



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ**  
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ**  
Α' ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ :

**« Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ »**



ΜΕΛΕΤΗ : ΠΑΝΑΚΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΚΟΡΡΕΣ ΜΑΝΟΛΗΣ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ : 2012 -2013

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> -----	ΣΕΛ.3
----------------------------------	-------

<b>ABSTRACT</b> -----	ΣΕΛ.5
-----------------------	-------

### ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ - ΑΦΙΕΡΩΣΗ

#### **1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ :**

1.1. Ευρύτερο ιστορικό & αρχιτεκτονικό πλαίσιο του 19 <sup>ου</sup> αι.-----	ΣΕΛ.9
1.1.α. Η κατασκευή δρόμων στην Ελλάδα τον 19 <sup>ο</sup> αι. -----	ΣΕΛ.17
1.2. Τοπίο και ιστορικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής της γέφυρας-----	ΣΕΛ.21
1.3. Τα Μελίσσια (ιστορικές πληροφορίες, θρύλοι και παραδόσεις) -----	ΣΕΛ.31
1.4. Η Δούκισσα της Πλακεντίας και τα έργα της στην ευρύτερη περιοχή-----	ΣΕΛ.34
1.5. Ο μηχανικός της γέφυρας Αλέξανδρος Γεωργαντάς-----	ΣΕΛ.53

#### **2. ΓΕΦΥΡΕΣ :**

2.1. Οι γέφυρες στην Αττική-----	ΣΕΛ.55
2.2. Γέφυρες του 19 <sup>ου</sup> αι. στην Ελλάδα (επιγραμματική αναφορά) -----	ΣΕΛ.61
2.3. Στοιχεία γεφυρωτικής του 19 <sup>ου</sup> αι. και σχόλια για την γέφυρα της Σοφίας--	ΣΕΛ.67

#### **3. Η ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ:**

3.1. Το μνημείο (θέση & λιθαγωγία, 1 <sup>η</sup> αποτύπωση, έτος & λόγος κατασκευής) ΣΕΛ.71	
3.2. Το χρονικό της γέφυρας μέσα από έγγραφα της Εφορ.Νεωτ.Μνημείων. ---	ΣΕΛ.74
3.3. Οι δράσεις του Δήμου Μελισσίων για την προστασία του μνημείου. -----	ΣΕΛ.83

#### **4. ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗΣ:**

4.1. Τρόπος μετρήσεων/ προγράμματα / υπόβαθρα. -----	ΣΕΛ.84
4.2. Περιγραφή διαστάσεων της γέφυρας (Σχέδια Αποτύπωσης) -----	ΣΕΛ.90
4.3. Μορφολογικά χαρακτηριστικά-----	ΣΕΛ.91
4.4. Κατασκευαστικά στοιχεία(Αξονομετρικά ικριωμάτων και ξυλότυπου) ---	ΣΕΛ.101
4.5. Παθολογία – διάγνωση – περιγραφή προβλημάτων -----	ΣΕΛ.107

#### **5. Η ΠΡΟΤΑΣΗ :**

5.1. Μνημειακές αξίες / Στόχοι και αρχές της επέμβασης-----	ΣΕΛ.112
5.2. Θεσμικό πλαίσιο-----	ΣΕΛ.113
5.3. Η επέμβαση στο μνημείο-----	ΣΕΛ.113
5.4. Πρόταση για την ευρύτερη περιοχή-----	ΣΕΛ.116

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πεντάτοξη μαρμάρινη γέφυρα της οδού των αρχαίων λατομείων, βρίσκεται σε απόσταση περίπου 4 χιλιομέτρων από το Χαλάνδρι και 3 χιλιομέτρων από τη Πεντέλη στην σημερινή οδό Δουκίσσης Πλακεντίας του Δήμου Μελισσίων. Είναι πιθανόν να στέκει στη θέση μιας αρχαίας γέφυρας από την οποία δεν σώζονται ή δεν διακρίνονται ίχνη.

Πρόκειται για την αρχαιότερη σωζόμενη γέφυρα της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας η οποία κατασκευάστηκε το 1836 με χρηματοδότηση της Sophie de Marbois-Lebrun, Δούκισσα της Πλακεντίας και με σχέδια του μηχανικού Αλέξανδρου Γεωργαντά. Η κατασκευή της έγινε πιθανόν στα πλαίσια του γενικότερου εκσυγχρονισμού και επέκτασης του δικτύου δρόμων της Αθήνας την εποχή εκείνη, και εξυπηρέτησε τη μεταφορά μαρμάρων από το Πεντελικό στην Αθήνα για την ανέγερση των ανακτόρων, όταν σύμφωνα με διαταγή του Όθωνα το 1836 το λατομείο της Πεντέλης λειτούργησε ξανά.

Είναι κατασκευασμένη από πεντελικό μάρμαρο και έχει μήκος σήμερα περίπου 39,50 μ. (μετά από τις επεμβάσεις που έχουν γίνει στις απολήξεις των στηθαίων), ωφέλιμο πλάτος 3,30 μ. και συνολικό ύψος 10,40 μ. από το βαθύτερο σημείο του ρέματος.

Ως προς τον τρόπο οικοδόμησης της γέφυρας, παρατηρείται η κατά ζώνες μεταβολή της δομής των λίθων από κάτω προς τα άνω. Οι βάσεις των βάθρων έχουν αδρή αργολιθοδομή, το τμήμα έως τις γενέσεις των τόξων έφερε διακοσμητικά επιμελημένο αρμολόγημα (που σήμερα υπάρχει σε ελάχιστα σημεία) και τέλος τα τόξα με τις βάσεις των στηθαίων έχουν επιμελέστερη λαξευτή λιθοδομή. Το υπόλοιπο τμήμα των στηθαίων και οι επιστέφεις που πιθανώς να διέθεταν την τελειότερη λάξευση, σήμερα δεν σώζονται.

Οι φθορές και βλάβες που παρατηρούνται σήμερα στη γέφυρα είναι :

- Η υποβάθμιση του αρχικού ύψους των στηθαίων αλλά και της ποιότητας κατασκευής των εναπομεινάντων τμημάτων τους με πρόχειρο κτίσιμο της επίστεψης τους καθώς και των σημείων που έχουν καταρρεύσει στα ακραία τμήματα. Ως αποτέλεσμα δεν γνωρίζουμε με ακρίβεια το αρχικό μήκος της γέφυρας.
- Η πορεία του ρέματος έχει αλλάξει λόγω της ρίψης μπάζων και χωμάτων στη περιοχή της κοίτης με αποτέλεσμα σήμερα να απειλούνται οι βάσεις των βάθρων της 4<sup>ης</sup> καμάρας με αποχωμάτωση.

- Η στρώση ασφάλτου στο άλλοτε λιθόστρωτο κατάστρωμα για τη διέλευση των οχημάτων και αλλαγή της αρχικής στάθμης του με αποτέλεσμα την βύθιση (ή και εξαφάνιση) των ρύσεων των ομβρίων.
- Εκτενής φθορά των κονιαμάτων καθώς και πτώση αυτών κυρίως στις βάσεις των βάθρων αλλά και στα εσωράχια των τόξων.
- Βλάστηση στους αρμούς των λίθων ιδιαίτερα στα βάθρα εξαιτίας της υγρασίας.
- Στο ευρύτερο περιβάλλον παρατηρείται αισθητική υποβάθμιση της κοίτης λόγω ρίψης απορριμμάτων, παράνομες περιφράξεις ιδιοκτησιών και γενικότερη εγκατάλειψη.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία θα επιχειρηθεί να γίνουν τα κάτωθι:

- Πλήρη σχέδια αποτύπωσης
- Οικοδομική-κατασκευαστική ανάλυση
- Πρόταση αποκατάστασης των φθορών και αποκατάστασης της αρχικής μορφής της γέφυρας με αποξήλωση των επεμβάσεων
- Πρόταση πεζοδρόμησης της περιοχής και ένταξης της γέφυρας σε ευρύτερο δίκτυο που θα συνδέει τα μνημεία της Δούκισσας.



## **ABSTRACT**

### **The five – arched bridge of the Duchess of Plaisance in Melissia**

The five – arched bridge is located 4 km from Halandri, 3km from Penteli and stands in the old route of ancient quarries, a part of it called today Doukissis Plakentias Street, in the municipality of Melissia. It is possible that this bridge stands in the place of an ancient one from which we cannot find any traces today.

It is the oldest surviving bridge in the wider area of Athens, which was constructed in 1836 with funding from Sophie de Marbois-Lebrun, Duchess of Plaisance and project plans by the civil engineer Alexander Georgantas. The construction of the bridge served the transportation of marbles from Penteli to Athens for the construction of the palace (and not only), when the quarries of Penteli opened again by orders of king Otto. Also, it was probably a project that was included in the general modernization and development of the road network of that time.

Constructed with pentelic marble, it has overall length 39.50 m. (after the alterations at the parapets), width 3.30 m. and height 10.40m. from the deepest point of the stream.

Concerning the way that the stones were built, we can discern three different zones of stone structure. The bases of the pedestals have coarse rubble, the parts up to the genesis of arcs had elaborate decorative mortar (today we can spot it in some parts of the bridge), and finally the arcs and bases of the parapets have diligently carved stonework. There was a fourth zone, the upper part of the parapets and the cap stones that probably had even better carving, but today are missing.

The ravages and damages seen today on the bridge are described below:

- The degradation of the original height of parapets and the low construction quality of the remaining parts, were due to rough build of the crowning in order to fill the missing parts.
- The course of the stream has changed due to dumping debris and soil in the stream bed. As a result the bases of the pedestals of the fourth arch risk of soil displacement.
- The asphalt layer that covers today the once paved deck, changed its original level resulting in the sinking (or disappearance) of rain gutters.
- Extensive deterioration and fall of mortars especially in the bases of pedestals and in the intrados of the arches.
- Vegetation in the joints of stones especially in the piers due to moisture.

- In the wider environment it is observed aesthetic degradation of the riverbed due to dropping litter, illegal fences of neighboring properties and general neglect.

This project will attempt to address the following matters:

- Complete imprint projects
- Building-construction analysis
- Proposal for the recovery of damages and restoring the original appearance of the bridge
- Proposal for the pedestrianization of the area and accession of the bridge to a wider network linking the monuments of the Duchess.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

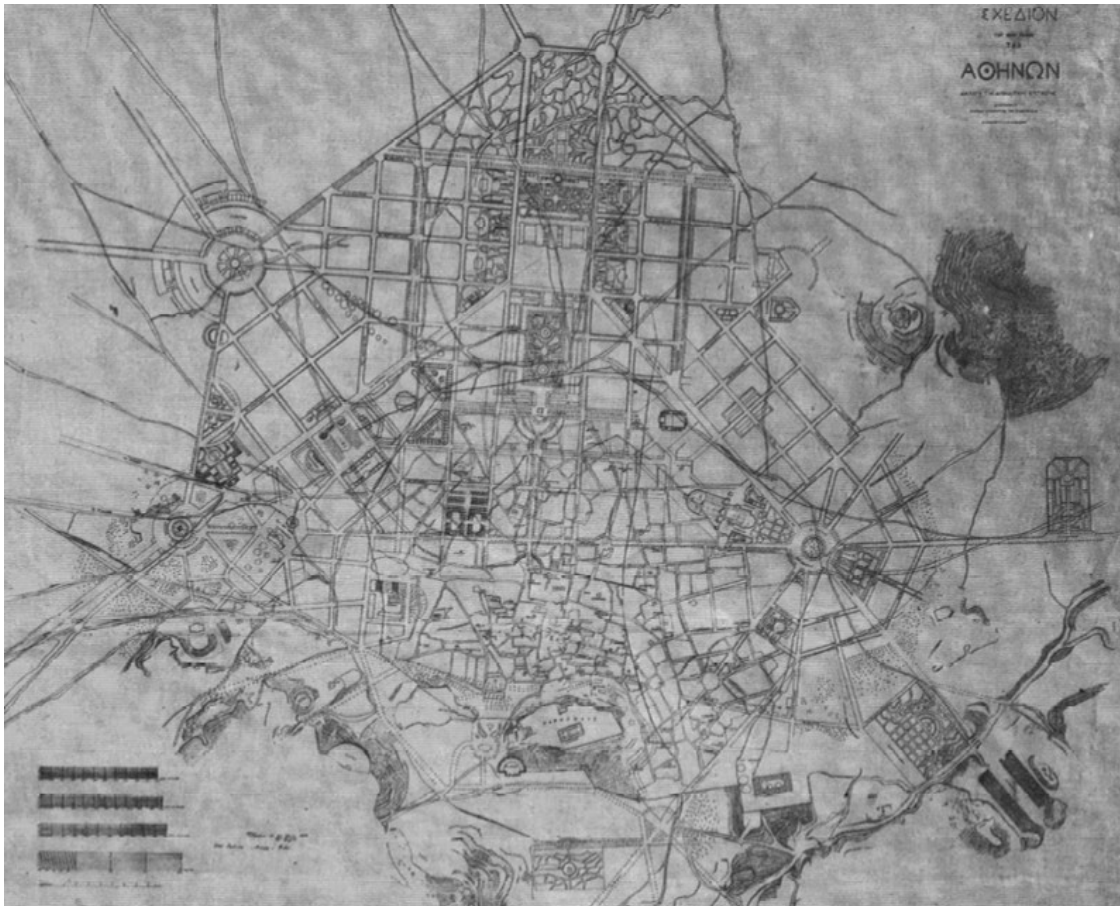
Για την ολοκλήρωση της παρούσας μελέτης ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου Μανόλη Κορρέ για τις πολύτιμες υποδείξεις, διορθώσεις και συμβουλές του, τον Μιχάλη Αντωνιάδη για τα τοπογραφικά υπόβαθρα που μου παρείχε, την Γεωργία Ψυχογιού για την πολύτιμη βοήθεια της στα κείμενα και τέλος, την μητέρα μου που αδιαμαρτύρητα βοήθησε στις μετρήσεις της αποτύπωσης της γέφυρας.

**Αφιερώνεται στην μνήμη του πατέρα μου  
του οποίου το έργο και η προσωπικότητα  
θα αποτελούν πάντα για εμένα έμπνευση**

## 1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### 1.1. Ευρύτερο ιστορικό και αρχιτεκτονικό πλαίσιο 19<sup>ου</sup> αι.

Η Ελλάδα απέκτησε μεν τυπικά την ανεξαρτησία της το 1827 μετά την ναυμαχία του Ναβαρίνου, αλλά στην ουσία η ημερομηνία αυτή σήμανε την αρχή μιας μεγάλης περιόδου εξάρτησης της χώρας από τις Μεγάλες Δυνάμεις. Η κατάσταση της χώρας μετά τον πόλεμο είναι άθλια και υπάρχει ανάγκη για αναδασμό της γης, ο οποίος όμως δεν πραγματοποιείται. Με τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα το 1834, τα επαρχιακά αστικά κέντρα αρχίζουν να ατονούν, καθώς ενισχύεται το κέντρο. Η ελληνική αστικοποίηση του 19ου αιώνα όμως είναι «νόθα»<sup>1</sup>, καθώς δεν συνοδεύεται από δομικές αλλαγές στην παραγωγή και την οικονομία και η νέα αστική τάξη συνεχίζει να εξαρτάται από την αγροτική παραγωγή, όσο και αν περιφρονεί την χειρονακτική εργασία.



**Εικ.1.** Στ.Κλέανθης- E.Schaubert, Σχέδιο των Αθηνών, 29 Ιουνίου-11 Ιουλίου 1833.

Πηγή: Δ.Φιλιππίδης, *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική*, σ.74

Η βαυαρική αντιβασιλεία, η οποία υποκαθιστά τον Όθωνα, γίνεται το κέντρο μιας νέας άρχουσας τάξης η οποία από αποτελείται από Ευρωπαίους και «εξευρωπαϊσμένους» επαναπατρισμένους έλληνες του παροικιακού ελληνισμού. Η

<sup>1</sup> Β. Φίλιας, *op. cit.*, 452 (Φίλιας, Βασίλης, «Ελληνική κοινωνία», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΓ', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα, 1977, σ.448 – 454.)

άρχουσα αυτή τάξη εισάγει στην Ελλάδα μια «επίπλαστη απομίμηση ξένων προτύπων»<sup>2</sup>. Την ίδια στιγμή, οι λαϊκές τάξεις στρέφονται προς τον ελληνοκεντρισμό, ενώ σε πολιτικό και ιδεολογικό επίπεδο επικρατεί η Μεγάλη Ιδέα της απελευθέρωσης του αλύτρωτου Ελληνισμού. Η Μεγάλη Ιδέα συνδέεται με το πνευματικό κίνημα του νεοελληνικού διαφωτισμού, ο οποίος υπήρξε παρακλάδι του ευρωπαϊκού και ο οποίος υποστήριζε τη συνέχεια του ελληνικού πολιτισμού από την αρχαιότητα ως τους νεότερους χρόνους. Φυσικά η πραγματικότητα απέιχε παρασάγγας από τα όνειρα των Ελλήνων για αναβίωση του παλαιού κλέους του έθνους. Ο γάλλος J.A. Buchon, μπαίνοντας στο λιμάνι του Πειραιά το 1841 και πλησιάζοντας τη γη που, για τόσους ευρωπαίους περιηγητές, κυρίως μετά τον 18ο αιώνα, αντιπροσώπευε το έσχατο όριο των χριστιανικών αξιών, επισφραγίζει την είσοδό του στον νέο – μα και ταυτόχρονα τόσο παλιό – κόσμο με τούτο το αξιομνημόνευτο φραστικό εισιτήριο: «Το παρελθόν κείται σε ερείπια και το παρόν που χτίζεται είναι σαβούρα». Πρόκειται για θαυμάσια μνεία της διαμάχης του αρχαίου και σύγχρονου κόσμου.<sup>3</sup>



**Εικ.2.** Άποψη της πόλης των Αθηνών, από τα Ανάκτορα προς την πλατεία Συντάγματος, περί το έτος 1845, σε πίνακα του Ulrich Halbreiter. Διακρίνεται δεξιά η οικία Δημητρίου, έργο του Θ. Χάνσεν

Πηγή: [http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter\\_more\\_9.aspx](http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx)

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ωστόσο, τέθηκε για πρώτη φορά το ζήτημα του προτύπου στην νεοελληνική αρχιτεκτονική. Καθώς η ελληνική αρχαιότητα επιχειρήθηκε να διασυνδεθεί με τον μεσαιωνικό ελληνοκεντρισμό του Βυζαντίου τα δύο σημαντικότερα αρχιτεκτονικά σύμβολα των περιόδων αυτών – ο Παρθενώνας και η Αγία Σοφία της

<sup>2</sup> Β. Φίλιας, *op. cit.*, 452

<sup>3</sup> J.A. Bouchon, *La Grèce continentale et la Morée en 1840 et 1841*, Παρίσι 1843, σ. 56

Κωνσταντινούπολης – επιχειρήθηκε να συγκριθούν και να συζητηθούν κι αυτά τόσο στη βάση του περιεχομένου όσο και των προθέσεων των αρχιτεκτόνων τους. Το πρόβλημα όμως του προτύπου ουσιαστικά παρέμεινε άλυτο, καθότι «η απόσταση ανάμεσα στην Αρχαιότητα και το Βυζάντιο δεν γεφυρώνεται τόσο εύκολα»<sup>4</sup>.

Πέρα από αυτό όμως ο Μεγαλοϊδεατισμός είχε ευρύτερες επιπτώσεις πάνω στην ελληνική τέχνη καθώς σχετίζεται άμεσα με την εισαγωγή προτύπων από την Ευρώπη και την ολοκληρωτική επικράτηση του Κλασικισμού στην Ελλάδα μετά την Απελευθέρωση. Η υιοθέτηση των ξένων παραδειγμάτων έγινε τόσο πρόθυμα και αδιάκριτα, διότι ευρωπαϊκή τέχνη σήμαινε πρόοδος και πρόοδος για την Ελλάδα σήμαινε εξευρωπαϊσμός, δηλαδή, τελικά, προσέγγιση στα ιδεώδη της ελληνικής αρχαιότητας, μια προσέγγιση αναγκαία για την αποτίναξη της μνήμης της Τουρκοκρατίας.

Η νεοελληνική αρχιτεκτονική αρχίζει ουσιαστικά με την εγκαθίδρυση στην Ελλάδα της βασιλείας του Όθωνα, η οποία συνοδεύτηκε από την μόνιμη ή περιοδική παρουσία στη χώρα ξένων και κυρίως γερμανόφωνων αρχιτεκτόνων, τα έργα των οποίων υπήρξαν σημαντικά και λειτούργησαν ως πηγή έμπνευσης και για τους Έλληνες αρχιτέκτονες της ίδιας εποχής και λίγο αργότερα. Μέσα από τα έργα αυτών των αρχιτεκτόνων είναι που εισάγεται ο κλασικισμός στην Ελλάδα, ένας κλασικισμός όμως που διαφέρει από τον ευρωπαϊκό με διάφορους τρόπους.

Κατ' αρχήν ο κλασικισμός επικράτησε στην Ελλάδα με περίπου 40 χρόνια καθυστέρηση σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη και κράτησε περισσότερο από ότι εκεί. Κατά δεύτερον, στην Ελλάδα, το ρεύμα αυτό δεν είχε ουσιαστικά να αναμετρηθεί με κάποιο παλιότερο πρότυπο, εφόσον η αρχιτεκτονική της τουρκοκρατίας είχε ήδη απορριφθεί από τους Έλληνες ως αποκύημα της σκλαβιάς. Τρίτον, το είδος του νεοκλασικισμού που υιοθετείται είναι πολύ πιο κοντά στα αρχαία πρότυπα, λόγω κυρίως της σχετικής γειννίας των νέων κτιρίων με τα πρότυπα αυτά, ενώ σεβασμό δείχνουν οι αρχιτέκτονες και στο κλίμα της χώρας. Τέταρτον, οι οικονομικοκοινωνικές συνθήκες επιβάλλουν την ανέγερση έργων μικρής κλίμακας με χαμηλό προϋπολογισμό, γεγονός που έχει συνέπειες και στη μορφή των κτιρίων. Πέμπτον, ο ελληνικός κλασικισμός αποκτά έντονα εθνικό χαρακτήρα.

Τη σκέψη των αρχιτεκτόνων της εποχής απασχολούν προβλήματα όπως η θεωρητική δικαίωση της υιοθέτησης του κλασικισμού από το εξωτερικό μέσα από την κατάδειξη της ελληνικότητάς του, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα μπορούσε να αναπτυχθεί μια τοπική αρχιτεκτονική στην Ελλάδα και το ζήτημα της μεσαιωνικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Σε γενικές γραμμές, θα μπορούσαμε να πούμε πως «ο κλασικισμός για την ελληνική ιδεολογία σήμαινε την επανασύνδεση με τη Αρχαιότητα, την ταύτιση με τους

---

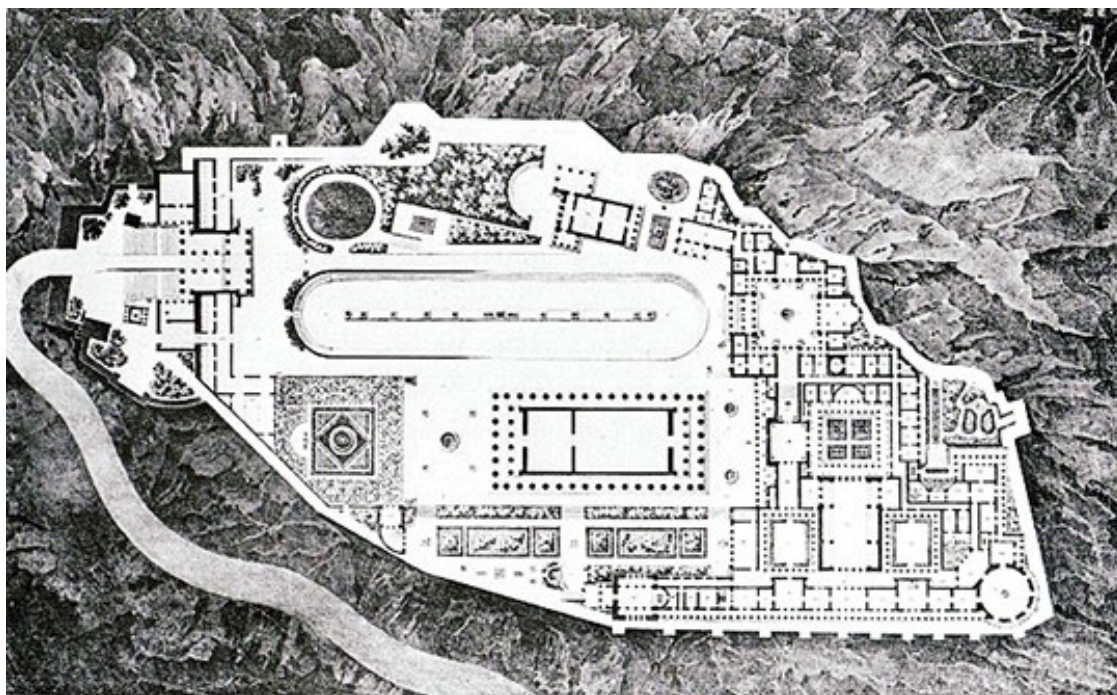
<sup>4</sup> Δ. Φιλιππίδης, Νεοελληνική Αρχιτεκτονική, Εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα 1984, σ. 67



ένδοξους προγόνους. Οπότε ήταν αδύνατο να θεωρηθεί σαν άλλη μια κίνηση αναβίωσης στο όνομα κάποιας ηθικής ανανέωσης ή εξυγίανσης, όπως συνέβαινε στην Ευρώπη. Οι ιδιαίτερες λοιπόν συνθήκες επιβολής του κλασικισμού στην Ελλάδα και η μετέπειτα διάδοσή του στα κατώτερα στρώματα ως ένα σημείο απέκρυψε το κοινωνικό του περιεχόμενο.

