

Πρόλογος

Οι παραδοσιακοί κτιστοί ναυτικοί φάροι του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου χαρακτηρίζονται διατηρητέα μνημεία και διαμορφώνουν ένα διακριτό και πολυσχιδές πολιτισμικό κεφάλαιο στο μεταίχμιο στεριάς και θάλασσας, που ελκύει επισκέπτες, περιηγητές, τουρίστες και ερευνητές. Η χρησιμότητά τους για την πελαγοδρομία, την προσαιγιάλωση και την ακτοπλοΐα περιορίζεται σταδιακά λόγω της αυτοματοποίησης των ναυτιλιακών βοηθημάτων, όμως η εγγενής πολιτισμική αξία τους διασώζεται και προστατεύεται, σύμφωνα με κανόνες που υπαγορεύονται από διεθνείς και ευρωπαϊκές συμβάσεις, καθώς και την εθνική νομοθεσία.

Οι φάροι συγκεφαλαιώνουν και αντανakλούν μια σειρά από οικουμενικούς συμβολισμούς, ενώ έχουν περιβληθεί από πλήθος τοπικών θρύλων και μυστηρίων. Παράλληλα, αποτελούν εντυπωσιακές αρχιτεκτονικές δημιουργίες, αξιόλογα τεχνολογικά επιτεύγματα, ισχυρά τοπόσημα και αυθεντικούς φορείς άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς. Οι φάροι προσδιορίζουν ένα δυναμικό πολιτισμικό πεδίο και, ως εκ τούτου, περιλαμβάνονται σε σχέδια τουριστικής ανάπτυξης, σε λογοτεχνικές και κινηματογραφικές δημιουργίες, καθώς και σε προγράμματα διά βίου μάθησης προορισμένα για διαφορετικές ομάδες εκπαιδευομένων.

Το βιβλίο είναι αφιερωμένο σε όσους αγαπούν το φως, την αρμονία, την περιπέτεια και την απομόνωση... Σε κοσμοπολίτες και αποσυνάγωγους... Σε αιθεροβάμονες και προσγειωμένους... Σε όσους μπορούν να διακρίνουν αξίες και αρετές στο μη προβεβλημένο, το λησμονημένο, το μεταίχμιακό, το αταξινόμητο, το αμφιλεγόμενο, το ανεπιτήδευτο... Στους ταξιδευτές, που περιπλανώνται με το σώμα, τον νου και την ψυχή, αναζητώντας διακαώς την ουσία της ύπαρξης...

Για να μη «σβήσουν οι φάροι»*...

* Από το τραγούδι «Τι να θυμηθώ», σε στίχους και μουσική Νίκου Ζούδιαρη

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου σε όλους τους ανθρώπους που με προθυμία και ανιδιοτέλεια συμμερίσθηκαν το ενδιαφέρον και την αγάπη μου για τους φάρους, συμβάλλοντας με διαφορετικούς τρόπους στην υλοποίηση της έκδοσης.

Ξεκινώντας από τους συναδέλφους στις **Εκδόσεις ΕΚΠΑ** (Εταιρεία Αξιοποίησης και Διαχείρισης της Περιουσίας του Πανεπιστημίου Αθηνών, Διεύθυνση Δημοσιευμάτων και Εκδόσεων), οι οποίοι υποδέχθηκαν με ζεστασιά το εγχείρημά μου και του έδωσαν υλική υπόσταση, ευχαριστώ από καρδιάς:

- Τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής για την εκπόνηση της διδακτορικής διατριβής μου με θέμα «Οι ελληνικοί παραδοσιακοί φάροι ως πολιτισμικό και τουριστικό κεφάλαιο» (2023, Τμήμα Διοίκησης Τουρισμού, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής), Μέλη ΔΕΠ, **κ. Πολυξένη Μοίρα** και **κ. Δημήτριο Μυλωνόπουλο**, για τη σταθερά ενθαρρυντική στάση και την ουσιαστική στήριξή τους,
- Το **πολιτικό και στρατιωτικό προσωπικό της Υπηρεσίας Φάρων**, τους **φαροφύλακες και τους φαροτεχνίτες**, για τις ακριβείς πληροφορίες, την ευχάριστη καθοδήγηση και την εγκάρδια φιλοξενία· ιδιαιτέρως, τον ΜΠΥ Α΄, **κ. Παναγιώτη Χιώτη**, και τον Πλωτάρχη (Ε) ΠΝ, **κ. Γεώργιο Κωστάκη**, για την ευγένεια, την υπομονή και τη γενναιοδωρία που επέδειξαν σε κάθε αίτημά μου για αρχειακό υλικό και πρόσβαση σε φάρους,
- Τα μέλη της Ομάδας «**Ελληνικοί Φάροι & Φαροφύλακες**» (Facebook), εν ενεργεία και εν αποστρατεία φαροφύλακες και συγγενείς φαροφυλάκων, και ιδιαιτέρως τον διαχειριστή της Ομάδας, Υποπλοίαρχο (Ε) ΠΝ ε.α., **κ. Διονύση Κιούρκα**, για τον χρόνο, τα βιώματα, τις σκέψεις και τα συναισθήματα που μοιράσθηκαν μαζί μου,
- Τον αρχιτέκτονα, **κ. Δημήτρη Ευταξινόπουλο**, για τη ζωηρή και πηγαία εξιστόρηση περιστατικών που συνέβησαν κατά την, υπό την επίβλεψή του, αποκατάσταση μερικών από τους σπουδαιότερους ελληνικούς φάρους,

- Τον φωτογράφο, **κ. Γιάννη Σκουλά**, για τις αποκαλυπτικές αφηγήσεις σχετικά με τα οδοιπορικά του στους φάρους κατά τη δημιουργία των αντίστοιχων λευκωμάτων του,
- Τον ζωγράφο και εκπαιδευτικό, **κ. Κώστα Γαρύφαλλο**, για την εσωτερική, εικαστική, προσέγγιση στο θέμα των φάρων και τις φωτογραφίες μερικών από τους πίνακές του που απεικονίζουν φάρους της Άνδρου και μοιράσθηκε μαζί μου,
- Τις συγγραφείς, **κ. Πηνελόπη Κουρτζή, κ. Χρυσούλα Πατρώνου-Παπατέρπου και κ. Ειρήνη Σοφιανού**, για τις διαφωτιστικές συνεντεύξεις που μου παραχώρησαν με αφορμή κάποια «φαρικά» κείμενά τους,
- Τον ποιητή - φαροφύλακα ή φαροφύλακα - ποιητή, **κ. Γιώργο Αντωνιάδη**, για τη στοχαστική, διεισδυτική ματιά του στα ζητήματα της σχετικής έρευνας,
- Τα στελέχη των **Δημοτικών Βιβλιοθηκών Πρέβεζας, Ζωγράφου και Ηρακλείου Αττικής**, για τη διάθεση σπάνιου αρχειακού υλικού,
- Τους **φίλους και υποστηρικτές** της προσπάθειάς μου, για το φωτογραφικό υλικό που μου διέθεσαν,
- Τους προσωπικούς μου «φάρους», **Παντελή, Κωνσταντίνο και Ειρήνη**, για τη διαρκή συμπαράσταση στις αναζητήσεις μου και τη συντροφιά κατά την περιήγηση στους θαυμαστούς φάρους της χώρας μας.

Δυστυχώς, δεν είχα την ευκαιρία να ευχαριστήσω δημοσίως τον αείμνηστο **Γήση Παπαγεωργίου** (1939-2023), ο οποίος με το πενάκι και τα κείμενά του έδωσε νέα ζωή στους ελληνικούς παραδοσιακούς φάρους, ενώ με την αυθεντική και απολαυστική συνέντευξη που μου χάρισε φώτισε άγνωστες πτυχές των υπό μελέτη θεμάτων.

Παρασκευή Κακαρούχα
Δρ Τουρισμού
(MSc, MEd, MA, MSc, MA)

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΚΑΚΑΡΟΥΧΑ

Πολιτισμός στο μεταίχμιο στεριάς και θάλασσας

**Η αξιοποίηση των κτιστών ναυτικών φάρων
στην Ελλάδα και τον υπόλοιπο κόσμο**

Λογοτεχνία – Κινηματογράφος – Εκπαίδευση – Τουρισμός

ΑΘΗΝΑ 2025



ISBN: 978-960-466-354-5

1^η έκδοση: Σεπτέμβριος 2025

© 2025, Εκδόσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών

Γραφιστική Επεξεργασία: Κωνσταντίνος Κατηνιώτης

Γραφιστική Επεξεργασία-Εκτύπωση-Βιβλιοδεσία: Τμήμα Τυπογραφείου

Κεντρική διάθεση:

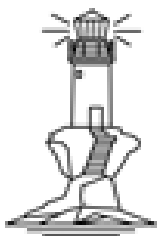
Εταιρεία Αξιοποιήσεως και Διαχειρίσεως της Περιουσίας του Πανεπιστημίου Αθηνών,
Ακαδημίας 33, Τηλ. 210 368 8185

ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ η αναδημοσίευση και γενικά η αναπαραγωγή του παρόντος έργου με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά, στο πρωτότυπο ή σε μετάφραση ή άλλη διασκευή χωρίς γραπτή άδεια του εκδότη, σύμφωνα με τον Ν. 2121/1993 και τη Διεθνή Σύμβαση της Βέρνης (που έχει κυρωθεί με τον Ν. 100/1975).

