

ΕΝΑΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΤΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΣΕΛΙΝΟΥ

# Ο λιθόκτιστος δρόμος στο φαράγγι της Καντάνου

Γράφει ο ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ, κοινωνιολόγος

**Η**ταν το 1974 που ο αλησμόνητος Μάνος Λοΐζος πρωτοτραγούδησε το “ο δρόμος είχε τη δική του ιστορία”. Σήμερα, αν θρυσκόταν ακόμα μαζί μας, θα ήθελε ίσως με μια “διασκευή” του, να μας τραγουδήσει και για έναν άλλο δρόμο, σημαντικό φορέα της πολιτισμικής και ιστορικής κληρονομιάς μιας ολόκληρης επαρχίας στα Χανιά της Κρήτης.

Στο φαράγγι της Καντάνου: **“Ο δρόμος έχει τη δικιά του ιστορία, κάποιον την έγγραφον με αίμα και ανδρεία, και είναι ένας τόπος μοναχά για την ελευθερία, και ύστερα πέρασε ο καιρός και η ιστορία, πέρασε εύκολα από τη μνήμη στην καρδιά, ο τοίχος γράφει μοναδική ευκαιρία, εδώ παλούνται πάσης φύσεως οικοδομικά υλικά...”**.

Ποια είναι όμως η ιστορία αυτού του δρόμου, “ενός τόπου μοναχά για την ελευθερία”, που γίνεται γνωστή στο πανελλήνιο, τώρα που αυτός κινδυνεύει με αφανισμό, από την πώληση των “πάσης φύσεως οικοδομικών υλικών”;

Αυτή και θα επιχειρήσουμε να ανασυνθέσουμε μέσα στο πέρασμα του χρόνου.

Η Ελλάδα της δεκαετίας του 1920-1930 προσπαθεί να γιατρεύσει τις πληγές της από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και τη Μικρασιατική καταστροφή και συνάμα κάνει τα πρώτα της δειλά βήματα για την καθυστερημένη είσοδό της στη βιομηχανική εποχή. Κυρίαρχη προέβαλε τότε, μεταξύ άλλων, και η ανάγκη για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και της υπαίθρου, με τη δελτίωση της συγκοινωνίας και την κατασκευή αμαξιστικών οδών που θα διευκόλυναν τις μεταφορές των προϊόντων και των μέσων της παραγωγής.

Όμως μέσα σ’ αυτή την πρωτόγνωρη και θεμελιώδη εξελικτική διαδικασία, η Επαρχία Σελίνου ήταν αδικημένη. Το επιβεβαιώνει και η μελέτη του μηχανικού κ. Θο. Ρίζου, στις 17 Ιουνίου του 1925, για τα δημόσια έργα της Επαρχίας Σελίνου, που αναφέρει χαρακτηριστικά: “[...] Επί τη ευκαιρία ταύτη, της δήμα προς δήμα επιτοπίου εξετάσεως της πολυδαίδαλου αυτής Επαρχίας, δεν παρέλειψα και να μελετήσω τα μέσα, διά των οποίων θα ήτο δυνατόν να λυθεί το πρόβλημα της συγκοινωνίας της Επαρχίας Σελίνου, ως και ο κ. Γενικός Διοικητής εν τη τελευταία του περιουδία εν τη Επαρχία είχε παρατηρήσει την μεγάλην αυτήν έλλειψιν και αδικίαν προς το Σέλυον, ευρισκόμενον ακόμη εις την πρωτόγονον περίοδον [...]”.

Υπό αυτό το πρίσμα μπορούμε να αντιληφθούμε και να κατανοήσουμε καλύτερα τον κοσμοϊστορικό για την εποχή χαρακτήρα, που προσέλαβε η κατασκευή της επαρχιακής οδού Χανίων - Καντάνου, της πρώτης και για πολλά χρόνια μοναδικής, για όλη την επαρχία Σελίνου, αμαξιστικής επικοινωνιακής αρτηρίας.

Το επιδητικότερο, αλλά και δυσκολότερο να κατασκευαστεί, τμήμα αυτής της διαδρομής, σίγουρα είναι αυτό που διατρέχει το φαράγγι της Καντάνου, το οποίο είναι και το μόνο που διασώζεται μέχρι σήμερα εξ ολοκλήρου. **Διαβάζουμε στον Τύπο της εποχής ότι “[...] Ο δρόμος Χανίων - Σελίνου με τις απότομες στροφές του και τους διπλιανούς κρημνούς του, έχει ένα άγριο**

