

Ζητήματα που ανακύπτουν από την διέλευση των γραμμών του ΗΣΑΠ από την αρχαία Αγορά της Αθήνας

Έντονο ενδιαφέρον αλλά και εύλογη ανησυχία έχουν προκαλούν οι εργασίες για τον εκσυγχρονισμό των γραμμών του ΗΣΑΠ στην περιοχή της αρχαίας Αγοράς. Οι γραμμές του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, οι οποίες διανοίχθησαν στα τέλη του 19^{ου} αι. όταν ο χώρος δεν είχε ακόμα ανασκαφεί, τέμνουν το βόρειο τμήμα της αρχαίας Αγοράς και διέρχονται επάνω από μνημεία εξαιρετικής σημασίας για την θρησκευτική, πολιτική και κοινωνική ζωή της αρχαίας Αθήνας, όπως ο **Βωμός των Δώδεκα Θεών**, η **Στοά του Ελευθερίου Διός**, η **Βασιλική** των ρωμαϊκών χρόνων και η **Οδός των Παναθηναίων**. Οι εργασίες του 19^{ου} αι. προκάλεσαν μικρές σχετικά ζημιές στα μνημεία αυτά, λόγω της τοποθετήσεως των σιδηροτροχιών σε υψηλότερο επίπεδο, κι έτσι οι εκτελούμενες εργασίες έφεραν στο φως αρχιτεκτονικά τους κατάλοιπα, καθώς και πλήθος κινητών ευρημάτων. Παράλληλα, οι πρόσφατες εργασίες προσφέρουν την ευκαιρία στους αρχαιολόγους να αποτυπώσουν και να μελετήσουν καλύτερα τα εν λόγω μνημεία, θέτουν όμως και το καίριο ζήτημα της προστασίας και αναδείξεώς τους.

α) Τα σημαντικότερα μνημεία που επηρεάζονται από τις εκτελούμενες εργασίες και η σημασία τους

Τις τελευταίες ημέρες έντονες αντιδράσεις προκάλεσε η απόφαση του ΗΣΑΠ να καταχώσει των **Βωμό των Δώδεκα Θεών**, ο οποίος κατά το μεγαλύτερο μέρος του ευρίσκεται κάτω από την σιδηροδρομική γραμμή, ενώ εν μέρει είχε αποκαλυφθεί και με ασφάλεια ταυτισθεί κατά τις ανασκαφές της Αμερικανικής Σχολής. Ο βωμός είχε κατασκευασθεί επί Πεισιστράτου, εγγονού του τυράννου Πεισιστράτου, το 522-521 π.Χ. και ήταν ονομαστός τόσο επειδή ήταν τόπος ασύλου, όσο και επειδή αποτελούσε την αφετηρία για την μέτρηση των αποστάσεων, αποτελώντας το συμβολικό κέντρο της αρχαίας πόλεως. Ο βωμός περιβαλλόταν από τετράγωνο, σχεδόν, περίβολο (9,30 x 9,80 μ.), από τον οποίο μέχρι πρότινος μόνον μία γωνία ήταν ορατή. Η απόφαση του ΚΑΣ να μην προχωρήσει η κατάχωση του βωμού, παρ' ότι θετική, δεν αποτελεί λύση, αφού το θέμα της προστασίας και αναδείξεως του μνημείου παραμένει ανοιχτό.

Ένα άλλο σημαντικό μνημείο που επηρεάζεται από τις εργασίες αλλά προσέλκυσε ελάχιστα το φως της δημοσιότητας είναι η **Στοά του Ελευθερίου Διός**, που χρονολογείται στο β' μισό του 5^{ου} αι. π.Χ.. Το μεγαλύτερο μέρος του μνημείου είχε αποκαλυφθεί κατά τις ανασκαφές της Αμερικανικής Σχολής, το βόρειο όμως τμήμα του ευρίσκεται κάτω από τις γραμμές του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου. Το κτήριο, διαστάσεων περίπου 45,50 x 18,00 μ., είναι ορθογώνιο με δύο προεξέχουσες πτέρυγες στα άκρα σε σχήμα Π, ενώ η πρόσοψή του διαμορφωνόταν από δωρική κιονοστοιχία από πεντελικό μάρμαρο. Η στοά ήταν αφιερωμένη στον Ελευθέριο Δία, άγαλμα του οποίου, ενδεχομένως, υπήρχε στον ανοιχτό χώρο μπροστά από το κτήριο, ενώ αργότερα προστέθηκε και μνημειακός βωμός. Η λατρεία του Ελευθερίου Διός στον χώρο αυτό συνδέεται άρρηκτα με την τελική έκβαση των Περσικών Πολέμων, αφού σύμφωνα με μαρτυρίες η αρχή της ανάγεται μετά την μάχη των Πλαταιών, το 479 π.Χ.. Έτσι, λοιπόν, στην περίπτωση αυτή έχουμε ένα κτήριο λατρευτικού, πρωτίστως, χαρακτήρα, το οποίο όμως δεν έχει μορφή ναού αλλά κοσμικού κτηρίου (στοάς),

φαινόμενο εντελώς ασύνηθες. Παράλληλα, οι μαρτυρούμενες ζωγραφικές συνθέσεις του Ευφράνορος στο εσωτερικό του, με θέματα όπως ο Θησέας, η Δημοκρατία και ο Δήμος, η μάχη στην Μαντινεία, καθώς και η ανάρτηση ψηφισμάτων σε αυτό, δηλώνουν την λειτουργία του και ως χώρου πολιτικών και φιλοσοφικών συζητήσεων. Κατά μία άποψη, ενδεχομένως εκεί να ήταν η έδρα των έξι θεσμοθετών, ενώ από μαρτυρίες γνωρίζουμε ότι στην στοά αυτή σύχναζαν φιλόσοφοι, όπως ο Σωκράτης και ο Διογένης. Είναι, επομένως, εμφανές ότι η Στοά του Ελευθερίου Διός είναι ιδιαιτέρως σημαντική, τόσο λόγω του θρησκευτικού, όσο και λόγω του πολιτικού και κοινωνικού της χαρακτήρα.

Αναφορά θα πρέπει να γίνει και στην **Βασιλική**, στο βορειοανατολικό τμήμα της Αγοράς, που κατασκευάστηκε επί Αδριανού (2^{ος} αι. μ.Χ.). Μέρος του κτηρίου έχει ανασκαφεί, ενώ τμήματά του ευρίσκονται κάτω από τις γραμμές του τραίνου, την οδό Αδριανού και από οικίες. Αυτό το μεγάλο και πλούσια διακοσμημένο ρωμαϊκό οικοδόμημα δημόσιου χαρακτήρα δεικνύει όχι μόνον τις στενές σχέσεις που είχαν αναπτυχθεί ανάμεσα στην Αθήνα και την Ρώμη αλλά ενδεχομένως και την εγκαθίδρυση ρωμαϊκών διοικητικών θεσμών στο κέντρο της αρχαίας πόλης.

