκίτσα προτάσεων για την διαμόρφωση των πεζόδρομων εντός του οικισμού. [Ιδία επεξεργασία]





Εικόνα 51 & 52 : Τρισδιάστατη άποψη της πρότασης για τον δρόμο τροφοδοσίας εντός του οικισμού. Στην πρώτη απεικόνιση ο δρόμος είναι κλειστός για τα τροφοδοτικά οχήματα και χρησιμοποιείται μόνο από τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Τα ενδεικτικά κινούμενα κολωνάκια ενισχύουν την ασφάλεια του πεζόδρομου μικτής χρήσης και δημιουργούν ένα χώρο συνάθροισης, αλληλεπίδρασης και κοινωνικής δράσης για όλους τους πολίτες-χρήστες του δημόσιου χώρου. Στην δεύτερη απεικόνιση ο πεζόδρομος μικτής χρήσης γίνεται για ορισμένο χρονικό διάστημα προβάσιμος στα οχήματα τροφοδοσίας. Κυρίως το χρονικό διάστημα αυτό τοποθετείται τις πρωινές ώρες, κατά τις οποίες δεν υπάρχει και μεγάλη διέλευση πεζών. Προφανώς σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης προτείνεται η διέλευσης κάθε είδους οχήματος που είναι απαραίτητο για την ορθή διευθέτηση της έκτακτης ανάγκης και την διέλευση των κατοίκων σε ασφαλές σημείο συγκέντρωσης ή σε γενικά σε οποιοδήποτε μέρος ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση ανάγκης. [Ίδια επεξεργασία]

πλάτους 2 μέτρων (όπου αυτό είναι εφικτό με βάση το ανάγλυφο του εδάφους).

Και στις τρεις κύριες προτάσεις, δηλαδή (1<sup>ο</sup>) στην επέκταση του δακτυλίου και στην ανάδειξη του ως πρωτεύον οδικό δίκτυο, (2<sup>ο</sup>) στην δημιουργία πεζοδρομημένου οδικού δικτύου τροφοδοσίας εντός του οικισμού και (3<sup>ο</sup>) στη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων, θεωρείται απαραίτητη και προτείνεται η ορθή και πλήρης σηματοδότηση, δεδομένου ότι γνωρίζουμε εκ των προτέρων ότι τα δίκυκλα οχήματα θα εισέρχονται έστω και άτυπα. Σε συνδυασμό, λοιπόν, με την πεζοδρόμηση προτείνεται και η φύτευση (χαμηλή) κατά μήκος των πεζοδρόμων, κάτι το οποίο αφενός θα προσφέρει αισθητικό και βιοκλιματικό όφελος στο χώρο και αφετέρου θα οριοθετήσει και θα σηματοδοτήσει (ως ένα «φυσικό» όριο) τους χώρους κίνησης των πεζών προσφέροντας τους ένα ποιοτικό και ευχάριστο χώρο κίνησης, συνάθροισης και παιχνιδιού για τις μικρότερες (και τις μεγαλύτερες ηλικίες). Φυσικά η σωστή φωταγώγηση κάθε ενός ξεχωριστά πεζόδρομου και δρόμου αποτελεί προϋπόθεση για την διασφάλιση της ασφάλειας και της εύκολης μετακίνησης.

