

Μαίρη Γιαμαλίδη

Αρχαιολόγος, Εφορεία Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων

Το οδικό δίκτυο του αρχαίου δήμου των Αιξωνίδων Αλών^{*,1}

ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ της Βούλας και της Βουλιαγμένης χωροθετούνταν στην αρχαιότητα ο δήμος των Αιξωνίδων Αλών². Η ταύτιση των αρχαίων καταλοίπων που εντοπίζονται στην περιοχή με τον συγκεκριμένο δήμο, οφείλεται αφενός στις αρχαίες πηγές, αφετέρου στα αδιάφυστα αρχαιολογικά ευρήματα και τις επιγραφές, όπως αυτές επί των βωμών και των βάθρων των αγαλμάτων στον ναό του Απόλλωνος Ζωστήρος³.

Ο αρχαίος δήμος (εικ. 1) συνόρευε με τους δήμους του Αναγυρούντος (σημερινές περιοχές Βάρης-Βάρκιζας) και της Αιξωνής (τη σημερινή Γλυφάδα). Με τον τελευταίο απάρτιζαν την παραλιακή τριπύ της Κεκροπίδος φυλής. Γνωρίζουμε με σχετική ακρίβεια τη θέση των οικιστικών πυρήνων, των χώρων ταφής, των ιερών και των λιμένων του. Η οικιστική δομή του μαρτυρά την αστικού χαρακτήρα οργάνωσή του, ενώ τα κινητά ευρήματα προσδιορίζουν τον γεωργοκτηνοτροφικό-αλιευτικό

* [Σ-02: 04-10-2018 18:20 / E-06]

1. Θερμές ευχαριστίες οφείλονται στους αρχαιολόγους που εργάστηκαν στην ανασκαφή των τμημάτων των αρχαίων οδικών αρτηριών στην παραλία του Μεγάλου Καβουρίου στη Βουλιαγμένη και στην οδό Μελά στη Βούλα, τους κ.κ. Γιάννη Εβρενόπουλο και Κορνηλία Νταϊφά. Στην τελευταία και στη συντηρήτρια Ελπίδα Βαμβακάρη οφείλεται ιδιαίτερη μνεία, καθώς με ομάδα αξιόλογων εργατοτεχνιτών με αρχιτεκνίτη τον Αλέκο Σακκά ανέλαβαν και το έργο της συντήρησης και ανάδειξης του αρχαίου δρόμου στην παραλία του Μεγάλου Καβουρίου. Όλοι εργάστηκαν με επαγγελματική ευσυνειδησία και ζήλο.

2. Για την Κλεισθέχεια μεταρρύθμιση βλ. C.W.J. Eliot, 1962. *Coastal Demes of Attica: A Study of the Policy of Kleisthenes*, Phoenix Supplementary, vol. 5, University of Toronto, (1962), 25-26· D. Whitehead, 1986. *The Demes of Attica. 508/7 BC*, Princeton, (1986)· H. Bengtson, 1991. *Ιστορία της Αρχαίας Ελλάδος*, Αθήνα, (ελλ. μτφρ.), 126-127.

3. Κ. Κουρουνιώτης, «Το ιερόν του Απόλλωνος του Ζωστήρος», ΑΔ (1927-1928), Μελέτες, 2-53· Μ. Γιαμαλίδη και Χρ. Κανελλόπουλος (υπό δημοσίευση). «Ο ναός του Απόλλωνος Ζωστήρος», στο: *Πρακτικά Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου «Ιερά και Λατρείες στο Αιγαίο από τους Πρώιμους Ιστορικούς Χρόνους έως και την Ύστερη Αρχαιότητα (11ος αι. π.Χ. - 6ος αι. μ.Χ.)»*, 11-14 Σεπτεμβρίου 2019, Λήμνος.

προσανατολισμό της οικονομίας του. Οι Αλαιείς ασχολούνταν με τη γεωργία, την κτηνοτροφία, την αλιεία, την παραγωγή μελιού και άλατος.

Τα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα που έχουν έρθει στο φως από τις ανασκαφές –σωστικές και συστηματικές– είναι τόσο πυκνά και εκτεταμένα, ώστε η ανασύσταση της μορφής με τα σύγχρονα τεχνολογικά μέσα να μην αποτελεί ουτοπική επιδίωξη. Δύο οικισμοί, ο βορειοδυτικός και ο νοτιοανατολικός και η οχυρωμένη ακρόπολη, στον λόφο Κασράκι, αποτελούν τους βασικούς πυρήνες του δήμου. Στους οικισμούς έχουν ανασκαφεί σπίτια με τρία, τέσσερα ή και περισσότερα δωμάτια, εργαστηριακοί χώροι και ιερά. Τα σπίτια κατά κανόνα παρουσιάζουν κοινή διαμόρφωση και έχουν από τρία ή τέσσερα δωμάτια. Έχουν λίθινες θεμελιώσεις για πλίνθινους τοίχους, στέγες με κεραμίδια και δάπεδα χωμάτινα ή από πήλινες πλάκες. Κεντρικός πυρήνας των σπιτιών είναι η αυλή που λειτουργεί κυρίως ως χώρος εργασίας. Σε μερικά από αυτά εντοπίστηκαν ανδρώνες και λουτρά. Ένα αναπτυγμένο υδροδοτικό και αποχετευτικό σύστημα εξυπηρετούσε τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων και εξασφάλιζε την υγιεινή των σπιτιών⁴.

Η οικονομική ανάπτυξη στην περιοχή είχε ως αποτέλεσμα την επέκταση και τη θεμελίωση κατά τον 4ο αι. π.Χ. μεγάλων αγροικιών, έξω από τα όρια των παραπάνω δύο αναφερομένων αρχικών οικισμών, σε κοντινή όμως απόσταση με αυτούς⁵. Σε ότι αφορά στην ακρόπολη δεν υπάρχουν στοιχεία δεδομένου ότι δεν έχει προς το παρόν ανασκαφεί. Εντοπίζονται ωστόσο κατάλοιπα στην επιφάνεια του πλατώματος του λόφου που ήταν οργανωμένη⁶.

Οι χώροι ταφής των κατοίκων του 5ου και 4ου αι. π.Χ. οργανώνονται σε δύο ξεχωριστές θέσεις, έκαστη για τον κάθε οικισμό⁷. Συγκεκριμένα, οι χώροι ταφής του ΝΑ οικισμού ήταν οργανωμένοι εκατέρωθεν και πλησίον της αρχαίας οδού που οδηγούσε από το κέντρο του δήμου στον ναό του Απόλλωνα Ζωστήρα⁸, ενώ του

4. Ι. Ανδρέου, 1994. «Ο δήμος των Αιξωνίδων Αλών», στο: W.D.E. Coulson, O. Palagia, T.L. Shear Jr., H.A. Shapiro, F.J. Frost (eds.), *The Archaeology of Athens and Attica under the Democracy*, Oxbow Monograph 37, London (1994), 191-209.