Κεφάλαιο 1

Οι φάροι από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα





Κεφάλαιο 1

Οι φάροι από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα

1.1. Βασική ορολογία

Η εξοικείωση με την ορολογία που αφορά στους φάρους θεωρείται προϋπόθεση για την κατανόηση αυτών των ιδιαίτερων κατασκευών που δεσπόζουν σε ακτές, ακρωτήρια και άλλα επικίνδυνα σημεία στην παράκτια ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα χωρών, αλλά και σε ανοικτά πελάγη και ωκεανούς σε ολόκληρο τον κόσμο. Η ανάλυση των όρων βασίζεται στην κείμενη νομοθεσία και τη σχετική βιβλιογραφία. Αναφέρεται σε δομικά και λειτουργικά γνωρίσματα των φάρων, καθώς και στο πεδίο της φαρολογίας.

Τόσο στον καθημερινό λόγο, όσο και στα περισσότερα εδάφια της παρούσας έκδοσης, η πολύσημη και περιεκτική έννοια του φάρου χρησιμοποιείται αδιακρίτως χάριν οικονομίας. Ο όρος περιγράφει γενικά τα φαρικά συγκροτήματα, δηλαδή τα κτήρια που φιλοξενούν τα φωτιστικά μηχανήματα, τον λοιπό εξοπλισμό ή άλλα επικουρικά μέσα για τη λειτουργία και τη συντήρηση των πυρσών που κατευθύνουν και προστατεύουν τους ναυτιλλομένους. Επίσης, ο «φάρος» αναφέρεται συνεκδοχικά στην οικία του φαροφύλακα, τη φαροικία, καθώς και σε παρακείμενους αποθηκευτικούς ή άλλους βοηθητικούς χώρους. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ως φάροι δηλώνονται φανοί, σημαντήρες και άλλα φωτιστικά μέσα επισήμανσης κινδύνων, υποθαλάσσιων αγωγών, ιχθυοκαλλιεργειών, λιμενικών έργων ή άλλων εγκαταστάσεων, που βρίσκονται σε εισόδους λιμένων, όρμους, υφάλους, σκοπέλους, αβαθή ύδατα, ακόμη και σε πλεύσιμους ποταμούς και μεγάλες λίμνες. Επίσης, κάποιοι φάροι ενδέχεται να αποτελούν τμήματα οχυρών συγκροτημάτων στις εισόδους παραθαλάσσιων πόλεων.

Σε ωκεάνιες περιοχές (π.χ. σε Καναδά, Η.Π.Α., Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Γερμανία, Ρωσία, Αυστραλία) λειτουργούν επίσης πλωτοί

μεταλλικοί φάροι, που είναι γνωστοί ως φαρόπλοια ή караβοφάναρα. Υποκαθιστούν επάκτιους φάρους, υποστηρίζοντας την πλοήγηση και προειδοποιώντας για κινδύνους, όπως ακριβώς οι κτιστοί φάροι. Είναι μονίμως αγκυροβολημένα σε σημεία όπου είτε η ανέγερση φάρων είναι ανέφικτη, λόγω κλίματος ή/και μορφολογίας εδάφους ή βυθού, είτε η χρήση απλών φωτοσημαντήρων δεν ενδείκνυται, αφού αυτοί δεν διακρίνονται από μεγάλη απόσταση. Επίσης, τα φαρόπλοια αντικαθιστούν τους μόνιμους φάρους εν καιρώ πολέμου, όταν επιβάλλεται η σβέση τους, με διαφορετικές όμως θέσεις και αναλαμπές από τους κύριους.

Το βιβλίο είναι αφιερωμένο στους παραδοσιακούς κτιστούς ναυτικούς φάρους που κοσμούν την ακτογραμμή και τα πελάγη της Ελλάδας, αποτελούν μέρος του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου και χαρακτηρίζονται ως πολιτιστικά μνημεία της Νεώτερης Ιστορίας της χώρας. Κρίνεται σκόπιμο να παρατεθεί η ακριβής και επίσημη ορολογία, όπως αυτή διατυπώνεται στη νομοθεσία και τη βιβλιογραφία.

1.1.1. Φάροι, φανοί και φωτοσημαντήρες

Οι ελληνικοί Νόμοι 1629/1951 και 4278/2014 (άρθρα 1 και 1, αντίστοιχα) ορίζουν γενικά ως φάρο κάθε ειδικό πυρσό που εξυπηρετεί την πελαγοδρομία, την προσαιγιάλωση και την ακτοπλοΐα.

Ειδικότερα, οι όροι «πυρσός», «φάρος», «φανός» και «φωτοβόλος σημαντήρ» εμφανίζονται και αναλύονται στον Νόμο 1629 του 1951 (άρθρο 1, παράγραφος 2). Ως «πυρσός» αναφέρεται οποιαδήποτε κατασκευή που εκπέμπει φως και ορίζει με ακρίβεια το στίγμα ενός συγκεκριμένου γεωγραφικού σημείου, που είναι ήδη γνωστό στους ναυτιλλομένους. Οι «φάροι» είναι ειδικοί πυρσοί που ορίζουν πορεία πελαγοδρομίας και ακτοπλοΐας. Οι «φανοί» σηματοδοτούν την ύπαρξη λιμανιού και υποβοηθούν τον ελλιμενισμό των πλοίων, ενώ οι «φωτοβόλοι σημαντήρες» (κοινώς, σημαδούρες) είναι πλωτοί πυρσοί, αγκυροβολημένοι σε διαύλους και σημεία επικίνδυνα λόγω υφάλων, έργων κ.τ.ό. Στο άρθρο 6 του ίδιου Νόμου, οι φάροι διακρίνονται σε υπεραπόκεντρους, απόκεντρους, κεντρικούς και εντός λιμένος, ανάλογα με την απόστασή τους από οικισμούς. Επίσης, χωρίζονται σε έξι τάξεις (Α΄,

Β', Γ', Δ', Ε' και ΣΤ'), ανάλογα με το μέγεθός τους. Τέλος, οι φανοί κατηγοριοποιούνται σε εντός και εκτός λιμένος.

Σύμφωνα με τον ορισμό του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλιακών Βοηθημάτων (International Organization for Marine Aids to Navigation, πρώην International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities - IALA), ένας πυρσός θεωρείται φάρος όταν πληροί τουλάχιστον δύο από τα παρακάτω κριτήρια: α) Έχει σχεδιασθεί για να είναι επανδρωμένος, β) αποτελείται, ή αποτελείτο αρχικά, από πολλά κτήρια, γ) το ύψος του πύργου πρέπει να είναι τουλάχιστον 10 μέτρα, δ) η εμβέλεια της ακτινοβολίας πρέπει να είναι άνω των 15 ναυτικών μιλίων, ε) το φωτιστικό μηχανήμα χρησιμοποιείται για γενική πλοήγηση.

Η ύπαρξη πυρσών πάσης φύσεως εξακολουθεί να θεωρείται σημαντική, παρά τη χρήση προηγμένων δορυφορικών συστημάτων στιγματοθέτησης, καθώς, εκτός των άλλων, συντελεί στην αποφυγή ατυχημάτων, τα οποία θα μπορούσαν να επιφέρουν απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και περιουσίες, επιβράδυνση της οικονομικής δραστηριότητας και υποβάθμιση θαλάσσιων και χερσαίων οικοσυστημάτων στις επηρεαζόμενες περιοχές. Οι δορυφόροι, τα GPS και άλλα σύγχρονα μέσα πλοήγησης ορίζουν θέσεις πάνω στον χάρτη της Γης, αλλά δεν προβλέπουν με ακρίβεια, ούτε προειδοποιούν για κινδύνους (π.χ. βράχους, υφάλους).

Οι φάροι έχουν τα πλεονεκτήματα της απλότητας, της φιλικότητας για τους χρήστες, της αξιοπιστίας και του χαμηλού κόστους. Μπορούν να παρέχουν εφεδρική ασφάλεια σε περίπτωση βλάβης των ηλεκτρονικών συστημάτων πλοήγησης, αλλά και σε σκάφη που δεν διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό. Εξάλλου, το ηλεκτρονικό Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (Automatic Identification System - AIS), που παρακολουθεί και αναγνωρίζει τα πλοία, καθώς και ο πομπός που υποστηρίζει τη λειτουργία του AIS, συχνά τοποθετούνται σε φάρους. Ούτως ή άλλως, οι άνθρωποι της θάλασσας εξακολουθούν να προτιμούν τα φώτα των φάρων ως επιβεβαίωση της οπτικής πλοήγησης. Ο ρόλος των φάρων ως ναυτιλιακών βοηθημάτων δεν μπορεί να θεωρείται διακοσμητικός, περιττός ή παρωχημένος στην εποχή μας.

Η αύξηση του πλήθους των φάρων ανά τον κόσμο οδήγησε στην ανάγκη της μεταξύ τους διαφοροποίησης, ώστε η αναγνώρισή τους να γίνεται εύκολα. Έτσι, κάθε φάρος έχει τη δική του «σφραγίδα», είναι δηλαδή μοναδικός, προκειμένου το σήμα που εκπέμπει, το σχήμα και τα χρώματα στην επιφάνειά του να διαφέρουν από κάθε άλλου φάρου που βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή του. Οι ναυτικοί χάρτες, και συγκεκριμένα οι λιμενοδείκτες, περιλαμβάνουν λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά της εκπομπής κάθε φάρου μετά τη δύση του ηλίου (είδος φωτοβολίας, τύπο αναλαμπών, χρώμα φωτός, απόσταση από την οποία αρχίζει να γίνεται ορατός, εστιακό ύψος κ.ά.), αλλά και τα χρώματα και τα μοτίβα στη δομή του (πλευρικές σημάνσεις) που τον καθιστούν αντιληπτό με το φως της ημέρας.