Τέλος, δεν θα μπορούσε να παραληφθεί και η επισήμανση ότι τμήμα της **Παναθηναϊκής Οδού**, αυτού του σημαντικότερου αρχαίου δρόμου που συνέδεε το Δίπυλο, στον Κεραμεικό, με την Ακρόπολη και ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την πομπή των Παναθηναίων, επίσης ήρθε στο φως κατά την διάρκεια των πρόσφατων ανασκαφικών εργασιών.

β) Η ανάγκη εξεύρεσης ολοκληρωμένης λύσης

Τα έργα στις γραμμές του ΗΣΑΠ φέρουν στην επικαιρότητα κατά τρόπον πειστικό ένα ζήτημα που ήταν γνωστό στους υπευθύνους εδώ και δεκαετίες. Ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε επέμβαση στον χώρο της αρχαίας Αγοράς θα έφερε στο φως κατάλοιπα μνημείων εξαιρετικής σημασίας, ταυτισμένων μάλιστα με ασφάλεια από τις ανασκαφές της Αμερικανικής Σχολής, όμως καμία πρόβλεψη δεν είχε ληφθεί για τον τρόπο αναδείξεώς τους. Η κατάχωση των αρχιτεκτονικών καταλοίπων φαινόταν, και εξακολουθεί να φαίνεται, στους υπευθύνους του έργου ως η ιδανική λύση, με το πρόσχημα της κακής οικονομικής κατάστασης της χώρας και της ταλαιπωρίας του επιβατικού κοινού. Ακόμα πιο ανησυχητικά είναι πρόσφατα δημοσιεύματα στον τύπο, τα οποία παρουσιάζουν ως περίπου ασύμβατη την ανάδειξη των μνημείων αυτών με την βελτίωση των υποδομών του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, θέτοντας το επίπλαστο δίλημμα εκσυγχρονισμός ή προστασία των αρχαιοτήτων (π.χ. Ρηγόπουλος, Καθημερινή 15/02/11).

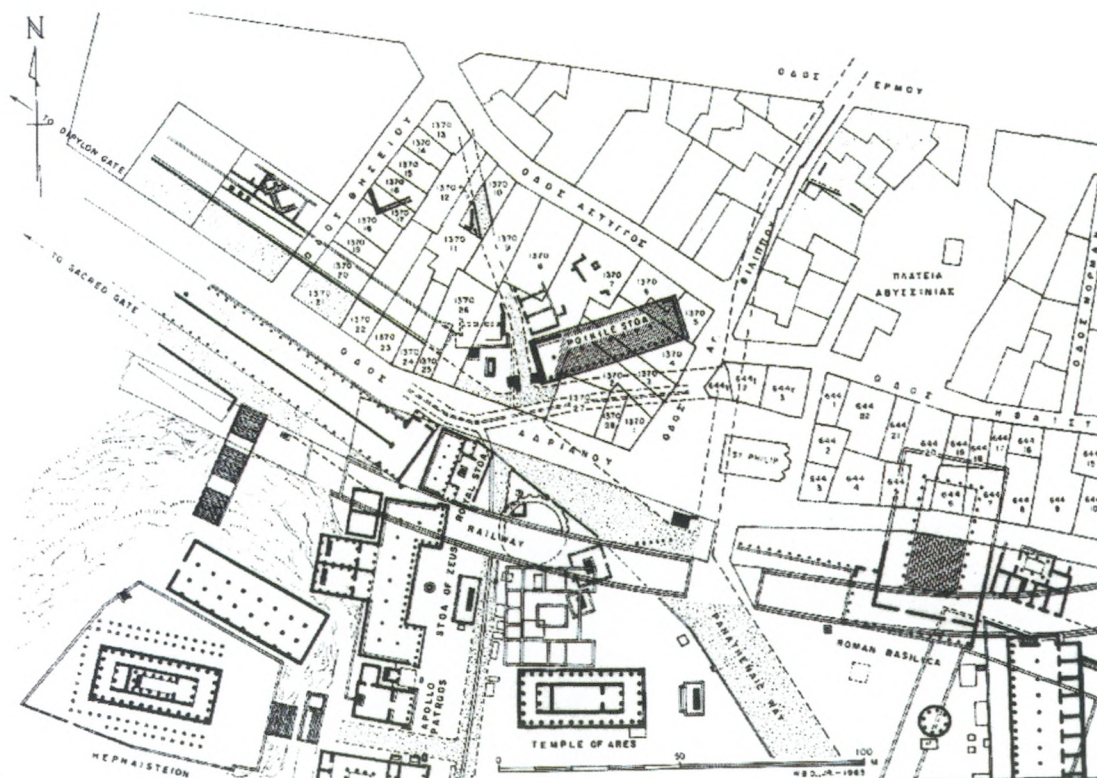
Η πραγματικότητα, όμως, είναι ότι λύσεις στο θέμα της διελεύσεως των γραμμών του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου από την αρχαία Αγορά της Αθήνας ουδέποτε αναζητήθηκαν και συνεπώς ουδέποτε μελετήθηκαν και κοστολογήθηκαν. Η κατάχωση των εν λόγω αρχιτεκτονικών καταλοίπων αποτελεί το ένα σκέλος του προβλήματος· το άλλο είναι η κατάτμηση του χώρου αρχαίας Αγοράς, τόσο από τις γραμμές του τραίνου όσο και από την οδό Αδριανού. Με την υπάρχουσα κατάσταση η ενότητα του χώρου διασπάται, ενώ η πρόσβαση στο τμήμα της Αγοράς ανάμεσα στις γραμμές του τραίνου και την οδό Αδριανού αλλά και στο οικοδομικό τετράγωνο που περικλείεται από τις οδούς Αδριανού, Άστυγος, Θησείου και Αγ. Φιλίππου είναι αδύνατη για το κοινό. Είναι, λοιπόν, σαφές ότι απαιτείται μία συνολική λύση του ζητήματος, που θα σέβεται τον χώρο της αρχαίας Αγοράς ως σύνολο, θα αναδεικνύει τα μνημεία, θα εξυπηρετεί τις ανάγκες του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου και θα

λαμβάνει υπ' όψιν την φυσιογνωμία της περιοχής. Η υπογειοποίηση της γραμμής του τραίνου στο τμήμα Θησείο – Μοναστηράκι ενδεχομένως να αποτελεί εφικτή λύση, που ανταποκρίνεται στις παραπάνω προϋποθέσεις και θα πρέπει να μελετηθεί διεξοδικά. Αντιθέτως, η κατάχωση των πρόσφατα ανασκαμμένων αρχιτεκτονικών καταλοίπων αποτελεί μη λύση – διαιωνίζει, απλώς, το πρόβλημα.