5. Μ. Γιαμαλίδη και Κ. Νταϊφά, 2013. «Νέα στοιχεία στην τοπογραφία του αρχαίου δήμου των Αλών Αιξωνίδων από την περιοχή της Βούλας», στο: *Πρακτικά ΙΔ' Επιστημονικής Συνάντησης Εταιρείας Μελετών ΝΑ. Αττικής*, Αθήνα 2011, 113-126.

6. Ανδρέου, 1994, ό.π., σημ. 4, 195-196.

7. Γ. Σταϊνχάουερ, 1994. «Παρατηρήσεις στην οικιστική μορφή των αττικών δήμων», στο: W.D.E. Coulson, O. Palagia, T.L. Shear Jr., H.A. Shapiro, F.J. Frost (eds.), *The Archaeology of Athens and Attica under the Democracy*, Oxbow Monograph 37, London (1994), 185. Μ. Γιαμαλίδη και Κ. Νταϊφά (υπό δημοσίευση). «Ταφικός περίβολος του 5ου αι. π.Χ. στον αρχαίο δήμο των Αλών Αιξωνίδων», στο: *Συλλογικός θεματικός τόμος στο πλαίσιο των δράσεων της Δ/νσης Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων*.

8. Κουρουγιώτης, 1927-1928, ό.π., σημ. 3. Γιαμαλίδη και Κανελλόπουλος (υπό δημοσίευση), ό.π., σημ. 3.

ΒΔ πλησίον του σημείου συνάντησης της αστικής και της «παραλιακής» οδού, όπως συμβατικά θα αποκαλούμε την οδό που βαίνει παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο της περιοχής. Στους χώρους ταφής έχουν ανασκαφεί όλοι οι τύποι τάφων της κλασικής περιόδου, όπως ταφικές πυρές, κεραμοσκεπείς τάφοι, σαρκοφάγοι –πώρινες και μαρμάρινες, λακκοειδείς ταφές και παιδικές ταφές σε πήλινες λάρνακες και αγγεία⁹. Έχουν διερευνηθεί ανοικτά νεκροταφεία, αλλά και ταφές σε περιβόλους.

Σε ό,τι αφορά στο οδικό δίκτυο, από τον δήμο διέρχονταν δύο βασικές για όλη την Αττική οδικές αρτηρίες, η «αστική οδός» και η «παραλιακή οδός» (εικ. 2). Η «αστική οδός, η επί Σουνίου φέρουσα»¹⁰ ξεκινούσε από τις Διόμιες Πύλες και ακολουθώντας τις υπώρειες του Υμηπτού διερχόταν από τους δήμους της Αλωπεκής (Δάφνη), του Ευυνύμου (στα σύνορα των σύγχρονων δήμων Αλίμου-Αργυρούπολης-Ελληνικού), της Αιξωνής, των Αιξωνίδων Αλών και του Αναγυρούντος, για να καταλήξει στο Σούνιο. Τμήμα της ανασκάφηκε πρόσφατα σε οικόπεδο με πρόσοψη στον παράδρομο της Λ. Βουλιαγμένης, στην περιοχή της Βούλας. Αποκαλύφθηκε σε μήκος ίσο με 23μ., δεν σώζονταν τα αναλήματά της και το οδόστρωμα ήταν εξ ολοκλήρου λαξευμένο στον φυσικό βράχο.

Η ονομαζόμενη «παραλιακή» οδός συνέδεε τον δήμο των Αλαιέων με το δήμο Φαληρέων. Η οδός έβαινε παράλληλα με το θαλάσσιο μέτωπο ακολουθώντας περίπου τη χάραξη της σημερινής παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος. Ο εντοπισμός νεκροταφείων¹¹ κατά μήκος της σύγχρονης παραλιακής οδού, κυρίως στο ύψος του πρώην Δυτικού Αεροδρομίου, αποτελεί τεκμήριο για την πορεία της¹². Στην περιοχή της Βούλας, τμήμα της παραλιακής οδού αποκαλύφθηκε το 2006 κατά τις εργασίες κατασκευής του TRAM¹³, ενώ παλαιότερα είχε εντοπιστεί επί της οδού Βασιλέως Παύλου (εικ. 3)¹⁴. Για το τελευταίο αυτό τμήμα περιγράφονται τρία επάλληλα οδοστρώματα και διαπλατύνσεις με μέγιστο πλάτος οδοστρώματος τα 5,90μ. στην τελευταία φάση χρήσης του. Η «παραλιακή» οδός στην πορεία της προς Δ διασταυρώνονταν με την Αστική οδό δημιουργώντας έναν ανοικτό χώρο δημόσιας χρήσης που περιγράφεται ως πλατεία¹⁵. Η διασταύρωση χωροθετείται περίπου στο

9. Για τα ταφικά έθιμα της κλασικής περιόδου βλ. γενικά, D. Kurtz and J. Boardman, 1994. *Έθιμα ταφής στον αρχαίο ελληνικό κόσμο*, (ελλ. μετάφραση) Αθήνα, όπου και εκτενής βιβλιογραφία.

10. Κ. Καζά-Παπαγεωργίου, 2009. «Η Αστική Οδός (οδός Αθηνών-Σουνίου), στο: Μ. Κορρές (επιμ.), *Αττικής Οδοί, Αρχαίοι Δρόμοι της Αττικής*, Αθήνα, Μέλισσα, 198-204.

11. Κ. Καζά-Παπαγεωργίου 2016. *Η αρχαία Αστική οδός και το Μετρό κάτω από τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης*, Αθήνα, Εκδόσεις Καπόν, 116-118, 130-136, 158-162, 172-178.

12. Καζά-Παπαγεωργίου, 2009, ό.π., σημ. 10, 201.

13. ΑΔ 61 (2006), Χρονικά Β1, 219 (Έργο TRAM)· ΑΔ 61 (2006), Χρονικά Β1, 221-222 (Έργο TRAM).

14. ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 49 (Οικόπεδο Παπαϊωάννου).

15. ΑΔ 44 (1989), Χρονικά Β1, 67-69 (Λεωφόρος Βουλιαγμένης).