Παρ' όλες όμως τις διαφορετικές κατατάξεις και την έλλειψη μιας ενιαίας ορολογίας εκείνο στο οποίο όλοι οι ερευνητές φαίνεται να συμφωνούν είναι πως πράγματι υπάρχουν δύο τάσεις στην ελληνική αρχιτεκτονική του 19ου αιώνα, είτε πρόκειται για ξεχωριστά ιδεολογικά ρεύματα είτε για παρακλάδια μιας και μόνης ιδεολογίας: η ρομαντική και η κλασικιστική αρχιτεκτονική.

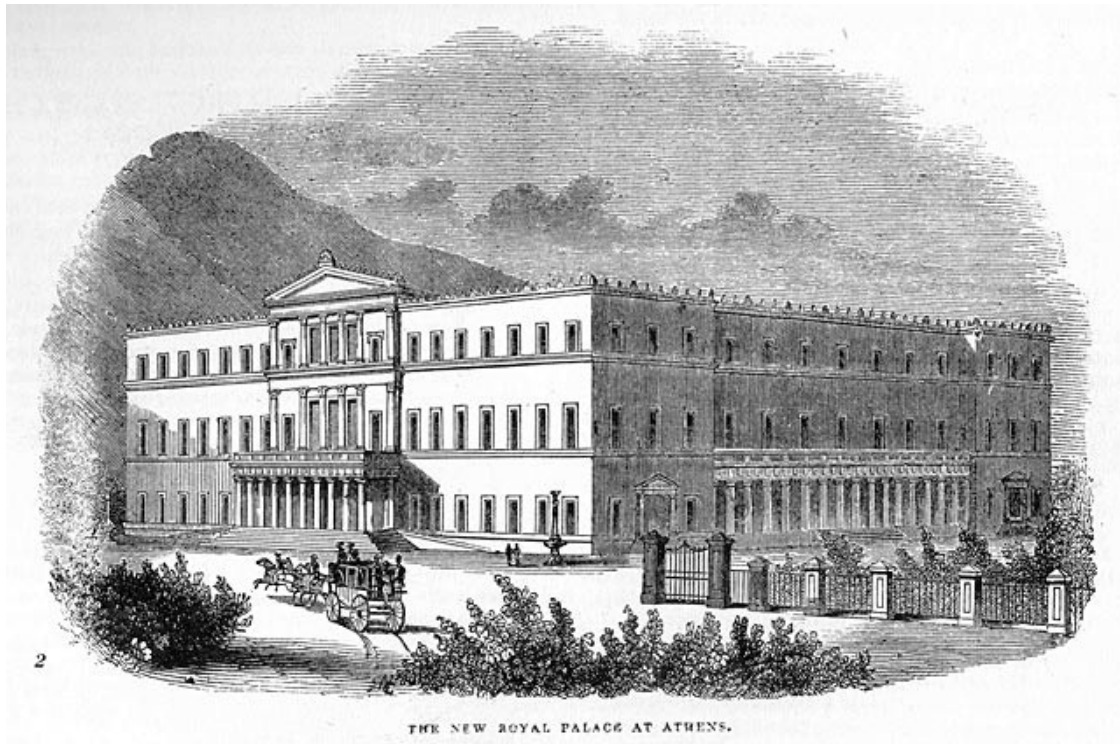
Ας δούμε όμως μερικά από τα σημαντικότερα κτίρια και αρχιτέκτονες της περιόδου, αρχής γενομένης από τον Κ.Φ. Schinkel ο οποίος εκπόνησε το πρώτο σχέδιο της κατοικίας του Όθωνα στην Αθήνα προτείνοντας την χωροθέτηση του στην Ακρόπολη.



**Εικ.3.** Η Ακρόπολις ως Ανάκτορα του Β. Όθωνα. Σχέδιο του Κ.Φ. Schinkel.

Πηγή : <http://archipunks.blogspot.gr/>

Το σχέδιο διακρινόταν για τον χειρισμό της σχέσης εσωτερικού και εξωτερικού χώρου με τρόπο απόλυτα συμβατό με το κλίμα της χώρας, αλλά τελικά το παλάτι υλοποιήθηκε το διάστημα 1836 – '40 σε σχέδια του Fr. von Gärtner. Το κτίριο, που σήμερα στεγάζει την Ελληνική Βουλή, διακρίνεται για τη λιτότητα και την υποβλητική γεωμετρικότητα των όγκων του, αν και η σχέση του με την πλατεία Συντάγματος έχει αλλοιωθεί και δεν προκαλεί πλέον την ίδια εντύπωση.



**Εικ.4.** Τα Ανάκτορα του Β. Όθωνα. Σχέδιο του Fr. von Gärtner.

Πηγή : [http://my-magazine-gr.blogspot.gr/2012/11/blog-post\\_8297.html](http://my-magazine-gr.blogspot.gr/2012/11/blog-post_8297.html)

Δύο άλλα αδέρφια γερμανών αρχιτεκτόνων, κοντά στις απόψεις του Schinkel, οι οποίοι δημιούργησαν στην Αθήνα σημαντικά κτίρια υπήρξαν οι Θεόφιλος και Χριστιανός Χάνσεν. Στον Χριστιανό χρωστάμε το κτίριο του Πανεπιστημίου Αθηνών (1839 – '49) και στον Θεόφιλο το μέγαρο Δημητρίου (1842) στη πλατεία Συντάγματος. Στο χώρο σήμερα βρίσκεται το Ξενοδοχείο της Μεγάλης Βρετανίας.

Μαθητής και συνεχιστής του έργου του Schinkel υπήρξε και ένας σπουδαίος έλληνας αρχιτέκτονας της εποχής, ο Σταμάτης Κλεάνθης (1802 - 1862). Ο Σταμάτης Κλεάνθης φαίνεται πως ήταν ο πρώτος αρχιτέκτονας της σύγχρονης Ελλάδας ο οποίος βρήκε το χαμένο σύνδεσμο με την ελληνική παραδοσιακή αρχιτεκτονική. Η αρχιτεκτονική του είναι απόλυτα προσαρμοσμένη στο κλίμα της χώρας και δεν μιμείται μόνο τη μορφολογία της αρχαίας κατοικίας αλλά υιοθετεί και τις κατασκευαστικές αρχές και χωροθετικές διατάξεις που απαντώνται στην παραδοσιακή αρχιτεκτονική. Παρ' όλ' αυτά τα θεωρούμενα ως έργα του είναι τόσο διαφορετικά μεταξύ τους που είναι δύσκολο να αποτιμηθεί συνολικά η αρχιτεκτονική του. Σε σχέση με το θέμα της συγκεκριμένης εργασίας, θα πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι ο Κλεάνθης εκτέλεσε μια σειρά έργων και για τη Δούκισσα της Πλακεντίας. Παρακάτω γίνεται αναφορά ποια έργα ήταν αυτά.

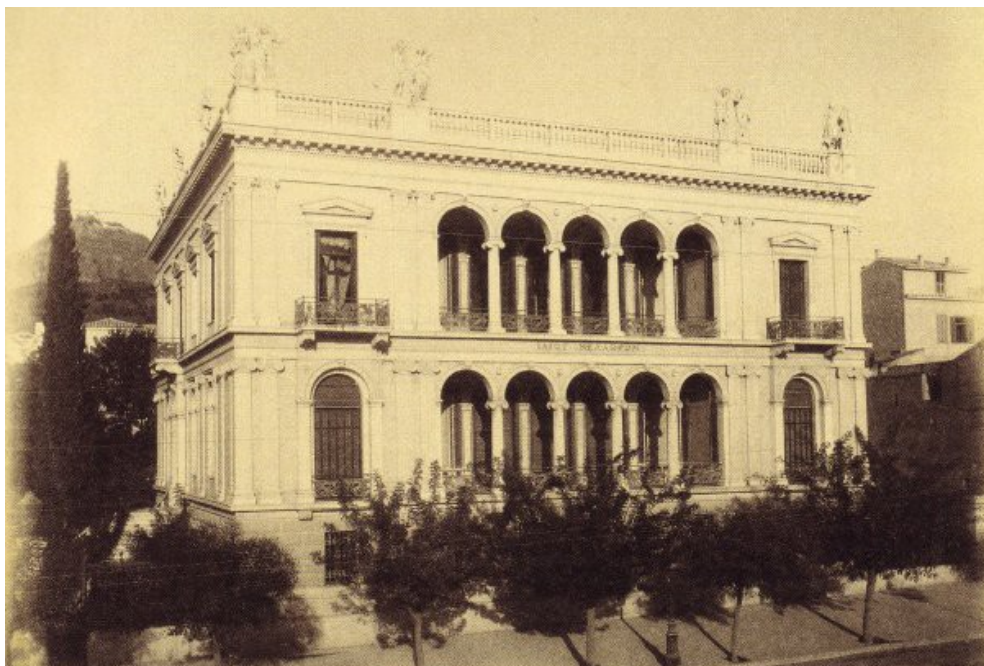
Το 1838 φτάνει στην Αθήνα από τη Ρώμη ο μεγάλος αντίπαλος του Κλεάνθη, ο Λύσανδρος Καυταντζόγλου (1811 - 1885). Παρ' όλ' αυτά η αρχιτεκτονική καριέρα του Καυταντζόγλου στην Ελλάδα δεν ξεκινά παρά το 1843, όταν επιστρέφει στη χώρα



ως διευθυντής του βασιλικού Σχολείου των Τεχνών (Πολυτεχνείου), μετά από απουσία τεσσάρων χρόνων. Κυριότερο έργο του αποτελεί μάλιστα ακριβώς το Πολυτεχνείο (1861 – '76). Πρόκειται για μία σύνθεση που προσφέρει θαυμάσια ποικιλία χώρων και προσφέρει εναλλασσόμενες εντυπώσεις, ενώ ταυτόχρονα μαρτυρά μια μεσογειακή αντίληψη της χρήσης του χώρου, σχεδόν αναπάντεχη για τον κλασικιστή Καυταντζόγλου.

Μέσα από την ιδεολογική διαμάχη των δύο αυτών αρχιτεκτόνων, του Κλεάνθη που αντιδρά στην ξενόφερτη κουλτούρα ανοίγει την πόρτα στην ελληνική παράδοση και του Καυταντζόγλου που ακολουθεί τα ξένα πρότυπα διαρρηγνύοντας τα ιμάτιά του για την ελληνικότητά τους, φανερώνεται για πρώτη φορά μια λανθάνουσα προσπάθεια να εκφραστεί ο χαρακτήρας της νεοελληνικής αρχιτεκτονικής, έστω και περισσότερο ως αίτημα παρά ως πράξη.

Το έργο του Ερνστ Τσίλλερ (Ernst Ziller, 1837 – 1923), ενός γερμανού που πολιτογραφήθηκε έλληνας, μπορεί να τοποθετηθεί ακριβώς μέσα στο παραπάνω πλαίσιο. Ο Τσίλλερ έβαλε τη σφραγίδα του στην νεοελληνική αρχιτεκτονική τόσο με τις πολλαπλές του δραστηριότητες όσο και με την εισαγωγή του ιστορισμού. Η προσωπική του συμβολή αφορά στο συνδυασμό ελληνικών δομικών και διακοσμητικών στοιχείων με την αναγεννησιακή αρχιτεκτονική. Τα έργα του διακρίνονται από την Ξ. Σκαρπιά Χόιπελ σε 4 μεγάλες κατηγορίες: δημόσια, αστικά, εκκλησιαστικά και εξωραϊστικά – πολεοδομικά. Κάποια από αυτά είναι η οικία Σλήμαν (Ιλίου Μέλαθρον, 1879), το μέγαρο Ψύχα (Ιταλική Πρεσβεία), τα δημοτικά θέατρα Πατρών, Ζακύνθου και Αθηνών καθώς και το Δημαρχείο της Ερμούπολης.



**Εικ.5.** Το Μέγαρο Σλήμαν. Έργο του Ernst Ziller. Σήμερα στεγάζει το Νομισματικό Μουσείο.

Πηγή : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1689720>

Σε γενικές γραμμές είχε μεγάλη σημασία για την εξέλιξη της νεοελληνικής αρχιτεκτονικής τόσο η μετάκληση νέων αρχιτεκτόνων όσο και η σειρά με την οποία χτίστηκαν τα ανάκτορα, το Πανεπιστήμιο, το μέγαρο Δημητρίου, το Αρσάκειο και το Βαρβάκειο, επειδή, λόγω απουσίας πρότερης μορφολογικής παράδοσης κάθε νέο κτίριο αποτελούσε και ένα νέο πρότυπο για μελέτη και μίμηση.

Εξάλλου, ο κλασικισμός που υιοθετήθηκε στην Ελλάδα ευθύς εξαρχής δεν ήταν υποχρεωτικά ελληνοκεντρικός. Αυτό μαρτυρά η αρχιτεκτονική του Wilhelm Weiler, η οποία αποτελεί παραλλαγή του γερμανικού Rundbogestil, αλλά και κάποια πρώτα δείγματα πιο γραφικής αρχιτεκτονικής κτίρια όπως το Αστεροσκοπείο Αθηνών του Θ. Χάνσεν και η Αγγλικανική Εκκλησία (πιθανώς του Κλεάνθη) σε ήπιο γοτθικό ρυθμό. Ωστόσο όλα αυτά τα κτίρια ανήκουν μάλλον στον ρομαντικό κλασικισμό, ο οποίος στην Ευρώπη έχει αρχίσει να απελευθερώνεται από τα αυστηρά κλασικά πρότυπα ήδη από το 1830, ενώ η πραγματικά γραφική αρχιτεκτονική στην Ελλάδα θα εμφανιστεί με καθυστέρηση. Το γραφικό ακόμα στην νεοελληνική αρχιτεκτονική εκφράζεται πιο πολύ μέσα από αναφορές στην ελληνική παραδοσιακή αρχιτεκτονική, η οποία είναι αυτήν την εποχή στο περιθώριο ουσιαστικά της επίσημης αρχιτεκτονικής δημιουργίας.

Βέβαια, θα πρέπει να πούμε, ότι, ακόμα και στην Αθήνα, όσο απομακρυνόμαστε από την επίσημη αρχιτεκτονική τόσο η κλασικιστική επίδραση αδυνατίζει, ενώ πολλαπλασιάζονται τα παραδοσιακά στοιχεία. Τα υλικά κατασκευής γίνονται επίσης ευτελέστερα και φθαρτά. Μάλιστα η ποιότητα της κατασκευής είναι συνήθως πολύ κακή λόγω έλλειψης γνώσης, ελλειπών μέσων και κερδοσκοπίας. Η τάση για μίμηση της επίσημης αρχιτεκτονικής, ωστόσο, έστω και σε επίπεδο διακόσμησης και πρόσοψης είναι διάχυτη, ακόμα και αν οι τεχνίτες ακολουθούν περισσότερο τα παραδοσιακά πρότυπα στον τρόπο κατασκευής. Στόχος είναι η κοινωνική προβολή αλλά και η απόδειξη της ελληνικότητας του ιδιοκτήτη κάθε οικοδομής μέσα από τον κλασικισμό. Πίσω από τις κλασικίζουσες προσόψεις όμως, ο τρόπος ζωής και η χωρική διάταξη των κατοικιών συνεχίζουν ως είχαν κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας, εφόσον, με την εξαίρεση των επαναπατρισμένων ελλήνων του εξωτερικού, για την συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού ο εξευρωπαϊσμός παρέμεινε επιφανειακός. Οι πολιτισμικές διαφορές στην ελληνική κοινωνία αναπαράγονται έτσι και στην αρχιτεκτονική. Συνολικά, δε, η πόλη παραμένει αυτήν την εποχή μια πόλη – χωριό, με τις φτωχότερες τάξεις να στεγάζονται σε οικισμούς με χαρακτηριστικά τυπικού χωριού, ώστε να εξασφαλιστεί αυτή την εποχή και η συνέχεια της ανώνυμης αρχιτεκτονικής μέσα στα πλαίσια της ελληνικής αστικοποίησης.

Στην ελληνική επαρχία τα πράγματα είναι παρόμοια. Αστικά κέντρα αλλά και μικρότεροι – ειδικά ναυτικοί – οικισμοί μεταμορφώνονται αισθητά. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν π.χ. μεταξύ άλλων το Ναύπλιο, η Ερμούπολη και το

Λαύριο. Η επιβολή του κλασικισμού είναι σχετικά περιορισμένη μόνο στις πιο απομακρυσμένες, απομονωμένες περιοχές και στις περιοχές εκείνες που διέθεταν ήδη μια ισχυρή αρχιτεκτονική παράδοση. Στις περισσότερες περιπτώσεις παράδοση και κλασικισμός αναμιγνύονται, σε διαφορετικό βαθμό κάθε φορά, και τελικά επιδράσεις βαλκανικές, ιταλικές, ανατολίτικες ενώνονται με τον κλασικισμό για τη δημιουργία πολλών «τοπικών» αρχιτεκτονικών παραλλαγών, οι οποίες αξίζουν και χρήζουν βαθύτερης μελέτης.

Σε ό,τι αφορά στον πολεοδομικό σχεδιασμό, ήταν κάτι άγνωστο στην Ελλάδα πριν την Επανάσταση, αλλά ακόμα και μετά την Απελευθέρωση αποδείχθηκε δυσεφάρμοστο εργαλείο. Μετά τον πόλεμο πολλές νέες πόλεις σχεδιάστηκαν με το υποδάμειο σύστημα από μηχανικούς του στρατού όμως το μεγαλύτερο βάρος έπεσε αναπόφευκτα στο σχεδιασμό της Αθήνας. Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της νέας πρωτεύουσας εκπονήθηκε από τους αρχιτέκτονες Κλεάνθη και Σάουμπερτ το 1833. Το χαρακτήριζε μια βαθιά αντίφαση ανάμεσα στην δεσμευτική πραγματικότητα της κατεστραμμένης μεταπολεμικής Αθήνας και στην ιδεολογική πρόθεση δημιουργίας μιας πρωτεύουσας αντάξιας του αρχαίου κλέους. Το κλασικιστικό και συμμετρικό αυτό σχέδιο προσέκρουσε σε αξεπέραστα εμπόδια – άθλια κρατικά οικονομικά και κερδοσκοπία των επιτήδειων – με αποτέλεσμα να ανασταλεί, για να αναθεωρηθεί τον επόμενο χρόνο από τον Leo von Klenze με κύριο στόχο τον περιορισμό των απαιτούμενων για την υλοποίησή του αποζημιώσεων. Ωστόσο προέκυψε και μια πιο ρομαντική και γραφική από την αρχική σύνθεση. Έτσι η σύγκρουση των τάσεων που επικρατούσε στην Ευρώπη βρήκε και στην Ελλάδα την έκφρασή της, αν και η συνύπαρξη όλων με την ελληνική πραγματικότητα αποδείχθηκε αμήχανη και άβολη.

Μάλιστα, αυτή η περίεργη συνύπαρξη μιας παλιάς τάξης πραγμάτων και μιας νέας εκ των άνω επιβαλλόμενης κατάστασης παραμένει ακόμα και σήμερα χαρακτηριστική της ελληνικής πολεοδομικής πρακτικής. Η συνεχής παραγωγή έστω και ανεφάρμοστων σχεδίων όμως από τότε και εξής δείχνει την ελληνική προσήλωση στη θεωρητική χρησιμότητα του σχεδιασμού ως ενός από τα ευρωπαϊκά πρότυπα ζωής. Θεωρητική χρησιμότητα, διότι ποτέ κανένα ενιαίο σχέδιο δεν εγκρίθηκε και δεν υλοποιήθηκε συνολικά αλλά μόνο «πινακίδες» και τροποποιητικά διατάγματα βρήκαν το δρόμο της υλοποίησης. Μέσα σε αυτό το κλίμα η δημιουργία των πρώτων αυθαίρετων οικισμών ήδη από το 1840 ήταν μάλλον φυσικό επακόλουθο.



**Εικ.6.** Η ανέγερση της «αυθαίρετης» συνοικίας των Αναφιώτικων στη βόρεια πλαγιά του βράχου της Ακρόπολης, ξεκίνησε το 1847, από Αναφιώτες, και άλλους Κυκλαδίτες μάστορες που μετανάστευσαν στην Αθήνα για να δουλέψουν στην ανοικοδόμηση της πρωτεύουσας.  
Πηγή : <http://2dim-ag-athan.dra.sch.gr/>

Τα Αναφιώτικα αποτελούν παράδειγμα τέτοιου οικισμού αυτής της εποχής. Η δόμηση συνεχίστηκε και μέσα στους αρχαιολογικούς χώρους ενώ το ρυμοτομικό σχέδιο επεκτάθηκε άτακτα προς όλες τις κατευθύνσεις, με τρόπο ο οποίος συνέφερε τα ιδιωτικά συμφέροντα και συνακόλουθες νομιμοποιήσεις «εκτός σχεδίου» αυθαιρέτων. Από το 1864 πάντως έχουμε μόνο σχέδια επέκτασης του ρυμοτομικού σχεδίου της Αθήνας και όχι πια συνολικές προτάσεις για την πόλη.

### **1.1.α. Η κατασκευή δρόμων στην Ελλάδα τον 19<sup>ο</sup> αι.**

Στα 1946, ο γεωγράφος Henri Cavaillès, σημειώνει η σχέση ανάμεσα στην εμφάνιση του φαινομένου «δρόμος» και του φαινομένου «κράτος» δεν είναι άμεση, αφού «ο δρόμος είναι η πιο παλιά και η πιο καθαρή έκφραση των σχέσεων».<sup>5</sup>

Από την οθωμανική αυτοκρατορία η Ελλάδα δεν κληρονομεί βέβαια ένα οδικό δίκτυο με τη σύγχρονη έννοια του όρου – συνέπεια των στρατιωτικών και οικονομικών αναγκών, ύστερα από κάποια εδαφική ενοποίηση η συγκέντρωση εξουσιών –, αλλά ένα σύνολο από χωματόδρομους, μονοπάτια και καλντερίμια,

<sup>5</sup> H.Cavaillès, La route française, son histoire, sa fonction, Παρίσι 1946, σ.5



φτιαγμένα από πολύ παλιά για τις ανάγκες μιας παραδοσιακής κυκλοφορίας περιορισμένων μετακινήσεων.<sup>6</sup> Η μεταφορική ικανότητα τους αντικατοπτρίζει την πυκνότητα των ανταλλαγών που περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία και μαρτυρούν με τη σειρά τους ένα σύστημα σε μεγάλο βαθμό κλειστό που δικαιολογεί μια οικονομία οικιακή. Ασφαλώς αντανακλά μια διαφοροποιημένη πυκνότητα κυκλοφορίας, ανάλογα με τη μία ή με την άλλη χάραξη, στο σύνολο τους όμως οι δρόμοι δεν είναι παρά μονοπάτια, χωματόδρομοι περισσότερο ή λιγότερο στενοί, για πεζούς και ζώα.



**Εικ.7.** Η περιοχή δυτικά της Ακρόπολης τέλη 19<sup>ου</sup> αι.

Πηγή: <http://bill-files.blogspot.gr/2013/09/19-20.html>

Τα εμπορεύματα μεταφέρονται σε μικρές ποσότητες, ενώ άνθρωποι και εμπορεύματα μετακινούνται σε μικρή ακτίνα. Στην περιορισμένη κυκλοφορία πρέπει να προσθέσουμε και τη σχετική έλλειψη τροχοφόρου μεταφορικού μέσου: της άμαξας. Το αγροτικό κάρο με τις τέσσερις ρόδες, δεν υπάρχει ακόμα, ούτε και το δίτροχο καρότσι, όχημα λιγότερο σταθερό, το οποίο όμως προσαρμόζεται ευκολότερα σε όλα τα μονοπάτια της υπαίθρου. Όταν το 1858 καταφτάνει στην Τρίπολη ένα αμάξι με διακεκριμένους ταξιδιώτες που έρχονται από την Αθήνα, αυτό θεωρείται το γεγονός της ημέρας. Έναν χρόνο αργότερα κάποιος Αναστασίου από την Τρίπολη κατασκευάζει με δικά του μέσα μια άμαξα άξια του ονόματός της που

<sup>6</sup> Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880*, Αθήνα 1989, σ. 19-21.