1.1.2. Φαρολογία και φαρολόγοι

Κλείνοντας αυτή την Ενότητα, θεωρούμε απαραίτητο να κάνουμε μία έστω και σύντομη αναφορά στην όχι και τόσο διαδεδομένη έννοια της φαρολογίας. Στις ολίγιστες πηγές που εντοπίζεται, η φαρολογία ορίζεται ως η επιστημονική μελέτη των φάρων, κυρίως των σύγχρονων (μετά το 1800), των φωτιστικών μηχανημάτων και των κτηρίων τους. Η φαρολογία των αρχαίων χρόνων θεωρείται επιστήμη αινιγματική, πλήρης αντιφάσεων και διχογνωμιών, διότι τα ευρήματα είναι περιορισμένα, με πολλές ανακολουθίες και δύσκολα επαληθεύσιμα.

Αν και αρκετά ζητήματα έχουν αποσαφηνισθεί μέχρι τις αρχές του 21ου αιώνα, παρατηρούνται ακόμη κενά και παράδοξα στην επιστημονική μελέτη των φάρων, τα οποία αποδίδονται στην οριακή θέση τους στο τοπίο. Οι αρχαιολόγοι που μελετούν λιμάνια δεν έχουν τους φάρους ψηλά στον κατάλογο των προτεραιοτήτων τους, ενώ η ερμηνεία τυχόν καταλοίπων δυσχεραίνεται, καθώς πολλές τοποθεσίες που περικλείουν φάρους είτε έχουν καταποντισθεί, είτε έχουν εξαφανισθεί κάτω από αλλεπάλληλα στρώματα απαλλοτριώσεων και καταπατήσεων γης. Ο ίδιος ο χαρακτηρισμός ενός κτίσματος ως φάρου δεν είναι απλή υπόθεση, αφού η τοπογραφία μιας περιοχής θα επέτρεπε στο ίδιο σημείο τη λειτουργία αμυντικών πύργων ή ανεμόμυλων, η βασική δομή των οποίων

έχει κοινά χαρακτηριστικά με των φάρων, ενώ κάποια κτήρια που εγκαινιάσθηκαν ως ανεμόμυλοι αργότερα μετατράπηκαν σε φάρους.

Πάντως, συστηματική ενασχόληση με τον σχεδιασμό και τη θεμελίωση φάρων, ιδίως σε δύσβατα και απόκρημνα σημεία ή σε ανοικτή θάλασσα, σημειώθηκε πριν δύο-τρεις αιώνες, σε μια περίοδο μεγάλων έργων υποδομής, αφορώντας κυρίως εφευρέτες, μηχανικούς, κατασκευαστές και τεχνίτες διαφόρων ειδικοτήτων. Η τεχνική μελέτη, η προεργασία για την ανέγερση και τελικά η οικοδόμηση φάρων αποτελούσαν κορυφαία - δαπανηρή, χρονοβόρο και αιματηρή - πρόκληση για τους «φαρολόγους» εκείνης της εποχής, τόσο ισχυρή που ήταν διατεθειμένοι ακόμη και να διακινδυνεύσουν την ίδια τη ζωή τους, αψηφώντας τα στοιχεία της φύσης.

Σήμερα, η φαρολογία επανεμφανίζεται ως ένα διεπιστημονικό, εξειδικευμένο και αμφιλεγόμενο πεδίο εμπειρογνωμοσύνης. Συγκεντρώνει το ένθερμο ενδιαφέρον μελετητών από διαφορετικές επιστήμες, θετικές, πολιτικές, κοινωνικές και ανθρωπιστικές, όπως μαρτυρούν οι ετερογενείς ερευνητικές εργασίες και δημοσιεύσεις που καταγράφονται στη βιβλιογραφία. Ωστόσο, δεν συγκροτεί αυτοτελή επιστημονικό κλάδο ή αναγνωρισμένη και οριοθετημένη επιστήμη.

Σημαντικοί επιστήμονες φαρολόγοι, με πλούσιο ερευνητικό και συγγραφικό έργο στο ενεργητικό τους, έχουν συνήθως προγόνους φαροφύλακες, καταγωγή που σε πολλούς αποκαλύπτεται στην πορεία της ενασχόλησής τους με τους φάρους και αιτιολογεί ως έναν βαθμό το ενδιαφέρον και τα κίνητρά τους. Μερικοί από τους πιο γνωστούς φαρολόγους, με κείμενα – ορόσημα για όσους μελετούν το πεδίο, είναι ο David A. Stevenson, ο Hermann Thiersch, ο Douglas Hague, η Rosemary Christie, ο Friederich-Karl Zemke, ο Baldassare Giardina, ο Marco Viganò, ο Kenneth Trethewey, η Elinor DeWire, η Annamaria Mariotti κ.ά.

Παρόλο που η φαρολογία καταλαμβάνει ταπεινή θέση στο ακαδημαϊκό πάνθεον, η φιγούρα του φάρου ριζώνει από νωρίς στην ανθρώπινη ψυχή, καθώς είναι μία από τις πρώτες που μαθαίνει να αναγνωρίζει ένα μικρό παιδί, τουλάχιστον στις δυτικές κοινωνίες. Εξάλλου, μεγάλος αριθμός λογοτεχνών, καλλιτεχνών, φωτογράφων, κινηματογραφιστών κ.ά. έχουν διαχρονικά εμπνευσθεί από τους φάρους

και τους έχουν αξιοποιήσει ως σκηνικό ή/και αλληγορία στις δημιουργίες τους.

Αν και ο όρος «φαρολογία» μοιάζει με νεολογισμό, απαντάται ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα και αποδίδεται στον Άγγλο υδρογράφο John Purdy, ο οποίος τον χρησιμοποίησε σε κείμενά του (1839 & 1840). Ετυμολογικά η λέξη συνδέεται με τον Φάρο της Αλεξάνδρειας, τον οποίο πιθανολογείται ότι είχε κατά νου ο εισηγητής της. Ο όρος εντοπίζεται και στις «Συναλλαγές» (“Transactions”) της Βασιλικής Εταιρείας Τεχνών του Λονδίνου (1847), όπου επίσης συνδέεται με το έργο του Purdy. Μερικές δεκαετίες νωρίτερα είχε χρησιμοποιηθεί ο παρεμφερής ταξινομικός όρος «φαρονομολογία» (“pharonology”), ο οποίος είχε αναγνωρισθεί από το “Nautical Magazine and Nabal Chronicle”, όμως τελικά δεν καθιερώθηκε.

Στην εποχή μας, φαρολόγοι θεωρούνται τόσο όσοι ασχολούνται ερευνητικά και επαγγελματικά με τους φάρους, όσο και οι ερασιτέχνες επισκέπτες και υποστηρικτές τους, που με ζήλο επιδιώκουν περιηγήσεις και ταξιδεύουν εκατοντάδες χιλιόμετρα για να βρεθούν σε φάρους, συμμετέχουν σε εκδηλώσεις μέσα ή κοντά σε φάρους, διαβάζουν σχετικά λογοτεχνικά, επιστημονικά ή άλλα βιβλία, συλλέγουν αντικείμενα και ενθύμια που συνδέονται με φάρους, δημιουργούν συλλογικότητες και ομάδες για την ανάδειξη των φάρων, ενισχύουν οικονομικά και οργανώνουν εκστρατείες συγκέντρωσης πόρων για τη συντήρησή τους ή προσφέρουν εθελοντική εργασία για τη διάσωση φάρων στο πλαίσιο δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου. Πολλές από τις πιο δυναμικές και ευρηματικές ομάδες οπαδών των φάρων, που απαντώνται κυρίως στον αγγλόφωνο κόσμο, συγκροτούνται με πρωτοβουλία πρώην και εν ενεργεία φαροφυλάκων. Το πάθος και ο ακτιβισμός για τους φάρους, η «φαρομανία», έχει χαρακτηριστεί μάλιστα «ασθένεια» για την οποία δεν φαίνεται να έχει δημιουργηθεί αντίδοτο.

1.2. Από τις φρουκτωρίες μέχρι τους σύγχρονους φάρους

Η φύση παρείχε ανέκαθεν τους δικούς της «φάρους», τα ορόσημα εκείνα που καθοδηγούσαν τους ανθρώπους της θάλασσας: δέντρα, πλαγιές, λόφους, βουνά και βεβαίως τα ηφαίστεια, που ήταν ορατά από

μεγάλες αποστάσεις. Για παράδειγμα, ως «Φάρος της Μεσογείου» αναφέρεται το ηφαίστειο στο νησί Στρόμπολι της Ιταλίας, εξαιτίας της συχνότητας και του είδους των εκρήξεών του από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα.

Η πρώτη χρήση εστίων φωτιάς ως ναυτιλιακών βοηθημάτων χάνεται στη μη καταγεγραμμένη Ιστορία, καθώς υποτυπώδεις «φάροι» κατασκευάζονταν ήδη για μερικές χιλιετίες προτού οι άνθρωποι επινοήσουν συστήματα γραφής. Η αρχαιολογική σκαπάνη έχει φέρει στο φως πρώιμες «φαρικές» κατασκευές, οι οποίες κατά τη Νεολιθική Εποχή (γύρω στην 8η χιλιετηρίδα π.Χ.) εξυπηρετούσαν ως πρωτόγονοι φάροι νομαδικούς και ημινομαδικούς πληθυσμούς για θαλάσσιες ζεύξεις μικρών αποστάσεων και πλεύση κατά μήκος των ακτών, ακόμη και σε παραλίμνιες περιοχές. Μέχρι τότε, αλλά και έως ότου εφευρεθούν οι πυξίδες, οι αστρολάβοι, οι εξάντες, οι χάρτες ή άλλα μέσα και όργανα προσανατολισμού, αλιείς και ναυτικοί είχαν ως κύριους οδηγούς τον πολικό αστέρα, τον ήλιο και την αποθαλασσία. Εκείνες οι προσωρινές και ευκαιριακές εστίες φωτιάς εξυπηρετούσαν μεμονωμένα συμφέροντα, δεν επιτηρούνταν και η κατασκευή τους ήταν από ευτελή υλικά, συνήθως από λίθο και ξύλο. Οι φωτιές ανάβονταν σε ακτές, ακρωτήρια και μέρη σε μεγάλα υψόμετρα, ακόμη και σε αυτοσχέδια ικρίωματα, κοντάρια ή τρίποδα, κατά τις νυκτερινές ώρες, ενώ στη διάρκεια της ημέρας οι ίδιες εστίες εξέπεμπαν σήματα καπνού.