Ζητούμε, λοιπόν: α) Άμεση ενημέρωση της κοινής γνώμης για τα ευρήματα των ανασκαφών. Προφανώς, η σε βάθος μελέτη των νέων στοιχείων απαιτεί και χρόνο και ολοκλήρωση των ανασκαφικών εργασιών, αυτό όμως δεν εμποδίζει την δημοσίευση προκαταρκτικών εκθέσεων (preliminary reports) των αποτελεσμάτων της διενεργούμενης ανασκαφής, β) Διενέργεια μελέτης που θα αντιμετωπίζει συνολικά τόσο το ζήτημα της αναδείξεως των μνημείων που ευρίσκονται στην πορεία των γραμμών του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, όσο και της πολλαπλής κατατμήσεως του χώρου της αρχαίας Αγοράς.

Η επιλεκτική ευαισθησία του ΗΣΑΠ στην ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού δεν είναι λόγος ικανός που να δικαιολογεί την κατάχωση των ευρημάτων με συνοπτικές διαδικασίες. Οι πολίτες, άλλωστε, ταλαιπωρούνται από την έναρξη των εργασιών αναβαθμίσεως των σιδηροδρομικών γραμμών, πολύ πριν την διενέργεια των ανασκαφών στον χώρο της αρχαίας Αγοράς, κατά τρόπον δυσανάλογο του ρυθμού προόδου του έργου. Όπως, επίσης, και η επίκληση της δυσμενούς οικονομικής καταστάσεως δεν μπορεί να αποτελεί πειστικό επιχείρημα για την αποφυγή επιλύσεως προβλημάτων μείζονος σημασίας, τα οποία αντιμετωπίζει ένας εκ των σημαντικότερων αρχαιολογικών χώρων του κράτους – το πολιτικό, διοικητικό, οικονομικό και κοινωνικό κέντρο της αρχαίας αθηναϊκής δημοκρατίας.

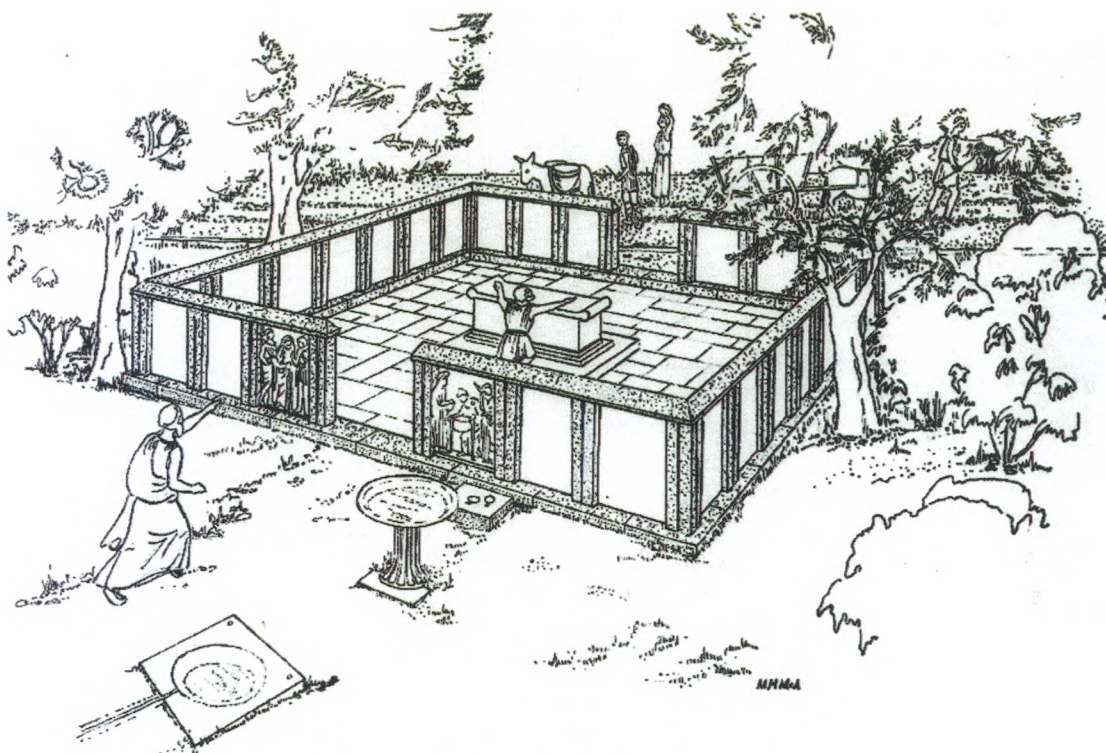
Εικόνες



Εικ. 1. Κάτοψη του βόρειου τμήματος της αρχαίας Αγοράς, όπου δηλώνεται και η πορεία διελεύσεως του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου (Camp 1986: 216).



Εικ. 2. Αεροφωτογραφία της αρχαίας Αγοράς του 1975 (Camp 1986: 49).



Εικ. 3. Ο Βωμός των Δώδεκα Θεών, σχεδιαστική απεικόνιση (Camp 1986: 41)



Εικ. 4. Η νοτιοδυτική γωνία του Βωμού των Δώδεκα Θεών (Camp 1986: 41)



Εικ. 5. Η δυτική πλευρά της αρχαίας Αγοράς, κατά τον 2^ο μ.Χ. αι., μακέτα (Thompson 1986: 8)

Βιβλιογραφία

Thompson, H. 1986. *The Athenian Agora: A short guide*. Athens: American School of Classical Studies at Athens.

Camp, J. 1986. *The Athenian Agora. Excavations in the Heart of Classical Athens*. London: Thames and Hudson.

Μαστραπάς, Α. 1992. *Μνημειακή Τοπογραφία της Αρχαίας Αθήνας*. Αθήνα: Καρδαμίτσα.

Τύπος

Ρηγόπουλος Δ. 2011. Αναβολή κατάχωσης του βωμού των 12 θεών, *Καθημερινή* 15/02/11.