παρουσιάζεται στα Ολύμπια του 1859<sup>7</sup>. Το 1900 υπάρχουν σε ολόκληρη τη χώρα 28 κατασκευαστές αμαξών από τους οποίους οι 22 είναι στην Αθήνα.

Στις 27 Ιουνίου/ 8 Ιουλίου 1833, ο γραμματέας Εσωτερικών Γ. Ψύλλας, που έχει αναλάβει να ετοιμάσει ένα γενικό σχέδιο για την «κατασκευή των πιο σημαντικών και αναγκαίων δρόμων του βασιλείου», ζητά τη βοήθεια των νομαρχών.<sup>8</sup> Προγραμματίζεται λοιπόν η κατασκευή δρόμων σε τρεις μεγάλους άξονες, Πάτρα – Γύθειο, Κόρινθος – Νεόκαστρο μέσω Τρίπολης, και Αθήνα – Βόνιτσα μέσω Θήβας, Λιβαδειάς και Αργινίου. Οι δρόμοι αυτοί θα εξασφάλιζαν την επικοινωνία των εσωτερικών περιφερειών με τη θάλασσα. Οι δρόμοι θα έπρεπε να εξυπηρετούν τις ανταλλαγές των γεωργικών προϊόντων της ενδοχώρας με τα βιοτεχνικά που φθάνουν στα λιμάνια, αλλά και να εξασφαλίζουν ευκολότερη πρόσβαση στα ελληνοτουρκικά σύνορα. Η κατασκευή των δρόμων με τον τρόπο του κατασκευάζονται στην Ευρώπη απαιτεί τεράστια έξοδα, που θα επιβαρύνουν το βασιλικό ταμείο, χωρίς να είναι δυνατόν, με τη σημερινή κατάσταση του πληθυσμού και των εμπορικών ανταλλαγών, να καλυφθούν, με οποιαδήποτε δόδια, ούτε καν οι τόκοι των κεφαλαίων που θα δαπανηθούν. Προσωρινά λοιπόν περιορίστηκαν να ισοπεδώσουν τα σημεία όπου ο δρόμος είναι ανώμαλος, επικίνδυνος ή αδιάβατος, και να κατασκευάσουν ή επισκευάσουν τις γέφυρες και τα οδοστρώματα πάνω από τα ποτάμια ή τα έλη. Όσο για τους δρόμους που συνδέουν τις κοινότητες μεταξύ τους ο Μαυροκορδάτος πρότεινε τα έξοδα να τις επιβαρύνουν εξ ολοκλήρου, αλλά προστίθεται ότι «... ο υπογράφων πιστεύει ότι θα έπρεπε να αναβληθεί η επισκευή τους έως ότου [οι κοινότητες] είναι σε θέση να επιχειρήσουν παρόμοιο έργο, που θα απαιτήσει χρηματικές καταβολές πάνω από τις σημερινές τους δυνατότητες.»<sup>9</sup>

Από τη στιγμή που η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του κράτους, τον Δεκέμβριο του 1834, οι δρόμοι που την εξυπηρετούσαν κατασκευάστηκαν σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, ενώ η ποιότητα των έργων επέτρεψε, και δικαιολογημένα, να χαρακτηριστούν οι δρόμοι αυτοί αμαξιτοί. Με άλλα λόγια, επρόκειτο για ένα αστικό κέντρο, όπου τόσο η διοικητική μηχανή όσο και η κοινωνία αξιώνουν μια ζωτικής φύσεως επαφή με τη γύρω περιοχή και τους γειτονικούς νομούς. Οι βουαροί γεωμέτρεις Bernhard και Holter καταρτίζουν, στις αρχές του καλοκαιριού του 1835, τα σχέδια και τους προϋπολογισμούς των τμημάτων των ακόλουθων δρόμων: Αθήνα – Κηφισιά, Αθήνα – Μενίδι, Αθήνα – Πατήσια, Αθήνα – Φάληρο. Το 1836 και το 1837 αρχίζουν να κατασκευάζονται νέοι δρόμοι που τραβούν πιο μακριά, μέσα στην ενδοχώρα. Ο Ι. Κωλέττης, γραμματέας Εσωτερικών, όταν αναφέρεται, τον Απρίλιο του 1835 στην προετοιμασία των έργων για την αποκατάσταση των δρόμων της Αττικής, προτείνει: «Ο δρόμος από την Αθήνα στο Φάληρο, στον οποίο υπάρχει πολύ

<sup>7</sup> Εφημερίδα Αρκαδία, 15 Ιουλίου 1858 και 26 Σεπτεμβρίου 1859.

<sup>8</sup> Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880*, Αθήνα 1989, σ. 26.

<sup>9</sup> Έκθεση Α. Μαυροκορδάτου της 6/18 Αυγούστου 1833, από Μ.Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880*, Αθήνα 1989, σ. 28.

μικρή κίνηση, ως αφεθεί στη σημερινή του κατάσταση και, αντίθετα, η διακλάδωση του δρόμου της Κηφισιάς προς τα Μεσόγεια, τόσο χρήσιμη για τον ανεφοδιασμό της αγοράς της Αθήνας, ως περιληφθεί στα σχέδια βελτιώσεων.<sup>10</sup> Ο περιηγητής J.A.Buchon αναφέρει σχετικά: «Οι δρόμοι στους οποίους μπορούν να κυλήσουν ρόδες οποιουδήποτε οχήματος δεν είναι πολλοί, και εκτείνονται σε πολύ μικρή απόσταση γύρω από την Αθήνα. Ο ένας οδηγεί στον Πειραιά, δυο λεύγες από την πόλη. Ο άλλος, δύο ή τριών λευγών επίσης, οδηγεί στα όμορφα χωριά Μαρούσι και Κηφισιά, στους πρόποδες της Πεντέλης, και ο τρίτος, που περνά κοντά από το Μοναστήρι του Δαφνίου, κοντά από την Ελευσίνα, πάει ως τη Θήβα και καμιά φορά, εκτός από την εποχή των βροχών, ως τη Λιβαδειά. Παντού αλλού μόνο με ένα άλογο μπορεί να πάει κανείς...»<sup>11</sup>.

Στα πλαίσια αυτών των έργων και με την γενικότερη επέκταση του οδικού δικτύου κατασκευάστηκε και η γέφυρα της Δούκισσας, η οποία φέρει επιγραφή με έτος κατασκευής το 1836 (και όχι 1841 όπως υποστηρίζεται σε πολλές πηγές). Ίσως επρόκειτο για δωρεά από τη Δούκισσα στο κράτος, την εποχή μάλιστα που ο βασιλιάς διέταξε την επαναλειτουργία των λατομείων στην Πεντέλη και θα εξυπηρετούσε τη μεταφορά μαρμάρων για τα βασιλικά ανάκτορα. Ο άγγλος στρατιωτικός και περιηγητής George Cochrane, που επισκέφτηκε επανειλημμένως την Πεντέλη και τα λατομεία μαρμάρου, αναφέρει για την κατασκευή ενός δρόμου γύρω στα 1835 : «Ήμουν ευτυχής που έμαθα ότι η κυβέρνηση σκόπευε να κατασκευάσει ένα δρόμο προς τα λατομεία μαρμάρου, και σε μια επόμενη επίσκεψη, δύο μήνες αργότερα, ο δρόμος ήταν σχεδόν έτοιμος»<sup>12</sup>. Παρόμοια πληροφορία δίδει και ο ορυκτολόγος Karl Gustav Fiedler<sup>13</sup> ο οποίος αναφέρει ότι με προσωπικά έξοδα ο Όθωνας αποκατέστησε το δρόμο προς το Πεντελικό το Μάιο του 1836, προκειμένου να τεθεί σε λειτουργία το λατομείο για την εξόρυξη μαρμάρων που θα χρησιμοποιούνταν στα βασιλικά ανάκτορα. Επίσης ο Friedrich von Zentner αναφέρει πάλι ότι με διαταγή του Όθωνα κατασκευάστηκε ένας δρόμος που κόστισε 36.000 δρχ. για τη μεταφορά μαρμάρων για τα ανάκτορα<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> ΓΑΚ, Οθωνικό, Υπουργείο Εσωτερικών, φ. 234, 4/16 Απριλίου 1835.

<sup>11</sup> J.A.Buchon, La Grèce continentale et la Morée en 1840 et 1841, Παρίσι 1843, σ. 168

<sup>12</sup> G. Cochrane, τομ. 2, σ.15

<sup>13</sup> “*Seit dem Mai 1836 hat König Otto auf eigene Kosten, zum Behuf des neuen Residenzschlosses, den Weg bis zum Pentelikon, die Schleifbahn bis zu dem grossen Bruch wieder herstellen und diesen in Betrieb setzen lassen*”, K.G.Fiedler, Reise durch alle Theile des Königreiches Griechenland, Leipzig 1840,σ.34

<sup>14</sup> “*Als im Jahre 1836 mit dem Baue des königl. Palastes begonnen wurde, liess Seine Majestät der König Otto mit einem Kostenaufwande von circa 36.000 drachmen den Weg von Athen bis zu den Brüchen (von Penteli) herstellen, und den Bruch in den Betrieb setzen.*” R.F. von Zentner, Gesammelte Notizen über die Industrie und Landwirtschaft im Königreiche Griechenland, Mannheim 1860, σ. 46

## 1.2. Τοπίο και ιστορικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής της γέφυρας

### Το τοπίο

Η γέφυρα της Δούκισσας βρίσκεται στην τότε ονομαζόμενη περιοχή Μαρούσι της οποίας τμήμα αποτελούσαν τα Μελίσσια. Το Μαρούσι βρίσκεται 12 χιλιόμετρα βορειοανατολικά της Αθήνας, στις υπώρειες του Πεντελικού όρους και σε υψόμετρο που κυμαίνεται μεταξύ των 155 (περιοχή Μετοχίου Καλογρέζας) και 300 περίπου μέτρων (υψώματα Μελισσίων). Τα όρια της περιοχής αποτελούν προς τα βόρεια οι χαμηλότεροι πρόποδες της Πεντέλης, με τα υψώματα της Μαγκουφάνας (Πεύκης), της Κηφισιάς και των σημερινών Μελισσίων, ενώ προς τα ανατολικά, νότια και νοτιοδυτικά η οριοθέτηση ακολουθεί κατά βάση το δίκτυο των μικρών και μεγάλων ρεμάτων – το ρέμα Πεντέλης ή Χαλανδρίου – στο οποίο ενώνεται το ρέμα του Μπραχαμίου και το ρέμα που βρισκόταν στη θέση της σημερινής λεωφόρου Κύμης.

Το εδαφικό ανάγλυφο του Αμαρουσίου χαρακτηρίζεται ως ήπιο, δίχως απότομες υψομετρικές διαφορές. Κύριο χαρακτηριστικό του αποτελεί το μεγάλο ρέμα που διανύει όλη την έκταση του με άξονα από βορειοανατολικά προς νοτιοδυτικά, το οποίο ενισχυόταν και από μικρούς χείμαρρους<sup>15</sup>. Το ρέμα ξεκινά από τη σημερινή συνοικία της Νέας Λέσβου, λίγο ανατολικά του κτήματος Βορρέ, σε θέση όπου μέχρι το 1991 τουλάχιστον υπήρχε μικρή φλέβα νερού. Από εκεί αρχίζει να σχηματίζεται η κοίτη, που κατέρχεται προς τα νοτιοδυτικά, κάμπτεται ανατολικά, περνά ανάμεσα από τον Άγιο Αθανάσιο και τον Άγιο Ελευθέριο, τέμνει κάθετα τη λεωφόρο Κηφισιάς και συνεχίζει πάλι προς τα νοτιοδυτικά, ώσπου συναντά τη ρεματιά του Χαλανδρίου, αμέσως βόρεια από τα Τουρκοβούνια.



**Εικ.8.** Άποψη του ρέματος στο τμήμα Αγ.Ελευθερίου και στο Μπραχάμι. Το τελευταίο σήμερα έχει τσιμεντοποιηθεί.

Πηγή: Γ.Πάλλης, Το Μαρούσι της Αττικής.

<sup>15</sup> Σήμερα έχει καλυφθεί τμηματικά και χρησιμεύει ως αγωγός ομβρίων. Τα σημεία όπου διατηρείται ακάλυπτη η φυσική πορεία του είναι πολύ υποβαθμισμένα.

Οι ονομασίες του αλλάζουν κατά τόπους: είναι γνωστό ως Βαθύρεμα στο βόρειο τμήμα του, ως Πισπίρι γύρω από την οδό Διονύσου και ως ρέμα του Μπραχαμίου στο τελικό τμήμα του. Οι κυριότεροι από τους χείμαρρους που συνέβαλαν σε αυτό ήταν το μικρό ρέμα που υπήρχε άλλοτε στη θέση της οδού Βορείου Ηπείρου και ένα άλλο μικρό ρέμα που ξεκινούσε λίγο νότια από τον Πέλικα, μέρος του οποίου διατηρείται προς το παρόν στη νεώτερη συνοικία Ψαλίδι.<sup>16</sup>

Τα υδάτινα συστήματα της περιοχής αποτελούνται από τα υπόγεια ύδατα και από το ρέμα του Μπραχαμίου το οποίο άλλοτε είχε συνεχή ροή. Η αξιοποίηση των υπόγειων υδάτων γινόταν με πηγάδια. Όλα τα σπίτια του οικισμού του 19ου αι. διέθεταν πηγάδι στην αυλή και η συνήθεια αυτή συνεχίστηκε σε μικρότερο βαθμό μέχρι το 1960 περίπου. Κάποια μεγαλύτερα πηγάδια υπήρχαν σε αγροτικές τοποθεσίες από τα οποία διοχετευόταν νερό στις καλλιέργειες με αμπολές. Ο υδροφόρος ορίζοντας εξακολουθεί να είναι πλούσιος ακόμα και σήμερα, ωστόσο τα νερά που βρίσκονται σε μικρό βάθος είναι συνήθως μολυσμένα.

Το ρέμα του Μπραχαμίου είχε γύρω στο 1810 σταθερή ροή και από αυτό έπαιρνε το χωριό νερό, όπως τουλάχιστον φαίνεται στα γραφόμενα του Αμερικανού περιηγητή Hobhouse. Η ροή αυτή φαίνεται όμως πως δεν ήταν φυσική, αλλά όπως σημειώνει ο Α.Κορδέλλας<sup>17</sup> οφειλόταν σε έναν από τους εγκάρσιους αγωγούς του αρχαίου Αδριάνειου Υδραγωγείου, ο οποίος είχε φραγεί και το νερό του είχε βρει διέξοδο μέσα από κάποια φρέατα στη θέση Πισπίρι (γύρω από τη διασταύρωση της οδού Διονύσου με το ρέμα). Το τοπωνύμιο αυτό, που φέρεται να είναι αρβανίτικο, σημαίνει ακριβώς το σημείο από όπου αναβρύζει νερό. Κατά το 1879, η ημερήσια ροή είχε εκτιμηθεί σε 300 - 500 κυβικά μέτρα και διοχετευόταν σε κτήματα, στο Μπραχάμι, την Καλογρέζα και τα Σοχώρια. Η μεγάλη λειψυδρία που αντιμετώπιζε η Αθήνα κατά την εποχή εκείνη, οδήγησε στην απόφαση να διατεθεί μεταξύ άλλων και το νερό του Μπραχαμίου για την κάλυψη των αναγκών της πρωτεύουσας, γεγονός που προκάλεσε αρχικά τη βίαιη αντίδραση των χωρικών. Τότε έγιναν και κάποια έργα διευθέτησης του ρέματος, με τοίχους αντιστήριξης, τμήματα των οποίων σώζονταν μέχρι το 1998.

Εξαιτίας ίσως του εμπορίου του νερού και των νερουλάδων του 19ου αι. το Μαρούσι απέκτησε τη φήμη ενός τόπου εξαιρετικά πλούσιου σε νερά. Εντούτοις, αυτά δεν ήταν αρκετά για την άρδευση της περιοχής. Η τροφοδοσία των τοπικών καλλιεργειών με νερό από το Κεφαλάρι της Κηφισιάς, από την Τουρκοκρατία μέχρι σχεδόν και το 1960, μαρτυρεί ότι οι τοπικές πηγές δεν επαρκούσαν για τις αρδευτικές ανάγκες της περιοχής.

---

<sup>16</sup> Γ.Πάλλης, Το Μαρούσι της Αττικής, Δοκίμιο τοπικής ιστορίας, εκδόσεις εφημ.ΑΜΑΡΥΣΙΑ, 2004, σ. 11

<sup>17</sup> Α.Κορδέλλας, Αι Αθήναι υπό υδραυλικήν έποψιν, Αθήνησι 1879.

## Η ιστορία της περιοχής

Ως αφετηρία της έρευνας για την ιστορία της περιοχής<sup>18</sup> μπορεί να θεωρηθεί η συλλογή κειμένων αρχαίων επιγραφών από τον Γάλλο αρχαιοθήρα αββά Fourmont, το έτος 1729. Η πρώτη ωστόσο ουσιαστική συμβολή οφείλεται στους Stuart και Revett, που ταύτισαν το Μαρούσι με το αρχαίο Άθμονον, κατά το 1751-1753. Οι περιηγητές που ακολούθησαν δεν πρόσθεσαν κάτι το σημαντικό, εκτός από την ίδια την μαρτυρία της επίσκεψης τους στον τόπο και λίγες παρατηρήσεις τοπογραφικού κυρίως χαρακτήρα. Το 1879 έγινε η χαρτογράφηση της περιοχής, με έμφαση στα αρχαία κατάλοιπα, για λογαριασμό του Γερμανικού Ινστιτούτου. Ο χάρτης, που εκδόθηκε το 1883 στο Βερολίνο ως μέρος της Karten von Attika, έμεινε γνωστός με το όνομα του χαρτογράφου - χάρτης του Kaupert.

Οι συστηματικές αρχαιολογικές ανασκαφές που έγιναν στον τύμβο Σωρό κατά το διάστημα 1890-1893, δεν είχαν καμία συνέχεια. Έκτοτε, και μέχρι το 2000, πραγματοποιήθηκαν κατά καιρούς και εντελώς συμπτωματικά, μερικές σωστικές έρευνες και περισυλλογές αρχαίων αντικειμένων. Η ραγδαία οικοδόμηση του Αμαρουσίου από το 1980 και εξής, δεν συνοδεύτηκε από κανενός είδους αρχαιολογικό έλεγχο, ώστε σήμερα να έχει χαθεί η δυνατότητα άντλησης στοιχείων μέσω ανασκαφών. Τα ευρήματα των ετών 2000-2001 από τη διάνοιξη της Αττικής Οδού, σε περιοχές όπου προηγουμένως δεν υπήρχε καμία σχετική ένδειξη, αποδεικνύουν ότι εάν είχε ληφθεί μέριμνα, η εικόνα για το παρελθόν της περιοχής θα ήταν τελείως διαφορετική. Οι ανασκαφές της Β' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων στην Αττική Οδό, αν και περιορίστηκαν μόνο στο δυτικό ήμισυ της διαδρομής της στο Μαρούσι, υπήρξαν οι εκτενέστερες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα εδώ.

Οι μεσαιωνικοί χρόνοι του Αμαρουσίου δεν έγιναν ποτέ αντικείμενο μελέτης, καθώς τα υπάρχοντα στοιχεία είναι πενιχρά. Ο Γ. Λαμπάκης, ο πατέρας της βυζαντινής αρχαιολογίας στην Ελλάδα, ήταν ο πρώτος που περιόδευσε στα μεταβυζαντινά μνημεία της περιοχής το 1902 και άφησε πολύτιμες σημειώσεις. Τα ίδια μνημεία καταγράφηκαν πρώτη φορά από τον Α. Ορλάνδο το 1933. Το 1956 δημοσιεύτηκαν δυο μονογραφίες για τον Άγιο Δημήτριο και τον Αι Γιάννη τον Πέλικα, οι οποίες όμως είναι ανεπαρκείς και αναξιόπιστες. Ουσιαστικά, όλα αυτά τα μνημεία παραμένουν αδημοσίευτα.

Από την άλλη πλευρά, τα χαμένα τεκμήρια δεν πρέπει να υπερεκτιμηθούν, δεδομένου ότι το Μαρούσι δεν ήταν παρά ένας μικρός αγροτικός οικισμός, στη σκιά της Αθήνας, ενώ η διαχρονική μάλλον κατοίκηση και καλλιέργεια της γης, δεν συνέβαλαν στη διατήρηση παλαιών οικοδομικών και άλλων καταλοίπων. Η μελλοντική έρευνα θα πρέπει να επικεντρωθεί στη συστηματική δημοσίευση των σημαντικότερων μεταβυζαντινών μνημείων, που έχει και γενικό ενδιαφέρον, και στη

<sup>18</sup> Γ. Πάλλης, Το Μαρούσι της Αττικής, Δοκίμιο τοπικής ιστορίας, εκδόσεις εφημ. ΑΜΑΡΥΣΙΑ, 2004, σ. 14

μελέτη διαφόρων αρχειακών πηγών της περιόδου 1832-1940, μέσα από τις οποίες μπορεί να ανασυντεθεί λεπτομερειακά η ζωή του οικισμού κατά τους νεώτερους χρόνους<sup>19</sup>.

### **Ο αρχαίος δήμος Άθμονον**

Τον αρχαίο αττικό δήμο Άθμονον ή Αθμονία ταύτισαν πρώτοι με τη θέση του Αμαρουσίου οι Άγγλοι περιηγητές J.Stuart και N.Revett, από τα μέσα του 18ου αι., θεωρώντας ότι η ονομασία του χωριού αποτελούσε επιβίωση του ονόματος του ιερού της Αμαρυσίας Αρτέμιδος. Τα στοιχεία που ήρθαν στο φως κατά τους επόμενους αιώνες επιβεβαίωσαν απόλυτα την ταύτιση.

Η κύρια λατρευόμενη θεότητα στο Άθμονον ήταν η Αμαρυσία Άρτεμις. Τον 2ο αι. μ.Χ. ο περιηγητής Πausανίας, δεν βρήκε κάποιον που να μπορέσει να του εξηγήσει την προέλευση της λατρείας αυτής και υπέθεσε ο ίδιος, ότι έχει κάποια σχέση με την Αμαρυσία Αρτέμιδα της ευβοϊκής Αμαρύνθου. Στην εύλογη αυτή υπόθεση του αρχαίου περιηγητή, η οποία έχει υιοθετηθεί και από νεώτερους ερευνητές, δεν έχει προστεθεί μέχρι σήμερα κάτι που να διαφωτίζει περισσότερο το θέμα της καταγωγής της. Από το ιερό της Αμαρυσίας, το Αμαρύσιον, έχουν διασωθεί δύο ορόσημα του τέμενους, των μέσων του 2ου αι. μ.Χ. και ένα δημοτικό ψήφισμα του 325 π.Χ. όλα αποσπασμένα από την αρχική τους θέση. Σύμφωνα με τον Γ.Α. Πίκουλα, οι τρεις επιγραφές, αν και δεν βρέθηκαν στην αρχική τους θέση, ορίζουν μια έκταση διακοσίων περίπου στρεμμάτων, η οποία θα μπορούσε αδρομερώς να ταυτιστεί με το τέμενος του ιερού<sup>20</sup>. Μέσα σε αυτή περιλαμβάνεται το ύψωμα του Πέλικα, το οποίο διέθετε άπλετη θέα προς όλο σχεδόν το βορειοανατολικό τμήμα του αθηναϊκού πεδίου. Επιπλέον η ύπαρξη στο συγκεκριμένο ύψωμα τριών μεταβυζαντινών ναών (Παναγία Νερατζιώτισσα, Άγιος Νικόλαος και Αι Γιάννης) κτισμένων με άφθονο αρχαίο υλικό, συγκλίνει στην τοποθέτηση του ιερού στο σημείο αυτό, και πιθανότατα στη θέση του Αι Γιάννη<sup>21</sup>, όπου σήμερα διατηρούνται στοιχεία που μπορούν να θεωρηθούν κατάλοιπα αρχαίων θεμελιώσεων<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ.15

<sup>20</sup> Γ.Α. Πίκουλας, «Αμαρυσία», σ. 210-211

<sup>21</sup> Το ιερό τοποθετεί στη συγκεκριμένη θέση και ο Γαρδίκας ( «Αμαρούσιον- Άθμονον», σ.45-46)

<sup>22</sup> Όλη η περιοχή γύρω από τον Αι Γιάννη τον Πέλικα οικοδομήθηκε πυκνά με πολυκατοικίες, κατά την τελευταία εικοσαετία κυρίως. Η ανυπαρξία ελέγχου από την Αρχαιολογική Υπηρεσία στέρησε οριστικά την δυνατότητα εντοπισμού πιθανών καταλοίπων του ιερού.





