



Στιγμής της πλατείας Συντάγματος. Στη φωτογραφία αυτή, χόρη στην σύγχρονης δυνατότητας, βλέπουμε αποτυπωμένη ολόκληρη την πλατεία. Στο κέντρο της Αθήνας, μπροστά από τα πολεοντακτήρια, εκτείνεται η ζώνη κατασκευής του Σταθμού του Μετρό. Οι εργατικές αυτές στάθμηκαν αφορούν για τη διενέργεια σημαντικής ανασκαφής, που αποκάλυψε μέρος του ιστού της αρχαίας πόλης. Χωρίς την αφορούντα αυτή, ποτέ δεν θα είχε θίγει το νευραλγικό αυτό σημείο της συγχρονικής πόλης, και θα είχαν μείνει για πάντα αγνωστά στοχεία της πρώιμης εξέλιξης της πόλης των Αθηνών.

ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ Η ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Κείμενο: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ - Ε. Π. Παπαμιχαήλ

Εκφράζονται ευχαριστίες στους κκ. Λεωνίδα Κίκηρα, W.G. Stead και Βασ. Μαργαρίτη, που συνέβαλαν στην προετοιμασία του άρθρου.

Όσο περισσότερο προχώρα η κατασκευή του Μετρό, τόσο αυξάνονται οι προσδοκίες για την έγκαιρη ολοκλήρωσή του. Προέκει φυσικά η επίλυση των συγκονιωνιακών αναγκών, που το έργο καλείται να υπηρετεί. Από την άλλη πλευρά, ευλόγη είναι η προσδοκία του κλεισμάτου «ανοικτών πληγών», όπως συχνά χαρακτηρίζονται τα 30 περίπου σημεία όπου εκτελούνται έργα στη ζώνη επιρροής του δικτύου. Η έντονη φρόντη γύρω από τη «φαγική» πμερομηνία των εγκατινών του, κάπου στα τέλη του 1998, οδηγεί συχνά στην αποικόπτη μιας σημαντικής διάστασης, που όχι άδικα θα μας έκανε να θεωρήσουμε την «αναστά-

τωση» αυτή σαν μοναδικό πλεονέκτημα: της ευκαιρίας που δόθηκε για αρχαιολογικές ανασκαφές κατά μήκος της κρίσιμης διαδρομής ανάπτυξης των γραμμών.

Ο κ. Λεωνίδας Κίκηρας, Πρόεδρος της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», Εταιρείας που επιθέπει την κατασκευή και θα είναι ο φορέας διαχείρισης του έργου, είναι σαφής: «Αν δεν υπήρχε το έργο του Μετρό, ποτέ δεν θα μας είχε απασχολήσει σε τόση έκταση την έρευνα του ιστορικού υπεδάφους στο κέντρο της πόλης». Γεγονός είναι ότι οι αρχαιολογικές ανασκαφές στα αστικά κέντρα των συγχρόνων πόλεων, με τη μέθο-



Η απέναντι πλευρά της λεωφόρου Αμαλίας ανασκάφτηκε και αυτή. Οι αποκαλύψεις αρχαιολογικών καταλοίπων ήσαν σημαντικές και συμπλήρωναν τα ευρήματα της απέναντι πλευράς της λεωφόρου. Τόσες φορές η πλατεία Συντάγματος έχει αναμορφωθεί, αλλά είναι η πρώτη φορά που διεξάγονται εδώ αρχαιολογικές έρευνες.

δο της απαλλοτρίωσης, είναι από εξαιρετικά δυσχερείς έως αδύνατες, και ότι η μόνη ανάλογη δυνατότητα παρέχεται από μεγάλα έργα υποδομής (οδοποιία, μετρό, κάροι στάθμευσης).