Ρηγόπουλος Δ. 2011. Κατάχωση σήμερα, ανάδειξη αύριο; *Καθημερινή* 16/02/11.

Άρθρο ανωνύμου, 2011. Από το φως στο σκοτάδι ο βωμός των 12 Θεών, *Καθημερινή* 12/02/11.

Κωνσταντίνος Κουτσαδέλης
Αθήνα, 21.02.2011

Ζητήματα που ανακύπτουν από την διέλευση των γραμμών του ΗΣΑΠ από την αρχαία Αγορά της Αθήνας

Έντονο ενδιαφέρον αλλά και εύλογη ανησυχία έχουν προκαλούν οι εργασίες για τον εκσυγχρονισμό των γραμμών του ΗΣΑΠ στην περιοχή της αρχαίας Αγοράς. Οι γραμμές του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, οι οποίες διανοίχθηκαν στα τέλη του 19^{ου} αι. όταν ο χώρος δεν είχε ακόμα ανασκαφεί, τέμνουν το βόρειο τμήμα της αρχαίας Αγοράς και διέρχονται επάνω από μνημεία εξαιρετικής σημασίας για την θρησκευτική, πολιτική και κοινωνική ζωή της αρχαίας Αθήνας, όπως ο **Βωμός των Δώδεκα Θεών**, η **Στοά του Ελευθερίου Διός**, η **Βασιλική** των ρωμαϊκών χρόνων και η **Οδός των Παναθηναίων**. Οι εργασίες του 19^{ου} αι. προκάλεσαν μικρές σχετικά ζημιές στα μνημεία αυτά, λόγω της τοποθέτησής των σιδηροτροχιών σε υψηλότερο επίπεδο, κι έτσι οι εκτελούμενες εργασίες έφεραν στο φως αρχιτεκτονικά τους κατάλοιπα, καθώς και πλήθος κινητών ευρημάτων. Παράλληλα, οι πρόσφατες εργασίες προσφέρουν την ευκαιρία στους αρχαιολόγους να αποτυπώσουν και να μελετήσουν καλύτερα τα εν λόγω μνημεία, θέτουν όμως και το καίριο ζήτημα της προστασίας και αναδείξεώς τους.

α) Τα σημαντικότερα μνημεία που επηρεάζονται από τις εκτελούμενες εργασίες και η σημασία τους

Τις τελευταίες ημέρες έντονες αντιδράσεις προκάλεσε η απόφαση του ΗΣΑΠ να καταχώσει των **Βωμό των Δώδεκα Θεών**, ο οποίος κατά το μεγαλύτερο μέρος του ευρίσκεται κάτω από την σιδηροδρομική γραμμή, ενώ εν μέρει είχε αποκαλυφθεί και με ασφάλεια ταυτισθεί κατά τις ανασκαφές της Αμερικανικής Σχολής. Ο βωμός είχε κατασκευασθεί επί Πεισιστράτου, εγγονού του τυράννου Πεισιστράτου, το 522-521 π.Χ. και ήταν ονομαστός τόσο επειδή ήταν τόπος ασύλου, όσο και επειδή αποτελούσε την αφετηρία για την μέτρηση των αποστάσεων, αποτελώντας το συμβολικό κέντρο της αρχαίας πόλεως. Ο βωμός περιβαλλόταν από τετράγωνο, σχεδόν, περίβολο (9,30 x 9,80 μ.), από τον οποίο μέχρι πρότινος μόνον μία γωνία ήταν ορατή. Η απόφαση του ΚΑΣ να μην προχωρήσει η κατάχωση του βωμού, παρ' ότι θετική, δεν αποτελεί λύση, αφού το θέμα της προστασίας και αναδείξεως του μνημείου παραμένει ανοιχτό.

Ένα άλλο σημαντικό μνημείο που επηρεάζεται από τις εργασίες αλλά προσέλκυσε ελάχιστα το φως της δημοσιότητας είναι η **Στοά του Ελευθερίου Διός**, που χρονολογείται στο β' μισό του 5^{ου} αι. π.Χ.. Το μεγαλύτερο μέρος του μνημείου είχε αποκαλυφθεί κατά τις ανασκαφές της Αμερικανικής Σχολής, το βόρειο όμως τμήμα του ευρίσκεται κάτω από τις γραμμές του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου. Το κτήριο, διαστάσεων περίπου 45,50 x 18,00 μ., είναι ορθογώνιο με δύο προεξέχουσες πτέρυγες στα άκρα σε σχήμα Π, ενώ η πρόσοψή του διαμορφωνόταν από δωρική κιονοστοιχία από πεντελικό μάρμαρο. Η στοά ήταν αφιερωμένη στον Ελευθέριο Δία, άγαλμα του οποίου, ενδεχομένως, υπήρχε στον ανοιχτό χώρο μπροστά από το κτήριο, ενώ αργότερα προστέθηκε και μνημειακός βωμός. Η λατρεία του Ελευθερίου Διός στον χώρο αυτό συνδέεται άρρηκτα με την τελική έκβαση των Περσικών Πολέμων, αφού σύμφωνα με μαρτυρίες η αρχή της ανάγεται μετά την μάχη των Πλαταιών, το 479 π.Χ.. Έτσι, λοιπόν, στην περίπτωση αυτή έχουμε ένα κτήριο λατρευτικού, πρωτίστως, χαρακτήρα, το οποίο όμως δεν έχει μορφή ναού αλλά κοσμικού κτηρίου (στοάς),

φαινόμενο εντελώς ασύνηθες. Παράλληλα, οι μαρτυρούμενες ζωγραφικές συνθέσεις του Ευφράνορος στο εσωτερικό του, με θέματα όπως ο Θησέας, η Δημοκρατία και ο Δήμος, η μάχη στην Μαντινεία, καθώς και η ανάρτηση ψηφισμάτων σε αυτό, δηλώνουν την λειτουργία του και ως χώρου πολιτικών και φιλοσοφικών συζητήσεων. Κατά μία άποψη, ενδεχομένως εκεί να ήταν η έδρα των έξι θεσμοθετών, ενώ από μαρτυρίες γνωρίζουμε ότι στην στοά αυτή σύχναζαν φιλόσοφοι, όπως ο Σωκράτης και ο Διογένης. Είναι, επομένως, εμφανές ότι η Στοά του Ελευθερίου Διός είναι ιδιαίτερος σημαντική, τόσο λόγω του θρησκευτικού, όσο και λόγω του πολιτικού και κοινωνικού της χαρακτήρα.