**Εικ.9.** Χάρτης Kaupert με τους αρχαίους δήμους και ο ναός του Αϊ Γιάννη Πέλικα όπου στην αριστερή γωνία διακρίνονται οι αρχαίες θεμελιώσεις.

Πηγή : Γ.Πάλλης, Το Μαρούσι της Αττικής

Στο Άθμονον δεν απαντούν ίχνη σημαντικού έργου, εκτός από μερικά φρεάτια του Αδριανέου Υδραγωγείου, το οποίο διερχόταν από την περιοχή της Καλογρέζας και την Μαγκουφάνα. Πιθανώς κάποια άλλα μικρότερα υδραυλικά έργα, ίχνη των οποίων εντοπίστηκαν κατά τις πρόσφατες ανασκαφές στην Αττική οδό, σχετίζονται με τη περίοδο αυτή<sup>23</sup>.

### Οι «Σκοτεινοί Χρόνοι»

Κατά την πρωτοβυζαντινή περίοδο, που είναι γνωστή και ως «Σκοτεινοί Χρόνοι», επικρατεί πλήρης άγνοια για την κατάσταση στην περιοχή του Αμαρουσίου. Κάτι που πρέπει να σημειωθεί για την περιοχή είναι η επιβίωση του ονόματος του αρχαίου ιερού «Αμαρύσιον» ως τοπωνυμίου. Δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί πότε ακριβώς το Αμαρύσιον υπερίσχυσε του ονόματος του αρχαίου δήμου «Άθμονον» ως τοπωνύμιο. Το όνομα Μαρούσι απαντά πρώτη φορά στις πηγές στις αρχές του 16ου αι., για την ακρίβεια, ως Μαρούσα (τα). Αυτό σημαίνει ότι κατά τους προηγούμενους αιώνες, ακόμα κι αν η περιοχή ερημώθηκε για κάποιο διάστημα, όπως ίσως συνέβη κατά τους Σκοτεινούς Χρόνους, το όνομα του αρχαίου ιερού επιβίωσε ως τοπωνύμιο, αποχρωματισμένο βέβαια από το αρχικό περιεχόμενό του.<sup>24</sup>

### Η περίοδος της Φραγκοκρατίας (1204-1456)

Η περίοδος της Φραγκοκρατίας αρχίζει στην Αττική<sup>25</sup> το 1204, με την παράδοση της Αθήνας στον Βονιφάτιο τον Μομφερρατικό και την ίδρυση του μικρού φεουδαρχικού κράτους που αργότερα ονομάστηκε Δουκάτο των Αθηνών. Το Δουκάτο κυβέρνησε η

<sup>23</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ.38

<sup>24</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ.45

<sup>25</sup> W.Miller, The Latins in the Levant. A History of Frankish Greece (1204-1566) London 1908, (ελλ. μετάφραση Αγγ. Φουριώτη, Ιστορία της Φραγκοκρατίας στην Ελλάδα, Αθήνα 1973)



γαλλική οικογένεια de la Roche μέχρι το 1311, οπότε καταλήφθηκε από τους Καταλανούς. Το 1385 πέρασε στην οικογένεια των φλωρεντινών Accaiuoli. Στα τέλη του 14ου αι. σημειώνονται οι πρώτες τουρκικές επιδρομές στην περιοχή. Το τέλος της περιόδου θα σημάνει η κατάληψη της Αθήνας από τους Οθωμανούς, το 1456.

Κατάλοιπο της Φραγκοκρατίας αποτελεί το τοπωνύμιο Φραγκοκκλησιά, στα όρια μεταξύ Αμαρουσίου και Χαλανδρίου, στο σημείο όπου σήμερα η Αττική Οδός διασταυρώνεται με την οδό Πεντέλης. Η ύπαρξη ερειπίων μικρού ναού στη θέση αυτή, δίπλα σχεδόν στο ρέμα, ήταν γνωστή από παλιά<sup>26</sup>. Το 1999, κατά τη διάνοιξη της Αττικής Οδού, ο ναός αυτός επανενοπίστηκε και ανασκάφηκε. Σύμφωνα με την πρώτη ανασκαφική έκθεση, πρόκειται για μικρή βασιλική ταφικού χαρακτήρα, που ανάγεται στους βυζαντινούς χρόνους<sup>27</sup>. Η ονομασία Φραγκοκκλησιά, μαρτυρεί μάλλον χρησιμοποίηση της από τους Φράγκους, κατά το διάστημα της λατινικής κατάκτησης<sup>28</sup>.

### **Η περίοδος της Τουρκοκρατίας**

Η Αττική είχε γνωρίσει τις πρώτες τουρκικές επιδρομές ήδη από το 14ο αι. Η Αθήνα πέρασε ειρηνικά στην κατοχή των Οθωμανών το 1456 και της παραχωρήθηκαν ορισμένα προνόμια, με κυριότερο την δυνατότητα να εκλέγουν οι υπόδουλοι προεστούς, οι οποίοι διαχειρίζονταν ορισμένες υποθέσεις των χριστιανών. Η πόλη και ολόκληρη η Αττική υπήχθησαν αρχικά στο σαντζάκι του Ευρίπου και αργότερα, γύρω στο 1645, έγιναν κτήμα του αρχιευνούχου του σουλτανικού χαρεμιού<sup>29</sup>. Η πρώτη περίοδος της Τουρκοκρατίας στην περιοχή διαρκεί μέχρι το 1687, όταν οι Ενετοί κατέλαβαν πρόσκαιρα την Αθήνα.

Η εικόνα για το Μαρούσι κατά την πρώτη περίοδο της Τουρκοκρατίας, ιδίως κατά τον 16ο αι. σκιαγραφείται από τους φορολογικούς καταλόγους των ετών 1506, 1528, 1540, και 1570, όπου περιλαμβάνονται στοιχεία για το χωριό Marusa, το οποίο είχε ελληνικό πληθυσμό<sup>30</sup>. Τα στοιχεία αυτά έχουν να κάνουν με τον αριθμό των κατοίκων, καταμετρημένο σε φορολογούμενες εστίες-«νοικοκυριά»-, και με τη γεωργική παραγωγή. Στον κατάλογο που ακολουθεί παρατίθενται τα βασικά μεγέθη του πληθυσμού και της παραγωγής<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> Ορλάνδος, Μεσαιωνικά Μνημεία, σ. 177

<sup>27</sup> ΕΥΠΠΟ 3 (1999), σ.191. Το χώρο ανέσκαψε η 1η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων. Τα κατάλοιπα του ναΐσκου, αποσπάστηκαν από τη θέση τους και μεταφέρθηκαν για να εκτεθούν λίγο ανατολικότερα, δίπλα στον παράπλευρο δρόμο της Αττικής Οδού.

<sup>28</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ.49

<sup>29</sup> Φιλαδέλφεις, Ιστορία των Αθηνών Α', σ. 298

<sup>30</sup> M.Kiel, "Population growth and food production in 16th century Athens and Attica according to the Ottoman Tahrir Defters", *Varia Turcica* IV, (1985) σ. 115-127

<sup>31</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ.51

### ΧΩΡΙΟ MARUSA (ΜΑΡΟΥΣΑ)

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΚΡΑΣΙ	
ΕΤΟΣ	ΕΣΤΙΕΣ	(ΑΤΟΜΑ)*	ΕΤΟΣ	ΑΞΙΑ ΣΕ ΑΣΠΡΑ (ακçe)*
1506	101	505	1506	10.040
1528	126	630	1540	9.200
1540	177	885	1570	32.000
1570	255	1275		

\*ο πληθυσμός σε άτομα αποδίδεται κατά προσέγγιση, υπολογίζοντας ότι κάθε εστία περιλαμβάνει κατά μέσο όρο 5 άτομα.

\*το άσπρο (ακçe) είναι αργυρό νόμισμα.

### ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΚΑΙ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

ΣΙΤΗΡΑ		ΛΑΔΙ	
ΕΤΟΣ	ΚΙΛΑ	ΕΤΟΣ	ΑΞΙΑ ΣΕ ΑΣΠΡΑ (ακçe)
1506	118.320	1506	38.461
1540	172.600	1540	55.384
1570	104.400	1570	80.000

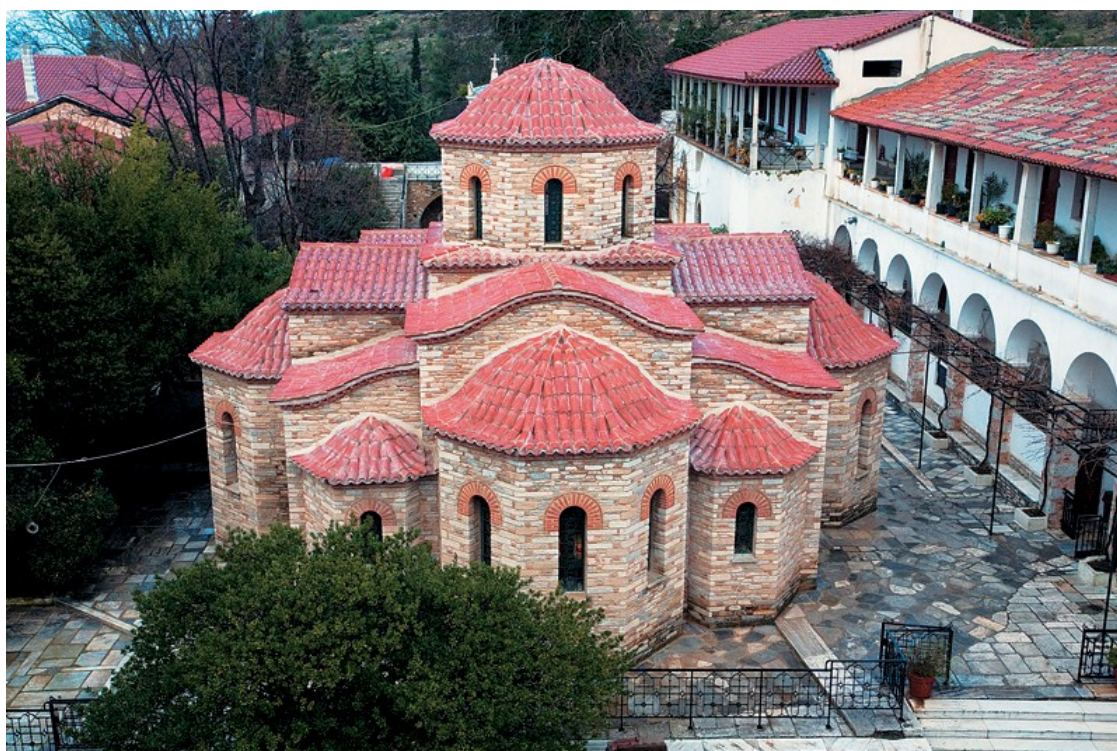
ΚΡΙΘΑΡΙ		ΠΡΟΒΑΤΑ	
ΕΤΟΣ	ΚΙΛΑ	ΕΤΟΣ	ΚΙΛΑ
1506	167.040	1506	928
1540	44.544	1540	200
1570	187.920	1570	5.000

Από τα παραπάνω , προκύπτει κατ'αρχήν μια εικόνα μεγάλης πληθυσμιακής ανόδου: οι κάτοικοι του χωριού υπερδιπλασιάζονται μεταξύ του 1506 και του 1570. Το μέγεθος του πληθυσμού του χωριού κατά το 1570 (1275 άτομα κατά προσέγγιση), ξεπερνά το αντίστοιχο του έτους 1879 επί των ημερών του ελεύθερου ελληνικού κράτους (1216 άτομα). Το Μαρούσι, η Κηφισιά (με μεγαλύτερο πληθυσμό), οι Κουκουβάουνες και το Μενίδι, είναι μερικά από τα παλαιά ελληνικά χωριά που περιβάλλουν την Αθήνα. Είναι αξιοσημείωτο ότι το όνομα Marusa (Μαρούσα, τα), με το οποίο καταγράφεται το χωριό στα οθωμανικά αρχεία, έμμεσα μαρτυρεί τη διαίρεση του από τότε σε δύο οικισμούς, το Επάνω και το Κάτω Μαρούσι, κάτι που είναι γνωστό με βεβαιότητα κατά τον 18ο αι<sup>32</sup>.

<sup>32</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ. 52

## Η άνθηση του μοναχισμού και η οικοδόμηση εκκλησιών

Η άνθηση του μοναχισμού που παρατηρείται στην Αττική κατά την ίδια περίοδο, μαζί με την ανάπτυξη της οικονομίας και του πληθυσμού, δείχνουν πως οι υπόδουλοι είχαν αρκετές δυνατότητες – ασφαλώς πολύ περισσότερες από ό,τι γενικά πιστεύεται για την Τουρκοκρατία. Ο όσιος Τιμόθεος ίδρυσε το 1578 τη Μονή Πεντέλης, στο βουνό που είχε ήδη τη φήμη καταφύγιου ασκητών, ήταν γνωστό και ως Όρος των Αμώμων.



**Εικ.10.** Το καθολικό της Μονής Πεντέλης.

Πηγή : <http://www.ethnos.gr/entheta.asp?catid=23520&subid=2&pubid=11091087>

Το συγκεκριμένο μοναστήρι έμελλε να γνωρίσει μεγάλη ακμή κατά τους επόμενους αιώνες. Το Μαρούσι και το Χαλάνδρι, τα κοντινότερα σε αυτό χωριά, ευνοήθηκαν ιδιαίτερα από την παρουσία του. Την ηγουμηνία του μοναστηριού ανέλαβε ως κληρονομικό δικαίωμα η οικογένεια Δέγληρη ή Δέγγληρη, από το 1584<sup>33</sup>.

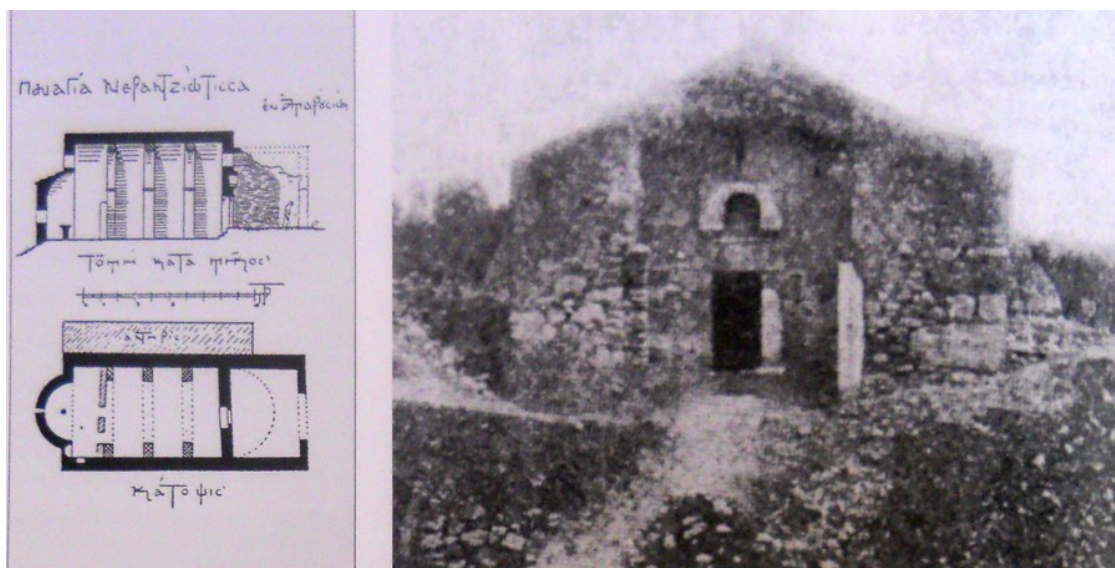
Μετά τα μέσα περίπου του αιώνα αυτού, μια άλλη σημαντική προσωπικότητα του μοναχισμού, η Αθηναία Αγία Φιλοθέη (Μπενιζέλου) ίδρυσε στα νότια όρια του Αμαρουσίου ένα μετόχι αφιερωμένο στα Εισόδια της Θεοτόκου<sup>34</sup>. Η γύρω περιοχή

<sup>33</sup> Δ.Καμπούρογλου, Μνημεία Α', σ. 314-315, όπου και ο πίνακας των ηγουμενευσάντων. Ένας κλάδος των Δέγγληρη διατηρείται μέχρι σήμερα στο Μαρούσι και θεωρείται ως μία από τις παλαιότερες οικογένειες γηγενών.

<sup>34</sup> Το μετόχι ήταν παράρτημα της γυναικείας μονής του Αγίου Ανδρέα, την οποία είχε ιδρύσει η Αγία Φιλοθέη στη θέση της σημερινής έδρας της Αρχιεπισκοπής στην Αθήνα.

και το μετόχι πήραν το όνομά της : Καλόγρια ή Καλογρέζα. Σε αυτό εκοιμήθη και η ίδια το έτος 1589, μετά την κακοποίηση της από τους Τούρκους.

Οι ναοί που κτίζονται κατά τον 16ο αι. στο Μαρούσι, μαρτυρούν επίσης κάποια ελευθερία στην εκδήλωση της χριστιανικής λατρείας και επιβεβαιώνουν την οικονομική ανάπτυξη που παρουσιάζουν τα οικονομικά αρχεία. Ο Αι Γιάννης ο Πέλικας είναι μάλλον σε λειτουργία αυτή την περίοδο, ίσως ως μετόχι της Μονής του Αγίου Ιωάννου του Κυνηγού, στον Υμηττό. Η Παναγία Νερατζιώτισσα πολύ κοντά στον Πέλικα, ανεγείρεται πριν το 1575.



**Εικ.11.** Παναγία η Νερατζιώτισσα. Πηγή: Γ.Πάλλης, Το Μαρούσι της Αττικής, σχέδιο της Χρ.Ηλιοπούλου

Λίγο βορειότερα βρισκόταν η Παναγία Μαρμαριώτισσα κτίσμα πιθανώς του 16ου αι. στον τύπο της τρίκλιτης βασιλικής, υπήρξε μάλλον η μεγαλύτερη εκκλησία της Τουρκοκρατίας στο Μαρούσι και δεν αποκλείεται να χρησίμευε ως η κεντρική του οικισμού.



**Εικ.12.**  
Παναγία Μαρμαριώτισσα.  
Πηγή: Γ.Πάλλης, ο.π.

Η ύπαρξη των τριών αυτών εκκλησιών<sup>35</sup> μέσα σε μία μικρή περιοχή, ίσως υποδεικνύει ότι εκεί, μεταξύ Πέλικα, της Νερατζιώτισσας και της Μαρμαριώτισσας,

<sup>35</sup> Να σημειωθεί ότι και άλλα από τα πολυάριθμα εξωκλήσια του Αμαρουσίου, που γενικόλογα και λόγω έλλειψης των απαραίτητων τεκμηρίων χρονολογούνται στον 17ο-18ο αι. ίσως ανεγέρθηκαν τον 16ο, οπότε παρατηρείται οικονομική ανάπτυξη και οικοδομική δραστηριότητα.



πρέπει να αναζητηθεί το οικιστικό κέντρο του χωριού. Και εφόσον ίσχυε από τότε ο διαχωρισμός σε Επάνω και Κάτω Μαρούσι, σε αυτή τη θέση μπορεί ίσως να τοποθετηθεί το πρώτο<sup>36</sup>.

### **Η ερήμωση κατά τον 17ο αι.**

Στα τέλη του 16ου αι. Και στις αρχές του 17ου αι., η Οθωμανική Αυτοκρατορία πλήττεται από μία μεγάλη οικονομική κρίση, η οποία οδηγεί σε κατακόρυφη νομισματική υποτίμηση. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες, επιβαρύνει ιδιαίτερα ορισμένες περιοχές, ανάμεσα τους και την Αττική<sup>37</sup>. Η κατάσταση επιδεινώνεται με τις διάφορες πολεμικές συγκρούσεις της περιόδου, ιδιαίτερα κατά τον Ενετοτουρκικό πόλεμο του 1645-1669, οπότε οι υπόδουλοι Έλληνες δοκιμάζονται σκληρά.

Στην Αττική παρατηρούνται τότε φαινόμενα εγκατάλειψης της υπαίθρου, με μετανάστευση των κατοίκων προς τα βόρεια (στη Θήβα και τη Χαλκίδα). Ο αριθμός των χωριών της περιοχής μειώνεται από 55 το 1570 σε 45 το 1675-1676. Από τα τελευταία, δεκατρία αναφέρονται ως μερικώς ή ολοκληρωτικά ερημωμένα. Ένα από αυτά είναι και το Μαρούσι. Η πληροφορία για την ερήμωση του Αμαρουσίου οφείλεται στους περιηγητές Jacob Spon και George Wheeler, οι οποίοι επισκέφθηκαν την Αττική το 1675-1676 και δημοσίευσαν κατόπιν ένα λεπτομερή κατάλογο των χωριών της περιοχής<sup>38</sup>. Εκεί το Μαρούσι αναφέρεται ως «Μαρούσι, κοντά στην Πεντέλη, ερημωμένο». Η Κηφισιά και το Χαλάνδρι εξακολουθούν να κατοικούνται.

Πότε ακριβώς επανακατοικήθηκε το Μαρούσι δεν είναι γνωστό. Στα μέσα του 18ου αι., μεταξύ του 1751-1753, επισκέφθηκαν το Μαρούσι οι James Stuart και Nicholas Revett, οι συγγραφείς του περίφημου έργου *The Antiquities of Athens*. Οι δύο περιηγητές δεν αναφέρουν πουθενά εγκατάλειψη ή κάτι σχετικό. Το Μαρούσι φαίνεται πως κατοικείτο πάλι από καιρό, και το επεισόδιο της ερήμωσης είχε λήξει πριν από τα μέσα του 18ου αι. Προς αυτό συνηγορεί και επιγραφή στον Αι Γιάννη τον Πέλικα, που αναφέρει ότι ο ναός ανακαινίστηκε το έτος αψμ' (=1740).

### **Η συμμετοχή στην Επανάσταση του 1821**

Η επανάσταση ξεκίνησε στην Αττική από τα χωριά και μέχρι την παράδοση της Ακρόπολης στον Κιουταχή, το 1827, οι χωρικοί έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στις διάφορες φάσεις του αγώνα στην περιοχή. Η προσπάθεια οδήγησε τελικά στο ποθητό αποτέλεσμα, στην απελευθέρωση από τον τούρκικο ζυγό, παρά την ήττα του 1827. Το τίμημα ήταν υψηλό, όχι μόνο σε ανθρώπινες ζωές αλλά σε οικισμούς, μνημεία, και καλλιέργειες που γνώρισαν πρωτοφανείς καταστροφές.

<sup>36</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ. 53

<sup>37</sup> Kiel, ό.π., 120-122

<sup>38</sup> J.Spon – G.Wheeler, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grece et du Levant (Fait en 1675&1676)*, τ.ΙΙ, Lyon 1678, 248-249.

## Στα χρόνια του Όθωνα

Η περίοδος της βασιλείας του Όθωνα (1833 – 1862) ήταν εποχή ανασυγκρότησης στα πλαίσια του ελεύθερου ελληνικού κράτους. Για το Μαρούσι η εποχή αυτή σήμαινε επιστροφή των παλαιών και εγκατάσταση νέων κατοίκων, ανοικοδόμηση, και συνέχιση των ειρηνικών δραστηριοτήτων και των εθίμων.

Στο Μαρούσι, ένα μεγάλο μέρος του ελαιώνα είχε καεί, ενώ το ίδιο το χωριό πρέπει να ήταν κατεστραμμένο καθώς από ένα χειρόγραφο κατάλογο του 1833, μαρτυρείται ότι δώδεκα «παρεκκλήσια» του ήταν «ερείπια» έναντι εννέα «σκεπασμένων», ενώ η κεντρική εκκλησία ήταν «τρεις φορές καυμένη». Εκείνη τη περίοδο έγινε η οριστική εγκατάσταση των κατοίκων στη θέση του σημερινού κέντρου της πόλης, ενώ το Κάτω Μαρούσι εγκαταλείφθηκε ολοκληρωτικά<sup>39</sup>.