**μεγαλείο. Ελίσσεται, σαν φίδι, και ζώνει τα βουνά, για να φθάση στην Κάντανο [...]**”.

Η αρχική μελέτη παρέκαμπτε το φαράγγι λόγω της δυσκολίας της κατασκευής και της υπερβολικά απαιτηθείσας δαπάνης. Όμως επικράτησε η πρόταση του Ιωάννη Μαρματάκη, βουλευτή από το 1921 έως το 1924, και ο δρόμος φτιάχτηκε μέσα από τα γκρεμιά του φαραγγιού, προκειμένου στη συνέχεια να περάσει και μέσα από το χωριό του το Ανυσαράκι, κάτι που τελικά, και παρόλη την επιμονή του, δεν έγινε επειδή υπήρξε έντονη άρνηση από ένα μεγαλοκτηματία συγχωριανό του. Η χάραξη του δρόμου έγινε το 1924 και τα εγκαίνια του συνέπεσαν με τη μεγαλύτερη γιορτή που έγινε ποτέ στην Κάντανο, και μιας από τις μεγαλύτερες του Σελίνου, που ήταν ο επίσημος εορτασμός της Εκατονταετηρίδας της Ελληνικής Ανεξαρτησίας για την επαρχία Σελίνου, την 21η Σεπτεμβρίου του 1930.

Από την ομιλία του Ι. Μαρματάκη στην παραπάνω εορτή, μαθαίνουμε αναλυτικά για τους συντελεστές αυτού του έργου καθώς, μεταξύ άλλων, είχε πει: “[...] απευθύνο τας ευχαριστίας και την ευγνωμοσύνην της επαρχίας Σελίνου [...] προς την κυβέρνησιν και τον αξιότιμον κύριον πρόεδρον αυτής Ελ. Βενιζέλον, τον εξοχότατον Γενικόν Διοικητήν - Υπουργόν κ. Γ. Κατεχάκην όστις ενδιαφέρθη ως να επρόκειτο περί έργου ατομικού του, προς τον κ. υπουργόν της Συγκοινωνίας και άπαν το προσωπικόν το τεχνικόν του Υπουργείου ως και της Γενικής Επιθεωρήσεως της Γενικής Διοικήσεως Κρήτης και όλωσ ιδιαιτέρως τον Νομομηχανικόν Χανίων κ. Καλούτσην, όστις μετ’ εξαιρετικού ενδιαφέροντος επέδωλεψεν και εξετέλεσεν την κατασκευήν μετά του υπ’ αυτών προσωπικού του κολοσσιαίου τούτου έργου, εις την Εταιρείαν Γεωργοπούλου - Χατζηδάκη και Σια, εις τον Μηχανικόν αυτής κ. Βασιλείου, εις όλον το προσωπικόν της εταιρείας, εργολάβους, σκαπανείς, πευοφόρους, και εν γένει εις πάντα όστις συνήργησεν διά την αποπεράτωσιν του μεγάλου τούτου έργου [...]”. Χρηματοδότες και επιβλέπουσα υπηρεσία ήταν το “ταμείο επαρχιακής οδοποιίας” του Δημοσίου.

Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα της εποχής για την κατασκευή του δρόμου εργαζόταν εντατικά μονίμως πεντακόσα άτομα (επιστάτες, εργάτες, κτίστες, βοηθοί κτιστών, βαροκόποι, λατόμοι, φουρνελατζήδες, νεοκοιθαλιές, μακαπητζήδες κ.ά.), τα περισσότερα από την Επαρχία Σελίνου, με το ημερομίσθιο εκείνης της εποχής, σύμφωνα με τη μελέτη του Θο. Ρίζου να είναι στις 30-40 δραχ, ενώ συχνά στο σπάσιμο των σκύρων δούλευαν ακόμα και γυναίκες και παιδιά. Για να αντιληφθούμε καλύτερα το κόστος κατασκευής αξίζει να αναφέρουμε ότι: “[...] ο δέ Προϋπολογισμός της γενομένης εργασίας, εις την Οδόν ταύτην, κατά το λήξαντα μήνα Ιούνιον (1930), ανήλθεν, εις το ποσόν των δραχ. 2.300.000 [...]”. Πρώτα έπρεπε να κόψουν τα άγρια χαράκια που τους στέκονταν εμπόδιο και να δημιουργήσουν την πατούρα για την ξερολιθιά και την ανωδομή. Η εργασία ήταν λίαν επικίνδυνη, με τα γκρεμιά του φαραγγιού ύψους δεκάδων μέτρων, έτοιμα να τους “καταπιούν”. Κατέβαζαν γι’ αυτό ένα ζευγάρι μινιδόρους για να ανοίγουνε φουρνέλα και για ασφάλεια τους έδεναν με σκοινιά, που τα στήριζαν σε κάποια από τα πολλά δέντρα του φαραγγιού. Στη συνέχεια έκαναν πατάρι με μαδέρια πάνω