Στις ίδιες εντυπωσιακές ή σε κοντινές τοποθεσίες ανευρίσκονται αρκετά συχνά επίσης ανυψωμένοι βωμοί, ταφικά μνημεία και αναμνηστικές στήλες. Η χρήση της φωτιάς πιθανόν να εντάσσεται στην πραγματοποίηση θρησκευτικών τελετών, θυσιών ή τελετουργικών μαγείας, που συνηθίζονταν κατά την αναχώρηση για και την επιστροφή από ένα θαλάσσιο ταξίδι, παράλληλα με την τυπική λειτουργία των ατελών συστημάτων φωτισμού εκείνης της περιόδου, και υποδηλώνει πρακτικές και φιλοσοφικές γνώσεις γεωμετρίας, τοπογραφίας και συμβολισμού. Με αυτόν τον τρόπο, η θρησκευτική λατρεία συνδέθηκε με τις θαλάσσιες περιπλανήσεις, ενώ φαίνεται ότι οι ανθρώπινες διαδρομές, που αρχικά ήταν υποταγμένες στη μη γραμμική γεωμετρία της Θείας

Πρόνοιας, εν συνεχεία οδηγήθηκαν από τη γαλήνια, αλλά και γεμάτη ζωτικότητα γεωμετρία των φάρων, που προκαλούσε ιερούς συνειρμούς.

1.2.1. Φρυκτωρίες

Αυτές οι πρωτόλειες και απλοϊκές δομές αποτέλεσαν τον πρόδρομο των φρυκτωριών, οι οποίες επικράτησαν ως μέσα εξ αποστάσεως συνεννόησης από την αρχαιότητα μέχρι και τους βυζαντινούς χρόνους. Επρόκειτο για μία ιδιοφυή και αξιόπιστη μέθοδο οπτικού τηλεγράφου, με τη χρήση πυρσών («φρυκτών»), μέσω των οποίων διαβιβάζονταν κατά τις νυκτερινές ώρες σύντομα, περιεκτικά και, με ακρίβεια προσυμφωνημένα ως προς την ερμηνεία, κωδικοποιημένα μηνύματα. Τα νέα έφθαναν στους αποδέκτες τους με υψηλές ταχύτητες, αφού είχαν διανύσει μέσα σε μία νύκτα αποστάσεις πολλών χιλιομέτρων, μετά από αναμεταδόσεις μεταξύ οργανωμένων σε αλυσίδα ασυνεχών γεωγραφικών σημείων, εντός ενός σύνθετου και εκτεταμένου δικτύου θέσεων-παρατηρητηρίων, των λεγόμενων φρυκτωρειών.

Τα φρυκτωρεία (φρυκτός = πυρσός + ώρα - φροντίδα) κατασκευάζονταν αρχικά σε σημαντικά λιμάνια και επιθαλάσσια οχυρά. Ήταν μόνιμα ή πρόσκαιρα εγκατεστημένα σε προνομιακά από γεωγραφική και γεωμορφολογική άποψη σημεία, συνήθως σε γήινες εξάρσεις, όπως απολήξεις λόφων και ορέων, ή σε ακρωτήρια, νησίδες και βράχους μέσα ή κοντά στη θάλασσα, όπου επίσης χρησίμευαν και ως φάροι. Η εγκατάσταση φρυκτωρειών σε υψώματα εξασφάλιζε καλύτερη ορατότητα και πληρέστερο έλεγχο του θαλάσσιου και του χερσαίου χώρου, ενώ η κατοχή και η διαχείρισή τους ήταν υψίστης σημασίας για πόλεις που επεδίωκαν να εδραιώσουν ή να επεκτείνουν την κυριαρχία τους. Η επιλογή των σημείων εγκατάστασης φρυκτωρειών βασιζόταν σε γεωμετρικές και αστρονομικές μετρήσεις, ώστε να σχηματίζουν με τις πόλεις και τα ιερά της αρχαιότητας νοητά τρίγωνα. Η χρησιμότητα των φρυκτωριών γινόταν πιο πρόδηλη με την πάροδο του χρόνου, ως εκ τούτου οι φωτιές έπαψαν να είναι στο έδαφος και τοποθετούνταν πιο μεθοδικά σε καταφανή σημεία των ακτών και ειδικά κατασκευασμένους πύργους, όπου και προστατεύονταν από τις καιρικές συνθήκες. Η πατρότητα της ιδέας για την υπερύψωση της εστίας και την τοποθέτησή

της σε πύργο δεν έχει αποδοθεί σε συγκεκριμένο πρόσωπο ή λαό, ούτε έχει προσδιορισθεί χρονικά.

Η κατασκευή, η συντήρηση και ο έλεγχος των φρουκτωριών ήταν εξαιρετικά κοστοβόρες, γι' αυτό και βρίσκονταν υπό την αιγίδα του κράτους. Εξάλλου, οι φρουκτωρίες αποτελούσαν υψηλής σημασίας στρατιωτικό και πολιτικό - διοικητικό μηχανισμό, ως εκ τούτου οι πύργοι ήταν επανδρωμένοι με ειδικά εκπαιδευμένους και ελαφρά οπλισμένους φύλακες της φωτιάς και διαβιβαστές μηνυμάτων, τους φρουκτωρούς ή «εποπτήρες», «φαεσφόρους», «πυρσουρούς», «αγγέλους πυρός». Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι φρουκτωροί συγκροτούσαν ειδικό στρατιωτικό σώμα και είχαν ως κύριο καθήκον την επιφυλακή και την προειδοποίηση, με τον άριστα συντονισμένο χειρισμό της «πυρσείας», ενός συστήματος δαυλών, καθώς και την αποκωδικοποίηση των διακινούμενων σημάτων που παράγονταν από λάμπεις («φρουκτωρήματα»). Ολόκληρο το σύστημα των φρουκτωριών στηριζόταν στη χρήση μόλις δύο ομάδων πυρσών, οι οποίοι απέδιδαν με συνδυασμούς τα γράμματα του ελληνικού αλφαβήτου.

Οι πυροφόροι πύργοι, που με προνοητικότητα και επιδεξιότητα είχαν οικοδομήσει οι πρόγονοί μας, συμπαρασύρθηκαν από την κατάρρευση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, με αποτέλεσμα η αρχαιολογική έρευνα να μην είναι σε θέση να εντοπίσει ευχερώς τα σημεία όπου αυτοί λειτουργούσαν. Αν και σπανίζουν οι ιστορικές πηγές σχετικά με τις θέσεις των φρουκτωριών, φωτιστικοί πύργοι θα πρέπει να υπήρχαν σε πολύ περισσότερες τοποθεσίες από όσες εικάζεται βάσει των περιορισμένων τοπωνυμίων που έχουν διασωθεί. Στην αντίθετη περίπτωση, το συνολικό δίκτυο δεν θα παρείχε ικανοποιητική ασφάλεια, ούτε θα ανταποκρινόταν στις προδιαγραφές και τις επιδιώξεις των ικανών ναυτικών προγόνων μας. Το δίκτυο των πύργων πιθανολογείται ότι ήταν πολύ πυκνό στη Μεσόγειο Θάλασσα και την ευρύτερη περιοχή. Αν μάλιστα ισχύουν οι θρύλοι που περιβάλλουν τους πυρσούς, το δίκτυό τους, που άρχισε να δημιουργείται τον 6ο αιώνα π.Χ. και αναπτύχθηκε κατά μήκος της λεγόμενης «Περσικής Βασιλικής Οδού» ακολουθώντας την τοπογραφία της Ανατολίας, θα πρέπει να κάλυπτε ολόκληρη την Ελλάδα.

1.2.2. Ο Φάρος της Αλεξάνδρειας, ο Κολοσσός της Ρόδου και ο Πύργος του Ηρακλέους

Οι Έλληνες, λοιπόν, γνώριζαν να κατασκευάζουν απλούς πύργους - πυρσούς μέχρι την Ελληνιστική Εποχή, οπότε κτίσθηκε το πρώτο οικοδόμημα με τα τυπικά χαρακτηριστικά που διακρίνουμε σήμερα στους φάρους. Ο Φάρος της Αλεξάνδρειας (περίπου 280 π.Χ.), φρυκτωρία και τηλεπικοινωνιακός κόμβος, θεωρείται προπομπός των σύγχρονων φάρων, καθώς συγκέντρωνε πολλά από τα μορφολογικά και τα τεχνικά γνωρίσματα των ναυτιλιακών βοηθημάτων αυτού του τύπου. Ο Φάρος της Αλεξάνδρειας ήταν ο πρώτος γνωστός και πιο θρυλικός φάρος στην Ιστορία. Ήταν ένα από τα πιο διάσημα και θαυμαστά μνημεία, όχι μόνο της Αιγύπτου, αλλά ολόκληρου του αρχαίου κόσμου, γι' αυτό και συγκαταριθμείται στα επτά μεγαλουργήματα της οικουμένης.

Η κατασκευή του βασίσθηκε σε πρωτοποριακό και υποδειγματικό για την εποχή μηχανολογικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, ενώ η αποπεράτωσή του πραγματοποιήθηκε σε σύντομο για τα δεδομένα εκείνης της περιόδου διάστημα (περίπου 20 χρόνια). Το υψηλό κόστος ανέγερσης, περίπου 10% του πλούτου του Βασιλείου, ήτοι περί τα 800 τάλαντα ή τους 23 τόνους αργύρου ή, σημερινά, ένα δισεκατομμύριο δολάρια, η επιβλητικότητα του αποτελέσματος και η πολυλειτουργικότητά του ήταν μερικοί από τους λόγους για τους οποίους ο Φάρος παρέμεινε ξακουστός μέχρι και τις μέρες μας.