ίδιο σημείο με τη σημερινή διασταύρωση της Λεωφόρου Βουλιαγμένης με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.

Οι δύο παραπάνω βασικές αρτηρίες συνδέονταν με δευτερεύουσες που εξυπηρετούσαν την επικοινωνία των κατοίκων σε τοπικό επίπεδο και οδηγούσαν στους δημόσιους χώρους, τους χώρους ταφής, στα αγροκτήματα, στο λιμάνι και στα ιερά. Σε τοπικό επίπεδο μέσα στα όρια των οικισμών, την καλύτερη εικόνα του οδικού δικτύου την έχουμε από την ανασκαφή του οικοπέδου Καλαμπόκα, όπου ο πυρήνας του ΝΑ. οικισμού (εικ. 4). Πρόκειται για χαμάτινες τεθλασμένες οδούς που το πλάτος τους, κατά το πλείστον καθορίζονταν από τα όρια των παρακειμένων ιδιοκτησιών.

Εκτός των στενών ορίων των οικισμών, ξεχωρίζει η δευτερεύουσα οδική αρτηρία που συνέδεε τους δύο οικισμούς με τον ναό του Απόλλωνος Ζωστήρος, στη χερσόνησο του Καβουρίου. Η οδός –θα την αποκαλούμε συμβατικά οδό Απόλλωνος– διευθύνσεως Β/Ν διερχόταν από το χερσαίο τμήμα του δήμου και κατευθυνόταν στο νότιο παραλιακό μέτωπο. Ακολουθούσε περίπου τη χάραξη της σημερινής οδού Ελευθερίας (εικ. 5). Τμήματα δύο οδικών αρτηριών που διασταυρώνονταν με την «οδό του Απόλλωνος» αποκαλύφθηκαν πρόσφατα συμπληρώνοντας ακόμα περισσότερο την εικόνα του οδικού δικτύου του αρχαίου δήμου.

Η πρώτη πρόκειται για οδό που με βάση τα ανασκαφικά και τοπογραφικά στοιχεία συμπεραίνουμε ότι συνέδεε το κέντρο του αρχαίου δήμου με το ανατολικό παραλιακό μέτωπο της περιοχής. Αναλυτικότερα, η οδός εντοπίστηκε κατά τις εργασίες ανάπλασης της παραλίας του Μεγάλου Καβουρίου¹⁶ στη Βουλιαγμένη και με βάση το μέγεθος, την πορεία και την κατασκευή της θεωρούμε ότι ήταν αμαξιπή οδός που συνέδεε τον δήμο με το λιμάνι του, που προφανώς ήταν οργανωμένο στη συγκεκριμένη ακτή.

Το συνολικό ανασκαφέν μήκος της οδού είναι 300μ. (εικ. 6) Κατασκευάστηκε στο μεγαλύτερο μέρος της σε μία ομαλή λοφοπλαγιά, με άξονα διεύθυνσης Α-Δ, όμως στο παράκτιο τμήμα της στρέφεται προς Ν, με σημείο κατάληξης τη σημερινή ακτογραμμή. Ορίζεται από δύο αναλημματικούς τοίχους που περικλείουν και συγκρατούν το κατάστρωμα και στους οποίους έχουν χρησιμοποιηθεί λίθοι διαφόρων μεγεθών, κυρίως, ασβεστολιθικής προέλευσης. Το πάχος των αναλημμάτων είναι περίπου 60-65 εκ. και το σωζόμενο ύψος τους κυμαίνεται από 15 εκ. έως 65 εκ. Έχουν εντοπιστεί πολλές επισκευαστικές φάσεις στην ίδια χάραξη του δρόμου και μόνο μια εκτροπή της πορείας του –στο Α άκρο– η οποία όμως με βάση τον τρόπο δόμησης δεν απέχει σημαντικά χρονολογικά από την υπόλοιπη κατασκευή.

Το πλάτος της οδού δεν είναι σταθερό και κυμαίνεται από 1,90 μ. έως 6,10 μ. Σε ό,τι αφορά στο οδόστρωμά της εντοπίζεται κατά τόπους βαθύτερα από τα πλευρικά αναλήμματα και άλλοτε συνεπίεδα με αυτά. Είναι κυρίως λιθόστρωτο, με μικρούς

16. Η ανασκαφή ξεκίνησε στο πλαίσιο εργασιών διαμόρφωσης στην παραλία του Μεγάλου Καβουρίου.

λίθους και βότσαλα σε πυκνή διάταξη (εικ. 7). Σε περιορισμένη έκταση διατηρείται κατάστρωμα με πατημένο χώμα και μικρούς λίθους συνδεδεμένα με πηλοκονίαμα, στο οποίο διακρίνεται αύλακας τροχών μήκους 1,50μ. Το πάχος του οδοστρώματος διαφέρει, κατά τόπους προσέγγιζε τα 40-45 εκ. Δεν μπορεί να εξαχθεί κάποιο ασφαλές συμπέρασμα από πλευράς οικοδομικών ή ιστορικών φάσεων και οι κατά τόπους μικρές κατασκευαστικές διαφοροποιήσεις μπορεί να οφείλονται τόσο στις τοπικές εδαφικές συνθήκες, στο συνενεργείο κατασκευής, όσο και σε μεταγενέστερες επισκευές.

Ως υπόστρωμα του οδοστρώματος χρησιμοποιείται στρώση μεγαλύτερων αργών λίθων για τη συγκράτηση του μαλακού αμμώδους φυσικού εδάφους της περιοχής¹⁷. Διακρίνονται στρώσεις λίθων, με τους μεγαλύτερους και αδρότερους λίθους χαμηλά, ώστε να αποτελέσουν υπόβαση για τη διαμόρφωση της τελικής επιφάνειας από μικρότερους και πυκνότερα τοποθετημένους λίθους και βότσαλα. Στα κατασκευαστικά μέρη της οδού, πρέπει να αναφερθούν τρία ανοίγματα καθ' ύψος και κατά πλάτος του βόρειου αναλήμματος που εξυπηρετούσαν την απορροή των ομβρίων υδάτων¹⁸.

Η «οδός του λιμένος», όπως συμβατικά θα την αποκαλούμε, διασταυρώνονταν κάθετα με δύο οδικές αρτηρίες μία με διεύθυνση προς Β και μία προς Ν. Η προς Β οδός (εικ. 8) σώζεται για μήκος ίσο με 2,80μ. και έκτοτε η πορεία της χάνεται στον ανοικτό χώρο της παραλίας. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι ακολουθεί την ακτογραμμή για να συναντηθεί με την κεντρική παραλιακή οδό. Η προς Ν, σώζεται για μήκος 4μ. και η πορεία της ανιχνεύεται αρκετά μέτρα νοτιότερα στα πρηνή άσκαφων επιχώσεων (εικ. 9).