Αναφορά θα πρέπει να γίνει και στην **Βασιλική**, στο βορειοανατολικό τμήμα της Αγοράς, που κατασκευάστηκε επί Αδριανού (2^{ος} αι. μ.Χ.). Μέρος του κτηρίου έχει ανασκαφεί, ενώ τμήματά του ευρίσκονται κάτω από τις γραμμές του τραίνου, την οδό Αδριανού και από οικίες. Αυτό το μεγάλο και πλούσια διακοσμημένο ρωμαϊκό οικοδόμημα δημόσιου χαρακτήρα δεικνύει όχι μόνον τις στενές σχέσεις που είχαν αναπτυχθεί ανάμεσα στην Αθήνα και την Ρώμη αλλά ενδεχομένως και την εγκαθίδρυση ρωμαϊκών διοικητικών θεσμών στο κέντρο της αρχαίας πόλης.

Τέλος, δεν θα μπορούσε να παραληφθεί και η επισήμανση ότι τμήμα της **Παναθηναϊκής Οδού**, αυτού του σημαντικότερου αρχαίου δρόμου που συνέδεε το Δίπυλο, στον Κεραμεικό, με την Ακρόπολη και ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την πομπή των Παναθηναίων, επίσης ήρθε στο φως κατά την διάρκεια των πρόσφατων ανασκαφικών εργασιών.

β) Η ανάγκη εξεύρεσης ολοκληρωμένης λύσης

Τα έργα στις γραμμές του ΗΣΑΠ φέρουν στην επικαιρότητα κατά τρόπον πιεστικό ένα ζήτημα που ήταν γνωστό στους υπευθύνους εδώ και δεκαετίες. Ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε επέμβαση στον χώρο της αρχαίας Αγοράς θα έφερε στο φως κατάλοιπα μνημείων εξαιρετικής σημασίας, ταυτισμένων μάλιστα με ασφάλεια από τις ανασκαφές της Αμερικανικής Σχολής, όμως καμία πρόβλεψη δεν είχε ληφθεί για τον τρόπο αναδείξεώς τους. Η κατάχωση των αρχιτεκτονικών καταλοίπων φαινόταν, και εξακολουθεί να φαίνεται, στους υπευθύνους του έργου ως η ιδανική λύση, με το πρόσχημα της κακής οικονομικής κατάστασης της χώρας και της ταλαιπωρίας του επιβατικού κοινού. Ακόμα πιο ανησυχητικά είναι πρόσφατα δημοσιεύματα στον τύπο, τα οποία παρουσιάζουν ως περίπου ασύμβατη την ανάδειξη των μνημείων αυτών με την βελτίωση των υποδομών του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, θέτοντας το επίπλαστο δίλημμα εκσυγχρονισμός ή προστασία των αρχαιοτήτων (π.χ. Ρηγόπουλος, Καθημερινή 15/02/11).

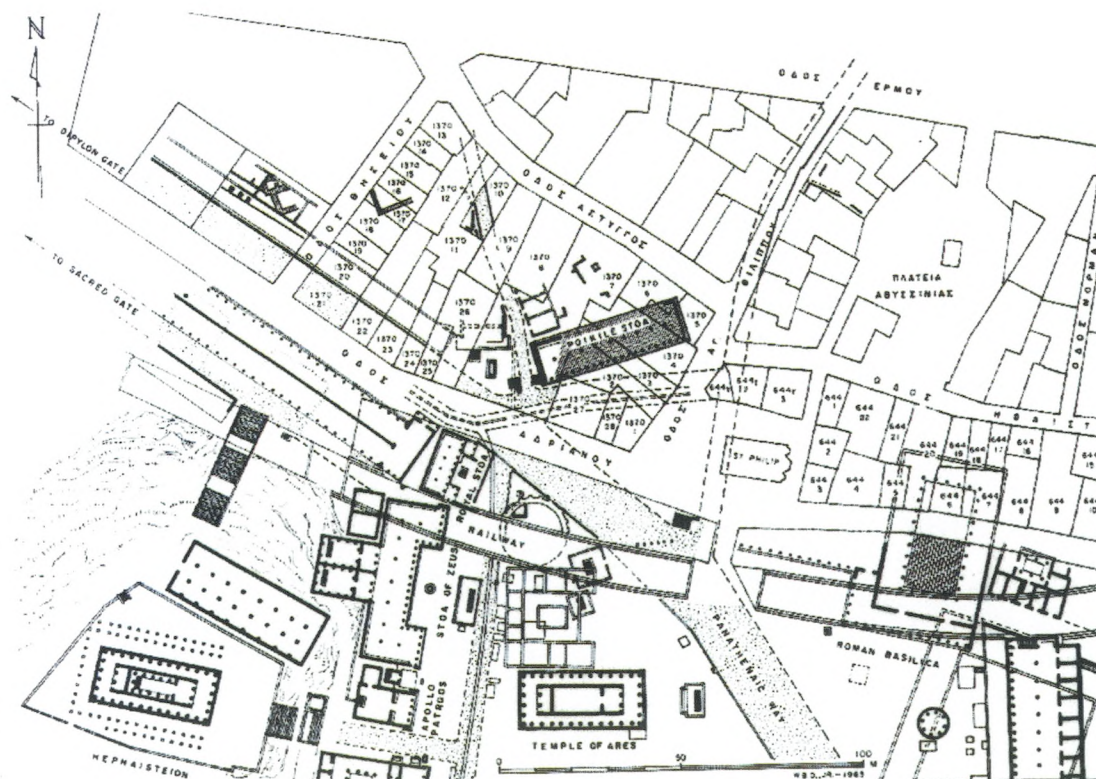
Η πραγματικότητα, όμως, είναι ότι λύσεις στο θέμα της διελεύσεως των γραμμών του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου από την αρχαία Αγορά της Αθήνας ουδέποτε αναζητήθηκαν και συνεπώς ουδέποτε μελετήθηκαν και κοστολογήθηκαν. Η κατάχωση των εν λόγω αρχιτεκτονικών καταλοίπων αποτελεί το ένα σκέλος του προβλήματος· το άλλο είναι η κατάτμηση του χώρου αρχαίας Αγοράς, τόσο από τις γραμμές του τραίνου όσο και από την οδό Αδριανού. Με την υπάρχουσα κατάσταση η ενότητα του χώρου διασπάται, ενώ η πρόσβαση στο τμήμα της Αγοράς ανάμεσα στις γραμμές του τραίνου και την οδό Αδριανού αλλά και στο οικοδομικό τετράγωνο που περικλείεται από τις οδούς Αδριανού, Άστυγος, Θησείου και Αγ. Φιλίππου είναι αδύνατη για το κοινό. Είναι, λοιπόν, σαφές ότι απαιτείται μία συνολική λύση του ζητήματος, που θα σέβεται τον χώρο της αρχαίας Αγοράς ως σύνολο, θα αναδεικνύει τα μνημεία, θα εξυπηρετεί τις ανάγκες του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου και θα