Πρόκειται για τον μόνο αρχαίο φάρο του οποίου η ύπαρξη είναι δύσκολο να αμφισβητηθεί. Ήταν το υψηλότερο κτήριο στον κόσμο για περίπου 17 αιώνες, το μόνο από τα Επτά Θαύματα που συνδύαζε αρμονικά αισθητική και λειτουργικότητα, αλλά και το τρίτο πιο ανθεκτικό και διαρκές, μετά το Μαυσωλείο της Αλικαρνασσού και τις Πυραμίδες της Γκίζας, παρά τις φθορές λόγω της παροδικής εγκατάλειψης και τις πολλαπλές καταπονήσεις που υπέστη από επιδρομές, ένα τσουνάμι και αρκετούς σεισμούς, κυρίως κατά τα έτη 641 μ.Χ. (πολιορκία από Άραβες), 796, 955, 1303, 1323, 1375 μ.Χ. (σεισμοί), αλλά και εξαιτίας των φυσικών διεργασιών της θαλάσσιας διάβρωσης. Μέχρι την τελική κατάρρευσή του, σε χρονολογία για την οποία ερίζουν οι ερευνητές, ο Φάρος όριζε τον Πρώτο

Μεσημβρινό της Γης. Ακόμη και κατά τον Μεσαίωνα ο Φάρος προσέλκυε περιηγητές, μελετητές και θαυμαστές. Λέγεται μάλιστα ότι η φήμη του εξαπλώθηκε τόσο γρήγορα, που καλλιτέχνες και μηχανικοί τον αναπαρέστησαν, τον ύμνησαν ή τον αντέγραψαν στα έργα τους, χωρίς καν να τον έχουν αντικρίσει ιδίοις όμμασιν.

Επιπλέον, ο Φάρος, που σύντομα καθιερώθηκε ως σήμα κατατεθέν και τοπόσημο αιώνιας υλικής και άυλης πολιτισμικής αξίας, συνδύαζε αρχιτεκτονικά, μηχανολογικά και συμβολικά (π.χ. στρατιωτικά, θρησκευτικά) στοιχεία προγενέστερων φωτιστικών πύργων σε μια συνεκτική μορφή. Επρόκειτο για μια τόσο αξιόπιστη, αναγνωρίσιμη και δημοφιλή κατασκευή, που αποτέλεσε το αρχέτυπο για όλους τους μετέπειτα και τους σύγχρονους φάρους και άλλες λιμενικές κατασκευές. Δεν ήταν απλώς το πρώτο κτήριο αυτού του είδους που κατασκευάσθηκε από οποιονδήποτε πολιτισμό, αλλά άσκησε οφθαλμοφανή επιρροή τόσο στη δυτική (π.χ. ωρολογοστάσια, κωδωνοστάσια, ταφικά μνημεία, ηρώα, ουρανοξύστες), όσο και στην ανατολική, κυρίως ισλαμική και ινδική - ινδουιστική, αρχιτεκτονική (π.χ. μιναρέδες, τεμένη, μαυσωλεία, οβελίσκους), ως απόρροια πολιτισμικής ανταλλαγής και ώσμωσης.

Την ίδια εποχή κατασκευάσθηκε στη θέση όπου σήμερα βρίσκεται το Παλάτι του Μεγάλου Μαγίστρου ένα άλλο μεγαλεπήβολο και μνημειώδες έργο, ο Κολοσσός της Ρόδου, ένα ακόμη από τα Επτά Θαύματα του αρχαίου κόσμου. Το υπερμέγεθες, ύψους 70 κυβίτων ή πήχεων (ήτοι 33 μέτρων), 12-13τονο ορειχάλκινο άγαλμα φιλοτεχνήθηκε από τον γλύπτη Χάρητα τον Λίνδιο, σε ένα εγχείρημα που απασχόλησε ολόκληρη την αγορά χαλκού εκείνης της εποχής. Θεωρείται πιθανόν ο Χάρης να εμπνεύσθηκε το έργο του από το γιγαντιαίο άγαλμα του Ολυμπίου Διός του Φειδία, το οποίο όμως είχε επτά φορές μεγαλύτερη διάρκεια ζωής.

Ο Κολοσσός απεικόνιζε τον πολιούχο θεό Ήλιο σε λευκό μαρμάρينو βάθρο, που κρατούσε πυρσό στο δεξιό χέρι, για να διευκολύνει την είσοδο των πλοίων στον λιμένα της Ρόδου. Κτιζόταν τμηματικά *in situ* επί 12 έτη (294-282 π.Χ.), με χρήματα (300 τάλαντα) από την πώληση των πολιορκητικών μηχανών που παραχώρησε ο Δημήτριος Α΄ ο Πολιορκητής

εντυπωσιασμένος από την ανδρεία των Ροδίων, μετά την ανεπιτυχή επιχείρηση άλωσης της Ρόδου με τη χρήση ελεπόλιδος (305 π.Χ.).

Ο τολμηρός Ήλιος του Χάρητος κατέρρευσε περίπου 60 χρόνια μετά την αποπεράτωσή του εξαιτίας σεισμού (225 π.Χ.). Το ύψος και το βάρος της κατασκευής, καθώς και η ανεπάρκεια του χώρου που λειτουργούσε ως βάση, υπονόμευαν την ανθεκτικότητά του ακόμη και έναντι των ισχυρών ανέμων στην περιοχή. Ένας χρησμός του Μαντείου των Δελφών απέτρεψε τους Ροδίους από την ανακατασκευή του. Οι Σαρακηνοί κατακτητές κατακερμάτισαν το άγαλμα και το πούλησαν ως μέταλλο το 654 ή 657 μ.Χ. σε έναν Εβραίο έμπορο από την Έμεσα, ενώ τμήματά του κατέληξαν στην Ιταλία και χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του αγάλματος του Αγίου Carlo Borromeo στην περιοχή Arona δέκα αιώνες αργότερα.

Τέλος, ο Πύργος του Ηρακλέους, γνωστός και ως «Ηράκλειες Στήλες» ή “*Farum Brigantium*” (αρχαία ονομασία της La Coruña, βορειοδυτική Ισπανία), θεωρείται ο παλαιότερος εν ενεργεία φάρος στον κόσμο και εξακολουθεί να προξενεί δέος, μετά και την τελευταία ριζική ανακατασκευή του από τον Giannini (1791). Κατασκευάστηκε στο Στενό του Γιβραλτάρ, με εντολή του Ρωμαίου αυτοκράτορα Μάρκου Ούλπιου Τραϊανού (τέλη 1ου – αρχές 2ου αιώνα μ.Χ.), και λειτουργούσε επίσης ως παρατηρητήριο - φρυκτωρείο. Σύμφωνα με τη μυθολογία, οι Στήλες, όπως και η διάνοιξη του πορθμού που συνέδεε τον Ωκεανό με τη Μεσόγειο, ήταν έργα του Ηρακλή. Ιστορικές πηγές όμως αναφέρουν ότι ο Γάιος Σέβιος Λούπους ήταν ο κατασκευαστής των δύο Στηλών, μίας στην αφρικανική Αβύλη και μίας στην ευρωπαϊκή Κάλπη, οι οποίες ήταν αφιερωμένες στον θεό Άρη και σηματοδοτούσαν το πέρας των δύο ηπείρων και την πύλη του ωκεανού. Οι Στήλες ερειπώθηκαν μετά την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ανοικοδομήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν ως οχυρό και παρατηρητήριο - φρυκτωρείο μέχρι το 1682. Διάφορα τοπωνύμια της περιοχής μαρτυρούν ότι ο Πύργος κατείχε σημαντική θέση τόσο στη λαϊκή κουλτούρα, όσο και στην ακαδημαϊκή παράδοση, ενώ πολυάριθμες και διαφορετικής προέλευσης (π.χ. ειδωλολατρικής και χριστιανικής, κέλτικης και ανατολίτικης) είναι οι

αφηγήσεις που τον περιβάλλουν. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι είναι ο πρώτος φάρος που εντάχθηκε στον Κατάλογο των Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO (2009).

1.3. Οι εξελίξεις στην κατασκευή φάρων μετά την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και μέχρι τον 20^ο αιώνα

Μέχρι και τους πρώτους μεταχριστιανικούς αιώνες, Έλληνες, Φοίνικες, Λίβυοι, Ετρούσκοι, Καρχηδόνιοι και Ρωμαίοι συνέχισαν να εγκαθιστούν φάρους από τη Μέση Ανατολή έως τις ακτές του Ατλαντικού, τη Βρετανία και τη Βαλτική Θάλασσα, όπου δηλαδή ανέτειλαν, άνθισαν, αλληλεπενέργησαν και παρήκμασαν σημαντικοί αρχαίοι πολιτισμοί.

Ειδικά οι Ρωμαίοι ήταν πολύ παραγωγικοί στην εγκατάσταση φάρων, καθώς είχαν αντιληφθεί ότι αυτοί μεγιστοποιούσαν την ποντοπόρο ικανότητά τους για εμπορικούς και στρατιωτικούς σκοπούς, συντελώντας έτσι στην αποδοτικότητα του οικονομικού συστήματος της Ρώμης, στην άσκηση του ελέγχου και στη διατήρηση της υπεροχής της Αυτοκρατορίας. Ορισμένοι ιστορικοί υποστηρίζουν ότι εκείνη την εποχή αναπτύχθηκε το πρώτο οργανωμένο φαρικό δίκτυο στον κόσμο, το οποίο μελέτησαν και αντέγραψαν αργότερα Βρετανοί, Ισπανοί και Αμερικανοί. Η εγκατάσταση φάρου αποτελούσε εξαιρετικό προνόμιο για την περιοχή που επιλεγόταν για αυτόν τον σκοπό, ενώ κάθε κτίσμα είχε ως πρότυπο τον Φάρο της Αλεξάνδρειας, που ενσωματώθηκε στο ρωμαϊκό δίκτυο όταν η Αίγυπτος προσαρτήθηκε στην Αυτοκρατορία από τον Οκταβιανό Αύγουστο.