Τέλος μια συμπληρωματική-συγκοινωνιακή πρόταση που θα διευκολύνει την εφαρμογή των προηγούμενων προτάσεων και θεωρούμε ότι είναι μείζονος σημασίας, είναι η επέκταση της διαδρομής του υπεραστικού λεωφορείου, μέσω της προσθήκης επιπλέον δρομολογίων και πιθανότατα επιπλέον λεωφορεία για να είναι εφικτή η συχνή ανταπόκριση από και προς το αεροδρόμιο και την πόλη της Κω (και κατ' επέκταση τα υπόλοιπα χωριά). Συγκεκριμένα το λεωφορείο χρειάζεται να επεκτείνει την διαδρομή του καθ' όλο το μήκος του δακτυλίου, να δρομολογηθούν λεωφορεία προς και από την πόλη της Κω ανα 45 λεπτά τουλάχιστον που θα λειτουργούν όλες τις μέρες τις εβδομάδας (και την Κυριακή), ενώ παράλληλα τουλάχιστον δύο με τρεις μέρες την εβδομάδα τα δρομολόγια να εξυπηρετούν τους κατοίκους μέχρι και τις 2:00 π.μ. (ώρα άφιξης στην Κω και 2:45 ώρα άφιξης στην Κέφαλο). Η πρόταση για την επέκταση της ώρας άφιξης, τουλάχιστον να εφαρμοστεί τους καλοκαιρινούς μήνες, αν και η αναγκαιότητα της θεωρούμε ότι εκτείνεται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Όσο αφορά τα δρομολόγια των λεωφορείων από και προς τον Διεθνή Αερολιμένα Ιπποκράτης της Κω, χρήζουν επιτακτικό ανασχεδιασμό με σκοπό να εξυπηρετούν όλες (ανεξαρτήτως ώρας) τις πτήσεις (αναχώρησης και άφιξης) καθώς επίσης και τους εργαζόμενους του αεροδρομίου καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Προφανώς οι παροχές σε δρομολόγια χρειάζεται να συνοδεύονται με κατάλληλα ελεγμένα (μηχανολογικά) και πλήρως εξοπλισμένα λεωφορεία, όχι απλά και μόνο για την άνετη μεταφορά που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην χρηστική διάθεση των χρηστών-κατοίκων αλλά και για λόγους ασφάλειας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα (τουλάχιστον στις περιοχές και τις χώρες που λειτουργούν σωστά) των παροχών και των προϋποθέσεων των ΜΜΜ.

Στην Ελλάδα του 21<sup>ου</sup> αιώνα με όλα τα κοινωνικό-οικονομικά ζητήματα να δημιουργούν ελάχιστες ευκαιρίες για ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών και του τρόπου ζωής, είναι κατανοητό ότι μια σειρά προτάσεων όπως αυτή που παρουσιάστηκε μπορεί να αποτελεί ένα απατηλό όνειρο. Πρόκειται όμως για ζητήματα και θέματα (χωρικά και κοινωνικά), που κύριο μέλημα τους είναι η δημιουργία ενός ποιοτικού τρόπου διαβίωσης. Μέσα, λοιπόν, από μια οργανωμένη και σχεδιασμένη αναπτυξιακή πολιτική τόσο σε κρατικό όσο και σε



περιφερειακό και τοπικό επίπεδο θα μπορούσε να θέσει βάσεις της αιφόρου ανάπτυξης για μια πόλη-χωριό κτλ.. Η «κυριαρχία» των οχημάτων τα τελευταία χρόνια σε όλες σχεδόν τις περιοχές τις Ελλάδας, έχει οδηγήσει σε μια εποχή όπου ο μη κάτοχος αυτοκινήτου θεωρείται «παγιδευμένος» με ελάχιστη «κινητική» ικανότητα. Αυτό προφανώς είναι μια νοοτροπία που σιγά σιγά «φυτεύτηκε» στην καθημερινότητα των πολιτών και μόνο μέσα από ένα καλά σχεδιασμένο αναπτυξιακό-πολεοδομικό πρόγραμμα μπορεί να επαναπροσδιοριστεί.

Όλες αυτές οι προτάσεις φαίνονται ουτοπικές, από οικονομικής άποψης (οικονομική κρίση...), αλλά θα θέλαμε να παραθέσουμε κάποια υλοποιημένα παραδείγματα για να ενισχύσουμε την αναγκαιότητα των όσων παρουσιάστηκαν. Με την ελπίδα ότι όλα αυτά σε βάθος χρόνου έχουν μόνο θετικό αντίκτυπο και ότι προς όφελος του πολίτη και του χώρου χρειάζεται πολλές φορές να αλλάζουμε κάποιες συνήθειες (τις «κακές» κυρίως...αυτές είναι άλλωστε και οι πιο «εθιστικές», λ.χ. η άσκοπη χρήση αυτοκινήτου).