λαμβάνει υπ' όψιν την φυσιογνωμία της περιοχής. Η υπογειοποίηση της γραμμής του τραίνου στο τμήμα Θησείο – Μοναστηράκι ενδεχομένως να αποτελεί εφικτή λύση, που ανταποκρίνεται στις παραπάνω προϋποθέσεις και θα πρέπει να μελετηθεί διεξοδικά. Αντιθέτως, η κατάχωση των πρόσφατα ανασκαμμένων αρχιτεκτονικών καταλοίπων αποτελεί μη λύση – διαιωνίζει, απλώς, το πρόβλημα.

Ζητούμε, λοιπόν: α) Άμεση ενημέρωση της κοινής γνώμης για τα ευρήματα των ανασκαφών. Προφανώς, η σε βάθος μελέτη των νέων στοιχείων απαιτεί και χρόνο και ολοκλήρωση των ανασκαφικών εργασιών, αυτό όμως δεν εμποδίζει την δημοσίευση προκαταρκτικών εκθέσεων (preliminary reports) των αποτελεσμάτων της διενεργούμενης ανασκαφής, β) Διενέργεια μελέτης που θα αντιμετωπίζει συνολικά τόσο το ζήτημα της αναδείξεως των μνημείων που ευρίσκονται στην πορεία των γραμμών του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, όσο και της πολλαπλής κατατμήσεως του χώρου της αρχαίας Αγοράς.

Η επιλεκτική ευαισθησία του ΗΣΑΠ στην ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού δεν είναι λόγος ικανός που να δικαιολογεί την κατάχωση των ευρημάτων με συνοπτικές διαδικασίες. Οι πολίτες, άλλωστε, ταλαιπωρούνται από την έναρξη των εργασιών αναβαθμίσεως των σιδηροδρομικών γραμμών, πολύ πριν την διενέργεια των ανασκαφών στον χώρο της αρχαίας Αγοράς, κατά τρόπον δυσανάλογο του ρυθμού προόδου του έργου. Όπως, επίσης, και η επίκληση της δυσμενούς οικονομικής καταστάσεως δεν μπορεί να αποτελεί πειστικό επιχείρημα για την αποφυγή επιλύσεως προβλημάτων μείζονος σημασίας, τα οποία αντιμετωπίζει ένας εκ των σημαντικότερων αρχαιολογικών χώρων του κράτους – το πολιτικό, διοικητικό, οικονομικό και κοινωνικό κέντρο της αρχαίας αθηναϊκής δημοκρατίας.

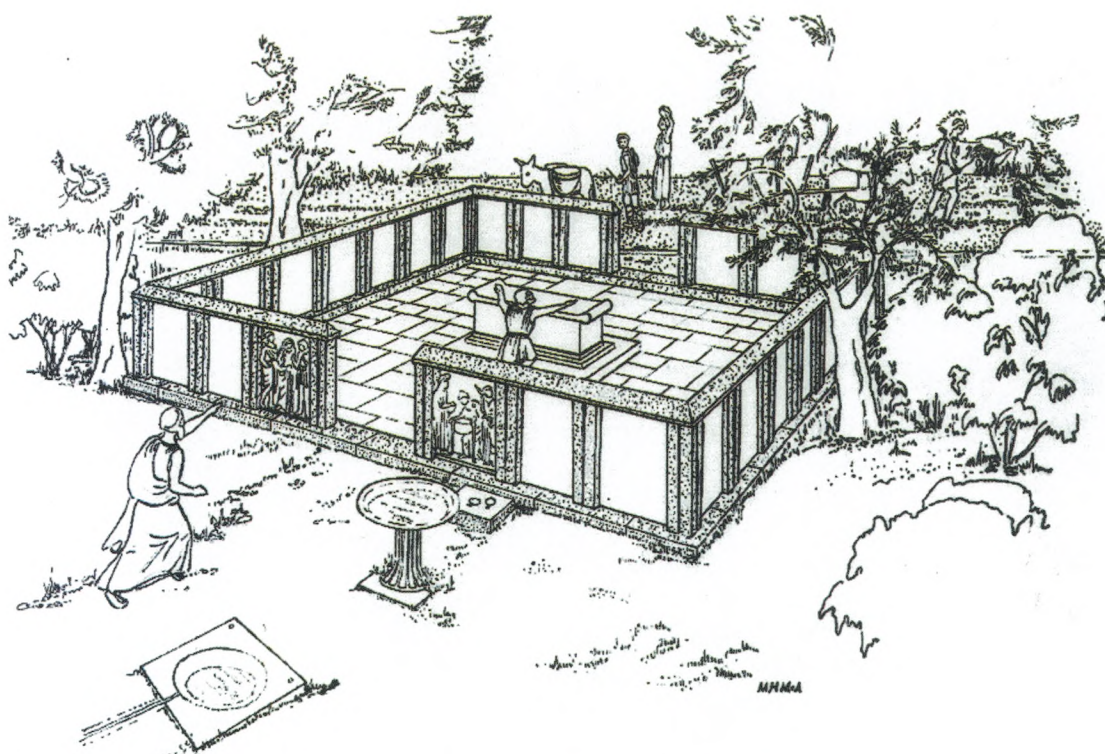
Εικόνες



Εικ. 1. Κάτοψη του βόρειου τμήματος της αρχαίας Αγοράς, όπου δηλώνεται και η πορεία διελεύσεως του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου (Camp 1986: 216).



Εικ. 2. Αεροφωτογραφία της αρχαίας Αγοράς του 1975 (Camp 1986: 49).



Εικ. 3. Ο Βωμός των Δώδεκα Θεών, σχεδιαστική απεικόνιση (Camp 1986: 41)



Εικ. 4. Η νοτιοδυτική γωνία του Βωμού των Δώδεκα Θεών (Camp 1986: 41)



Εικ. 5. Η δυτική πλευρά της αρχαίας Αγοράς, κατά τον 2^ο μ.Χ. αι., μακέτα (Thompson 1986: 8)

Βιβλιογραφία

Thompson, H. 1986. *The Athenian Agora: A short guide*. Athens: American School of Classical Studies at Athens.