Στη διασταύρωση της οδού του λιμένος με την προς Β παράπλευρη οδική αρτηρία, όπου και το μεγαλύτερο πλάτος της οδού, εντοπίστηκε ένα κτήριο ορθογώνιας κάτοψης (εικ. 10). Οι τοίχοι του σώζονται στο ύψος των θεμελίων, έχει λιθόστρωτο δάπεδο όμοιο με το κατάστρωμα του δρόμου, γεγονός που αποδεικνύει την ταυτόχρονη κατασκευή τους. Δεδομένου ότι ο δρόμος οδηγούσε στο αρχαίο λιμάνι, πιθανολογούμε την ύπαρξη «φρουράς» στο κτήριο, που θα έλεγχε τη διέλευση των αμαξών και τη διακίνηση των προϊόντων.

Βάσει της κεραμικής (όστρακα άβαφα και όστρακα από λεπτότεχνα μελαμβαφή αγγεία) αλλά κυρίως των νομισμάτων που συλλέγηκαν, ο οδικός άξονας του λιμένος πρέπει να ήταν σε χρήση σε όλη τη διάρκεια του 4ου αι. έως και τον 2ο αι. π.Χ.

17. Εκεί όπου το έδαφος ήταν μαλακό και αμμώδες, όπως στην περίπτωση της παραλίας, και υπήρχε κίνδυνος ο δρόμος να λασπώσει ή να καταστραφεί από νεροσυρμές, επιβαλλόταν η ενίσχυσή του με λίθους.

18. L. Quilici, 2008. «Land Transport, Part 1: Roads and Bridges», στο: John Peter Oleson (ed.), *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*, Oxford, 552-553, 561.

Η αποκάλυψη του δρόμου στην παραλία του Καβουρίου είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς μέσω αυτού αποκαλύφθηκαν στοιχεία της οικονομικής, εμπορικής δραστηριότητας και της πολεοδομικής οργάνωσης του αρχαίου δήμου με σημαντικότερο στοιχείο την ταύτιση του συγκεκριμένου όρμου με το λιμάνι του.

Λόγω της έκτασης και της καλής κατάστασης διατήρησης του δρόμου γεννήθηκαν αμέσως προβληματισμοί για τον τρόπο διαχείρισης του ευρήματος. Η πρόταση χρηματοδότησης από τον κ. Αθανάσιο Μαρτίνο για την ολοκλήρωση της ανασκαφικής έρευνας, τη σύνταξη μελετών συντήρησης και ανάδειξης και η χρηματοδότηση της υλοποίησής τους, υπήρξε καταλυτική¹⁹. Στόχος των μελετών που εκπονήθηκαν ήταν: α) η ένταξη του αρχαίου στο φυσικό περιβάλλον και στις χρήσεις του χώρου μέσω ήπιων επεμβάσεων και β) η βιωματική εμπειρία των επισκεπτών με δυνατότητα χρήσης και κυκλοφορίας σε αυτόν (εικ. 11).

Με γνώμονα τα παραπάνω το ΚΑΣ αποφάσισε τμήμα του δρόμου –το 20% του αποκαλυφθέντος τμήματος– να παραμείνει ορατό και να συντηρηθεί στον ελεύθερο χώρο της παραλίας του Μεγάλου Καβουρίου, ενώ το υπόλοιπο τμήμα για λόγους προστασίας να επιχωσθεί, αφού πρώτα συντηρηθεί και κατόπιν να ανακατασκευαστεί στην ίδια χάραξη και με την αρχαία τεχνική. Η μελέτη περιελάμβανε, παράλληλα και μορφολογικά στοιχεία, όπως φυτεύσεις, καθιστικά, ενημερωτικές πινακίδες και φωτισμό. Αυτή τη στιγμή έχει συντηρηθεί όλο το ανασκαμμένο τμήμα του δρόμου –ορατό και καταχωμένο, και έχουν ανακατασκευαστεί τα αναλήμματα. Εκκρεμεί η ανακατασκευή του οδοστρώματος και η διαμόρφωση του ευρύτερου περιβάλλοντος χώρου προκειμένου να αποδοθεί στους κατοίκους και στους επισκέπτες της περιοχής.

Το δεύτερο τμήμα σημαντικής αρχαίας οδικής αρτηρίας ανασκάφτηκε το 2015 στην περιοχή Πηγαδάκια, και συγκεκριμένα στην οδό Σπύρου Μελά, στο πλαίσιο έργων οδοποιίας του δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης (εικ. 12). Η οδός έχει γενικό προσανατολισμό Α-Δ, η πορεία της ταυτίζεται με την πορεία του σύγχρονου δρόμου και τμήμα της ήταν ορατό επιφανειακά, πλησίον της βόρειας ρυμοτομικής γραμμής, πριν την έναρξη των εργασιών. Κατά τόπους έχει υποστεί σημαντική φθορά εξαιτίας σύγχρονων παρεμβάσεων και εκσκαφών για τη διέλευση δικτύων υποδομής.

Το συνολικό ανασκαμμένο τμήμα της αρχαίας οδικής κατασκευής, έχει μήκος 65μ., ενώ το πλάτος της κυμαίνεται από 3,40 έως 3,80μ. και τοπικά στο δυτικό πέρασ φτάνει τα 4.40μ. Η κλίση της οδού είναι ελαφρώς κατωφερής προς δυτικά, ακολουθώντας σε γενικές γραμμές τη φυσική κλίση του εδάφους στο οποίο έχει θεμελιωθεί. Οι αναλημματικοί τοίχοι είναι άριστα διατηρημένοι, σώζονται σε ύψος

19. Οι Μελέτες συντήρησης και ανάδειξης του μνημείου ανατέθηκαν στον Αρχιτέκτονα-Μελετητή, κ. Γουλιέλμο Ορεσίδη και στον Συντηρητή, κ. Αθανάσιο Τζαμαλή.

που κυμαίνεται από 0,30 έως 0,95μ. και το πλάτος τους κυμαίνεται από 0,45μ. έως 0,60μ. Δεν ακολουθούν παράλληλη, ευθύγραμμη πορεία, αλλά ελαφρώς τεθλασμένη, με τη μεταξύ τους απόσταση να κυμαίνεται από 2μ. έως 2,40μ. Έχουν συμπαγή τοιχοποιία και λειουργούσαν ταυτόχρονα ως όρια ιδιοκτησιών, στοιχείο που επιβεβαιώνεται ανασκαφικά από τη διαμόρφωση ανοιγμάτων, δίφυλλων πυλίδων.