Κατά την προηγουμένη δεκαετία, ο συννόραξη αρχαιολόγων και κατασκευαστών δοκιμάστηκε σκληρά στην κατασκευή του Μετρό της Ρώμης. Η απρογραμμάτιστη επικαλύψη αρμοδιοτήτων, σε συνδυασμό με τη διάνοιξη σπράγων σε μικρό βάθος από την επιφάνεια, οδήγησαν τις εργασίες σε παράλιων πολλών ετών. Αυτό έπρεπε να αποφευχθεί στην Αθήνα, και η βασική επιλογή πάντα θα γίνονταν οι σπράγες σε βάθος 20 μέτρων, αποκλείοντας κάθε πιθανή διασταύρωση με ευρήματα. Για τη διάνοιξη όμως των σταθμών, εξ από τους οποίους (ΑΚΑΔΗΜΙΑ, ΣΥΝΤΑΓΜΑ, ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ, ΟΛΥΜΠΙΕΙΟ, ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ και ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΣ) είναι, σχεδόν όλοι, κυριολεκτικά στη σκάλα της Ακρόπολης, έπρεπε να βρεθεί μια λύση ευελιξτή, συμβιβαστική και αποτελεσματική.

Η στρατηγική που επεξεργάστηκε τη «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού από τα μέσα του '92 υιοθετεί μια προσέγγιση δύο φάσεων. Πρώτη φάση: απόκτηση της κυριότητας ή προσωρινή καταλήψη του χώρου, περιφρέξη και παράδοση του στους αρχαιολόγους, με χρονοδιάγραμμα περάτωσης των ανασκαφών. Δεύτερη φάση: μεταβίβαση του χώρου στην Ανάδοχο Κοινωνράξα και έναρξη των εργασιών κατασκευής των σταθμών. Η πήρο των πημετρημάτων παράδοση των κώρων αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της αποδοτικότητας του συστήματος, δεδομένου ότι κάθε ημέρα καθυστέρησης στην παράδοση

σημαίνει αποσημίωση 70 εκατ. δραχμών περίπου στον Ανάδοχο.

Η πρακτική συνέπεια ήταν ότι οι αρχαιολόγοι έπρεπε να εργάζονται υπό μεγάλη πίεση, αλλά σύμφωνα με τον Bill Stead, πρώτο Γενικό Διευθυντή της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και πικούνικο αρχαιολόγο, «Η αρχαιολογία με αργούς ρυθμούς δεν είναι ασφαλές το ππούμενο, και ο γρήγορος αρχαιολογία δεν είναι αναγκαστικά απορριπτέα». Μια παράμετρος που δικαιολογεί σε σημαντικό βαθμό την πίεση είναι οι απεριόριστες πιστώσεις που διατίθενται για ανασκαφές, στο βαθμό που συμπίπτουν με την κρίσιμη διαδρομή του χρονογράμματος του Έργου. Αυτό γίνεται γιατί ο αρχαιολογική έρευνα εντάσσεται στον προϋπολογισμό κατασκευής του έργου, για τον οποίο υπάρχει δέσμευση χρηματοδότησης και περάτωσης μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η συνολική έκταση των προγραμματισμένων ανασκαφών ανέρχεται σε 69.000 τετραγωνικά μέτρα, μια από τις μεγαλύτερες αρχαιολογικές έρευνες που έγιναν ποτέ στην Αθήνα.

Βάσει των προηγουμένων, στην υπηρεσία των ανασκαφών τέθηκαν υπερσύγχρονα μέσα, στο πλαίσιο μιας μεθοδολογίας εκτίμησης κινδύνων (risk assessment). Για παράδειγμα, χρηματοποιήθηκαν όργανα διερεύνησης (soundings) πλεκτρομαγνητικής τεχνολογίας για την εντοπισμό τυχόν αρχαιοτήτων ή και δικτύων των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, όπως και για αρχαιολογικά και γεωλογικά ευρήματα μέχρι βάθους 5 μέτρων. Πριν από την έναρξη των α-

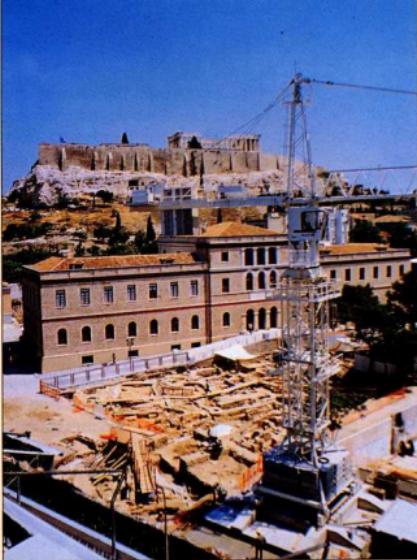


Μόναστράκι. Στο κέντρο της αρχαίας πόλης ο σταθμός αυτός μας χρίζει και άλλες πληροφορίες, που άλλως ίσως να έμεναν για πάντα ξέσαμενες κάτω από την σύρφα.