Η πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας (5ος αιώνας) επέφερε γενικευμένη ύφεση στην κοινωνική οργάνωση, τους θεσμούς, τις τεχνικές δεξιότητες και τις κατασκευές, με αποτέλεσμα οι φάροι να μη συντηρούνται και βαθμιαία να ερειπωθούν. Ως εκ τούτου, οι ναυτιλλόμενοι κυριολεκτικά εισήλθαν στη «Σκοτεινή Εποχή» του Μεσαίωνα, χωρίς φωτεινούς σηματοδότες να ορίζουν την πορεία τους. Ο Καρλομάγνος επεχείρησε να αναβιώσει την αυτοκρατορική παράδοση, αποκαθιστώντας τον Φάρο της Βουλώνης (810 μ.Χ.). Εκτός από τις Ηράκλειες Στήλες και τον Φάρο του Καλιγούλα, μερικοί από τους πιο γνωστούς ρωμαϊκούς φάρους βρίσκονταν στα λιμάνια της Ostia και της Civitavecchia (Ρώμη), της

Μεσσήνης (Μεσίνα, Σικελία), της Λαοδικείας (Συρία) κ.ά. Ελάχιστα ίχνη του ρωμαϊκού δικτύου φάρων έχουν διατηρηθεί.

Την περίοδο του Μεσαίωνα για την Ευρωπαϊκή Δύση (5ος – 15ος αιώνας), κυρίως του Πρώιμου (μέχρι το 1000 μ.Χ.), το θαλάσσιο εμπόριο, που ήδη παρεμποδιζόταν από τις επιδρομές και τις μεταναστεύσεις του 4ου και του 5ου αιώνα, περιορίστηκε ακόμη περισσότερο. Αυτή η εποχή χαρακτηρίστηκε από στασιμότητα, αυθαιρεσία, βαρβαρότητα και σκοταδισμό. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρείται τυχαίο ότι μεγάλο μέρος της ιστορίας των φάρων, που ήταν ούτως ή άλλως σπάνιοι, παραμένει άγνωστο, ούτε εκπλήσσει η διαπίστωση ότι ως ναυτιλιακά βοηθήματα λειτουργούσαν απλές εστίες φωτιάς ή φανοί στα καμπαναριά εκκλησιών, που συνήθως συντηρούνταν από μοναχούς, μοναστικές αδελφότητες και ιπποτικά θρησκευτικά τάγματα.

Εκτεταμένη κατασκευή φάρων καταγράφεται ξανά από τον 11ο ή 12ο αιώνα (Ώριμος Μεσαίωνας), όταν δηλαδή Ιταλοί και Γάλλοι, τους οποίους σύντομα ακολούθησαν Γερμανοί και Σκανδιναβοί υπό την πίεση της ισχυρής Χανσεατικής Ένωσης Εμπορίου, άρχισαν να αναζητούν καινούριους δρόμους για την εξυπηρέτηση της εμπορικής δραστηριότητας που εντεινόταν για πρώτη φορά μετά την κατάρρευση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Οι νέες ναυτικές οδοί διευκόλυναν και τις σταυροφορικές εκστρατείες, οι οποίες πραγματοποιούνταν για θρησκευτικούς, αλλά και οικονομικούς και πολιτικούς λόγους. Μέχρι τον 15ο-16ο αιώνα, περίπου 30 νέοι φάροι κατασκευάστηκαν σε ευρωπαϊκές ακτές και εντάχθηκαν σε χάρτες και πορτολάνους μετά και την καθιέρωση της πυξίδας ως ναυτιλιακού βοηθήματος. Μερικοί από αυτούς υπήρξαν πραγματικά εμβληματικοί, συνδέθηκαν με ιστορικά γεγονότα και ανέκδοτες ιστορίες, αλλά και υπενθύμιζαν τον καθοριστικό ρόλο της Εκκλησίας στις εξελίξεις της εποχής.

1.3.1. Ο ρόλος των Βρετανών και των Γάλλων στην ανάπτυξη ενός διεθνούς φαρικού δικτύου

Οι φάροι άρχισαν να αυτονομούνται και να τυποποιούνται ως κατασκευές κατά τον 18ο αιώνα, οπότε και αυξήθηκαν αριθμητικά με ταχύ ρυθμό. Στις αρχές του 19ου αιώνα υπήρχαν περισσότεροι από 250

μεγάλοι φάροι σε όλο τον κόσμο, που λειτουργούσαν μόνιμα ή περιστασιακά. Οι ευρωπαϊκές υδρογραφικές υπηρεσίες οργάνωσαν τα φαρικά δίκτυά τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στην ανάγκη ασφαλούς σύνδεσης της μητροπολιτικής Ευρώπης με τις αποικίες της και μετριασμού των απωλειών σε ανθρώπινες ζωές και περιουσίες που σημειώνονταν εξαιτίας της πυκνής και εντεινόμενης θαλάσσιας κυκλοφορίας, αλλά και της πειρατείας.

Λόγω στρατιωτικών, γεωπολιτικών και οικονομικών επιδιώξεων, πρωτοπόροι στην κατασκευή φάρων και την οργάνωση των δικτύων τους είναι αυτή την περίοδο οι μεγάλες βιομηχανικές δυνάμεις στις δύο πλευρές της Μάγχης, Γαλλία και Ηνωμένο Βασίλειο, με όλα τα εδάφη, τις κτήσεις, τα προτεκτοράτα και τις αποικίες που υπάγονται σε αυτές. Είναι χαρακτηριστικό ότι η ανέγερση φάρων είναι από τις πρώτες ενέργειές τους μετά την κατάκτηση εδαφών. Ακολουθούν οι Η.Π.Α., λόγω της σύνδεσής τους με την κραταιά ακόμη τότε Βρετανική Αυτοκρατορία, αν και με αργοπορία στην πλήρη υιοθέτηση της φαρικής τεχνολογίας για λόγους κόστους. Μέχρι τη Διακήρυξη της Ανεξαρτησίας τους (1776), οι Η.Π.Α. διαθέτουν δώδεκα φάρους στις Ανατολικές Ακτές, ενώ για μερικές ακόμη δεκαετίες και μέχρι την ίδρυση του Lighthouse Board (1852) το φαρικό τους δίκτυο είναι κατώτερο εκείνων της άλλης πλευράς του Ατλαντικού. Παρά ταύτα, γύρω στα τέλη του 19ου αιώνα οι αποικίες είναι εκείνες που οδηγούν τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Οι Βρετανοί φαίνεται να έχουν το προβάδισμα, καθώς πολύ νωρίς ιδρύουν το “Brethren of Trinity House of Deptford Strond” (1514), με αρμοδιότητα την κατασκευή και την εγκατάσταση ναυτιλιακών βοηθημάτων, και προωθούν νομοθεσία για τη σήμανση των ακτών (“Seamarks Act”, 1566). Εντούτοις, οι αρχικές επιδόσεις της συγκεκριμένης αδελφότητας, που τους επόμενους αιώνες έγινε παγκοσμίως γνωστή για το έργο της, θεωρούνται οικτρά ερασιτεχνικές, μάλλον επειδή μέλη της είναι τιμώμενα πρόσωπα και συνταξιοδοτημένοι ιδιοκτήτες πλοίων. Αν και η Βρετανία κατέχει τον μεγαλύτερο αριθμό φάρων από οποιαδήποτε άλλη χώρα κατά τον 18ο αιώνα, καθυστερεί να υιοθετήσει τις εφευρέσεις

της εποχής, καθώς χρειάζεται μέχρι και τον 19ο αιώνα να εξαγοράζει τους ιδιόκτητους φάρους με μεγάλο κόστος.

Οι Γάλλοι, όμως, με την προσήλωσή τους στον ορθολογισμό, δημιουργούν βάσει συστηματικού σχεδιασμού μια αλυσίδα φάρων κατά μήκος των ακτών τους, κατόπιν εισηγήσεων της “Commission de Phares” («Επιτροπής Φάρων»), που συστάθηκε το 1811 και απαρτιζόταν από επιστήμονες, μηχανικούς και τεχνικούς. Επιπλέον, στα μέσα του 19ου αιώνα, με αφορμή τον Πόλεμο της Κριμαίας (1853-1856) και την εφαρμογή ενός σχεδίου φωτισμού των Στενών των Δαρδανελίων και των ακτών του Ευξείνου Πόντου, του Βοσπόρου και της Προποντίδας, προβαίνουν σε μια στρατηγική κίνηση ελέγχου και οικονομικής διείσδυσης στην Εγγύς Ανατολή, ιδρύοντας την ιδιωτική εταιρεία φάρων “Collas & Michel” (“Administration Générale des Phares de l’ Empire Ottoman”). Με διαδοχικές συμβάσεις που υπογράφονται με την Υψηλή Πύλη (επί Σουλτάνου Abdulmedjid II), η εταιρεία εξασφαλίζει, παρά την πίεση των Βρετανών, μια «παράκαμψη» προς ανατολές μέσω της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας και αναλαμβάνει με χαμηλή οικονομική διακινδύνευση την οργάνωση, την επίβλεψη, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση των φάρων της οθωμανικής επικράτειας (συμπεριλαμβανομένων πολλών από τους φάρους της σημερινής ελληνικής επικράτειας), εισπράττοντας μεγάλο ποσοστό (50%) από τα τέλη που καταβάλλονται στα λιμάνια προορισμού με κριτήριο τη χωρητικότητα των πλοίων. Τα έσοδα επανεπενδύονται στη συντήρηση και την επέκταση του δικτύου, μέσα από ένα ολοκληρωμένο και κερδοφόρο σύστημα αυτοχρηματοδότησης.