Γενικά, το μεγαλύτερο τμήμα των αναλημμάτων είναι κτισμένο με αργολιθοδομή από λίθους ασβεστολιθικής σύστασης. Κατά τόπους παρατηρούνται διαφορετικές τεχνικές κατασκευής, τόσο μεταξύ των αναλημμάτων, όσο και σε τμήματα του ίδιου αναλήμματος. Αναλυτικότερα, το βόρειο ανάλημμα είναι κτισμένο με αργολιθοδομή από μεσαίου και μεγάλου μεγέθους λίθους, εκ των οποίων ελάχιστοι αδρά δουλεμένοι, ενώ εντοπίζονται και ογκόλιθοι χωρίς ίχνη επεξεργασίας. Το νότιο ανάλημμα είναι επιμελέστερα κτισμένο και παρουσιάζει σαφείς ενδείξεις για διαφορετικές φάσεις κατασκευής. Κατά τόπους η τοιχοποιία διαμορφώνεται με μεγαλύτερη επιμέλεια με τη χρήση λίθων μεσαίου μεγέθους, ορθογωνισμένων και καλώς αρμοσμένων. Στα κατασκευαστικά μέρη της οδού, πρέπει να αναφερθούν τρία ανοίγματα καθ' ύψος και κατά πλάτος του βόρειου αναλήμματος που εξυπηρετούσαν την απορροφή των ομβρίων υδάτων.

Το λιθόστρωτο οδόστρωμα της οδού εντοπίζεται λίγα εκατοστά βαθύτερα από τα πλευρικά αναλήμματα. Το πάχος του κυμαίνεται από 0,15 έως 0,20μ. Διαμορφώνεται από μικρού μεγέθους αργούς και βοτσαλοειδείς λίθους συνδεδεμένους με κόμμα εν είδει πηλοκονιάματος. Είναι κατασκευασμένο σε επάλληλες στρώσεις λίθων, με τους μεγαλύτερους και αδρότερους λίθους χαμηλά, ώστε να αποτελέσουν υπόβαση για τη διαμόρφωση της τελικής επιφάνειας. Από τις καθ' ύψος τομές που ανασκάφησαν, μία στο δυτικό πέρασ και μία στο μέσον του οδοστρώματος, δεν διαπιστώθηκε η ύπαρξη περισσότερων διαστρώσεων²⁰. Σε κάποια σημεία του οδοστρώματος έχουν αρμολογηθεί κάθετες στα αναλήμματα, μονές λιθοσειρές πλάτους 0,15μ.-0,40μ., που πιθανότατα στόχευαν στην ανάσχεση των υδάτων και τη συγκράτηση των λίθων και του κόμματος του οδοστρώματος²¹. Από παλαιότερες σωστικές ανασκαφές, όπως προαναφέραμε, τεκμηριώνεται η διασταύρωση της αρχαίας οδού²² προς Δ με μία από τις πιο νευραλγικές οδικές αρτηρίες, του αρχαίου δήμου, την «οδό Απόλλωνος». Αξίζει να σημειωθεί ότι επί του βόρειου αναλήμματος, ανατολικότερα από το ανασκαφέν τμήμα της αρχαίας οδού πύργος²³, τετράγωνης κάτοψης και αποσπα-

20. Γ. Λώλος, 2008. *Εγνατία Οδός*, 125.

21. Λώλος, 2008, ό.π., σμ. 19, 125.

22. ΑΔ 56-59, (2001-2004), Χρονικά Β1, 480-481 (Οικόπεδο Σαλάκου).

23. ΑΔ 53 (1998), Χρονικά Β1, 84-85 (Οικόπεδο Ζ. Ελέουα). Γενικότερα για τους πύργους στους αγροτικούς δήμους βλ.: J. H. Young, 1956. «Studies in South Attica», *Hesperia* 25, (1956), 122-146· H. Lohman, 1989-1995. «Αγρόκτημα με πύργο κλασικής εποχής στην περιοχή Θυμάρη Παλαιάς Φώκαιας», *ΑΑΑ* 22-28 (1989-1995), 189-195.

σματικά σωζόμενα οικιστικά κατάλοιπα²⁴ που χρονολογούνται τον 4ο αι. π.Χ. και παραπέμπουν σε αγροικία.

Με βάση τη λιγοστή κεραμική από την ανασκαφή (λιγοστά όστρακα άβαφων, αποθηκευτικών αγγείων και ελάχιστα όστρακα μελαμβαφών αγγείων), και τρία χάλκινα νομίσματα αθηναϊκής κοπής του 4ου αι. π.Χ., η χρήση της αρχαίας οδού τοποθετείται χρονολογικά στα ύστερα κλασικά και ελληνοιστικά χρόνια, δηλαδή τον 4ο-3ο αι. π.Χ.

Για τη διαχείριση του αρχαίου καταλοίπου σε συνεννόηση με τον Δήμο Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης εκπονήθηκε μελέτη²⁵ με βασικούς άξονες: α) την διατήρηση σε κατάκωση του αρχαίου δρόμου με στόχο την προστασία και την εξασφάλιση του από περαιτέρω καταπόνηση, αποδιοργάνωση, παραμόρφωση της δομής και της μορφής των υλικών του, και β) την κατάλληλη διαμόρφωση της σύγχρονης οδού για την εξυπηρέτηση της κίνησης και παράλληλη ανάδειξη της αρχαίας (εικ. 13). Βασικός στόχος ήταν οι διαμορφώσεις να συνδυάζουν τη λειτουργία και τις ανάγκες της σύγχρονης πόλης με την αξιοποίηση του μνημείου ως στοιχείο αναβάθμισης της εικόνας του δημόσιου χώρου. Για τον σκοπό αυτό επιλέχτηκε η ανασύσταση της εικόνας και η νοητική αποκατάσταση του καταχωμένου αρχαίου δρόμου στην επιφάνεια του σύγχρονου οδοστρώματος. Αυτό επιτυγχάνεται με την «ανακατασκευή» των δύο βασικών στοιχείων του μνημείου, των αναλημμάτων, σε απόλυτη αντιστοιχία θέσης και κατεύθυνσης, με αργολιθοδομή κατά απομίμηση του αρχαίου τρόπου δόμησης. Ανάμεσα στα δύο σύγχρονα αναλήμματα, κατασκευάζεται έγχρωμο χυτό ενιαίο ανάγλυφο «βοτσαλωτό» δάπεδο σκυροδέματος σε υπόμνηση και ανασύσταση της εικόνας του αρχαίου οδοστρώματος. Η μελέτη περιλαμβάνει μορφολογικά στοιχεία, όπως φυτεύσεις, καθιστικά, ενημερωτικές πινακίδες και φωτισμό. Όλα τα παραπάνω στοιχεία σχεδιάστηκαν για να εξυπηρετούν τις λειτουργικές ανάγκες ενός δρόμου ήπιας κυκλοφορίας με προτεραιότητα στον πεζό, αλλά και ταυτόχρονη απρόσκοπτη κίνηση ελαφρών οχημάτων με μικρές ταχύτητες. Οι εργασίες έχουν μερικώς ολοκληρωθεί και αναμένουμε την αποπεράτωση του έργου.