νασκαφών ειδικοί γεωλόγοι συνέταξαν εκθέσεις με γεωμαγνητικές τομές και τομές γεωραντάρ, παρουσιάζοντας τις πληροφορίες που συνελέγουνταν από βάθος 2 μέτρων, 5 μέτρων και 20 μέτρων.

Η χρήση τεχνολογίας δεν ήταν ωστόσο πανάκεια, καθώς αξιοποιήθηκαν στο μέγιστο δυνατό βαθμό πληροφορίες που προέρχονταν κατευθείαν από τις περιγραφές του Πλαυσίου και άλλων συνγραφέων. Με αυτό τον τρόπο τα κείμενα των κλασικών περιπτυών συμπλήρωσαν και κατεύθυναν τα τεχνικά μέσα του 2000, σε μια αρμονική συνεργασία ανθρωποποικικής παιδείας και θετικών επιστημών.

Ξεκίνωντας από το Νοέμβριο του 1992, οι Αθηναίοι προσαρμόστηκαν σε μια συνύπαρξη καθημερινής γαρίς και αρχαιολογίας, όπου συχνά τα ευρήματα αποκαλύπτονταν σε ανασκαφή περιστοιχιζόμενην από την ένταση της πυκνής κυκλοφορίας. Η μεγαλύτερη ανασκαφή ήταν εκείνη της Πλατείας Συντάγματος. Προκειται για τον μεγαλύτερο από τους κατασκευαζόμενους σταθμούς του Μετρό, όπου διασταυρώνονται οι γραμμές 2 (Σεπούλα-Δάφνη) και 3 (Κεραμεικό-



Ο σταθμός του Ολυμπείου είναι άλλο ένα σημείο όπου, χόρη στις εργασίες για την κατασκευή του Μετρό, αποκαλύφθηκαν και μελετήθηκαν σημαντικά πολεοδομικά στοιχεία.

Πεντάγωνο) σε δύο επίπεδα, και όπου θα στεγασθεί το Κέντρο Ελέγχου Συστημάτων (σηματοδότηση, πλεκτροδότηση κ.ά.). Μία ομάδα 12 αρχαιολόγων και 100 εργατών εργάστηκαν επί 22 μήνες, φέρνοντας στο φως ευρήματα που κάλυψαν μεγάλο χρονικό φάσμα. Αρκεί να αναλογισθούμε ότι σε ένα σκάμμα τα ευρήματα εκείνονταν από ένα νεολιθικό σπήλαιο από σφιδιανό στη βάση του, μέχρι ένα νόμισμα του 1920 στην κορυφή του. Δηλαδή 9000 χρόνια ιστορίας συμπικυρώνεται σε 4,5 μέτρα κατακόρυφης τομής!

Η συμπύκνωση των εργασιών σε μικρό χρονικό διάστημα οδήγησε σε μια συνσύρεων συμπερασμάτων για την ιστορική τοπογραφία της Αθήνας. Βασικά σημεία, η αποκάλυψη της κοίτης του Ηριδανού, πλάτους 40-50 μέτρων, και της αρχαίας σούδου που συνέδεε την πόλη του Διοχάρεων (σημερινό Υπουργείο Παιδείας) με τα Μεσσήνια μέσω των πρανόν του λόφου που κατέλαμβανε τη θέση της σημερινής Βουλής των Ελλήνων. Οι έρευνες έδειξαν τη θέση σημαντικού νεκροταφείου των κλασικών και ελληνιστικών χρόνων. Κοντά στο νεκροταφείο με πλήθος κτερισμένων τάφων, αποκαλύφθηκαν εργαστηριακοί χώροι χιτεύσεως αγαλμάτων, που ο δραστηριότητά τους συνδεδίπτει με τον νεκροταφείο. Τα ευρήματα αυτά ήταν εκτός των τεικών, σύμφωνα με την ταφική παράδοση των ελληνικών πόλεων. Στους ρωμαϊκούς χρόνους, η Αθήνα επεκτάθηκε και η συγκεκριμένη περιοχή βρέθηκε εντός της οχυρωμένης πόλης. Το σημαντικότερο εύρημα της Ρωμαϊκής εποχής ήταν οι αιθουσές και οι βοηθητικοί χώροι ενός μεγάλου συγκροτήματος



Νεοκλασικό κτήριο της οδού Μελιδόνη που αποκαταστάθηκε με χρηματοδότηση του «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ», προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για τη φύλαξη ευρημάτων από τις ανασκαφές που γίνονται χάρη στο ΜΕΤΡΟ.