Camp, J. 1986. *The Athenian Agora. Excavations in the Heart of Classical Athens*. London: Thames and Hudson.

Μαστραπάς, Α. 1992. *Μνημειακή Τοπογραφία της Αρχαίας Αθήνας*. Αθήνα: Καρδαμίτσας.

Τύπος

Ρηγόπουλος Δ. 2011. Αναβολή κατάχωσης του βωμού των 12 θεών, *Καθημερινή* 15/02/11.

Ρηγόπουλος Δ. 2011. Κατάχωση σήμερα, ανάδειξη αύριο; *Καθημερινή* 16/02/11.

Άρθρο ανωνύμου, 2011. Από το φως στο σκοτάδι ο βωμός των 12 Θεών, *Καθημερινή* 12/02/11.

Κωνσταντίνος Κουτσαδέλης
Αθήνα, 21.02.2011

Ο ΒΩΜΟΣ ΤΩΝ ΔΩΔΕΚΑ ΘΕΩΝ

Με αφορμή τα έργα που γίνονται τον τελευταίο καιρό για την αναβάθμιση του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Πειραιώς μεταξύ των σταθμών Θησείου και Μοναστηρακίου, ολοκληρώνεται τις ημέρες αυτές, δυστυχώς σιωπηρά, μία σωστική ανασκαφή τεράστιας σημασίας, αφενός μεν διότι λαμβάνει χώραν ουσιαστικά μέσα στον χώρο της Αρχαίας Αγοράς και αφετέρου διότι είχε ως αποτέλεσμα την αποκάλυψη ενός των σημαντικότερων μνημείων του χώρου αυτού αλλά και της αρχαίας Αθήνας εν γένει, **τον βωμό των δώδεκα θεών**.

Ο βωμός των δώδεκα θεών στην Αρχαία Αγορά των Αθηνών, ένα από τα αρχαιότερα μνημεία της πόλης, ιδρύθηκε κατά τον Θουκυδίδη (Ιστοριών VI, 54, 6-7) στα χρόνια της τυραννίας των Πεισιστρατιδών, από τον εγγονό του Πεισιστράτου και συνονόματό του Πεισίστρατο, υιό του τυράννου Ιππία, το έτος κατά το οποίο εκείνος διετέλεσε επώνυμος άρχων (το 522/1 π.Χ. όπως φαίνεται να προκύπτει από τον κατάλογο αρχόντων IG I3 1030) «**και άλλοι τε αυτών ήρξαν την ενιαύσιον αρχήν και Πεισίστρατος ο Ιππίου του τυραννέουστος υιός, του πάππου έχων τούνομα, ος των δώδεκα θεών βωμόν τον εν τη αγορά άρχων ανέθηκε**».

Το μνημείο αποτελούσε ορόσημο της πόλεως και θεωρείτο ουσιαστικά το κέντρο της, εφόσον εχρησιμοποιείτο ως αφετηρία για την μέτρηση των αποστάσεων (Ηροδότου, Ιστοριών II, 7; IG II2 2640). Ο δε Πίνδαρος προφανώς αναφερόμενος σε αυτόν, στον διθύραμβό του για τους Αθηναίους, καλεί τους Ολύμπιους θεούς σε χορό κοντά στον ευώδη, πολυσύχναστο ομφαλό της πόλεως στην ιερή Αθήνα, στην ξακουστή, περίτεχνα διακοσμημένη αγορά «**Δευτ' εν χορόν, Ολύμπιοι, επί τε κλυτάν πέμπετε χάριν, θεοί, πολύβατον οι τ' άστεος ομφαλόν θυόεντα εν ταις ιεραίς Αθήναις οιχνεíte πανδαίδαλον τ' ευκλέ' αγοράν**».

Στον βωμό κατέφευγαν ως ικέτες πλείστοι όσοι καταδιωκόμενοι και κατατρεγμένοι (Ηροδότου, Ιστοριών VI, 108, 4; Διοδώρου Σικελιώτου, XII, 39, 1; Πλουτάρχου, Νικίας XIII, 2; Λυκούργου, Κατά Λεωκράτους 93). Για τον λόγο αυτόν κυρίως, οι μελετητές πιθανολογούν την ταύτισή του με τον μεταγενέστερο βωμό του Ελέου, ο οποίος τοποθετείται από τις φιλολογικές πηγές στην ίδια περιοχή (βλ. Statius, Θηβαίς XII, 481 κε; Πausανίου, Αττικών I, 17, 1). Στον τελευταίο αυτόν δεν γίνονταν θυσίες, ούτε αιματηρές, ούτε αναίμακτες, προσφέρονταν όμως μόνο οι θερμές ικεσίες των ικετών και τα δάκρυά τους τα οποία έπρεπε να βρέξουν τον βωμό.

Ο βωμός καταστράφηκε εν μέρει κατά την Περσική επιδρομή και δεν ανοικοδομήθηκε παρά αρκετά χρόνια αργότερα, όπως υπέδειξε κατά την ανασκαφή της Αγοράς η φθορά των σωζομένων λίθων του αρχικού περιβόλου αλλά και λίγα όστρακα που την χρονολογούν στο τελευταίο τέταρτο του 5^{ου} αι. π.Χ. Ο Θουκυδίδης αναφέρει πως το αρχικό αναθηματικό επίγραμμα του Πεισιστράτου δεν σωζόταν στις ημέρες του διότι η μεταγενέστερη επέκταση του βωμού το είχε εξαλείψει «**και τω μεν εν τη αγορά προσοικοδομήσας ύστερον ο δήμος Αθηναίων μείζον μήκος του βωμού ηφάνισε τουπίγραμμα**»

- Τι ακριβώς έχει εσκαφεί από το πρώτα ανασκαφές;
- Πώς θα προστατευθεί
- Αξιοκρατία του έργου στο συγκεκριμένο
- Ενικότερο θέμα ενσωμάτωσης της αρχαίας αγοράς



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Περιβάλλοντος & Πολιτισμού

Τριπόδων 28, 10558 Πλάκα, Αθήνα, [T] +30 210 3225 245, +30 210 3316 649, [F] +30 210 3225 240,
e-mail : elet@ellinikietairia.gr www.ellinikietairia.gr

Το 1891 όταν γίνονταν τα έργα κατασκευής του σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς, ο χώρος της Αρχαίας Αγοράς είχε ελάχιστα ανασκαφεί και από τα αρχαία μνημεία της ελάχιστα είχαν αποκαλυφθεί. Δεν ήταν δυνατόν λοιπόν τότε να γνωρίζουν τι μνημεία ενδέχεται να καταστραφούν κατά την πορεία της σιδηροδρομικής γραμμής και να μεριμνήσουν σχετικά για την διάσωσή τους. Παρά ταύτα η πρόσφατη ανασκαφή αποδεικνύει την περιορισμένη καταστροφή των μνημείων στο σημείο αυτό από την εσκεμμένη ίσως τοποθέτηση των ραγών του τραίνου σε υψηλότερο επίπεδο.