Σε ότι αφορά εν γένει το οδικό δίκτυο του αρχαίου δήμου των Αιξωνίδων Αλών²⁶ διαπιστώνουμε την ύπαρξη ενός «σύμπλοκου» και αναπτυγμένου οδικού δικτύου που εξασφάλιζε επαρκώς την επικοινωνία των κατοίκων σε αστικό και υπεραστικό επίπεδο²⁷.

24. ΑΔ 41(1987), Χρονικά Β1, 87 (Οικόπεδο Μαυραγάνη).

25. Η Μελέτη ανατέθηκε στον Αρχιτέκτονα-Μελετητή, κ. Ορεσίδη Γουλιέλμο.

26. Ανδρέου, 1994, ό.π., σημ. 4, 194-195.

27. ΑΔ 22 (1967), Χρονικά Β1, 134 (Οικόπεδο Μουτζουβή)· ΑΔ 24 (1969), Χρονικά Β1, 89 (Οικόπεδο Καλούμενου)· ΑΔ 29 (1973), Χρονικά Β1, 58 (Οικόπεδο Παλαγγιά)· ΑΔ 29 (1973), Χρονικά Β1, 58-59 (Οικόπεδο Τριπολιτσιώτη)· ΑΔ 29 (1973), Χρονικά Β1, 60 (Οικόπεδο Νέγκα)· ΑΔ 29 (1963), Χρονικά Β1, 63-64 (Οικόπεδο Περβανίδη)· ΑΔ 29, (1963), Χρονικά Β1, 64 (Οικόπεδο

Οι δρόμοι (εικ. 14) δεν είχαν κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο, δεν ήταν παράλληλοι μεταξύ τους και ακολουθούσαν τις διακυμάνσεις του εδάφους²⁸. Άλλοτε τα καταστρώματά τους διαμορφώθηκαν επί του φυσικού βράχου και άλλοτε οι επιφάνειες εξομαλύνθηκαν και επιστρώθηκαν με πέτρες και πατημένο χώμα. Οι αναλημματικοί τοίχοι στις πλευρές των δρόμων ήταν κατασκευασμένοι με αργούς λίθους και χώμα και τις περισσότερες φορές αποτελούσαν συγχρόνως και τους εξωτερικούς τοίχους οικιών ή των περιβόλων τους. Οι επισκευαστικές φάσεις, που εύκολα διακρίνονται

Σπανολιού· ΑΔ 29 (1973), Χρονικά Β1, 105 (Οικόπεδο Ερμογένη)· ΑΔ 29 (1973), Χρονικά Β1, 105 (Οικόπεδο Τσόλη)· ΑΔ 29 (1973), Χρονικά Β1, 105-108 (Οικόπεδο Κεχαγιά)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 76 (Οικόπεδο Καμαρωτού)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 78 (Σκάμμα ΕΕΥ)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 78 (Οικόπεδο αγνώστου επί των οδών Αχιλλέως και Καλύμνου)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 78 (Οικόπεδο αγνώστου επί της οδού Ηρακλειδών)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 78-79 (Οικόπεδο αγνώστου επί των οδών Βασιλέως Παύλου και Λ. Βουλιαγμένης)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 79 (Οικόπεδο αγνώστου επί των οδών Αιόλου και Λ. Βουλιαγμένης)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 79 (Οικόπεδο αγνώστου επί της οδού Αλατσάτων)· ΑΔ 34 (1979), Χρονικά Β1, 79 (Οικόπεδο αγνώστου επί της οδού Καλύμνου)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 48 (Οικόπεδο Τουλούμη)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 448 (Οικόπεδο Καρκαλέμη)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 48-49 (Οικόπεδο Λάμπρου)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 49 (Οικόπεδο Παπαϊωάννου)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 49 (Οικόπεδο Σιβρίδη)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 49 (Οικόπεδο Γεωργόπουλου)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 52 (Οικόπεδο Παναγόπουλου)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 52 (Έργα ΟΤΕ)· ΑΔ 36 (1981), Χρονικά Β1, 53 (Οικόπεδο Thenamaris Maritime)· ΑΔ 37 (1982), Χρονικά Β1, 54 (Οικόπεδο Νικηφόρου)· ΑΔ 37 (1982), Χρονικά Β1, 54-55 (Οικόπεδο Βούτσιλα)· ΑΔ 37 (1982), Χρονικά Β1, 55-56 (Οικόπεδο Ροδίτη)· ΑΔ 37 (1982), Χρονικά Β1, 55-56 (Οικόπεδο Πολλέντριη)· ΑΔ 37(1982), Χρονικά Β1, 58 (Οικόπεδο Μάμαλη)· ΑΔ 38 (1983), Χρονικά Β1, 49 (Οικόπεδο αγνώστου επί της οδού Βασιλέως Παύλου)· ΑΔ 38 (1983), Χρονικά Β1, 49-50 (Οικόπεδο αγνώστου επί της οδού Βασιλέως Παύλου)· ΑΔ 38 (1983), Χρονικά Β1, 51 (Οικόπεδο Αχυρόπουλου)· ΑΔ 39 (1984), Χρονικά Β1, 36 (Οικόπεδο Καραμούζη)· ΑΔ 39 (1984), Χρονικά Β1, 36-39 (Οικόπεδο Μάμαλη)· ΑΔ 39 (1984), Χρονικά Β1, 39-40 (Οικόπεδο Αυγουστάτου και Μπένου)· ΑΔ 39 (1984), Χρονικά Β1, 41 (Οικόπεδο αγνώστου επί των οδών Λειψών, Βασιλείου Βουλγαροκτόνου, Β. Γεωργίου και Λέρου)· ΑΔ 39 (1984), Χρονικά Β1, 42 (Οικόπεδο Στράτου και Τερζάκη)· ΑΔ 40 (1985), Χρονικά Β1, 54-57 (Οικόπεδο Λογοθέτη)· ΑΔ 40 (1985), Χρονικά Β1, 59 (Οικόπεδο Φωκά)· ΑΔ 42 (1987), Χρονικά Β1, 79-80 (Οικόπεδο Σίμωση)· ΑΔ 42 (1987), Χρονικά Β1, 83 (Οικόπεδο Μανωλά)· ΑΔ 42 (1987), Χρονικά Β1, 86-87 (Οικόπεδο Γαλανόπουλου)· ΑΔ 42 (1987) Χρονικά Β1, 88 (Οικόπεδο Λώλου)· ΑΔ 42 (1987), 90 (Οικόπεδο Ζαχαριουδάκη)· ΑΔ 44 (1989), Χρονικά Β1, 60-61 (Οικόπεδο Μαργαρίτη)· ΑΔ 44 (1989), Χρονικά Β1, 64-65 (Οικόπεδο Σπυρόπουλου)· ΑΔ 44 (1989), Χρονικά Β1, 72 (Οικόπεδο Μπετσάκου)· ΑΔ 44 (1989), Χρονικά Β1, 73 (Οικόπεδο Χαραλάμπους-Δασκαλάκη)· ΑΔ 44 (1989), Χρονικά Β1, 74 (Οικόπεδο Κιλτένη)· ΑΔ 45 (1990), Χρονικά Β1, 71 (Οικόπεδο Μάντζαρη-Μπουσίου)· ΑΔ 45 (1990), Χρονικά Β1, 72 (Οικόπεδο Πελοσώφ)· ΑΔ 46 (1991), Χρονικά Β1, 60 (Οικόπεδο Λίβα)· ΑΔ 46 (1991), Χρονικά Β1, 61 (Οικόπεδο Ερμογένη)· ΑΔ 52 (1997), Χρονικά Β1, 61 (Έργα ΥΠΕΧΩΔΕ στην οδό Καρυωτάκη)· ΑΔ 53 (1998), Χρονικά Β1, 84 (Οικόπεδο Περισιμπιζή)· ΑΔ 59 (2001-2004), Χρονικά Β1, 480 (Οικόπεδο Σαλάκου).