Πρώτο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Μακρινίτσα του Πηλίου. Σε πολλά διαδικτυακά site εμφανίζεται ως ο προορισμός που δεν «δέχεται» αμάξια<sup>21</sup>, ουσιαστικά πρόκειται για ένα αμιγώς παραδοσιακό χωριό της Θεσσαλίας. Μέσα από αυτή την «απαγόρευση» για την διέλευση των αυτοκινήτων εντός του χωριού (φυσικά κάποιος μπορεί να στάθμευση σε δημόσιο χώρο στάθμευσης εκτός του χωριού), έχουν καταφέρει να αναδείξουμε την ταυτότητα του τοπίου, του τόπου και της κοινωνίας. Και αδιαμφησβήτητα φαίνεται να έχουν καταφέρει να διατηρήσουν και μια «υγιή» ανάπτυξη.



Εικόνα 53: Το χωριό της Μακρινίτσας στο Πήλιο της Θεσσαλίας. [Πηγή :Google images]

21 [[https://www.autotriti.gr/touring/news/data/ekdromes/To-xwrio-poy-den-dexetai-amaksia\\_162650.asp](https://www.autotriti.gr/touring/news/data/ekdromes/To-xwrio-poy-den-dexetai-amaksia_162650.asp), τελευταία επίσκεψη: 5.8.2019, 17:00]

Ένα ακόμα χωριό για τους πεζούς (και όχι για τα αυτοκίνητα), αποτελεί το ελβετικό χωριό Wengen<sup>22</sup>. Λέγεται ότι σχεδόν έναν ολόκληρο αιώνα έχει απαγορευτεί η διέλευση αυτοκινήτων από το εν λόγω χωριό. Η σύνδεση τόσο μέσω κατάλληλου οδικού δικτύου και χώρων στάθμευσης εκτός του χωριού, όσο και μέσω των ΜΜΜ, έχει δώσει τη δυνατότητα στο χωριό να αναπτυχθεί. Σε συνδυασμό με την διατήρηση, την ανάδειξη του φυσικού τοπίου, και για ακόμα μια φορά της ιδιαίτερης ταυτότητας, το ελβετικό χωριό αποτελεί αξιοθαύμαστο και άκρως επιτυχημένο παράδειγμα.



Εικόνα 54: Το χωριό της Wengen στην Ελβετία. [Πηγή :Google images]

<sup>22</sup> <https://www.travelstyle.gr/xwrio-tis-eurwpis-pou-den-exei-autokinita/>, τελευταία επίσκεψη: 5.8.2019, 17:30



## ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Το χωριό της Κεφάλου αποτελεί ένα τοπικό τοπικής ( και εθνικής) φυσικής και πολιτισμικής κληρονομιάς, και ένα 'τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας. Παρ' όλο αυτά και με βάση τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης, η ανάπτυξη του τόπου αυτού φαίνεται να μην αντιμετωπίζεται με τον δέοντα σεβασμό προς την σημασία και την αξία που κατέχει. Δεδομένης της έντονης τουριστικής δραστηριότητας που γνωρίζουν τα ελληνικά νησιά και χωριά κατά το διάστημα των (κυρίως) καλοκαιρινών μηνών, τις τελευταίες δεκαετίες (η Κέφαλος) αναπτύσσεται και αναδεικνύεται σε ένα κέντρο (σε τοπικό επίπεδο) τουρισμού και παραθερισμού κάτι που επιφέρει οφέλη αλλά και συνέπειες.