Η διάνοιξη χανδάκων για την θεμελίωση των τοίχων του σιδηροδρόμου το 1891 κατέστρεψε μερικώς τον περίβολο του βωμού και έφερε στο φως μικρά τμήματά του. Η συνέχειά του προς τα ΝΔ αποκαλύφθηκε κατά τις ανασκαφές της Αγοράς το 1934. Ευτυχές γεγονός που οδήγησε στην ταύτιση του περιβόλου με τον βωμό των δώδεκα θεών απετέλεσε βέβαια η σύγχρονη ανακάλυψη με την ΝΔ γωνία του μίας βάσης αναθηματικού αγάλματος σε επαφή με αυτόν η οποία έφερε την αρχαϊκή επιγραφή «Λέαγρος ανέθεκε Γλαύκωνος δώδεκα θεοίς».

Από τα σωζόμενα προέκυψε κατ' αρχήν η κάτοψη του περιβόλου του βωμού του οποίου αποκαλύφθηκαν μερικώς οι τρεις γωνίες, τμήματα των πλευρών και τμήματα του δαπέδου. Ήταν ουσιαστικά ένα ορθογώνιο παραλληλόγραμμο. Στο κέντρο της δυτικής πλευράς του βεβαιώθηκε άνοιγμα πλ. 1,37μ. Παρόμοιο ίσως επαναλαμβανόταν και στην ανατολική πλευρά του που έβλεπε προς την Παναθηναϊκή οδό. Οι δύο οικοδομικές φάσεις του περιβόλου φαίνεται πως διέφεραν λίγο μεταξύ τους.

Αρχικά ο περίβολος ήταν κατασκευασμένος με κιτρινωπούς πωρόλιθους επί των οποίων στηριζόταν θωράκιο. Στην μεταγενέστερη επισκευή χρησιμοποιήθηκε γκρίζος πωρόλιθος επί του οποίου στηρίχθηκε παρόμοιο θωράκιο. Το θωράκιο αποτελούνταν από οκτώ στύλους ανά πλευρά που συνδέονταν μεταξύ τους με μαρμάρινες πλάκες, μερικές εκ των οποίων λόγω του μεγαλύτερου πάχους των, εικάζεται ότι έφεραν ανάγλυφη διακόσμηση. Το δάπεδο του περιβόλου αποτελούνταν αρχικά από πατημένο χώμα που αργότερα στρώθηκε με ανισομερείς κιτρινωπές πώρινες πλάκες.

Για τον καθεαυτό βωμό γνωρίζουμε λιγότερα. Στον αρχικό βωμό έχουν αποδοθεί λίγα πώρινα θραύσματα με ανάγλυφη διακόσμηση τα οποία βρέθηκαν στις κατά καιρούς ανασκαφές κάτω από την μεταγενέστερη επίστρωση του δαπέδου του περιβόλου, αλλά και ορισμένα ακόσμητα θραύσματα που ίσως προέρχονται από τον ορθοστάτη του. Έτσι μέχρι την πρόσφατη ανασκαφή η μορφή και οι διαστάσεις του παρέμεναν υποθετικές. Από τον μεταγενέστερο επηυξημένο κατά τον Θουκυδίδη βωμό δεν σώθηκε κανένα ίχνος.

Πολλά από τα ερωτήματα που υπήρχαν μέχρι τώρα ελπίζει κανείς να απαντηθούν με την πρόσφατη ανασκαφή.

Ήλπιζε κανείς όμως και σε πολύ περισσότερα. Ότι δηλαδή οι αρχαιολόγοι δεν θα ήταν οι μόνοι με ανησυχίες για την εν λόγω διάσωση αυτού του τόσο σημαντικού μνημείου και προφανώς αρκετών άλλων που κείτονται κάτω από τις ράγες του τραίνου. Ότι η πολιτεία, όπως εξάλλου το απαιτεί ο νόμος από κάθε Έλληνα πολίτη, θα έδειχνε



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Περιβάλλοντος & Πολιτισμού

Τριπόδων 28, 10558 Πλάκα, Αθήνα, [T] +30 210 3225 245, +30 210 3316 649, [F] +30 210 3225 240,
e-mail : elet@ellinikietairia.gr www.ellinikietairia.gr

υπευθυνότητα και σεβασμό απέναντι στα υψίστης σημασίας ιστορικά μνημεία της, που αποτελούν εν τέλει περιουσία όλων, και δεν θα απαιτούσε από τους αρχαιολόγους ως κοινός εργολάβος να επισπεύσουν την μελέτη τους και στην συνέχεια σιωπηρά να τα αποκρύψουν ωσάν ουδέποτε να υπήρξαν, για να γλυτώσει από οικονομική ή πολιτική ζημία.

Το τόσο σπουδαίο σχέδιο της συνένωσης των αρχαιολογικών χώρων της πολύπαθης Αθήνας θα ήταν θλιβερό να κατέληγε μόνο σε μία σειρά ευπρεπών βουλευμάτων, κατάμεστων με καφέ και μεξεδωπαλεία με προνομιακή θέα στα αρχαία. Πρέπει να είναι μία ουσιαστική προσπάθεια επανένωσης των επίμαχων αρχαιολογικών τόπων με ανασκαφές στα σημαντικότερα σημεία, εκεί τουλάχιστον όπου οι αρχαιολόγοι και αυτοί που μελετούν την τοπογραφία της αρχαίας πόλης γνωρίζουν εκ των προτέρων την ύπαρξη σημαντικών αρχαίων μνημείων. Έναυσμα θα μπορούσε να αποτελέσει η αποκάλυψη του βωμού των δώδεκα θεών και ας βρισκόμαστε σε οικονομική κρίση. Αφού πρώτα όμως ζητήσει η πολιτεία έλεος για τις επιπτώσεις της μικρότητάς της !

*** TX REPORT ***

TRANSMISSION OK

TX/RX NO	0064
DEPT. ID	0000004
RECIPIENT ADDRESS	2108948285
DESTINATION ID	
ST. TIME	10/02 12:56
TIME USE	06'48
PAGES SENT	6
RESULT	OK