28. Θ. Π. Δεσποτόπουλος, «Η οδοποιία εν Ελλάδι από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα», *Τεχνικά Χρονικά* 17 (1940), 329-33· J. H. Young, «Greek Roads in South Attica», *Antiquity*, 30 (1956), 94-97.

επί των αναλημμάτων, κυρίως αποδεικνύουν τη μακρά χρήση τους, αλλά και τη φροντίδα συντήρησής τους. Στην πορεία των δρόμων ενσωματώνονταν ή θεμελιώνονταν πύργοι, προφανώς και για τον έλεγχο των οδικών αρτηριών και την εξασφάλιση των διακινουμένων. Η χάραξη δεν είναι το αποτέλεσμα ενός οργανωμένου πολεοδομικού σχεδίου, αλλά αποτέλεσμα των επιλογών των κατοίκων που προτιμούν τη συντομότερη και ευκολότερη διαδρομή για την κίνησή τους. Υπαγορεύτηκε από το γεωγραφικό ανάγλυφο της περιοχής που είναι βραχώδες, με εξάρσεις χαμηλού ύψους που αφήνουν περιορισμένα και συγκεκριμένα περάσματα για την επικοινωνία με τους όμορους δήμους και με λιγοστές πεδινές εκτάσεις κυρίως πλησίον του θαλάσσιου μετώπου. Τα παραπάνω γεωμορφολογικά στοιχεία καθόρισαν τη χάραξη και των σύγχρονων οδών με αποτέλεσμα να υπάρχει σε πολλές περιπτώσεις πλήρης ταύτιση των οδικών κατασκευών –αρχαίων και σύγχρονων ή μικρή απόκλισή τους. Η πορεία του οδικού δικτύου του αρχαίου δήμου των Αιξωνίδων Αλών, όπου δεν υπάρχουν σαφή ανασκαφικά τεκμήρια, ανιχνεύεται με βάση τα οικιστικά ή ταφικά κατάλοιπα, ενώ συμβαίνει και το αντίστροφο, καθώς όπου εντοπίζουμε αρχαίους δρόμους αναμένουμε ταφικούς περιβόλους ή αγροικίες. Πρόκειται για μια αμφίδρομη σχέση που μας βοηθά να κατανοήσουμε τη χωροταξική οργάνωση και του αρχαίου δήμου.

Η αποκάλυψη των πρόσφατων τμημάτων του οδικού δικτύου του αρχαίου δήμου, στην οδό Μελά και στην παραλία του Μεγάλου Καβουρίου, είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς φωτίζει πτυχές της χωροταξικής οργάνωσης, καθώς και της οικονομικής και εμπορικής δραστηριότητας των κατοίκων του αρχαίου δήμου. Ο τρόπος ανάδειξης και διαχείρισής τους είναι καινοτόμος και πρωτοποριακός, αποδεικνύει ότι οι αρχαιότητες μπορούν να ενταχθούν στη «ζωή» των σύγχρονων πόλεων, επιτυγχάνοντας άμεση σύνδεση με το παρελθόν και την ιστορία του τόπου.

Summary

The road network of the ancient deme of Aixonides Halai

The systematic archaeological excavations in the municipality of Voula and Vouliagmeni, over the last 30 years, have brought to light important ancient remains of the ancient deme of Aixonides Halai which was located in these areas.

As far as the ancient road network is concerned, we have a clear idea how it was developed and constructed. In the ancient deme of Aixonides Halai we find the conjunction of two of the main carriage roads of Attica, the “Astiki Odos” and the coastal road that started from Piraeus or Faliro and connected the ancient demes of the western coast. The above main roads were intersected with secondary roads of

the ancient deme which served the communication needs of the inhabitants-roads leading to public spaces, burial sites, farms, sanctuaries and the port.

Parts of two more roads that intersected with “Astiki Odos” were recently revealed. One of them on the beach of Megalo Kavouri in Vouliagmeni, with a total visible length of 300m. Its revelation is particularly important, as it illuminates aspects of the economic and commercial activity of the residents. The second one, found in the area of Pigadakia Voula, has a total visible length of 65m. Studies for the conservation and enhancement for those roads were prepared with the goal of incorporating them in the modern cities of Voula and Vouligmeni.