Την τελευταία δεκαετία έχουν οικοδομηθεί μεγάλες τουριστικές μονάδες στο παραλιακό μέτωπο, με αποτέλεσμα η εισροή των εκατοντάδων τουριστών να διαχέεται και προς τον οικισμό της Κεφάλου. Οι υποδομές που θεωρούνται απαραίτητες για την υποδοχή των επισκεπτών, αλλά και γενικά για την ομαλή διαβίωση των μόνιμων κατοίκων σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού δεν επαρκούν.

Για αυτό το λόγο μέσα από μια ιστορική μελέτη στοχευμένη στη αξία (κοινωνική, οικονομική, πολιτισμική κτλ.) του χωριό της Κεφάλου στο πέρασμα των χρόνων, προσπαθήσαμε να εντοπίσουμε τα σημεία εκείνα που αναστέλλουν την ανάπτυξη του οικισμού. Με το βλέμμα στραμμένο πάντα προς το μέλλον και με κύριο μέλημα να μην διαιωνιστεί και επιδεινωθεί η πολεοδομική ανομία του χωριού, συντάχθηκαν μια σειρά από συγκοινωνιακές και πολεοδομικές προτάσεις-ρυθμίσεις, στα πλαίσια της παρούσας διπλωματική εργασίας.

Η ανάγκη για ένα μέλλον που να οδεύει προς την κοινωνική, πολεοδομική και οικονομική ανάπτυξη και συνοχή θεωρείται επιτακτική (όχι μόνο βέβαια για την Κέφαλο, αλλά και για οποιοδήποτε πανομοιότυπο χωρικά και πολιτισμικά τοπίο του Ελλαδικού χώρου). Όπως έγινε αντιληπτό από την παρουσίαση της πρότασης, ο στόχος και οι επιρροές για την σύνταξη της πρότασης (και για την ανάληψη του συγκεκριμένου χωρικού συνόλου) ήταν και είναι η δημιουργία μιας τοπικής συνθήκης που θα είναι «ευνοϊκή» για τους πολίτες (μόνιμους και επισκέπτες). Με την λέξη «ευνοϊκή» νοούνται όλες εκείνες οι συνιστώσες σύμφωνα με τις οποίες η δημόσια χωρική διάσταση ενός κοινωνικού συνόλου χαρακτηρίζεται ασφαλής, ευκόλως προσβάσιμη (για όλους) και προδιαθέτει τον εκάστοτε χρήστη του χώρου αυτού να τον χρησιμοποιήσει και να αλληλοεπιδράσει μέσα σε αυτόν.

Στο τέλος παραθέσαμε κάποια παραδείγματα, τόπων που έχουν στραφεί σε μια πιο ανθρωποκεντρική διαχείριση του χώρου και όχι τόσο «αυτοκινητο-κεντρική». Η επιλογή τους δεν έγινε για να προτείνουμε την κατά γράμμα αντιγραφή της εκάστοτε συνθήκης που πρεσβεύουν, δεδομένου ότι ο κάθε τόπος είναι διαφορετικός ακόμα και αν έχει τις ίδιες ανάγκες. Απώτερος σκοπός ήταν η επισήμανση των οφελών και της επιτυχίας σε κοινωνικό, βιοτικό, χωρικό και οικονομικό επίπεδο που έχει η στροφή του ανθρώπου προς ένα δημόσιο χώρο πιο φιλικό προς τον χρήστη. Η Κέφαλος έχει τις δικές τις ομορφιές, τα δικά της τοπόσημα, τις δικές της γεωγραφικές και ιστορικές ιδιαιτερότητες και γενικά τη δικιά της καθημερινότητα

που μπορεί να αναδείξει μέσα από ένα πολεοδομικό σχεδιασμό από κάτω προς τα πάνω (bottom-up) και από μια διαχείριση της χωρικής της διάστασης που θα σέβεται το φυσικό και πολιτισμικό της πλούτο.