Η ανάπτυξη φαρικών δικτύων ανάγεται σε ζήτημα εθνικής υπερηφάνειας και υπεροχής. Η φωταγωγή ενός σκοτεινού σημείου και η ενσωμάτωσή του σε ένα φαρικό δίκτυο θεωρείται το πρώτο βήμα για την ένταξη μιας ολόκληρης περιοχής στον παγκόσμιο εμπορικό - και όχι μόνο - χάρτη. Μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα, πάνω από 10.000 φακοί Fresnel φωτίζουν τις θαλάσσιες οδούς σε όλο τον κόσμο, κατασκευασμένοι κυρίως στο Παρίσι και το Birmingham.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εγκατάσταση φάρων δεν είναι ευπρόσδεκτη από όλους, όπως για παράδειγμα κάποιες εξαθλιωμένες παράκτιες κοινότητες, οι οποίες επιβιώνουν (και ορισμένοι πλουτίζουν) λεηλατώντας ναυάγια, που θεωρούν Θείο δώρο, αλλά και ναυτικοί, που κρίνουν με καχυποψία κάθε καινοτομία και δέχονται τις απώλειες του επαγγέλματός τους με μοιρολατρική αδιαφορία. Στην πρώτη περίπτωση, κάτοικοι της περιοχής ενός φάρου συχνά προκαλούν ναυάγια (“wreckers” ή “mooncussers” – «πειρατές της στεριάς», που δρουν κυρίως τις αφέγγαρες νύκτες, παραπλανώντας τα πλοία με φώτα “Judas lights”- και οδηγώντας τα έτσι στα βράχια). Εξάλλου, συχνά οι ίδιοι οι ναυτικοί εκμεταλλεύονται τα ναυάγια, με την «εκποίησή» τους να αποτελεί μια καλά οργανωμένη και σχεδόν νόμιμη δραστηριότητα. Οι ναυαγοί προσπαθούν πάση θυσία να σώσουν τα μεταφερόμενα αγαθά, τα οποία εν συνεχεία πωλούν σε πλειστηριασμό μέσω δικαστηρίου και καρπώνονται περίπου τα μισά από τα έσοδα (τα υπόλοιπα καταλήγουν σε τελωνεία και δικαστήρια).

1.3.2. Οι φάροι του Διαφωτισμού και της Βιομηχανικής Επανάστασης

Εν τω μεταξύ, και παρά τις όποιες αντιδράσεις, οι επιστημονικές ανακαλύψεις και ο ορθολογισμός του Διαφωτισμού, ο τερματισμός των πολεμικών συγκρούσεων που, μεταξύ άλλων, άφηνε ανθρώπινο δυναμικό (κυρίως ναύτες) χωρίς εργασία, η συγκρότηση εθνικών κρατών, η αναζήτηση νέων στρατηγικών θέσεων, η αποικιακή εξάπλωση των μεγάλων ευρωπαϊκών χωρών σε όλες τις άλλες ηπείρους, η μεγέθυνση και η αναδιοργάνωση των στόλων, ο εμπορικός ανταγωνισμός διά θαλάσσης και οπωσδήποτε η Βιομηχανική Επανάσταση με την εκτόξευση της παραγωγικότητας συμβάλλουν τα μέγιστα στην ανάπτυξη της τεχνολογίας των φάρων και στη δημιουργία ενός διεθνούς πλέον φαρικού δικτύου.

Αρχιτέκτονες, μηχανικοί και εφευρέτες, οι πρώτοι φαρολόγοι των Νεώτερων Χρόνων, με περισσή δημιουργικότητα και αφοσίωση προσπαθούν να εμπνευσθούν πιο λειτουργικά σχέδια και να αξιοποιήσουν πιο στιβαρά υλικά για την κατασκευή φάρων, μέχρι αυτοί (οι φάροι) να αποκτήσουν τη θέση που τους αρμόζει στην ιστορία του πολιτισμού. Ο 18ος και κυρίως ο 19ος αιώνας χαρακτηρίστηκαν γενικά

από καινοτομία και ένταση στις κατασκευές, καθώς και τη δημιουργία σπουδαίων έργων υποδομής. Περίπου την ίδια εποχή, οι μηχανικοί διαφοροποιούνται από τους αρχιτέκτονες, αναλαμβάνοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στη Βιομηχανική Επανάσταση.

Οι φάροι διεθνώς, και κυρίως οι πρώτοι ευρωπαϊκοί, τηρώντας τη βασική νόρμα που εγκαινίασε ο Φάρος της Αλεξάνδρειας, είναι εντυπωσιακοί, ευφάνταστοι και περίτεχνοι, βασίζονται σε επιβλητικό σχεδιασμό, ακολουθούν μεσαιωνικά και αναγεννησιακά αρχιτεκτονικά πρότυπα, παρουσιάζουν ασυνήθιστους και δημιουργικούς συνδυασμούς χρωμάτων και επιτηδευμένα διακοσμητικά στοιχεία. Στη χώρα μας, οι φάροι αποτελούν λιτούς, συμπαγείς και αυστηρούς γεωμετρικούς όγκους, με συγκρατημένη μορφολόγηση. Ως προς τη μορφή τους, οι ελληνικοί φάροι συνδυάζουν χαρακτηριστικά και επιρροές από την παραδοσιακή, την αστική, τη βιομηχανική και την οχυρωματική αρχιτεκτονική, που εξυπηρετούν τη λειτουργία του φάρου, αλλά και θυμίζουν κώδικες κατασκευής άλλων δημόσιων κτηρίων (κυρίως μετά την έλευση του Βασιλιά Όθωνα), περιλαμβάνοντας ακόμη και χώρους αναμονής.

Στις μέρες μας, ο δύσχρηστος εξοπλισμός του παρελθόντος έχει εγκαταλειφθεί λόγω της αυτοματοποίησης των ναυτιλιακών οργάνων και βοηθημάτων. Ωστόσο, η αξιοποίηση των εξελιγμένων τεχνολογικών μέσων στη διαχείριση των φάρων έχει επίσης συντελέσει στον περιορισμό της χρηστικής αξίας τους, στην απομάκρυνση του μόνιμου έμψυχου δυναμικού τους και τελικά στην εγκατάλειψη των εγκαταστάσεων, παρόλο που οι ναυτιλλόμενοι συνεχίζουν να θεωρούν τους φάρους αξιόπιστα σημεία αναφοράς, καθώς και ανεκτίμητο μέρος της ναυτικής παράδοσης. Ούτως ή άλλως, οι φάροι, ως μέρος της πολιτιστικής κληρονομιάς, έχουν σήμερα αξία κυρίως εγγενή και λιγότερο οικονομική, συνδυάζοντας υλικά και άυλα γνωρίσματα.

Στις αρχές του 20ού αιώνα (1914) και με αφορμή το ναυάγιο του Τιτανικού, ορίζονται για πρώτη φορά σε διεθνές επίπεδο κανόνες για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στο πλαίσιο της σύμβασης SOLAS (Safety Of Life At Sea). Η SOLAS περιγράφει ένα ευρύ φάσμα προδιαγραφών για τα εμπορικά πλοία και εξελίσσεται συνεχώς (1929,

1948, 1960, 1974, 1988). Ένα από τα κεφάλαιά της αναφέρεται στη θέσπιση και τη λειτουργία ναυτιλιακών βοηθημάτων, τα οποία επιβάλλονται βάσει του όγκου της κυκλοφορίας και του βαθμού επικινδυνότητας της θαλάσσιας περιοχής κάθε συμβαλλόμενης χώρας.

1.4. Η προστασία των φάρων από σύγχρονες φυσικές και ανθρωπογενείς απειλές

Οι φάροι, ως ναυτιλιακά μέσα και ως οικοδομήματα, βρίσκονται σε διαρκή μετασχηματισμό, που καταλήγει συχνά σε αλλοίωση και απώλεια των υλικών και των άυλων χαρακτηριστικών τους. Οι κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές ανάγκες και επιδιώξεις κάθε εποχής, η τεχνολογική πρόοδος, τα μεταβαλλόμενα κλιματικά μοτίβα και τα επακόλουθα δριμέα καιρικά φαινόμενα, οι πιέσεις που προέρχονται από το φυσικό περιβάλλον, καθώς και η ανθρώπινη απρονοησία, απάθεια και βαρβαρότητα, τόσο εν καιρώ πολέμου, όσο και εν καιρώ ειρήνης, προκαλούν σοβαρές, ακόμη και ανεπανόρθωτες, ζημιές στους φάρους, ιδίως στις περιπτώσεις που αυτοί δεν προστατεύονται, δεν επιτηρούνται ή δεν συντηρούνται. Κάποιοι μάλιστα κατεδαφίζονται, προκειμένου να απελευθερωθεί χώρος για νέους φάρους ή άλλου είδους κτήρια.

Εντούτοις, εκτός από ορόσημα και σηματοδότες στο απέραντο θαλασσινό τοπίο, οι φάροι αποτελούν εξέχοντες πολιτισμικούς πόρους. Η αναγνώριση των φάρων ως μνημείων υλικής και άυλης κληρονομιάς ξεκίνησε στα τέλη του προηγούμενου αιώνα και εξελίσσεται ανάλογα με την πολιτιστική ευαισθησία, αλλά και τη βούληση και τις δεσμεύσεις της κυβέρνησης κάθε χώρας απέναντι στη διεθνή κοινότητα και νομιμότητα. Η πολιτισμική αξία των φάρων δεν έχει ακόμη πλήρως κατανοηθεί, ούτε έχει ενταχθεί καθολικά στη συζήτηση σχετικά με τις συνιστώσες της ταυτότητας ενός τόπου, ενώ σε κάποιες χώρες, όπως η Ελλάδα, δεν υπάρχει ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη πολιτική προστασίας και ανάδειξής τους.