στο οποίο πατούσαν -πάντα δεμένοι- και οι κτίστες της ξερολιθιάς, που φτιάχνονταν με πολύ μεράκι και μαεστρία, από τις πέτρες της περιοχής. **Μετά την κατασκευή της ξερολιθιάς που καλύπτει όλο το πλάτος της παλαιάς οδού, και το μπάζωμά της από τα επιτόπια υλικά εξόρυξης, γινόταν η συμπίεση των επιχωμάτων και τέλος ακολουθούσε επίστρωση από ανισομεγέθη σκύρα σπασμένα με βαριοπούλες. Χρειαζόταν τεράστια προσπάθεια, με τα πενήρα μέσα της εποχής, για να φτιαχτούν τα σκύρα από τις πέτρες. Ο ένας κρατούσε το “μακάρι” και ο άλλος το “ματζακούπι” και βαριδιά - βαριδιά, με ακομμή και έλλιμονή ανοίγανε τρύπα στην πέτρα για να δάλουνε φουρνέλο στην τρύπα και να τη σπάσουνε. Ιδιαίτερη μέριμνα είχε ληφθεί για την ασφαλή απομάκρυνση των όμβριων υδάτων, με την κατασκευή γεφυριών και αποστραγγιστικών οχετών.**

Χαρακτηριστικές είναι οι εντυπώσεις ενός, από τους τρεις περίπου χιλιάδες, των επισκεπτών κατά την εορτή της Εκατονταετηρίδας, που σημειώνει στον Τύπο της εποχής: “[...] Μετά τα 50 χιλιόμετρα εισερχόμεθα, εις οδόν ασκυρρόστρωτον, καταλήγουσαν, εντός της Καντάνου. Εκεί ευρίσκειται και το σημείον εκείνου της οδού, όπου η μηχανική τέχνη ηναγκάσθη να δένη τους εργάτας, από την μέση, να τους κρεμνά, εκ της κορυφής του υψώματος, μέχρι του σημείου της διελεύσεως της Οδού, όπου, έτοι, κρεμασμένοι έκοπταν το τρομερό χαράκι, το οποίον εστοίχισε και την ζωήν ενός, εκ των εργατών [...]”. Ο εργάτης αυτός ήταν ο Δημήτριος Λαμπαρδάκης από τους Δρους Σελίνου που σκοτώθηκε στην Αγρομέλισσα.

Τα προγραμματισμένα εγκαίνια της οδού προκαλούσαν την αγωνία όλων: “Προχωρεί, μεθ’ όλης της ανθρώπινης δυνατής ταχύτητος, η κατασκευή της αμαξιστικής Οδού Χανίων - Καντάνου, ώστε, να είναι δέβαιον, ότι την 21αν Σεπτεμβρίου 1930 -ότε θα γίνουν τα εις την Κοιμόπολιν της Καντάνου, μετά πάσης μεγαλοπρεπείας και επισημότητας αι Εορταί της Εκατονταετηρίδος, -θα γίνουν επισήμως και τα εγκαίνια της οδού ταύτης [...]”. Έως τότε, μέχρι μεν της θέσεως “Αναβός”, θα έχει γίνει η σκυροστρωσις, από και δε, μέχρι την Καντάνου, απόστασις 5 χιλιομέτρων, περίπου, η Οδός αυτή θα είναι ασκυρρόστρωτος, και μόνον, εις περίπτωσιν ραγδαίας βροχής θα είναι αυτή αδιάβητος”.

**Αξίζει να σημειωθεί ότι, για την επίσπευση των εργασιών, ο πρόεδρος της κοινότητας Καντάνου Σπύρος Μαρματάκης επέβαλε σε κάθε οικογένεια να στέλνει ένα άτομο στο φαράγγι, για την προσφορά δεκαήμερης δωρεάν εργασίας.**

Τελικά όλα κύλησαν ομαλά και τα εγκαίνια έγιναν την προγραμματισμένη ημερομηνία μέσα σε μια ενθουσιώδη ατμόσφαιρα: “Τα Αυτοκίνητα των επισήμων έφθασαν εις την Καντάνον περί την 10.10, το Αυτοκίνητον του κ. Κατεχάκη θραύει την ταινίαν (χρώματος μπλέ) η οποία είχε δεθεί από του ενός άκρου



Σ’ αυτό το σημείο στην “Αγρομέλισσα” σκοτώθηκε σε σύγκρουση κατά την κατασκευή του δρόμου ο Δημήτριος Λαμπαρδάκης. Εις μνήμη του κατασκευάσαν τον σταυρό πάνω από το άνοιγμα του φρεατίου.