Με το Β.Δ. της 1ης/13ης Οκτωβρίου 1835 (ΦΕΚ17,11.11.1835) , ιδρύονται επτά Δήμοι στην Επαρχία της Αττικής, χωρίς να συνυπολογίζονται οι Δήμοι Αθηναίων και Πειραιώς. Ο Δήμος Αμαρουσίου, με έδρα το Μαρούσι, περιλαμβάνει δέκα συνολικά χωριά, με πληθυσμό 722 κατοίκων. Τα χωριά αυτά ήταν: το Μαρούσι, Ηρακλής και Τουραλή, Χαλάνδρι, Μοναστήρι Καλογριάς, Πεντέλη, Γέρακας, Καρυτός, Μπερχάμη και Κηφισιά, με το Μαρούσι να έχει το μεγαλύτερο πληθυσμό (360 κάτοικοι). Ο Δήμος Αμαρουσίου υπήρξε βραχύβιος διότι με Β.Δ. του 1840 συγχωνεύτηκε στο Δήμο Αθηναίων και δέκα χρόνια αργότερα επανασυστήθηκε πάλι στα παλαιά του όρια (ΦΕΚ 9, 11.4.1850)

Οι εμπορικές συναλλαγές γίνονταν με τα γύρω χωριά και με το μεγάλο κέντρο την Αθήνα. Η επικοινωνία με αυτήν γίνονταν με άμαξες, γαϊδουράκια ή απλά με τα πόδια. Ο μόνος αμαξιτός δρόμος ήταν η σημερινή λεωφόρος Κηφισίας<sup>40</sup>, που κατά το 19οαι. λεγόταν οδός Κηφισιάς. Η χάραξη της οδού Κηφισιάς έγινε το 1835 από τους Βαυαρούς μηχανικούς Bernhard και Holter<sup>41</sup> και η κατασκευή της, στην οποία συνεργάστηκαν ο τοπικός δήμαρχος και οι δημότες, είχε ολοκληρωθεί ως το τέλος του 1837.

### 1.3. Τα Μελίσσια (ιστορικές πληροφορίες περιοχής, θρύλοι και παραδόσεις για την γέφυρα)

Τα Μελίσσια<sup>42</sup> έως το 1946 που αναγνωρίστηκαν ως ξεχωριστή κοινότητα, αποτελούσαν τμήμα του Αμαρουσίου. Αρχικά οι συνοικίες από τις οποίες

<sup>39</sup> Γ.Πάλλης, ο.π. σ. 65

<sup>40</sup> Αρχίζει από τη πλατεία Συντάγματος, επί Όθωνος λεγόταν πλατεία Λουδοβίκου, και ακολουθούσε την πορεία των σημερινών λεωφόρων Βας. Σοφίας και Κηφισιάς.

<sup>41</sup> Μ. Συναρέλλη, Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880, Αθήνα 1989, σ. 40

<sup>42</sup> Ελένη Καραμήτρου-Κεχαγιά, Σωτήριος Κεχαγιάς, Μελίσσια Αττικής Ιστορία-Παράδοση-Ζωή, Έκδοση Δήμου Μελισσίων, Μελίσσια 2002. σ. 79.

απαρτίστηκε ήταν τα κυρίως Μελίσσια και ο «Παληαγιάννης». Ονομάστηκαν Μελίσσια πιθανόν από τις πολλές κυψέλες μελισσών που φιλοξενούνταν στη μοσχοβολούσα από το θυμάρι περιοχή. Η ονομασία «Παληαγιάννης» είναι από το παλιό ξωκλήσι επί Τουρκοκρατίας που λεγόταν « του παλιού Αη Γιάννη» και κατέληξε «Παληαγιάννης» . Το 1952 ο συνοικισμός μετονομάστηκε σε «Πηγή».

Στα τέλη του 19ου αι. και αρχές του 20ου αι., με την επικράτηση ηρεμίας και ασφάλειας στην ύπαιθρο γύρω από την Αθήνα, η περιοχή, λόγω του εξαιρετικού κλίματος, αρχίζει να αποτελεί χώρο παραθερισμού και κυρίως ανάπαυσης και αποθεραπείας χρόνιων νοσημάτων του θώρακος. Το εξαιρετικό κλίμα των Μελισσίων και οι συνεχείς αέριδες έκαναν την ατμόσφαιρα πιο ξερή και έτσι έγιναν αφορμή να προσελκύσουν το ιατρικό ενδιαφέρον. Έτσι μετά το 1920 άρχισαν να κτίζονται διάφορα νοσοκομεία και ιδρύματα για την αποθεραπεία των φυματικών όπως του Τσαγκάρη (1928) του Καλαμβόκη ( 1929) και του Παπαδημητρίου (1936) ενώ την ίδια εποχή κτίζεται και το Σισμανόγλειο.

Από το 1922 εγκαθίστανται οι πρώτοι πρόσφυγες. Τα οικόπεδα τους δίνονται από το κράτος με παραχωρητήρια απαλλοτριωμένα από τη Μονή Πεντέλης. Στην περιοχή του σημερινού γηπέδου ήρθαν κυρίως από την περιοχή του Πόντου, ενώ σε εκείνη της Παληαγιάννη οι κάτοικοι από τον Γκιουλ Μπαξέ και έκτισαν την εκκλησία του Αγ. Γεωργίου. Έτσι στην απογραφή του 1928 εμφανίζονται 204 μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και με την εμφάνιση νέων θεραπευτικών μεθόδων, απομακρύνονται οι διάσπαρτες κατοικίες διαμονής των πασχόντων και αρχίζει η περίοδος αναδιοργάνωσης της περιοχής. Τα υπάρχοντα θεραπευτήρια μετατρέπονται σταδιακά σε γενικά Νοσοκομεία ή κλινικές και η περιοχή ακολουθεί τη γενικότερη εξέλιξη των προαστίων της Αθήνας. Από το 1948 υπάρχει η κοινότητα Μελισσίων, το 1961 εκπονείται το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής και το 1990 δημιουργείται ο Δήμος Μελισσίων.

Τα μνημεία που απαντώνται στην περιοχή και σχετίζονται με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, είναι τα κάτωθι<sup>43</sup>:

#### Β΄ ΕΦΟΡΕΙΑ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ

**Αδριάνεια Δεξαμενή** :Υπήρχε κτίσμα μέσα στο ρέμα στην οδό Παναγούλη (σήμερα πεζόδρομος). Επίσης στο ίδιο σημείο υπήρχε μαρμάρινη βρύση του 19ου αι.

**Πηγές Αφροδίτης**: Δεν γνωρίζουμε αν υπάρχει αντίστοιχη θέση ή άλλο ίχνος. Υπάρχει όμως οδός «Πηγής Αφροδίτης» δίπλα στο ρέμα Χαλανδρίου.

---

<sup>43</sup> Δήμος Μελισσίων, Τεχνική Υπηρεσία, Αρχιτεκτονική προμελέτη για το έργο «Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς με την αναστήλωση – ανάπλαση και αξιοποίηση του χώρου των Πέντε Καμάρων», Απρίλιος 2005



**Ίχνη του Ναού της Αρτέμιδος:** Φημολογείται ότι οι πρόσφυγες το 1922, χρησιμοποιούσαν «παλιές πέτρες» στην κατασκευή των οικιών τους. Δεν γνωρίζουμε την πιθανή θέση του Ναού.

#### Α΄ΕΦΟΡΕΙΑ ΝΕΩΤΕΡΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ

Σώζονται δύο παλιές γέφυρες του 19ου αι. οι οποίες κατασκευάστηκαν με χρηματοδότηση της Δούκισσας

**Η γέφυρα πέντε καμάρες :** Κατασκευάστηκε τον 19ο αι .

**Η μικρή γέφυρα στο δάσος:** Πέτρινη γέφυρα με μία καμάρα στην οδό Ασκληπιού (όρια με Δήμο Ν. Πεντέλης). Εικάζεται ότι χρηματοδοτήθηκε επίσης από την Δούκισσα, για να διευκολύνει τη μεταφορά υλικού στην κατασκευή της εξοχικής κατοικίας της στην Πεντέλη.

#### Α΄ ΕΦΟΡΕΙΑ ΒΥΖΑΝΤΙΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΥΖΑΝΤΙΝΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ

**Αγ.Μαρίνα :** Είχε καταγραφεί ως μεταβυζαντινή εκκλησία του 16ου αι., παλαιό μετόχι της Μονής Πεντέλης. Μετά την ανακατασκευή του 1988, με πρωτοβουλία της Μονής Πεντέλης, δεν σώζονται πλέον στοιχεία της παλαιάς εκκλησίας. Αργότερα παρεχωρήθη στο Δήμο Μελισίων

**Αγ.Γεώργιος :** Κτίσθηκε την δεκαετία του 1920 από πρόσφυγες της Μ. Ασίας που εγκαταστάθηκαν στην περιοχή.

**Αγ.Ιωάννης :** Κτίσθηκε στη θέση παλαιότερης εκκλησίας

**Ζωοδόχος Πηγή :** Μεγάλος ναός νεώτερων χρόνων και Μητρόπολη του Δήμου Μελισίων.

Σχετικά με την πεντάτοξη γέφυρα της Δούκισσας, η Ελένη Καραμήτρου-Κεχαγιά στο βιβλίο της «Μελίσσια Αττικής Ιστορία-Παράδοση-Ζωή» αναφέρει<sup>44</sup> ότι η γέφυρα είναι κτισμένη από πέτρα και εργάστηκαν για την επισκευή της, μετά από κάθε καταστροφή που υφίστατο από το χρόνο, πολλοί Μελισσιώτες κτίστες και εξαίρετοι τεχνίτες πέτρας μεταξύ των οποίων ήταν ο Καλαϊτζίδης Γιάννης και ο Πανταζής Γιώργαρος. Λέγεται μάλιστα ότι , επειδή το φορτίο των μαρμάρων ήταν πολύ βαρύ , οι ρόδες των κάρων, που τα έσερναν 6 ή 8 άλογα, λείαιναν τις πέτρες του καταστρώματος της γέφυρας.

Ο Δημήτρης Μασούρης σε άρθρα του στην εφημερίδα «ΑΜΑΡΥΣΙΑ»<sup>45</sup> σχετικά με την γέφυρα της δούκισσας αναφέρει ότι πως τα παλιά χρόνια, τα καλοκαίρια σε μακρινές αποστάσεις από αυτήν πλησίαζαν τα κάρρα τους Χαλανδραίοι και Μαρουσιώτες και φόρτωναν άμμο για να χτίσουν τα σπίτια τους. Η άμμος της ρεματιά ήταν άφθονη και καλής ποιότητας. Πρόσεχαν όμως πάντα να μη παίρνουν άμμο κοντά στις βάσεις της γέφυρας και ήταν τούτο κανόνας, για να μη κινδυνεύσουν να αποκαλυφθούν τα

<sup>44</sup> Ε. Καραμήτρου-Κεχαγιά, Σωτήριος Κεχαγιάς, Μελίσσια Αττικής Ιστορία-Παράδοση-Ζωή, Έκδοση Δήμου Μελισίων, Μελίσσια 2002. σ. 141.

<sup>45</sup> Δ.Στ.Μασούρης ,«Το γεφύρι της Ντουκέσσας», εφημερίδα Αμαρυσία, φύλλο 614 (17-1-1983)

θεμέλια της και διαβρωθούν από το νερό. Ο ίδιος μάλιστα αναφέρει ότι στο Μαρούσι υπάρχει μια παλιά παράδοση που λέει πως όταν στέριωνε η κομπανία το γεφύρι της Κεράς (όπως ονομάτιζαν οι Μαρουσιώτες τη Δούκισσα), συνέβη το παρακάτω γεγονός: «Η κομπανία κατέβαζε μια μεγάλη πέτρα με σχοινιά από πάνω για να τη φέρει στο ίσο της στη βάση της μεσαικής καμάρας, ένας Αράπης χτίστης δούλευε εκεί κάτω μέσα στο νερό.



**Εικ.13.** Η γέφυρα της Δούκισσας, διακρίνεται ο βράχος στη βάση της μεσαικής καμάρας.  
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Από πάνω η κομπανία που κατέβαζε την πέτρα του φώναζε: Βαστάς (δηλ. αντέχεις) Αράπη; Και εκείνος αποκρινόταν : Βαστάω γερά μέσα στο νερό, λάσκα το σχοινί. Η πέτρα όμως γλίστρησε και χτύπησε θανάσιμα τον Αράπη. Κι από τότε μέσα στις βροχές και πλημμύρες, τις νύχτες σαν περάσει κανείς από το γεφύρι, ακούγεται από τα θεμέλια η φωνή του Αράπη, που στοίχειωσε στο γεφύρι, να λέει, «Βαστάω γερά μέσα στο νερό».

#### **1.4. Η Δούκισσα της Πλακεντίας και τα έργα της στην ευρύτερη περιοχή**

Η δούκισσα της Πλακεντίας υπήρξε μια χαρισματική προσωπικότητα και μία αξιόλογη επιχειρηματίας, η οποία πέρασε το μεγαλύτερο μέρος της ζωής της στην Ελλάδα και διαδραμάτισε ένα σημαντικό ρόλο στην πολιτιστική και οικονομική ζωή της χώρας. Προηγείτο της εποχής της<sup>46</sup> και ήδη από τότε που ζούσε είχε προσελκύσει

<sup>46</sup> Πολλοί σύγχρονοί της, όπως ο André Couchaud και ο Friedrich Gottlieb Welcker, την χαρακτήρισαν Lady Stanhope της Γαλλίας. Η Lady Hester Stanhope (1776 – 1839) ήταν αριστοκρατικής καταγωγής,

το ενδιαφέρον συγγραφικών κύκλων και αναγνωστικού κοινού, ένα ενδιαφέρον που εξακολουθεί να διατηρείται αμείωτο μέχρι σήμερα. Οι ελληνικές εφημερίδες της εποχής της συχνά αφιέρωναν άρθρα για την Δούκισσα, κυρίως για τα φιλανθρωπικά έργα της και πολλοί περιηγητές επισκέπτονταν τα κτήρια της και έγραφαν τις εντυπώσεις τους.



**Εικ.14.** Η Δούκισσα της Πλακεντίας.

Πηγή: Εθνική Πινακοθήκη

Ο πρώτος που ασχολήθηκε ιδιαίτερα μαζί της ήταν ο Γάλλος περιηγητής και συγγραφέας Edmond About, ο οποίος την γνώρισε στην Αθήνα. Στη μελέτη του *La Grèce contemporaine* του έτους 1854<sup>47</sup>, ο About προσέφερε μια εικόνα της προσωπικότητας και της ζωής της Δούκισσας και συγχρόνως είναι ο πρώτος που την παρουσίασε σαν αξιοπερίεργο φαινόμενο και κίνησε την προσοχή και περιέργεια των αναγνωστών.

Αρκετά χρόνια μετά τον About, ο Θεόδωρος Βελλιανίτης έγραψε επίσης μια αξιόλογη μελέτη για την Δούκισσα (1892). Ο Δημήτριος Καμπούρογλου στο έργο του *Μελέται και Έρευναι* (1925) ασχολήθηκε διεξοδικότερα με την ζωή της Δούκισσας στην Ελλάδα, ιδιαίτερα με την αγορά εκτάσεων στην Πεντέλη, με την απαγωγή από τον λήσασταρχο Μπίμπιση, με τις σχέσεις της με τους άλλους κατοίκους της Αθήνας, Έλληνες και ξένους, και τέλος με τα κτήρια της. Ο Καμπούρογλου πρώτος θεώρησε τον Σταμάτη Κλεάνθη σαν αρχιτέκτονα όλων των κτηρίων της και πρόσφερε μια

---

που άφησε την Αγγλία το 1810 για να ταξιδέψει στη Μέση Ανατολή. Μετά από πολλαπλά ταξίδια, εγκαταστάθηκε στη Συρία και έκτισε ένα παλάτι σε μια ερημική περιοχή.

<sup>47</sup> E. About, *Η Ελλάδα του Όθωνος. Η σύγχρονη Ελλάδα, 1854*, μετάφραση Α. Σπηλίου, Εκδόσεις Αφών Τολίδη, χωρίς έτος έκδοσης. Στη μελέτη του αυτή για την Ελλάδα της εποχής εκείνης, ο About πρόσφερε μεν μια αντικειμενική περιγραφή της κοινωνικής και οικονομικής κατάστασης της χώρας, αλλά συγχρόνως τόνιζε οτιδήποτε θα κέρδιζε την περιέργεια του αναγνώστη και περιέγραφε τα γεγονότα με δόση ειρωνείας και γι'αυτό η μελέτη του χαρακτηρίστηκε από πολλούς ως ανθελληνική και ο ίδιος θεωρήθηκε μισέλληνας.

πληροφορία, η οποία παραπλάνησε, σύμφωνα με την Όλγα Μπαδήμα – Φουντουλάκη<sup>48</sup>, γενεές ιστορικών της αρχιτεκτονικής, καθόσον την πληροφορία αυτή την υιοθέτησαν όλοι οι νεότεροι ιστορικοί και η οποία διαδίδεται ακόμη και σήμερα. Έκτοτε έχουν εμφανιστεί πλήθος μελέτες σχετικά με τη Δούκισσα από βιογράφους και μυθιστοριογράφους, τόσο Έλληνες όσο και Άγγλους, Αμερικάνους και Γάλλους. Κατά διαστήματα παρατηρείται διεθνώς μια άνθηση της συγγραφικής δραστηριότητας με αντικείμενο την Δούκισσα, όπως στις αρχές της δεκαετίας του 1960 και τις δύο τελευταίες δεκαετίες.

### **Βιογραφικά στοιχεία της Δούκισσας**

Η Marie Anne Sophie Barbé de Marbois<sup>49</sup>, η κατοπινή Δούκισσα της Πλακεντίας γεννήθηκε στις 2 Απριλίου 1785 στη Φιλαδέλφεια της Πενσυλβάνιας. Ωστόσο τη φώναζαν Sophie και στην Ελλάδα ήταν γνωστή ως Σοφία. Πατέρας της ήταν ο Γάλλος διπλωμάτης François Barbé de Marbois (1745 – 1837). Η μητέρα της, Elisabeth Moore (1764 – 1834), ήταν Αμερικανίδα, κόρη του διοικητή της Πενσυλβάνιας και πρώην πλούσιου εμπόρου William Moore. Οι γονείς της παντρεύτηκαν το 1784, επί βασιλείας Λουδοβίκου ΙΣΤ΄, όταν ο πατέρας της, ήδη αναγνωρισμένος διπλωμάτης, διατελούσε αντιπρόσωπος της Γαλλίας στο Κογκρέσο της Φιλαδέλφειας. Το 1785, λίγο μετά τη γέννηση της Σοφίας προσφέρθηκε στον πατέρα της η θέση του κυβερνήτη του γαλλικού τμήματος της νήσου του Αγίου Δομίνικου (στην Καραϊβική, η σημερινή Αϊτή), που τότε ήταν η πλουσιότερη γαλλική αποικία, με στόχο να οργανώσει την οικονομία του. Έτσι τον Οκτώβριο του 1785 η οικογένεια εγκαταστάθηκε στην πρωτεύουσα Port – au – Prince. Το 1787 γεννήθηκε εκεί η μικρότερη αδερφή της Σοφίας Elizabeth – Laure.

Το 1789 ο Barbé de Marbois κατηγορήθηκε από μια ομάδα ντόπιων ότι εμπόδιζε την εισαγωγή αλεύρου για τους φτωχούς στο νησί και αναγκάστηκε, για να σώσει τη ζωή του, να διαφύγει οικογενειακώς στο Παρίσι, εγκαταλείποντας για πάντα την Αμερική. Η οικογένεια έμεινε στο επαναστατημένο Παρίσι ως τον Απρίλιο του 1790 και μετά αποσύρθηκαν σε μια εξοχική κατοικία στο Buchy, κοντά στο Metz, γενέτειρα του πατέρα της Δούκισσας. Ένα χρόνο αργότερα, στις 2 Νοεμβρίου του 1791, πέθανε στο Buchy, λόγω ασθένειας, η μικρή αδερφή της Σοφίας, Elizabeth – Laure.

Τα επόμενα εννέα χρόνια, λόγω της αβεβαιότητας που επέφερε η γαλλική επανάσταση, ήταν δύσκολα για τον πατέρα της Δούκισσας και αυτό συνέβαλε στο να

---

<sup>48</sup> Αποδείξεις σχετικά με τους αρχιτέκτονες των κτισμάτων της Δούκισσας υπάρχουν στη μελέτη : Ο. Μπαδήμα-Φουντουλάκη, Η Δούκισσα της Πλακεντίας και οι αρχιτέκτονες της, Εκδ. Επτάλοφος, Αθήνα 2011. Η πατρότητα των κτηρίων της Δούκισσας στην Αθήνα ανακοινώθηκε από την συγγραφέα στο Διεθνές Συμπόσιο με θέμα το γερμανό αρχιτέκτονα Edward Schaubert (1804 – 1860), στο Βερολίνο, την 6η Νοεμβρίου 2010. Μία εκτενής περίληψη της μελέτης της δημοσιεύτηκε πρόσφατα στο διεθνές περιοδικό *architectura* : Olga Fountoulakis, The Duchess of Piacenza and her Architects, *architectura*, 40, 2010, σ. 145 – 166.

<sup>49</sup> Ο. Μπαδήμα-Φουντουλάκη, Η Δούκισσα της Πλακεντίας και οι αρχιτέκτονες της, Εκδ. Επτάλοφος, Αθήνα 2011, σ. 13

είναι τα νεανικά χρόνια της Σοφίας γεμάτα ανησυχία. Ο Barbé de Marbois κατέλαβε μεν αυτό το διάστημα διάφορες δημόσιες θέσεις, αλλά τα αξιώματα αυτά εναλλάσσονταν με φυλακίσεις και τελικά με εξορία στη γαλλική Γουιάνα από το 1797 ως το 1799. Στις αρχές του 1800, όταν η κατάσταση άλλαξε, επέστρεψε στη Γαλλία με τη μεσολάβηση του τρίτου ύπατου Charles – François Lebrun (1739 – 1824), μέλους της κυβέρνησης τριανδρίας του Ναπολέοντα. Στη συνέχεια, πάλι με τη μεσολάβηση του Lebrun, ο Barbé de Marbois αναγορεύτηκε το σύμβουλος του κράτους και έπειτα υπουργός δημοσίου ταμείου.



**Εικ.15.** Ο François Barbé de Marbois αριστερά και δεξιά ο Charles – François Lebrun.

Πηγή : <http://www.posters2prints.com/>

Το 1802 η μητέρα της Δούκισσας αρρώστησε από κάποια ψυχική νόσο, μάλλον κάποιο είδος σχιζοφρένειας. Η πνευματική υγεία της Elisabeth Barbé de Marbois δεν αποκαταστάθηκε ποτέ και έζησε ως το θάνατό της, τον Φεβρουάριο του 1834, απομονωμένη, με την παρουσία συνοδού. Η ασθένεια της γυναίκας του, ωστόσο, δεν εμπόδισε τον François Barbé de Marbois να παντρεύει τον ίδιο χρόνο την κόρη του.

Στις 29 Νοέμβριο του 1802 η δεκαεπτάχρονη τότε Σοφία παντρεύτηκε, μάλλον κατά την επιθυμία του πατέρα της, πρώτα με πολιτικό και έπειτα με θρησκευτικό γάμο, με τον πρωτότοκο και κατά δέκα χρόνια μεγαλύτερό της γιο του Charles – François Lebrun, Anne – Charles.





**Εικ.16.** Ο Anne – Charles Lebrun.  
Σύζυγος της Δούκισσας.  
Πηγή:

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Anne-Charles\\_Lebrun](http://fr.wikipedia.org/wiki/Anne-Charles_Lebrun)

Ο Anne – Charles Lebrun (1775 – 1859) ήταν στρατιωτικός, αφοσιωμένος στον Ναπολέοντα. Είχε ξεκινήσει την καριέρα του εισερχόμενος στο σύνταγμα των δραγόνων στα 21 του χρόνια και εξελίχθηκε γρήγορα στη στρατιωτική ιεραρχία. Τα πρώτα χρόνια της ζωής του ζευγαριού σημαδεύτηκαν από τις μακρές απουσίες του Anne – Charles στις πολεμικές επιχειρήσεις, αλλά φαίνεται πως παρ' όλ' αυτά τα χρόνια αυτά οι σχέσεις του ζευγαριού ήταν καλές και οι δύο σύζυγοι αγαπούσαν ο ένας τον άλλο. Κατά τη διάρκεια της απουσίας του συζύγου της, η Σοφία έμενε με τον πεθερό της στο Παρίσι, στην οδό St. Honore και εξασκούσε τα καθήκοντα οικοδέσποινας. Ανάμεσα σε νύφη και πεθερό υπήρχε αμοιβαία συμπάθεια και πνευματική συγγένεια.