Εικόνα 55: Ο οικισμός της Κεφάλου το 2019. [Προσωπικό αρχείο συγγραφέα]



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΒΙΒΛΙΑ

Πνευματικός όμιλος Κώων « Ο ΦΙΛΗΤΑΣ», ΤΑ ΚΩΑΚΑ, Τόμος ΙΓ', Β. Χριστοπούλου, «Η ΚΕΦΑΛΟΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΩ ΚΑΙ Ο ΔΗΜΟΣ ΤΩΝ ΙΣΘΜΙΩΤΩΝ», 2015, Κως

Πνευματικός όμιλος Κώων « Ο ΦΙΛΗΤΑΣ», ΤΑ ΚΩΑΚΑ, Τόμος ΙΑ', 2010, Κως

Ι. Ζαράφτης, ΚΩΙΑ, Τόμος Α' «*Η Κέφαλος, περιφέρεια όροι ποταμοί και οδοί αύτης*», 2015, Κως

Α.Κιννα, Δ.Κώστογλου, Ο. Τουρκομανώλης, Μ. Φάκκου, Κ. Χατζηνικολάου, Δ. Σοφού, ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ, Τόμος Γ', «Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση», 2010, Κως

Β. Χατζηβασιλείου, *Ιστορία Νήσου Κω: ΑΡΧΑΙΑ ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΝΕΟΤΕΡΗ*, Εκδόσεις Δήμου Κω, 1990, Κως

Α. Μαρκόγλου, ΚΩΑΚΟ ΠΑΝΟΡΑΜΑ 1900-1948, «ΛΕΥΚΩΜΑ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΑΤΟΜΩΝ», Εκδ. Πνευματικού κέντρου Δ. Κω, 1992, Κως

Υπουργείο Ανοικοδομήσεως, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ, Τετρίτομος μελέτη του υπουργείου ανοικοδομήσεως και συνεργατών του υπο διεύθυνση του κ. Κ. Α. Δοξιάδη, «*Β:Το οικιστικό και πλαστικό πρόβλημα*», 1950, Αθήνα

Ο. Ασπετάκη-Κυρίτση, Μ. τουλαντά-Παρισίδη, ΑΡΧΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΩ, «Απο τα προϊστορικά μέχρι τα ρωμαϊκά χρόνια», Β' Έκδοση, Εκδ. Νομαρχιακής αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου Επαρχείο Κω, 2004, Κως

Ι. Βεντουράκης, Π. Ταβανιώτης, Ε. Διακοσταματίου, Μ. Σωτρίλλη, Α.Ματρακίδου, ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ: ΜΕΛΕΤΗ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ, ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΜΕΧΡΙ 2.000 ΚΑΤΟΙΚΩΝ, ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΚΑΛΥΜΝΟΥ, ΚΑΡΠΑΘΟΥ, ΚΩ, ΡΟΔΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ, Α' ΦΑΣΗ, ΥΠΕΚΑ, Νοέμβριος, 2013, Αθήνα

Γ. Κοκκορού-Αλευρά, «Ludwig Ross ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ», ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ, 2-3 Οκτωβρίου 2002, Verlag Marie Leidorf GmbH, Rahden/Westf, 2005, Αθήνα

### ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

C.Gallou, M.Georgiadis, G.M.Muskett, "DIOSKOUROI Studies presented to W.G. Cavanagh and C.B. Mee on the anniversary of their 30-year joint contribution to Aegean Archaeology", BAR International Series 1889, 2008

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

In.gr, Κέφαλος Κω: Στα βάθη των αιώνων, Ανασύρθηκε 29 Μαΐου 2019 από: <https://www.in.gr/2019/04/10/plus/diakopes/idees-gia-taksidia/kefalos-ko-sta-vathi-ton-aionon/>

ΚΤΕΛ ΚΩΣ, Γενικά δρομολόγια λεωφορείων, Ανασύρθηκε 08 Ιουνίου 2019 από: <http://ktel-kos.gr/site/dromologia-geniko>