From the excavations carried out, the existence of a “complex” and developed road network was discovered, allowing us to gain better understanding in the spatial organization of the ancient deme of Aixonides Halai.



Εικ. 1.
Γενικό
Τοπογραφικό
αρχαίου δήμου.

(Πηγή:
Ι. Ανδρέου, 1996,
Ο αρχαίος Δήμος
των Αιωνίδων
Αλών).

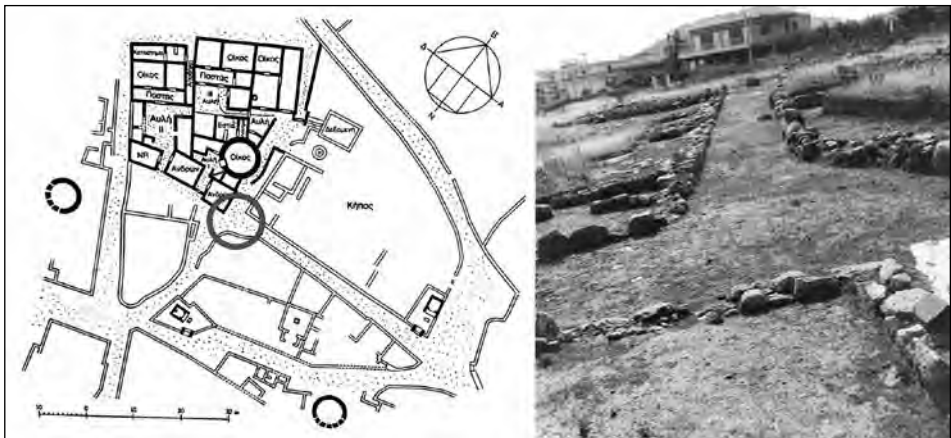


Εικ. 2.
Αρχαίοι δρόμοι
της Αττικής.

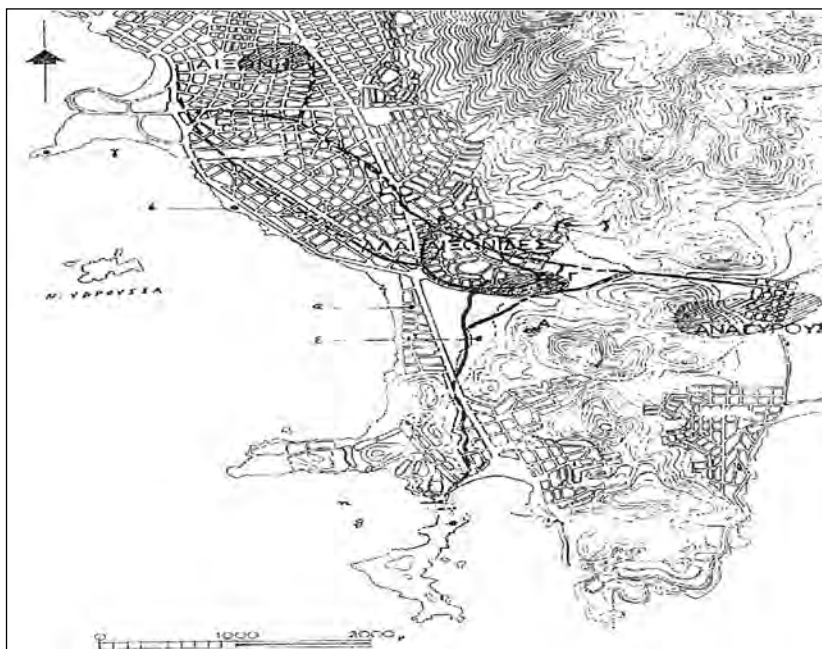
[Μ. Κορρές (επιμ.),
Αττικής Οδοί. Αρχαίοι
δρόμοι της Αττικής,
2009, 183].



Εικ. 3. Τμήμα αρχαίας οδού στην οδό Βασιλέως Παύλου (αρχείο ΕΦΑΓΠΝ).



Εικ. 4. Τμήμα αρχαίας οδού στον πυρήνα του αρχαίου δήμου.
Οικόπεδο Καλαμπόκα (αρχείο ΕΦΑΓΠΝ).



Εικ. 5. Η οδός που οδηγούσε στον ναό του Απόλλωνος Ζωστήρος.
(Δηλώνεται με μωβ χρώμα).



Εικ. 6. Ο αρχαίος δρόμος στην Παραλία Μεγάλο Καβούρι (Αεροφωτογραφία).



*Εικ. 7. Λεπτομέρεια του οδοστρώματος.
(Λήψη από ανατολικά).*



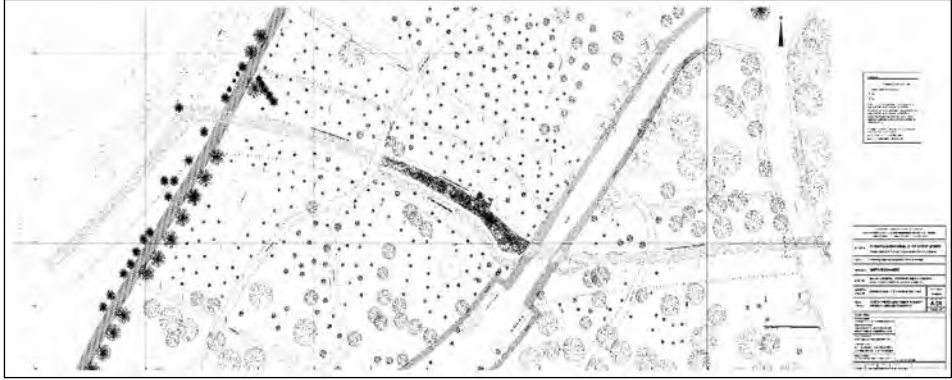
Εικ. 8. Η βόρεια διασταύρωση.



Εικ. 9. Το κτίριο στη βόρεια διασταύρωση.



Εικ. 10. Η νότια διασταύρωση.



Εικ. 11. Η μελέτη ανάδειξης του αρχαίου δρόμου στην παραλία του Μεγάλου Καβουρίου.



Εικ. 12. Η αρχαία οδός στην οδό Μελά (Αεροφωτογραφία).



Εικ. 13. Η Μελέτη ανάδειξης της αρχαίας οδού στη σύγχρονη οδό Μελά.
(Με κόκκινο χρώμα δηλώνεται το μέχρι τώρα ανασκαμμένο οδικό δίκτυο του αρχαίου δήμου).