Το 1803 στον πατέρα της Δούκισσας ανατέθηκε, υπό την ιδιότητα του υπουργού του δημοσίου ταμείου, από τον Ναπολέοντα, η πώληση της Λουιζιάνας στις Ηνωμένες Πολιτείες. Λόγω της καλής τιμής που πέτυχε, έλαβε ως δώρο 192.000 φράγκα με το οποίο αγόρασε εξ ημισείας με την Σοφία ένα εξοχικό μέγαρο στο Noyers, 80 χλμ. έξω από το Παρίσι και άλλες καρποφόρες εκτάσεις στην περιοχή οι οποίες απέφεραν 12.000 φράγκα ετησίως τα οποία, εκ των οποίων τα μισά ήταν της Σοφίας.

Το 1804 ο Anne – Charles Lebrun έγινε αξιωματικός συντάγματος υπικού. Στις 31 Οκτωβρίου του ίδιου έτους, γεννήθηκε η μοναχοκόρη του νεαρού ζεύγους Lebrun, Caroline – Eliza, η οποία ονομάστηκε έτσι προς τιμήν των αδελφών του Ναπολέοντα κατά την επιθυμία του συζύγου της Σοφίας. Μετά τη γέννηση της κόρης της η Σοφία, από την ηλικία των 20 ετών, ανέλαβε εκείνη τη διαχείριση όλων των οικονομικών

υποθέσεων του άντρα της, επενδύοντας κυρίως στην αγορά καλλιεργημένων εκτάσεων και δασών και πολλαπλασιάζοντας τον πλούτο της οικογένειας.

Το 1806 ο Anne – Charles Lebrun προβιβάστηκε σε στρατηγό.

Το 1807, λόγω άστοχων ενεργειών του πατέρα της Σοφίας, τα οικονομικά του γαλλικού κράτους ζημιώθηκαν, με αποτέλεσμα την απόλυσή του από τον Ναπολέοντα. Κατόπιν της απόλυσής του ο Barbé de Marbois αποσύρθηκε για ένα διάστημα στο κτήμα του στο Noyers, αλλά τον ίδιο χρόνο ο Ναπολέων τον κάλεσε πίσω στο Παρίσι για να αναλάβει την προεδρία του νεοϊδρυθέντος Ελεγκτικού Συνεδρίου. Πίσω και από αυτή την πρόσκληση φαίνεται να ήταν για μια ακόμη φορά ο, πεθερός πλέον της Σοφίας, Lebrun, τον οποίον ο Ναπολέων, ήδη από το 1804 εστεμμένος αυτοκράτορας, τίμησε το 1808 με τον τίτλο του Δούκα της Πλακεντίας (Piacenza ή Plaisance). Το 1809 και ενώ ο πατέρας Lebrun ζούσε ακόμα, ο τίτλος αυτός μεταβιβάστηκε με ειδικό διάταγμά του Ναπολέοντα στον Anne – Charles, σύζυγο της Σοφίας και με τον τρόπο αυτό απέκτησε και η ίδια τον τίτλο της Δούκισσας της Πλακεντίας. Από τον Ναπολέοντα τιμήθηκε όμως και πατέρας της Δούκισσας, François Barbé de Marbois με τον τίτλο του κόμη και του Μεγάλου Αξιωματικού της Λεγεώνας της Τιμής.

Το 1810 η στρατιωτική καριέρα του συζύγου της Δούκισσας έφτασε στο αποκορύφωμά της με την ανακήρυξή του σε στρατάρχη και την απονομή του Μεγάλου Πολεμικού Σταυρού και μετά την υποχώρηση του γαλλικού στρατού από τη Μόσχα Anne – Charles έγινε στρατιωτικός κυβερνήτης στην Αμβέρσα. Ταυτόχρονα, το διάστημα 1810 – 1811, ο πεθερός της Δούκισσας διορίστηκε κυβερνήτης της Ολλανδίας και η Σοφία τον ακολούθησε στο Άμστερνταμ, εξασκώντας και εκεί τα καθήκοντα της οικοδέσποινας.

Το 1812 η Σοφία έγινε κυρία επί των τιμών της Αυτοκράτειρας Marie – Louise για 18 μήνες.

Το 1813, ο Ναπολέοντας εκθρονίστηκε. Ο πατέρας της Δούκισσας ήταν μάλιστα ένας από τους τέσσερις επιτρόπους που σχεδίασαν το διάταγμα της εκθρόνισής του. Στην υπόθεση αυτή ανάμειξη, αν και από το παρασκήνιο, είχε και ο πεθερός της Δούκισσας, ο οποίος εργάστηκε πάνω σε ένα νέο καταστατικό χάρτη του κράτους και υπέγραψε την Πράξη ανάκλησης των Βουρβόνων. Μετά την πτώση του Ναπολέοντα ο Barbé de Marbois ανέλαβε πρώτα υπουργός δικαιοσύνης και μετά μυστικισύμβουλος του θρόνου. Παρ' όλ' αυτά, η Δούκισσα έμεινε μέχρι το τέλος της ζωής της πιστή στο Ναπολέοντα, στον οποίο αυτή και η οικογένειά της όφειλαν πολλά. Η εκθρόνιση του αυτοκράτορα είχε εξάλλου σαν συνέπεια και το να μείνει ο σύζυγος της Δούκισσας ένα διάστημα άπραγος και να επιστρέψει σπίτι του, πράγμα που από χρόνια επιθυμούσε η γυναίκα του.

Το 1816 ο πατέρας της Δούκισσας αγόρασε ένα σπίτι στο Παρίσι απέναντι από την εκκλησία της Madeleine. Το σπίτι αυτό υπήρξε το πρώτο και το μοναδικό στο οποίο έμεινε ποτέ μαζί η οικογένεια Lebrun.

Το 1823, 10 χρόνια μετά την αποστράτευση του συζύγου της και μετά από ισάριθμα χρόνια καθημερινής συμβίωσης μαζί του, η Δούκισσα ξαφνικά άλλαξε την συμπεριφορά της απέναντί του. Έγινε παράξενη και τον αγνοούσε ολοκληρωτικά. Φαίνεται πως για τη Δούκισσα η συμβίωση με το σύζυγό της δεν ήταν όσο ευτυχισμένη έλπιζε. Αντίθετα, ήταν βαρετή, μείωνε τον αυθορμητισμό της και απειλούσε την υγεία της. Στην πραγματικότητα, αυτό που πλέον η Σοφία επεδίωκε ήταν το διαζύγιο από τον άνδρα της, αλλά, επειδή δεν υπήρχαν άλλοι, σημαντικότεροι από την ασυμφωνία χαρακτήρων, λόγοι για να χωρίσει, αποφάσισε, το 1825, να πάρει την 21 ετών κόρη της Ελίζα και να φύγει για την Ιταλία με την ελπίδα ότι η εγκατάλειψη της συζυγικής της στέγης θα αποτελούσε αιτία διαζυγίου. Κάτι τέτοιο δεν έγινε και, μετά από μερικούς μήνες παραμονής στην Ιταλία, μητέρα και κόρη επέστρεψαν στο Παρίσι. Η Σοφία προσπάθησε με τη δυσφήμιση του συζύγου της αυτή τη φορά να προκαλέσει το χωρισμό τους, αλλά και πάλι εκείνος δεν κίνησε καμιά νομική διαδικασία εναντίον της. Έτσι, το 1826, η Δούκισσα ξαναέφυγε με την κόρη της για την Ιταλία, αφού όμως είχε ήδη γνωρίσει στο Παρίσι τον Ιωάννη Καποδίστρια, ο οποίος βρισκόταν εκεί ως αντιπρόσωπος της επαναστατικής κυβέρνησης στην Ευρώπη και ο οποίος της ενέπνευσε εμπιστοσύνη. Λόγω μάλιστα της γνωριμίας αυτής η Σοφία ενίσχυσε τον αγώνα για την ελληνική ανεξαρτησία με 9000 φράγκα και η Ελίζα με 14000. Λίγο αργότερα η Δούκισσα έστειλε άλλες 14000 φράγκα στο όνομα της κόρης της και έγραψε στον Καποδίστρια πως σκόπευε σύντομα να επισκεφτεί την Ελλάδα και να ιδρύσει στην Αθήνα ένα οίκημα για τις χήρες του πολέμου.

Κατά τη διάρκεια της δεύτερης παραμονής τους στην Ιταλία, η Ελίζα συνδέθηκε με τον Ελβετό ζωγράφο Léopold Robert, μαθητή του Jacques – Louis David, στον οποίο η Δούκισσα είχε παραγγείλει δύο πίνακες με θέματα δανεισμένα το ένα από το Χριστιανισμό και το άλλο από την Αρχαία Ελλάδα. Τη σχέση αυτή την επικροτούσε και η Σοφία. Τον Φεβρουάριο του 1827 μητέρα και κόρη επέστρεψαν στο Παρίσι ενώ το καλοκαίρι του ίδιου έτους το πέρασαν στην Ελβετία για να καταλήξουν και πάλι το Σεπτέμβριο στη Ρώμη. Το 1828 η Σοφία, επιστρέφοντας και πάλι στο Παρίσι ζήτησε εκ νέου από το σύζυγό της να την αφήσει ελεύθερη, αλλά εκείνος στάθηκε για άλλη μια φορά ανυποχώρητος. Έτσι, το 1829 οι δυο γυναίκες βρέθηκαν για τρίτη φορά στην Ιταλία, όπου, την άνοιξη του ίδιου έτους, η Σοφία απαίτησε από τον Léopold Robert να διακόψει τη σχέση του με την κόρη της, διότι δεν θεωρούσε πια πως ένας γάμος μεταξύ τους θα μπορούσε να πετύχει. Ο Léopold υπάκουσε και έτσι η σχέση της Ελίζας μαζί του διακόπηκε. Μετά από αυτό οι δυο γυναίκες επέστρεψαν για άλλη μια φορά στο Παρίσι, όπου άλλη μια προσπάθειας της Δούκισσας να ελευθερωθεί από το γάμο της ναυάγησε.

Τον Οκτώβριο του 1829 Σοφία και Ελίζα ήρθαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Πρώτος σταθμός στο ταξίδι τους υπήρξε η Κέρκυρα, όπου γνώρισαν τον Γάλλο πρόξενο. Τον Δεκέμβριο ο Καποδίστριας έστειλε τον Ιωάννη Μιαούλη, γιο του ηρωικού ναυάρχου, να τις παραλάβει από εκεί με το πλοίο Άρης και προορισμό την Πάτρα. Μετά την Πάτρα και πλέοντας κατά μήκος των ακτών της Πελοποννήσου, οι δυο γυναίκες έφτασαν στις 3 Ιανουαρίου 1830 στο Ναύπλιο, όπου έμειναν για έναν περίπου χρόνο. Λίγο αργότερα, η Δούκισσα επισκέφτηκε την Αίγινα και το ορφανοτροφείο που είχε ιδρύσει εκεί ο Καποδίστριας. Το Μάρτιο του 1830 η Δούκισσα επέλεξε 12 κορίτσια και χρηματοδότησε τη μόρφωσή τους. Κατά τη διάρκεια των πρώτων μηνών της παραμονής της στην Ελλάδα, η γνώμη της Δούκισσας για τον Καποδίστρια άλλαξε και, έτσι, όταν η πρωτεύουσα της χώρας μεταφέρθηκε από την Αίγινα στο Ναύπλιο, εκείνη προτίμησε να μετακομίσει από το Ναύπλιο στην Αίγινα, ώστε να βρίσκεται μακριά από τους προσκείμενους στον Κυβερνήτη Καποδίστρια κύκλους. Στο μεταξύ, οι δύο γυναίκες επισκέφτηκαν και την Αθήνα και ήδη από τα τέλη του 1830, αρχές του 1831 είχαν αγοράσει στην πόλη κάποιες εκτάσεις από αποχωρούντες Οθωμανούς.

Στις 31 Μαΐου 1831 μητέρα και κόρη ταξίδεψαν στη Ζάκυνθο, όπου έμειναν για κάποιους μήνες. Αυτή τη φορά, μετά από ενάμισι χρόνο απουσίας της Σοφίας, ο Anne – Charles, πείστηκε πως η γυναίκα του δε θα επέστρεφε πια στο Παρίσι και αποφάσισε να κινήσει διαδικασίες χωρισμού από τη γυναίκα του. Το έγγραφο αναμφισβήτητου χωρισμού εκδόθηκε τον Αύγουστο του 1831, ενώ η Σοφία ήταν ακόμα στη Ζάκυνθο. Διαζύγιο ωστόσο δεν εκδόθηκε ποτέ, επειδή δεν αναγνωριζόταν από την Καθολική Εκκλησία. Η Δούκισσα θεώρησε την απόφαση αυτή σαν ήττα και, μετά την Ζάκυνθο, δεν πήγε στην Γαλλία, όπως σχεδίαζε, αλλά για τέταρτη φορά στην Ιταλία. Πληροφορήθηκε, μάλιστα, τη δολοφονία του Καποδίστρια στη Ρώμη (9 Οκτωβρίου 1831). Έπειτα έμεινε μαζί με την κόρη της για ένα διάστημα στη Φλωρεντία και τέλος αποφάσισε να επιστρέψει στην Ελλάδα. Στις αρχές του 1833 και ενώ ο Όθων έφτανε στο Ναύπλιο, η Δούκισσα αποβιβαζόταν μαζί με την κόρη της στον Πειραιά, με σκοπό να εγκατασταθεί αργότερα στην Αθήνα. Έτσι, έδωσε εντολή να κατασκευαστεί μια ξύλινη κατοικία για λογαριασμό της και έφυγε με την κόρη της για τη Συρία και το Λίβανο, για να επιστρέψει όταν η προσωρινή της κατοικία στην Αθήνα θα ήταν έτοιμη. Το ταξίδι αυτό η Δούκισσα το ονόμασε Ασία. Το διάστημα που ήταν στο Λίβανο, η Δούκισσα πληροφορήθηκε το θάνατο του πατέρα της στις 12 Ιανουαρίου 1837. Το ταξίδι αυτό, όμως, επεφύλασσε και άλλη μια απώλεια για τη Δούκισσα, αυτή της κόρης της Ελίζας, η οποία πέθανε στη Βηρυτό, στις 18 Ιουνίου 1837, από τυφοειδή πυρετό σε ηλικία 33 ετών. Η Ελίζα, πριν από το θάνατό της, είχε εκφράσει την επιθυμία να μην αποχωριστεί ποτέ τη μητέρα της και να επιστρέψει στην Ελλάδα. Η Σοφία πραγματοποίησε και τις δύο αυτές επιθυμίες της κόρης της, βαλσαμώνοντας το σώμα της και διατηρώντας το μέσα σε ένα γυάλινο φέρετρο, το οποίο μεταφέρθηκε τον ίδιο χρόνο στην Ελλάδα μέσα σε μολύβδινο κιβώτιο. Μετά το χαμό της Ελίζας, ο Anne – Charles επισκέφθηκε τη Δούκισσα στην Ελλάδα και οι

δύο εν διαστάσει σύζυγοι αλληλογραφούσαν στην συνέχεια φιλικά, δείχνοντας ενδιαφέρον ο ένας για τη ζωή του άλλου.



**Εικ.17.** Η Caroline-Eliza Lebrun.  
Κόρη της Δούκισσας.  
Πηγή: Εθνική Πινακοθήκη

Από 1837 και ως το θάνατό της, η Δούκισσα δεν εγκατέλειψε ποτέ ξανά την Ελλάδα. Στην αρχή η Δούκισσα έμεινε στην ξύλινη οικία που είχε αρχίσει να κατασκευάζει το 1831 και, όταν η οικία αυτή καταστράφηκε το 1847 σε πυρκαγιά, στην οποία κάηκε και η σορός της κόρης της, η Δούκισσα μετακόμισε βεβιασμένα στο μέγαρο των Ιλισίων, το οποίο δεν αποπερατώθηκε πλήρως ποτέ.

Την άνοιξη του 1854 η υγεία της επιδεινώθηκε ταχύτατα. Δεν είναι γνωστή η ακριβής διάγνωση της ασθένειάς της. Ο γιατρός της, Roeser, την περιέθαλπε για υδρωπικία. Πέθανε στις 9:00 το πρωί της 14ης Μαΐου 1854 σε ηλικία 69 ετών. Πιθανότερη αιτία θανάτου της ήταν βλάβη του καρδιακού μυός. Από το μέγαρο των Ιλισίων, όπου εξέπνευσε, η σορός της μεταφέρθηκε στην Πεντέλη και θάφτηκε στο μικρό ύψωμα κοντά στη Maisonnette. Το ταφικό μνημείο ανεγέρθηκε λίγο αργότερα, με επιμέλεια του Γεωργίου Σκουζέ.

Η περιουσία της μοιράστηκε μεταξύ των συγγενών της Δούκισσας από την πλευρά των γονιών της. Οι κληρονομικές μερίδες ήταν δύο: η μία διανεμήθηκε στους Αμερικανούς κληρονόμους από την πλευρά της μητέρας της και η άλλη στους αντίστοιχους Γάλλους από το μέρος του πατέρα της. Οι κληρονόμοι της Δούκισσας πώλησαν στην περιουσία της στην Ελλάδα, η οποία περιήλθε κατά το μισό και εξ αδιαιρέτου στο ελληνικό δημόσιο και τον Γεώργιο Σκουζέ. Μετά από μακροχρόνιες δίκες η περιουσία μοιράστηκε δικαστικά. Ο σύζυγος της Δούκισσας και οι συγγενείς του δεν είχαν συμμετοχή επειδή το ζεύγος είχε χωρίσει «από κοίτης και κτημάτων». Ο Charles πέθανε στο Παρίσι στις 21 Ιουνίου 1859 σε ηλικία 84 ετών.



## Προσωπικότητα

Η Δούκισσα ήταν εξαιρετικά μορφωμένη και ιδιαίτερα εκλεκτική στις συναναστροφές της. Συναναστρεφόταν γνωστά μέλη της αθηναϊκής κοινωνίας, αλλά απέφευγε τους Φαναριώτες, δεν είχε ιδιαίτερες σχέσεις με τον Όθωνα, ενώ ξεχώριζε τον γιατρό του βασιλιά Bernhard Roeser, στον οποίο παραχώρησε μάλιστα, τον Νοέμβριο του 1851, μια ολόκληρη κατοικία εφ' όρου ζωής, χωρίς άλλο αντίτιμο πέρα από τη συντήρηση και την καταβολή της φορολογίας της. Στο σπίτι της φιλοξενήθηκαν, πάντως, αρκετοί ξένοι διανοούμενοι και καλλιτέχνες, κυρίως Γάλλοι, ενώ ιδιαίτερη φιλία τη συνέδεε και με την κόμισσα Θεοτόκη (Jane Digby 3/4/1807 – 11/8/1881). Επίσης, οι σπουδαστές και οι υπότροφοι της εγκαινιασμένης το 1847 Γαλλικής Σχολής Αθηνών αποτελούσαν τα τελευταία χρόνια της ζωής της συνηθισμένο ακροατήριο και συντροφιά της.

Η Δούκισσα είχε έντονη προσωπικότητα και έγινε η κεντρική ηρωίδα μυθιστορημάτων, κινηματογραφικών ταινιών και καλλιτεχνικών εκθέσεων. Για τη ζωή της στην Αθήνα υπάρχει πλούσια βιβλιογραφία. Πλην όμως τα εξιστορούμενα για τη ζωή της απέχουν συνήθως από τα πραγματικά γεγονότα. Ιδιαίτερα η σύλληψη της από τον περιβόητο ληστή Μπίμπιση, ο οποίος ζητούσε λύτρα για να την αφήσει ελεύθερη, συγκίνησε τον κόσμο και απασχόλησε τη μικρή τότε αθηναϊκή κοινωνία επί πολύ.

Η Δούκισσα είχε ένα δυνατό χαρακτήρα και ήταν δύσκολη στις σχέσεις της με τους άλλους. Γενικά είχε μια κλίση προς όλα εκείνα που δεν ήταν συνηθισμένα. Ακόμα και στο θέμα της θρησκείας φαίνεται πως ανέπτυξε μια προσωπική θρησκεία, η οποία ήταν πιο κοντά σε κάποια αίρεση του Ιουδαϊσμού, παρά στον Χριστιανισμό. Λέγεται μάλιστα ότι σκόπευε να κατασκευάσει έναν βωμό στην Πεντέλη. Άλλαζε συχνά γνώμη, διέλυε φιλίες και διέκοπτε σχέσεις. Τη διέκρινε επίσης μυστικοπάθεια, στην οποία εντάσσεται και το γεγονός ότι δεν δημοσιοποιούσε τα ονόματα των αρχιτεκτόνων της.

Μετά το χωρισμό της με το σύζυγό της σταμάτησε να υπογράφει ως Sophie de Marbois – Lebrun, Duchesse de Plaisance και υπέγραφε πια ως Sophie de Marbois, Duchesse de Plaisance. Ενώ, δηλαδή, αφαίρεσε από την υπογραφή της το επώνυμο του συζύγου της, διατήρησε τον τίτλο του και ήθελε να την αποκαλούν με αυτόν. Ακολουθούσε, όμως, κανόνες λιτότητας και, μετά το θάνατο της κόρης της, φορούσε πάντα την ίδια ενδυμασία: μια λευκή τουνίκ. Τα γεύματά της ήταν απλά και η ποσότητα φαγητού ελάχιστη και φαίνεται ότι περίμενε και από τους άλλους να δείχνουν την ίδια λιτότητα. Στα Ιλίσια ζούσε με τη συντροφιά έξι σκύλων.

Όπως είναι φανερό από τα παραπάνω, ορισμένες αντιδράσεις και εκφράσεις του χαρακτήρα της Δούκισσας φαίνονται παράξενες, αλλοπρόσαλλες και ίσως παράλογες<sup>50</sup>. Θα μπορούσε να υποθέσει κανείς πως πιθανόν να έπασχε και η ίδια από μια κληρονομική μορφή της ασθένειας της μητέρας της. Σύμφωνα με τον Ελβετό ψυχολόγο Dr. Alfred Jordi, όμως, δεν πρόκειται περί παθολογικής κληρονομικής κατάστασης, αλλά για μια μορφή σοβαρής βλάβης της προσωπικότητάς της, δηλαδή, μιας αλλαγής στο χαρακτήρα της, που οφείλεται σε έντονα και αλληπάλληλα περιστατικά (έντονες εμπειρίες) απώλειας, από τις συνέπειες των οποίων υπέφερε για χρόνια. Στη συγκλονιστική εμπειρία της πιθανής εξαφάνισης αντιπαρατίθεται κάτι δυναμικό και εξισορροπημένο, το οποίο σε συμβολικό επίπεδο του παροδικού φυγάδα παρέχει μια κατά μέτωπον αντιμετώπιση. Αυτό δεν είναι άγνωστο φαινόμενο στην ψυχανάλυση και χαρακτηρίζεται σαν unbewusste Gegenbesetzung ή unconscious anticathexis. Προληπτικά, λοιπόν, ενάντια στην οδυνηρή επάνοδο του τραύματος μιας απώλειας, ήταν ψυχοδυναμικά πλησιέστερο να αποχωριστεί η ίδια ένα αγαπημένο πρόσωπο (π.χ. τον σύζυγό της Anne – Charles), για να μην ξαναβρεθεί παθητικά και αδύναμα στο έλεος της απόγνωσης.

Στο επίπεδο των ανθρωπίνων σχέσεων στην περίπτωση της Σοφίας αυτό εκδηλώνεται με ένα βεβιασμένο τονισμό της αυτοτέλειας, ανεξαρτησίας και αυτονομίας της. Θέλει να έχει αυτή το λόγο. Ανθρώπινοι δεσμοί χαρακτηρίζονται ταχύτατα σαν απειλή, περιορισμοί γίνονται αντιληπτοί σαν μείωση εξουσίας. Σε τέτοιους ανθρώπους οι διαταγές υπόσχονται πολύ περισσότερο την ασφάλεια από ότι η προσαρμοστική υποταγή. Η δική της ικανότητα σχέσεις με τους άλλους ανθρώπους φαίνεται να ταλαντεύεται ακραία μεταξύ έλξης και απόρριψης.

Πιθανότατα, τέλος, λόγω του ψυχικού τραυματισμού της, δεν ανέπτυξε καθόλου και την ικανότητά να πενθεί, καθώς επίσης να αποχαιρετά το χαμένο. Η ανικανότητα της Σοφίας να πενθεί φαίνεται κυρίως στην περίπτωση της βαλσαμωμένης κόρης της, που εξελίχθηκε σε παθολογική κατάσταση (pathological mourning).