Οι φάροι συμπυκνώνουν και συμβολοποιούν την έννοια της παράκτιας πολιτιστικής κληρονομιάς, φυσικής και δομημένης, καθώς είναι οι πρώτοι ή αυτοί κυρίως που: α) συνειρμικά σχετίζονται με τον πολιτισμό των

ακτών, β) υφίστανται τις επιπτώσεις των φυσικών φαινομένων και καταστροφών που προέρχονται από τη θάλασσα, γ) προειδοποιούν με τις φθορές τους για την ολέθρια και επιταχυνόμενη επένεργεια των καιρικών συνθηκών, δ) ορίζουν εισόδους σε ήσυχες ακατοίκητες περιοχές που αποτελούν καταφύγια άγριας ζωής και συστήματα εκπληκτικής και σπάνιας βιοποικιλότητας και, ταυτόχρονα (ή/και αντίθετα), ε) χαρακτηρίζουν και οριοθετούν το σημείο διεπαφής λιμανιού και πόλης.

Πολλές χώρες έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες και έχουν θεσπίσει νόμους για την προστασία των παράκτιων περιοχών, των ενάλιων αρχαιοτήτων και των φυσικών οικοσυστημάτων τους (π.χ. Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Η.Π.Α., Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Κίνα, Ελλάδα). Τέτοιου είδους δράσεις αποσκοπούν στην εκπόνηση εργαλείων και στρατηγικών αναγνώρισης, ελέγχου και μετριασμού των κινδύνων που επηρεάζουν αυτούς τους ευάλωτους και αναντικατάστατους πολιτισμικούς πόρους, ενώ ταυτόχρονα συστηματοποιούνται η μελέτη, η καταγραφή, η αξιολόγηση, η ανάδειξη, η προστασία, η συντήρηση και η αξιοποίηση των ίδιων των πόρων: τοποθεσιών (π.χ. χλωρίδας και πανίδας, φυσικού ανάγλυφου, γεωλογικού υπόβαθρου, υδροφόρου ορίζοντα, ζωνών αλιείας και υδατοκαλλιέργειας), εγκαταστάσεων (προκυμαίων, πορθμείων, χώρων ναυπήγησης και επισκευής πλοίων, αλιευτικών καταφυγίων, αποθηκών, σταθμών έρευνας και διάσωσης), κτηρίων (π.χ. κάστρων, λιμεναρχείων, τελωνείων, φάρων, κατοικιών) και άυλων πόρων (π.χ. προφορικών μαρτυριών, επαγγελμαμάτων και τεχνών, καλλιεργητικών και άλλων παραγωγικών πρακτικών, παραδόσεων και εθίμων, γαστρονομικών συνηθειών) που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της θάλασσας.

1.4.1. Οι πρώτες πρωτοβουλίες για την προστασία των φάρων (δεκαετίες 1980 και 1990)

Η πρώτη χώρα που φαίνεται ότι προχώρησε στην ίδρυση ναυτικού μουσείου (1914), που θα εξυπηρετούσε κάποιους από τους παραπάνω στόχους, είναι η Νορβηγία, η οποία κατά τη δεκαετία του 1980 έθεσε και το ζήτημα για την ανάγκη θωράκισης και αποκατάστασης των φάρων. Σπουδαία τεχνογνωσία και συμβολή στη συζήτηση έχουν επίσης οι Κάτω Χώρες, λόγω της ιδιαίτερης σύνδεσης της πολιτιστικής ταυτότητάς τους

με το νερό, που ενισχύθηκε τις επόμενες δεκαετίες με τη συνδρομή του Διεθνούς Συμβουλίου Μνημείων και Τοποθεσιών (International Council of Monuments and Sites – ICOMOS). Την ίδια περίπου εποχή, το θέμα του θαλάσσιου, κινητού και ακίνητου, πολιτισμικού κεφαλαίου έτυχε ιδιαίτερης προσοχής και μέριμνας, μετά και τις σχετικές διακηρύξεις του Ο.Η.Ε. (1982 και 1988). Τα κριτήρια που οι κυβερνήσεις και οι διεθνείς οργανισμοί θεσπίζουν για την εκπόνηση και την εφαρμογή σχεδίων συντήρησης των φάρων τους είναι κοινά, καθώς οι προκλήσεις (και οι ευκαιρίες) που αντιμετωπίζουν είναι παρόμοιες. Μεταξύ άλλων, εφαρμόζονται αρχές, όπως η διατήρηση της αυθεντικότητας της κατασκευής και των δομικών υλικών τους, η προσβασιμότητα από στεριά ή/και θάλασσα, η προστασία της ευρύτερης περιοχής, η οικονομική βιωσιμότητα, η δυνατότητα εναλλακτικής ή συμπληρωματικής χρήσης, η τήρηση των διεθνών κανόνων κ.ά.

Συγχρόνως με τα κέντρα λήψης αποφάσεων, ολοένα και περισσότερα επιστημονικά πεδία (π.χ. Μηχανολογία, Αρχαιολογία, Ανθρωπολογία, Γεωγραφία, Γεωλογία, Βιολογία, Νομική, Τουρισμός) άρχισαν να ασχολούνται συστηματικά με τον πολιτισμό της θάλασσας, ενώ ανάλογα αυξήθηκε και η παραγωγή ακαδημαϊκών - συχνά διατομεακών/ διεπιστημονικών - ερευνών και δημοσιεύσεων. Η σχέση του πολιτισμού με το υγρό στοιχείο είναι πολύπλευρη και διαχρονική, όμως ενίοτε αντιμετωπίζεται μονοδιάστατα και αποσπασματικά, χωρίς ουσιαστικό και παραγωγικό διάλογο ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους κλάδους, ενώ παραγνωρίζεται ότι το νερό συνδέει παρόν, παρελθόν και μέλλον, προσφέροντας πολύτιμη γνώση και έμπνευση σε όλες τις γενεές.

Από τη δεκαετία του 1990 η συζήτηση διευρύνθηκε, περιλαμβάνοντας τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής (π.χ. αύξηση μέσης επιφανειακής θερμοκρασίας, τήξη πάγων, άνοδος θαλάσσιας στάθμης, αύξηση υδροδυναμικού φορτίου κυμάτων, διατάραξη υδρολογικού κύκλου, ακραία καιρικά φαινόμενα, λειψυδρία, εδαφική συμπίκνωση, διάβρωση και υποβάθμιση, καταποντισμός χερσαίων σχηματισμών) στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον, καθώς και της μη βιώσιμης, αλόγιστης και επιζήμιας για την πολιτιστική κληρονομιά ανάπτυξης κατά μήκος των

ακτών (π.χ. αστικοποίηση, αλλαγή χρήσης γης, υπερεκμετάλλευση πόρων, ρύπανση). Ανεκτίμητα πολιτισμικά αγαθά, φυσικά και προϊόντα της ανθρώπινης φαντασίας, που δημιουργήθηκαν και διατηρήθηκαν εδώ και χιλιετίες σε αυτά τα ειδικά περιβάλλοντα, κινδυνεύουν στην Ανθρωπόκαινο Εποχή από αφανισμό.

Οι ακτές άλλωστε είναι τα πρώτα μέρη όπου διαπιστώνονται εμφανή σημάδια της κλιματικής απορρύθμισης και άλλων φυσικών φαινομένων (π.χ. σεισμών, κεραυνών, τσουνάμι), σε σύγκριση με τις ηπειρωτικές περιοχές στις οποίες ο αντίκτυπος είναι πιο δυσδιάκριτος και πιο βραδύς. Κι ενώ οι ανθρώπινες κοινότητες μπορούν ως έναν βαθμό να ανασχέσουν τις εξάρσεις της φύσης, να προσαρμοσθούν ή/και να μετακινηθούν για να προστατευθούν, παρά το βαρύ κοινωνικό και υλικό κόστος που αυτό επιφέρει και την αποσύνδεσή τους από τις ρίζες τους, οι παράκτιοι πολιτισμικοί πόροι, ιδίως οι ακίνητοι, μένουν εσαεί εκτεθειμένοι. Τέτοιου είδους επιπτώσεις αντανakλώνται και στα κτήρια των φάρων, που απειλούνται από φυσικές διεργασίες, την ανθρώπινη παρέμβαση ή απραγμοσύνη, αλλά και τη διαλεκτική σχέση περιβάλλοντος και ανθρώπου. Οι φάροι, που επί τόσους αιώνες προστατεύουν και σώζουν ζωές, χρειάζονται σήμερα προστασία και διάσωση.

Πολλές από τις χώρες που μεριμνούν για την προστασία των παράκτιων περιοχών έχουν κυρώσει και ενσωματώσει διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς στο εθνικό νομικό πλαίσιό τους. Σε ό,τι αφορά την προστασία των φάρων, αυτή εντάχθηκε σε κάποιες περιπτώσεις σε εθνικά αναπτυξιακά σχέδια και προγράμματα ολοκληρωμένης ανάδειξης, προβολής και αξιοποίησης τοποθεσιών, πάρκων, μονοπατιών και διαδρομών περιβαλλοντικού, πολιτιστικού και εκπαιδευτικού ενδιαφέροντος. Μέχρι τα τέλη του 20ού αιώνα, οι φάροι προβάλλονταν ως το απόλυτο δημόσιο αγαθό, η αξιοποίησή τους αποτελούσε κρατικό μονοπώλιο και η απαγόρευση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εκεί ήταν σχεδόν καθολική.