Λουτρών (Βαλανείου), κτισμένου την εποχή του Αδριανού (117-138 μ.Χ.). Το Βαλανείο αυτό, με τους χώρους caldarium, tepidarium και frigidarium (θερμού, κλιαρού και ψυχρού νερού αντίστοιχα), είναι ένα από τα πολλά που διέθετε η Αθήνα στους χρόνους εκείνους για την εξυπέρτετην των πολιτών, αλλά και των επισκεπτών της. Τέλος, στα ευρήματα της ανασκαφής περιλαμβάνονται λείψανα της υστερορωμαϊκής (υδραυλικά συστήματα) και βυζαντινής (αποθηκευτικοί στροφοί και υδρευτικοί αγωγοί) πόλης.

Στο σταθμό «Σύνταγμα», σημαντική πηγή ευρημάτων αποτελείσαν ακόμη οι ανασκαφές στους χώρους των φρεάτων εξαερισμού των γραμμών στη Λεωφόρο Αμαλίας και τον Εθνικό Κίριο. Το πλήθος και η καλή κατάσταση των ευρημάτων προκάλεσαν ευχάριστη έκπληξη στους αρχαιολόγους. Απομένει να ανασκαφούν οι είσοδοι του σταθμού, συνολικής έκτασης 120 τετραγωνικών μέτρων, για να έχουμε μια πλήρη αποτίμηση αυτής της μοναδικής σε πλούτο έρευνας.

Το Φεβρουάριο του 1995, η Γ' Εφορεία Αρχαιοτήτων παρουσίασε την ανασκαφή του σταθμού «Ολυμπίειον», στην περιοχή Μακρυγάννη. Η συγκεκριμένη ανασκαφή καλύπτει ένα κάρο νοτίων του θεάτρου του Διονύσου, στο εσωτερικό του οικοπέδου που περιέχει το κτίριο Weiler (Κέντρο Μελετών Ακροπόλεως), και που προορίζεται να φιλοξενήσει το Νέο Μουσείο Ακροπόλεως, σύμφωνα με τον Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό του Υπουργείου Πολιτισμού.

Η χρονολογική αποδειξίσων δεν διέφερε σημαντικά από την προηγούμενη ανασκαφή, με ευρήματα να ξεκινούν από την υστερομικηναϊκή εποχή και να φθάνουν έως τον 7ο αιώνα μ.Χ. Βασικό σημείο της τοπογραφίας αποτελεί μια κύρια οδός πλάτους 4 μέτρων, με προσαντολισμό ΒΑ-ΝΔ, σχεδόν παράλληλη προς την σημερινή οδό Μακρυγάννη. Σε υπόστρωμα ποιο οδός περιέχει αποχετευτικό αγωγό, και στις δυο πλευρές της αποκαλύφθηκαν κατοικείσ-εργαστήρια τεκτιών των 6ου και 5ου π.Χ. αιώνα, που ίσως είχαν συμμετοχή στην εκδηλώσεις του θεάτρου (κατασκευή σκηνικών κλπ.). Σε ορθογώνια προς την προηγούμενη οδό διάταξη, μια δεύτερη, μικρότερη οδός εκτείναν σχεδόν παράλληλη προς τη σημερινή οδό Διονυσίου Αρεοπαγίτου. Αποκαλύφθηκαν επίσης 3 πηγάδια, θυμίζοντας μας πώς οι ανάγκες ύδρευσης ακόμη και κατά την αρχαίοτη δύσκολα καλύπτονταν στην Αθήνα. Βρέθηκαν και αρκετοί τάφοι, που γεφυρώνουν όλο το χρονολογικό φάσμα. Ιδιαίτερης ομορφιάς ήταν τα κτερίσματα ενός παιδικού μυκηναϊκού τάφου, ενώ η ανασκαφή έδωσε πολλά παραδείγματα αγγειολογίας, τόσο γεωμετρικής όσο και πολύχρωμης. Από τα ταφικά ευρήματα συνέγειται ότι στην περιοχή δεν κατόπιναν πολεματές ή πολιτικοί πήγεταις. Βρέθηκαν επιγραφές και προτομές που παραπέμπουν έμμεσα σε σημαντικές προσωπικότητες, όπως