### **Περιουσία και Δωρεές**

Η Δούκισσα ήταν το δεύτερο πλουσιότερο άτομο στην Ελλάδα μετά τον Όθωνα και μια από τις πλουσιότερες γυναίκες στην Ευρώπη. Ο πλούτος και τα οικονομικά μέσα της προέρχονταν από τον πατέρα της και την περιουσία που κυρίως η ίδια δημιούργησε με δικές της επενδύσεις καθώς και μαζί με το σύζυγό της (στη Γαλλία). Η Δούκισσα διέθετε πραγματικά ένα επενδυτικό ταλέντο, πραγματοποιούσε σωστές αγορές και δεν έκανε λάθη σε οικονομικά θέματα. Η Δούκισσα επένδυε κυρίως σε ακίνητη περιουσία, δηλαδή καλλιεργούμενα κτήματα και οικόπεδα. Το 1839 ο – στα χαρτιά μόνο πια – σύζυγός της παραχώρησε πληρεξούσιο για να διαχειρίζεται την

---

<sup>50</sup> Ο. Μπαδήμα-Φουντουλάκη, Η Δούκισσα της Πλακεντίας και οι αρχιτέκτονες της, Εκδ. Επτάλοφος, Αθήνα 2011, σ. 53

περιουσία της στην Ελλάδα κατά τη δική της πρωτοβουλία και με το ίδιο πληρεξούσιο εξουσιοδότησε τον δικηγόρο Masson να πουλήσει την περιουσία της Δούκισσας στο Noyers. Η κτηματική περιουσία της Δούκισσας στην Ελλάδα αποτελείτο από κτήματα στην πεδιάδα της Αθήνας, στις περιοχές Κουκουβάουνες, Χαλάνδρι, Μαρούσι, Κηφισιά καθώς και στη Λιβαδειά. Στις κτήσεις της στην Αθήνα περιλαμβάνονταν: το μέγαρο των Ιλισίων με παραρτήματα και αυλές, η οικία Roeser, τέσσερα γήπεδα στην περιοχή μεταξύ Εθνικού Κήπου και Ναού του Ολυμπίου Διός, ένα γήπεδο προς τα Ιλίσια και γήπεδο κοντά στην πλατεία Λουδοβίκου, όπου υπήρχε η καμένη προσωρινή ξύλινη οικία.



**Εικ.18.** Λεπτομέρεια από το χάρτη του Chenavard, 1843. Διακρίνεται το μέγαρο των Ιλισίων χωρίς το κτήριο εισόδου με τον πυλώνα. Πηγή : Αρχείο Δημοτικής Βιβλιοθήκης Λυόν.

Στις κτήσεις στην Πεντέλη περιλαμβάνονταν το Καστέλο της Ροδοδάφνης με τα παραρτήματά του (στάβλοι, αμαξώνες, πηγές, κήποι κλπ.), η Maisonnette, η Plaisance, ο Πύργος ή Ξενών και ο τάφος με τον περίβολό του.

Εκτός από τα εισοδήματά της από την ακίνητη περιουσία της στη Γαλλία και την Ελλάδα, η Δούκισσα εισέπραττε επίσης εισοδήματα από τόκους χρημάτων τα οποία δάνειζε σε επιχειρηματίες και ιδιώτες με αυστηρούς όρους. Οι δανεισμοί ρυθμιζόνταν με συμβόλαια με παρόμοιους όρους δανεισμού και πολλές ομοιότητες με αντίστοιχες σημερινές συμβολαιογραφικές συμφωνίες παροχής δανείων.

Συνήθως ο ετήσιος τόκος ανερχόταν σε 8% και ως εγγύηση για την αποπληρωμή του δανείου οι χρεώστες υποθήκευαν στη Δούκισσα κάποιο ακίνητο.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η Δούκισσα διέθετε σπουδαίο οργανωτικό ταλέντο και συγχρόνως γνώριζε τις αδυναμίες του νεοσύστατου κράτους και φρόντιζε υπό τις επικρατούσες συνθήκες να διαχειρίζεται επιτυχώς και να αυξάνει την περιουσία της. Επέλεγε άξιους συνεργάτες και ενέθετε κάθε εργασία στο κατάλληλο πρόσωπο. Κατά καιρούς είχε διάφορους επιτρόπους και υπάρχουν πολλές συμβολαιογραφικές πράξεις εξουσιοδότησης της Δούκισσας προς αυτούς, ακόμα σχεδόν μέχρι τις τελευταίες μέρες της ζωής της. Οι σημαντικότεροι από τους επιτρόπους της υπήρξαν οι δικηγόροι Χρήστος Ζώτος και Μαρίνος Μαρίνογλου και ο εμποροκτηματίας Γεώργιος Σκουζές.

Εκτός από την ενίσχυση του αγώνα και των οικογενειών των αγωνιστών, η Δούκισσα πρόβλεψε πολλές και πραγματοποιήσει αρκετές δωρεές στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με δημοσίευμα της Εφημερίδας ΑΙΩΝ<sup>51</sup> του 1839 η Δούκισσα σκόπευε να κτίσει δύο κτίρια που θα χρησίμευαν σαν βιβλιοθήκη και σχολή ζωγραφικής και γλυπτικής ενώ το 1841<sup>52</sup> ανέλαβε τα έξοδα για την πρόσκληση στην Ελλάδα του Γάλλου ζωγράφου Pierre Bonirote (1811 - 1891) για να διδάξει Σχέδιο και Ελαιογραφία σε μαθητές της Σχολής των Τεχνών. Στην Αθήνα, ο Bonirote ζωγράφισε δύο πορτρέτα της Δούκισσας και το πορτρέτο (ακουαρέλα) της γυναίκας του Couchaud.

Δυο χρόνια μετά το θάνατο της Ελίζας, σκόπευε να κατασκευάσει δυο ιδρύματα (memorials) το ένα στο όνομα της κόρης της (Ελιζάνειον) και το άλλο στο δικό της (Σοφιάνειον). Τα ιδρύματα αυτά δεν πραγματοποιήθηκαν, ούτε έγιναν οι δωρεές. Τα οικοπέδα στα οποία θα ανεγείρονταν τα δύο ιδρύματα είναι τα ίδια στα οποία θα κτιζόνταν η βιβλιοθήκη και η το σχολείο Ζωγραφικής και Γλυπτικής που αναφέρθηκαν παραπάνω. Φαίνεται πως η δωρήτρια αμφιταλαντευόταν για ποιο σκοπό να χρησιμοποιήσει τα οικοπέδα και τελικά κανένα ίδρυμα δεν πραγματοποιήθηκε. Το Νοέμβριο του 1846 η Δούκισσα δώρισε το οικοπέδο της στα Πατήσια έκτασης 13 στρεμμάτων στο Οφθαλμιατρείο. Η Δούκισσα επίσης δώρισε στο Δημοτικό νοσοκομείο Αθηνών το αντίτιμο ενός οικοπέδου κοντά στις στήλες του Ολυμπίου Διός το οποίο ο Όθωνας συμπεριέλαβε στον Εθνικό Κήπο. Επίσης η Δούκισσα έκανε πολλές δωρεές σε εβραϊκές οργανώσεις.

Όπως η Δούκισσα ανακοίνωνε δωρεές που δεν πραγματοποιούσε έτσι υπέγραφε συμβόλαια τα οποία αργότερα ανακαλούσε. Για την ανάκληση δωρεών ή τη μη πραγματοποίηση μεγάλων έργων πιθανή αιτία δεν ήταν μόνο ο χαρακτήρας της αλλά ίσως και οικονομικοί λόγοι. Τα εισοδήματα θα προέρχονταν από τα κτήματα στο

<sup>51</sup> Εφημερίδα ΑΙΩΝ, αριθμ. φύλλου 77, Κυριακή 2 Ιουλίου 1839.

<sup>52</sup> Εφημερίδα ΑΘΗΝΑ, αριθμ. φύλλου 807, Σάββατο 12 Απριλίου 1841

Νοyers. Η μακρόχρονη όμως απουσία της, ο θάνατος του πατέρα της και ο χωρισμός της από τον Charles είχαν σαν συνέπεια την ελάττωση του εισοδήματος που δεν επέτρεπε πια μεγαλεπήβολα σχέδια. Η ίδια είχε μεγάλα τρέχοντα έξοδα και είχε ήδη ξεκινήσει αρκετές κατασκευές.

### Οι δημιουργοί των κτιρίων της Δούκισσας

Έκτισε έξι οικοδομήματα, δύο από τα οποία είναι μέγαρα, και όπως φαίνεται σκόπευε να κτίσει και άλλα, όμως για διάφορους λόγους δεν τα πραγματοποίησε. Ιδιαίτερα στην Πεντέλη, για να εξασφαλίσει μάρμαρα για τα κτήρια της, χρηματοδότησε τη διάνοιξη λατομείων στους πρόποδες του βουνού<sup>53</sup>. Επίσης κατασκεύασε με δικά της έξοδα αρκετούς δρόμους μεταξύ των οποίων και τον ελικοειδή δρόμο που οδηγεί στο Χαλάνδρι και τη Μονή του Πεντελικού, γέφυρες, βρύσες και άλλα κοινωφελή έργα καθώς και διαμονητήριο των λατόμων.

Τα οικοδομήματα που η Δούκισσα έκτισε στην Αττική κατά χρονολογική σειρά έναρξης της ανέγερσής τους είναι:

1. **Καστέλο της Ροδοδάφνης (1840 – δεν αποπερατώθηκε πλήρως)**



Εικ.19. Το Καστέλο της Ροδοδάφνης. Πηγή : Προσωπικό Αρχείο

2. **Μέγαρο των Ιλισίων ή Ιλισσία Έπαυλις (1840 – 48)**



<sup>53</sup> Ο Κλεάνθης συνέστησε στην Κυβέρνηση να της υποδείξει να επενδύσει κεφάλαια για την εξόρυξη του μαρμάρου που προοριζόταν για δική της χρήση και την κατασκευή νέων δρόμων για τη μεταφορά των λίθων μη επιτρέποντας τη χρήση των λατομείων του Πεντελικού που είχαν ανοιχθεί με κρατικά και δικά του έξοδα, την εκμετάλλευση των οποίων εκείνο το διάστημα είχε ο ίδιος. Βλ. Ο. Μπαδήμα – Φουντουλάκη, Κλεάνθης, 2ος τόμος, έγγραφα 40, 41 και 42.





Εικ.20. Η βίλα Ιλίσια, κάτω από την εποχή που στεγάζονταν οι στρατιωτικές υπηρεσίες .  
Πηγή : <http://www.byzantinemuseum.gr/>

### 3. Maisonnette (1841 – 42)



Εικ.21. Η Maisonnette όπως είναι σήμερα. Πηγή : Προσωπικό Αρχείο

### 4. Οικία Roeser (περίπου 1842 – 43, κατεδαφίστηκε)

### 5. Πύργος ή Ξενών (1846 – δεν αποπερατώθηκε)



Εικ.22. Η Tourelle (Πύργος ή Ξενών). Πηγή : Προσωπικό Αρχείο

#### 6. Βίλα Plaisance (1846 - 47)



Εικ.23. Η Plaisance σήμερα. Πηγή : Προσωπικό Αρχείο.



Μία έβδομη κατασκευή, ο τάφος της Δούκισσας, πραγματοποιήθηκε μετά το θάνατό της. Από αυτά το Καστέλο της Ροδοδάφνης και τα Ιλίσια (σήμερα Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο) είναι μέγαρα. Τα υπόλοιπα τέσσερα είναι απλούστερα κτήρια. Τα Ιλίσια και η οικία Roeser ( η οποία κατεδαφίστηκε) βρίσκονταν λίγο έξω από τα σύνορα της τότε μικρής πόλης της Αθήνας και τα υπόλοιπα καθώς και ο τάφος στην Πεντέλη. Εν τούτοις, το μεγαλύτερο μέρος της ζωής της στην Αθήνα, η Δούκισσα το πέρασε σε μια απλοϊκή ξύλινη οικία κοντά στην οδό Πειραιώς<sup>54</sup>. Την ξύλινη οικία έκτισε πιθανόν ο Κλεάνθης, τον χειμώνα 1834 – 1835, ακολουθώντας τις οδηγίες της Δούκισσας. Στην ξύλινη κατασκευή κατοικούσε η Δούκισσα από το 1837 συνεχώς μέχρι την καταστροφή της από πυρκαγιά το 1847. Η οικία αυτή χαρακτηρίζεται από διάφορους συγγραφείς σαν πρόχειρη και κακόγουστη και είχε σχεδιαστεί σαν μια προσωρινή κατασκευή.



**Εικ.24.** Ο τάφος της Δούκισσας σήμερα. Πηγή : Προσωπικό Αρχείο

Σύμφωνα με την ελληνική βιβλιογραφία, με πρώτο αντιπρόσωπο τον Δημήτριο Καμπούρογλου, αρχιτέκτων των κτιρίων της Δούκισσας είναι ο Σταμάτης Κλεάνθης. Πολλές πληροφορίες ιστορίας αρχιτεκτονικής προέρχονται από εφημερίδες εποχής και από σημειώσεις των ξένων περιηγητών, όμως για το δημιουργό των οικοδομών της Δούκισσας δεν παρέχεται κανένα στοιχείο. Από υπάρχοντα συμβόλαια, αποδεικνύεται ότι ο Κλεάνθης πώλησε οικοπέδα στη Δούκισσα, ανέλαβε την κατασκευή βοηθητικών κτιρίων του Καστέλου της Ροδοδάφνης και της προμήθευσε μάρμαρα για τα κτήρια της, επομένως το όνομά του συνδέεται με τη Δούκισσα. Ο Καμπούρογλου ίσως στηρίχθηκε και σε προφορικές, μη ελεγμένες για τη ορθότητά

<sup>54</sup> Η οικία αυτή, σύμφωνα με τα συμβόλαια της Δούκισσας, βρισκόταν στην Οδό Φειδίου, η οποία όμως δεν αντιστοιχεί στη σημερινή ομώνυμη οδό. Σύμφωνα με τον Καμπούρογλου η οικία αυτή συνόρευε το 1868 ανατολικά με την οδό Κεραμεικού, δυτικά με τους αγρούς Ομηρίδου, βόρεια με την οικία Κόκλα και νότια με το Ορφανοτροφείο Χατζηκώστα. Βλ. Καμπούρογλου, σ. 291 και 492.

τους πηγές. Το 1988 η δανέζα ιστορικός τέχνης Ida Haugsted σε ένα άρθρο της<sup>55</sup> διατύπωσε την υπόθεση ότι ο Christian Hansen και όχι ο Κλεάνθης είναι ο αρχιτέκτων όλων των κτιρίων της Δούκισσας. Σε ένα σχέδιο του Hansen που παρουσιάζει μια ομοιότητα με τα Ιλίσια και δεύτερον, στο γράμμα της Δούκισσας προς τον άνδρα της του έτους 1846 στο οποίο αναφέρει τα σχετικά με το λήσταρχο Μπίμπιση. Στη συνάντηση με το ληστή, γράφει η Δούκισσα συνοδευόταν από μερικούς συνεργάτες της καθώς και από τον αρχιτέκτονα της Hansen. (Το όνομα του αρχιτέκτονα ο Καμπούρογλου το είχε διαβάσει Γούζαρης.) Η Καρδαμίτση – Αδάμη<sup>56</sup> υποστήριξε την ισχύουσα ακόμα άποψη ότι δηλαδή ο Κλεάνθης είναι ο αρχιτέκτων όλων των κτιρίων της Δούκισσας και ότι ο Hansen ίσως να είχε επιφορτιστεί με την επίβλεψη.

Πρόσφατα, σε ένα άρθρο του αρχιτέκτονα André Couchaud, του έτους 1847, η Φουντουλάκη ανακάλυψε ότι το Καστέλο της Ροδοδαφνης άρχισε να χτίζεται με δικά του σχέδια<sup>57</sup>. Αυτή η ανακάλυψη συγκλόνισε κυριολεκτικά τη θεωρία Κλεάνθη σα μοναδικό αρχιτέκτονα των δουκικών κτιρίων και έθεσε, αλλά σοβαρά αυτή τη φορά, το ερώτημα ποιος είναι ο δημιουργός των υπολοίπων κτιρίων της Δούκισσας. Τα καινούρια στοιχεία και η συστηματική αξιολόγησή τους έριξαν νέο φως στην αρχιτεκτονική σκηνή του 19ου αιώνα, ανασκεύασαν ορισμένες από τις ισχύουσες γνώμες και επέτρεψαν νέα συμπεράσματα για τα κτίρια της Δούκισσας.

Εκτός από τη μαρτυρία για τον ενεργό ρόλο της Δούκισσας στην εξέλιξη των εργασιών, τα έγγραφα μας επιτρέπουν να συμπεράνουμε ότι υπήρχαν δυο κατηγορίες αρχιτεκτόνων που σχετίζονται με τα κτίρια, αρχιτέκτονες που παρήγαγαν τα σχέδια και αρχιτέκτονες που επέβλεπαν την κατασκευή των κτιρίων.

Ο Couchaud, ο οποίος ετοίμασε τα σχέδια για τη Ροδοδάφνη, αναχώρησε από την Ελλάδα για τη Λυόν το 1840. Σε συμβόλαια του 1841 μεταξύ της Δούκισσας και εργολάβων αναφέρεται ότι η κατασκευή πρέπει να εκτελεστεί σύμφωνα με τις οδηγίες του αρχιτέκτονα και τα υλικά πρέπει να εγκριθούν από τον ίδιο. Τουλάχιστον 20 κτίστες έπρεπε να εργάζονται καθημερινά και οι κατασκευαστικές εργασίες και τα υλικά έπρεπε να ελέγχονται και να εγκρίνονται. Επομένως ο αρχιτέκτων έπρεπε να ήταν συνεχώς παρών καθ' όλη τη διάρκεια των οικοδομικών εργασιών και αυτός δεν μπορεί να ήταν ο δημιουργός του σχεδίου, Couchaud, ο οποίος βρισκόταν ήδη εκτός Ελλάδας. Ένας άλλος αρχιτέκτων λοιπόν ήταν επιφορτισμένος με την επίβλεψη. Στα συμβόλαια δεν αναφέρεται το όνομα του επιβλέποντα αρχιτέκτονα, ο οποίος μπορεί να είναι διαφορετικός για το κάθε κτίριο, αλλά διαφορετικός και για το ίδιο κτίριο αναλόγως με το χρόνο αναφοράς. Τα ονόματα έξι αρχιτεκτόνων συνδέονται με τη Δούκισσα. Οι αρχιτέκτονες, δημιουργοί και επιβλέποντες, είναι οι Σταμάτης

<sup>55</sup> Ida Haugsted, Τα κτίρια της Δούκισσας της Πλακεντίας στην Αθήνα, Αρχαιολογία, 29 (1988), σ. 72 – 80.

<sup>56</sup> Μάρω Καρδαμίτση – Αδάμη, Με αφορμή το άρθρο της Ida Haugsted, Τα κτίρια της Δούκισσας της Πλακεντίας, Αρχαιολογία, 32 (1989), σ. 89 – 91.

<sup>57</sup> Όλγα Φουντουλάκη, André Couchaud, ο αρχιτέκτων του Καστέλου της Ροδοδάφνης στην Πεντέλη, Αρχαιολογία, 112 (2009), σ. 87 – 93.

Κλεάνθης, André Couchaud, Christian Hansen, Αλέξανδρος Γεωργαντάς<sup>58</sup>, Friedrich von Gärtner και François Florimond Boulanger. Μια εξήγηση για το μεγάλο αριθμό αρχιτεκτόνων της Δούκισσας αποτελεί το γεγονός ότι μερικοί από τους ξένους καλλιτέχνες έμειναν στην Ελλάδα για ένα σχετικά μικρό διάστημα και δεν είχαν τη δυνατότητα να επωμισθούν πολλές ευθύνες και να επιβλέπουν τις κατασκευές. Οι οικοδομικές εργασίες, τουλάχιστον στην αρχή, προχωρούσαν με γοργό ρυθμό και η συνεχής παρουσία του αρχιτέκτονα ήταν απαραίτητη, ιδιαίτερα μάλιστα επειδή τρία από τα κτίρια κτίζονταν συγχρόνως (Ιλίσια, Ροδοδάφνη, Maissonnette) και η κατασκευή των δύο μεγάλων οικοδομημάτων διαρκούσε πολλά χρόνια.

Σύμφωνα με την Φουντουλάκη<sup>59</sup> ο Κλεάνθης πιθανότατα σχεδίασε την Maissonnette και ίσως την οικία Roeser, οι οποίες μάλιστα παρουσιάζουν ομοιότητες με τις οικίες Δάρα και Ριζάρη που είναι τεκμηριωμένα έργα του. Ο André Couchaud σχεδίασε την Ροδοδάφνη και πιθανότατα το Μέγαρο των Ιλισίων. Ο Christian Hansen επέβλεψε την κατασκευή των Ιλισίων και μάλλον της Ροδοδάφνης. Από τον Friedrich von Gärtner η Δούκισσα είχε ζητήσει ένα σχέδιο τάφου αρχαίου τύπου και πιθανότατα στο σχεδιασμό του τάφου της ελήφθη υπόψη κάποιο σχέδιο του. Το τελικό σχέδιο και η επίβλεψη του τάφου έγιναν από τον François Boulanger. Για τον Αλέξανδρο Γεωργαντά γίνεται αναφορά παρακάτω.

#### **Συμμετοχή της Δούκισσας στη κατασκευή και σχεδιασμό των κτισμάτων της**

Όταν το ελληνικό κράτος απέκτησε την ανεξαρτησία του (1829), η οικοδομική τέχνη δεν ήταν ανεπτυγμένη στην Ελλάδα. Πολλοί τεχνίτες έρχονταν από τα νησιά ή την Κωνσταντινούπολη, όπου η τέχνη ήταν πιο προοδευμένη σε σχέση με την Αθήνα. Οι Έλληνες τεχνίτες δεν γνώριζαν να εκτελούν δύσκολες κατασκευές. Ήταν όμως εργατικοί και διακρίνονταν από μια επιθυμία για μάθηση. Εκπαιδεύονταν κοντά σε γερμανούς τεχνίτες και γρήγορα εξοικειώνονταν με τις τεχνικές. Μάθαιναν πολύ γρήγορα αλλά όχι επιμελώς και όταν αποκτούσαν κάποιες γνώσεις ανέπτυσαν μια περιφρονητική στάση προς τους γερμανούς δασκάλους τους<sup>60</sup>.

Επομένως, η σιδηρά οικοδέσποινα έλεγχε αυστηρά την ποιότητα, το χρόνο και το κόστος των κατασκευών.

Εάν κάποια κατασκευή δεν ήταν της αρεσκείας της, ο εργολάβος όφειλε να την γκρεμίσει και να την ξαναχτίσει με δικά του έξοδα και να αποζημιώσει τη δούκισσα για τα υλικά που δαπανήθηκαν άσκοπα. Η Δούκισσα έθετε αυστηρούς όρους στους κατασκευαστές. Καθόριζε το χρόνο έναρξης και αποπεράτωσης των εργασιών, τον

<sup>58</sup> Ο Γεωργαντάς ήταν αξιωματικός του Μηχανικού. Συμπεριλαμβάνεται όμως στους αρχιτέκτονες της Δούκισσας γιατί πέραν από τα καθήκοντά του σαν μηχανικός παρουσίασε και σημαντική αρχιτεκτονική δραστηριότητα με το σχεδιασμό και την επίβλεψη αξιόλογων οικοδομημάτων στη Σύρο.

<sup>59</sup> Ο. Μπαδήμα-Φουντουλάκη, Η Δούκισσα της Πλακεντίας και οι αρχιτέκτονες της, Εκδ. Επτάλοφος, Αθήνα 2011, σ. 69-103

<sup>60</sup> Ο. Μπαδήμα-Φουντουλάκη, ο.π. σελ.55



αριθμό των εργατών, ακόμη και τον αριθμό των λίθων που χρειάζονταν και απαιτούσε τον καθαρισμό των χώρων μετά τις οικοδομικές εργασίες. Επίσης έθετε ρήτρα σε περίπτωση που δεν εκπληρώνονταν οι όροι και σαν εγγύηση κατακρατούσε μέρος του χρηματικού ποσού που οι εργολάβοι λάμβαναν για την εργασία τους για τυχόν επισκευές για τις οποίες ήταν υπεύθυνοι. Συνήθως, εκτός από τη ρήτρα, ένας εγγυητής εγγυούταν επιπλέον, την ακριβή εκτέλεση των συμφωνημένων εργασιών.

Τα συμβόλαια ήταν λεπτομερή και ακριβή. Η ίδια όμως γνώριζε πολύ καλά τα οικονομικά πράγματα και πιθανόν ήταν δική της επινόηση η διπλή εγγύηση με ρήτρα και δεύτερο εγγυητή. Τα συμβόλαια περιείχαν όρους που εξασφάλιζαν τη γρήγορη και συνεπή εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών, π.χ., οι εργολάβοι υποχρεώνονταν να έχουν στην εργασία τουλάχιστον 40 κτίστες κάθε μέρα, από τους οποίους οι τριάντα θα επεξεργάζονταν ακατάπαυστα τις πέτρες για την οικοδομή και οι υπόλοιποι θα έκτιζαν τους τοίχους.