στον πρίτσα Δημοκάρη (360-275 π.Χ.), πιθανότατα από απόγονό του, και στον νεοπλατανικό φιλόσοφο Πρόκλο (412-485 μ.Χ.), που είναι γνωστό ότι διεύθυνε κάποια σπιγή την Ακαδημία και κατοικούσε στης παρυφές της Ακρόπολης. Τα λιπά σπίτια των τεκνουργών αντικαταστάθηκαν κατά την Ρωμαϊκή εποχή από πολυτελέστερα, πολλά από τα οποία ήταν διάρροφα και με ψηφιδωτούς περιβολούς. Με φθίνουσα σημαντικότητα, τα ευρήματα φθάνουν έως τον 7ο μ.Χ. αιώνα, εποχή που σηματοδοτεί το τέλος των αρχαίου κόσμου.

Η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. δεν ειδε σε καμία περίπτωση την αρχαιολογική έρευνα σαν εμπόδιο. Αντίθετα, τη θεωρεί στοιχείο εμπλούτιουμού της πολιτιστικής διάστασης του έργου. Σε υπογράμμιση της θέσης αυτής, προτάθηκε και αναμένεται να ληφθεί απόφαση για τοποθέτηση αρχαιολογικών ευρημάτων σε μικρά εκθετήρια, στους σταθμούς όπου η ανασκαφή τα έφερε στο σφαλό. Η σκέψη είναι για ευρήματα ικανών διαστάσεων, αρχιτεκτονική ή διακοσμητικά στοιχεία. Προς το παρόν, τα μεγάλα ευρήματα όλων των ανασκαφών φύλασσονται στο Εργοτάξιο του Σταθμού «Εναγγελιού», ενώ για τα μικρότερα αντικείμενα αναστολώθηκε με πλήρη χρηματοδοτική καλύψη από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και μεταπράττεκε σε κάρο φύλαξης το νεοκλασικό κτίριο της οδού Μελιδόνη, στον Ψυρρή.

Συνοψίζοντας, μπορούμε να πούμε ότι μέσα από το έργο του Μετρό, στην μέχρι συηγής πορεία του, επιτεύχθηκε μια συστατική προσέγγιση κατασκευών και αρχαιολόγων. Το σύστημα γι' αυτή την επιτυχία ανήκουν στο καινούριο σύστημα διαχείρισης που εφαρμόστηκε. Οι μπχανικοί κατανόησαν πως το πολιτιστικό παρελθόν έχει άλλη διάσταση από την μεταποίηση π.χ. ενός αγωγού, και οι αρχαιολόγοι συνέλαβαν την ουσία της αποστολής ενός έργου υποδομής, που από τη φύση των προτεραιοτών του δεν είναι δυνατόν να υποκαταστοί το Υπουργείο Πολιτισμού και να μετατραπεί σε φορέα καθηρωτής έρευνας. Όπως ακριβώς η παρουσία ευρημάτων δεν δύναται να θεωρηθεί εμπόδιο, έτσι και το Μετρό δεν είναι «καταστροφή» ούτε «αναγκαίο κακό» για τα ευρήματα. Ας αναλόγουμε μόνο τη συμβολή του στην εξυπέρτετην των επισκεπτών στους αρχαιολογικούς χώρους και στο προγραμματισμένο Νέο Μουσείο της Ακρόπολης. Δεν νομίζουμε ότι θα υπάρξουν πολλοί που θα διαφανούσαν με τη διατύπωση που χρησιμοποιούσε στη Βουλή κατά την πρόσφατη (Δεκέμβριος 1994) συζήτηση για το Μετρό ο κ. Κόστας Λαζαρίδης, αρμόδιος Υπουργός ΠΕΧΟΔΕ: «Για να προχωρήσει και να γίνει πραγματικότητα το έργο, που είναι έργο ζωής και πνοής για την Αθήνα, χρειαζόμαστε από όλους περίσσευμα λογικής και περίσσευμα ψυχής».

3 Απριλίου 1995