Εκτός από τον προσεκτικό έλεγχο του κόστους και της διάρκειας των εργασιών, η Δούκισσα επενέβαινε και σε καλλιτεχνικά θέματα και πιθανότατα καθόριζε η ίδια τη μορφολογία στην οποία το εκάστοτε κτίριο έπρεπε να χτιστεί. Στη Δούκισσα δεν άρεσε το ότι η Ελλάδα ξαναχτιζόταν από ξένους σε νεοκλασικό ρυθμό. Ακόμα και οι ταλαντούχοι Έλληνες αρχιτέκτονες Κλεάνθης και Καυταντζόγλου έχτιζαν σε αυτόν τον ρυθμό, τον οποίο η Δούκισσα θεωρούσε αναχρονιστικό. Προτιμούσε ένα δικό της ρυθμό και μάλιστα ένα ξεχωριστό σε κάθε κτίριο. Κανένα κτήριο της δεν είναι χτισμένο σε αρχαίο ελληνικό ρυθμό και κανένα στον ίδιο ρυθμό με ένα άλλο.

### **1.5. Ο μηχανικός της Γέφυρας Αλέξανδρος Γεωργαντάς**

Ο Αλέξανδρος Γεωργαντάς γεννήθηκε στην Κωνσταντινούπολη το 1808<sup>61</sup>. Σπούδασε στη Σχολή Ευελπίδων στην Αθήνα από την οποία αποφοίτησε το 1836<sup>62</sup>. Σαν ανθυπολοχαγός πήγε στο Παρίσι για να συνεχίσει τις σπουδές του. Κατά τα πρώτα χρόνια της σταδιοδρομίας του εργάστηκε στην Αθήνα<sup>63</sup>. Μετά την επανάσταση της 3ης Σεπτεμβρίου και την απόλυση του Christian Hansen και των άλλων ξένων υπαλλήλων από τις δημόσιες υπηρεσίες ανέλαβε το 1843 σε συνεργασία με ομάδα άλλων Ελλήνων αρχιτεκτόνων τη συνέχιση των έργων οικοδόμησης του κτιρίου του Πανεπιστημίου<sup>64</sup>. Το 1854 διορίστηκε Διευθυντής του Μηχανικού Κυκλάδων και

<sup>61</sup> Χρήστος Φωτόπουλος, Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων. Αξιωματικοί και ανθυπασπιστές του στρατού και δόκιμοι του πολεμικού ναυτικού που αποφοίτησαν από τη σχολή κατά την περίοδο 1828/1912, Έκδοση Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων, Βάρη 1996, σ. 77.

<sup>62</sup> Ο πατέρας του, Στέφανος Γεωργαντάς, σε γράμμα του προς τον Κυβερνήτη Καποδίστρια στις 20 Ιανουαρίου 1831 τον παρακαλούσε να εγκρίνει την εισαγωγή του γιου του, Αλέξανδρου, στη Σχολή Ευελπίδων. Ο Καποδίστριας ενέκρινε την εισαγωγή στις 21 Ιανουαρίου 1831.

<sup>63</sup> Το 1842 αναφέρεται στον κατάλογο αξιωματικών του Μηχανικού. Από εφημερίδα ΑΙΩΝ, 8 Μαΐου 1842, αριθ. 351.

εγκαταστάθηκε στη Σύρο, όπου και παρέμεινε ως το θάνατό του<sup>65</sup>. Στην Ερμούπολη μελέτησε και επέβλεψε τα έργα της προκουμιάς και την κατασκευή της Ποσειδωνίας οδού. Αργότερα σχεδίασε το νέο κτίριο του Τελωνείου, που χτίστηκε στα 1859 – 1861, το οποίο σώζεται μέχρι σήμερα και αποτελεί συνέχεια του συγκροτήματος των Αποθηκών Διαμετακομίσεως.



**Εικ.25.** Το νέο κτήριο του Τελωνείου από τον Αλ. Γεωργαντά. Πηγή : Αρχείο Γ. Αλιφράγκη

Πέθανε το 1861 στη Σύρο. Ενώ ο Γεωργαντάς ήταν αξιωματικός του Μηχανικού, συμπεριλαμβάνεται στους αρχιτέκτονες της Δούκισσας γιατί πέραν από τα καθήκοντά του ως μηχανικός παρουσίασε και σημαντική αρχιτεκτονική δραστηριότητα. Επέβλεπε την κατασκευή σημαντικών κτιρίων στην Αθήνα και σχεδίασε και επέβλεψε αξιόλογα δημόσια οικοδομήματα στη Σύρο<sup>66</sup>.

Στο γράμμα της στο σύζυγό της του έτους 1846, η Δούκισσα αναφέρει τον Αλέξανδρο Γεωργαντά ως μηχανικό της. Κατά τον Καμπούρογλου η οικογένεια Γεωργαντά ήταν από τις λίγες που συνδέονταν με την Δούκισσα. Ο ίδιος γράφει ακόμη ότι ο Γεωργαντάς κατασκεύαζε γέφυρες και δρόμους για τη Δούκισσα, όπως π.χ. η πεντάτοξη γέφυρα στα Μελίσια, που είναι η αρχαιότερη σωζόμενη γέφυρα στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνα. Δεν αναφέρει όμως εάν είχε ασχοληθεί και με την κατασκευή των κτηρίων. Από μια επιστολή του τέκτονα Σπήλιου Βρεζάκια στην εφημερίδα ΕΝΩΣΙΣ<sup>67</sup> της Ερμούπολης πληροφορούμεθα ότι ο Γεωργαντας επιπλέον είχε συμμετάσχει και στην επίβλεψη και την κατασκευή των δουκικών κτιρίων. Στην επιστολή του ο Βρεζάκιος αναφέρει ότι ενώ ο ίδιος είχε βοηθήσει τον Γεωργαντά

<sup>64</sup> Άρθρο του Μάνου Μπίρη για τον Α. Γεωργαντά στην Εκπαιδευτική Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, τόμ. 3<sup>ος</sup>, σ. 19.

<sup>65</sup> Όλγα Φουντουλάκη, Αλέξανδρος Γεωργαντάς (1803 – 1861). Νεότερα στοιχεία για τη ζωή του Διευθυντού Μηχανικού Κυκλάδων στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, Παριανά, 121 (2011), σ. 191 – 206.

<sup>66</sup> Ι. Τραυλός – Α. Κόκκου, Ερμούπολη, Έκδοση Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1980.

<sup>67</sup> Εφημερίς ΕΝΩΣΙΣ, εκδιδόμενη στην Ερμούπολη Σύρου, 18 Οκτωβρίου 1857.

κάνοντας υποδείξεις για την βελτίωση μερικών εργασιών του, όπως μια γέφυρα στα Ιλίσια και τη στέγη των κτιρίων στην Πεντέλη, ο Γεωργαντάς δεν ανταπέδωσε την υποστήριξή του και δεν εκτίμησε σωστά ένα έργο του στη Σύρο, με αποτέλεσμα να ζημιωθεί. Ο Γεωργαντάς είναι ίσως ένας από τους Έλληνες αρχιτέκτονες που αναφέρονται από τον Couchaud οι οποίοι ασχολήθηκαν με την κατασκευή της Ροδοδάφνης. Επίσης μπορεί να είναι και ο δημιουργός ενός από τα δύο κτίρια Πύργος (Ξενών) και Plaisance στην Πεντέλη.

Ο Καμπούρογλου δεν δίδει την πηγή από την οποία είχε την πληροφορία ότι ο Γεωργαντάς κατασκεύασε την πεντάτοξη γέφυρα. Ο ίδιος αναφέρει ότι «η μεγαλειώδης αιωνόβιος πολύτοχος γέφυρα» προοριζόταν «δια την από του ορυχείου του όρους [Πεντελικού] μεταφοράν μαρμάρων εις Αθήνας χάριν των Ιλισίων [της Δούκισσας]»<sup>68</sup>. Αυτό όμως δεν αληθεύει<sup>69</sup>. Τα Ιλίσια κατασκευάστηκαν από μάρμαρα Λυκαβηττού, Υμηττού και Τήνου.

## **2. ΓΕΦΥΡΕΣ :**

### **2.1. Οι γέφυρες στην Αττική**

Στη συνέχεια ξεκινούμε κάνοντας μνεία στην αρχαιοελληνική γεφυροποιία καθώς στη θέση της σημερινής πεντάτοξης γέφυρας υπήρχε πιθανότατα κάποια αρχαιοελληνική της οποίας όμως μέχρι και σήμερα δεν έχουν βρεθεί ίχνη. Ακολουθεί περιγραφή των γεφυρών που απαντώνται στην Αττική

Ο αξιόλογος έλληνας μελετητής Δ.Κωστέας έχει υποστηρίξει ότι «Γενικώς δυνάμεθα να είπωμεν ότι εις την αρχαίαν Ελλάδα δεν παρατηρούνται σημαντικά έργα γεφυροποιίας. Οι ποταμοί της Ελλάδος είναι μικράς σημασίας και ήτο εύκολος η άνευ γεφυρών διάβασις αυτών ή και δια μικρών προχείρων γεφυρώσεων. Οι Έλληνες άλλως τε, εν αντιθέσει προς τους Ρωμαίους, έπαιξαν ρόλον λίαν περιωρισμένον εις έργα πρακτικά, ασχοληθέντες κυρίως με τας θεωρητικάς επιστήμας.»<sup>70</sup>

Σήμερα γνωρίζουμε ότι στην Ελλάδα, καθ' όλη σχεδόν τη διάρκεια της αρχαίας εποχής, από τα μυκηναϊκά χρόνια και μετέπειτα, υπήρχε ώριμη τεχνογνωσία (τεχνική της γεφυροποιίας) για την κατασκευή γεφυρών στους διάφορους δρόμους που διέσχιζαν τον ελληνικό χώρο. Είναι χαρακτηριστικό ότι ένας περιηγητής – συγγραφέας του μεγέθους του Πausανία, ενώ εξαντλεί κάθε συγγραφική του ικμάδα στην περιγραφή και του πιο ασήμαντου ιερού δεν σχολιάζει ακόμα και την μεγάλη λίθινη – ξύλινη γέφυρα της Βαλύρας (Μαυροζούμαινας) στην Πελοπόννησο, από την οποία πέρασε! Πραγματικά μέχρι το τέλος της ελληνιστικής εποχής στην Αττική, εκτός από τις τρεις γέφυρες της Ιεράς Οδού προς την Ελευσίνα, για τις οποίες

<sup>68</sup> Δ. Γρ.Καμπούρογλου, Μελέται και Έρευναι, Η Δούκισσα της Πλακεντίας, Εν Αθήναις, τυπογραφείου «ΕΣΤΙΑ», 1925, σ. 289

<sup>69</sup> Ο. Μπαδήμα-Φουντουλάκη, Η Δούκισσα της Πλακεντίας και οι αρχιτέκτονες της, Εκδ. Επτάλοφος, Αθήνα 2011, υποσημείωση 316, σ. 98

<sup>70</sup> Α.Δ.Κωστέας, Ιστορική εξέλιξις της γέφυρας, Μέρος 1ον, Αθήναι 1941, σ. 17

υπάρχουν στοιχεία, του αθηναϊκού δηλαδή και του ελευσινιακού Κηφισού και της γέφυρας των Ρειτών στη λίμνη Κουμουνδούρου, καθώς και του υπάρχοντος ακόμη πλακοσκεπούς οχετού της Βραυρώνας, δεν εντοπίζονται άλλες γέφυρες. Θα υπήρχαν βέβαια, αλλά θα ήταν απλά ξύλινες.

Η αιτία θα πρέπει να αναζητηθεί μάλλον στο ότι οι Έλληνες δεν επιθυμούσαν να κατασκευάσουν λίθινες τοξωτές γέφυρες για λόγους στρατηγικούς. Επιθυμούσαν να έχουν γέφυρες, με τάχιστα αφαιρούμενο το ξύλινο κατάστρωμα («ζεύγμα»), το οποίο θα μπορούσαν να ξεμοντάρουν αμέσως, να σπάσουν με τη βαριά, ή να πυρπολήσουν όταν η εχθρική επιδρομή βρισκόταν προ των πυλών. Στόχος τους ήταν να ανακόψουν την προέλαση του εχθρού και να τον κάνουν να χρονοτριβήσει, έστω για λίγες μόνο μέρες, επισκευάζοντας της γέφυρα, μέχρις ότου να οργανώσουν οι ίδιοι την άμυνα καλύτερα<sup>71</sup>. (σ. 80 – 81)

Η αρχαία ελληνική γεφυροποιία ασχολήθηκε με την κατασκευή μόνο των απολύτως απαραίτητων γεφυρών<sup>72</sup> που αποκαθιστούσαν τη συνέχεια ενός δρόμου, πράγμα που σημαίνει ότι πολλά ποτάμια ήταν αγεφύρωτα. Οι σκληραγωγημένοι ταξιδιώτες διάβαιναν τα μικρά και μεσαία ποτάμια «από μέσα», κάτι εφικτό, γιατί τότε ταξίδευαν πάντοτε καλοκαίρι, όταν δηλαδή η στάθμη του νερού κατέβαινε για έξι μήνες περίπου.

Τις ξύλινες γέφυρες των μεσαίων και μεγάλων ποταμών, που ήταν βέβαια έντεχνες, τις κατασκεύαζαν πεπειραμένοι μάστορες ξυλουργοί. Οι γέφυρες αυτές ήταν είτε μικτές, δηλαδή το ξύλινο ευθύγραμμο ζεύγμα (κατάστρωμα) εδραζόταν σε λίθινα βάθρα, είτε εξ ολοκλήρου ξύλινες, με ευθύγραμμο ζεύγμα που στηριζόταν πάνω σε ξύλινους πασσάλους («καταπήγματα»). Οι ξύλινες αυτές γέφυρες λόγω της μικρής διάρκειας ζωής του υλικού τους και του τρόπου κατασκευής τους, δεν έφτασαν ως εμάς αλλά σάπισαν ή παρασύρθηκαν από τις πλημμύρες μέσα στους αιώνες που μεσολάβησαν.

Οι αρχαίες γέφυρες στην Αττική για τις οποίες γνωρίζουμε στοιχεία ήταν:

**Η αρχαία γέφυρα του Κηφισού** ήταν έργο του αρχιτέκτονα Ξενοκλή από τη Λίνδο της Ρόδου, ο οποίος είχε μετοικήσει την Αθήνα. Περισώθηκε μάλιστα και το κείμενο της επιγραφής το οποίο ο ίδιος συνέταξε για το έργο του.<sup>73</sup> Ο Γ.Μακρής θεωρεί ότι η γέφυρα των «γεφυρισμών» όπως λεγόταν διαφορετικά, γεφύρωνε τον αθηναϊκό Κηφισό, και μάλιστα ένα παρακλάδι του με απότομες όχθες, το «Κυψελιώτικο ρέμα»<sup>74</sup>.

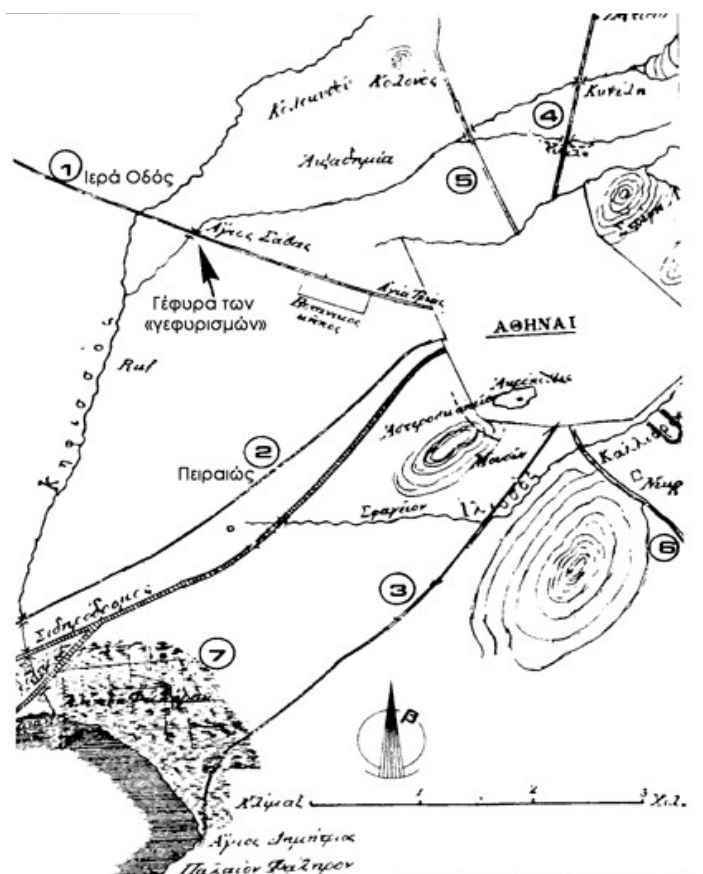
<sup>71</sup> Γ. Δ. Μακρής, Οι Γέφυρες στην αρχαία Ελλάδα, Εκδόσεις Αίολος, Αθήνα 2004, σ. 80-81

<sup>72</sup> Γ. Α. Πίκουλας, «Η αμαξήλατος οδός στην Αρχαία Ελλάδα. Τεχνολογία και συναφή προβλήματα», Πρακτικά Α΄ Συνεδρίου για την Αρχαία Ελληνική Τεχνολογία στη Θεσσαλονίκη 1997, σ. 617.

<sup>73</sup> Πausanias, Αττικά, Εκδοτική Αθηνών, σχόλιο Ν. Παπαχατζή, αριθμός 5, στη σελ. 468.

<sup>74</sup> Γ. Δ. Μακρής, Οι Γέφυρες στην αρχαία Ελλάδα, Εκδόσεις Αίολος, Αθήνα 2004, σ.154

Κατά τους γεφυρισμούς συνέβαινε κάτι το ασυνήθιστο. Πλήθος ανθρώπων περίμεναν την ιερή και επίσημη πομπή, και με μανία «έσκωπτον εις γλώσσαν ελευθεριάζουσιν τους επανερχόμενους εξ Ελευσίνος εορταστάς των Ελευσινίων»<sup>75</sup>. Αλλά και αυτοί που βρίσκονταν πάνω στην ιερή άμαξα δεν απέμεναν αργοί, και, με τη σειρά τους, περιέλουζαν τους υβριστές τους με απρεπέστατες εκφράσεις και τους έσερναν «τα εξ αμάξης», κατά την αρχαιοπρεπή έκφραση η οποία βρίσκεται σε χρήση μέχρι σήμερα σε ανάλογες περιπτώσεις ανταλλαγής ύβρεων.



**Εικ.26.** Η θέση της γέφυρας των «γεφυρισμών» στην Ιερά Οδό.  
 Πηγή : Ανδρέας Κορδέλλας, Αι Αθήναι εξεταζόμεναι υπο Υδραυλικήν έποψιν.

**Η γέφυρα της Βραυρώνας** ήταν η ασβεστολιθική γέφυρα στην είσοδο του Ιερού της Αρτέμιδος στη Βραυρώνα και χρονολογείται στο 2<sup>ο</sup> τέταρτο ή στις αρχές του 3<sup>ου</sup> τετάρτου του 5ου αι. π.Χ.. Πρόκειται για έναν «πλακοσκεπή οχετό», με πυκνά κτιστά μεσόβαθρα, «λίαν χθαμαλά», στα οποία εδράζονται οριζόντιες αμφιέριστες πλάκες (δοκοί) από πωρόλιθο, ικανού πάχους (0,40μ.) ώστε να παραλαμβάνονται μεγάλα φορτία. Στη γέφυρα αυτή, άριστα διατηρημένη μέχρι σήμερα, κατέληγε και καταλήγει το νερό της «ιεράς πηγής» που αναβλύζει στην ΒΔ γωνία του ναού της Βραυρώνιας Αρτέμιδος<sup>76</sup>.

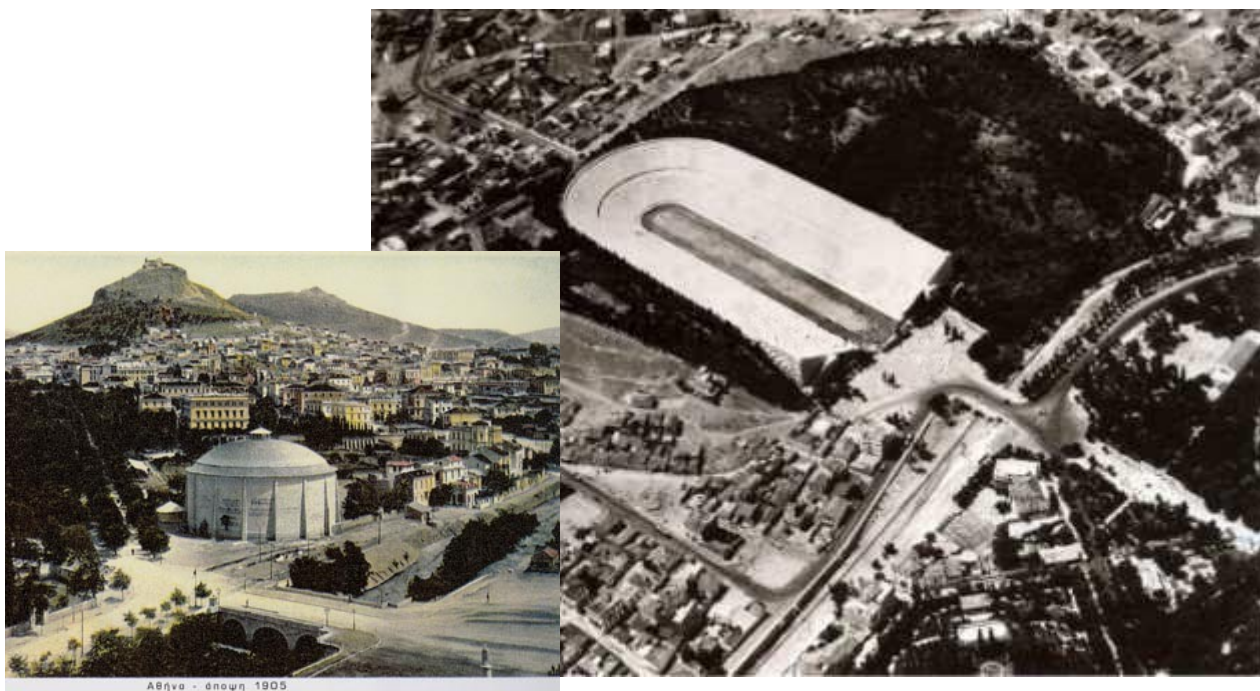
<sup>75</sup> ΜΕΕ, λήμμα «Γεφυρισταί».

<sup>76</sup> Γ. Δ. Μακρής, Οι Γέφυρες στην αρχαία Ελλάδα, Εκδόσεις Αίολος, Αθήνα 2004, σ.158



Οι γέφυρες που δεν είναι αρχαιοελληνικές και υπήρξαν στην Αττική ή εξακολουθούν να υπάρχουν παρουσιάζονται παρακάτω :

**Η Γέφυρα του Ιλισού στο Παναθηναϊκό Στάδιο.** Μέχρι περίπου το 1955, μπροστά από το Παναθηναϊκό Στάδιο και πάνω από το τότε ρέμα του Ιλισού υπήρχε μια γέφυρα που κτίστηκε το 1874 με δαπάνες του εθνικού ευεργέτη, του Κωνσταντίνου Ζάππα, ακριβές αντίγραφο της αρχαιότερης γέφυρας του Ηρώδη του Αττικού, αλλά οπωσδήποτε αρκετά πλατύτερη, όπως θυμούνται οι παλιότεροι. Γύρω στο 1955, ο Οργανισμός Αποχετεύσεως Πρωτευούσης (ΟΑΠ), πρόδρομος της ΕΥΔΑΠ, την εξαφάνισε κατά τη διάρκεια κάλυψης του Ιλισού, ο οποίος μετατράπηκε από ρέμα σε κλειστό τσιμεντένιο αγωγό κυκλικής διατομής.



**Εικ.27.** Η Γέφυρα του Ιλισού στο Παναθηναϊκό Στάδιο.

Πηγή : <http://mikros-romios.gr/2834/panathinaiko-stadio/>

Η προηγούμενη – η αρχαία – που υπήρχε στην ίδια θέση, ήταν ένα από τα πολλά κτίσματα του Ηρώδη του Αττικού, που έζησε τον 1ο μ.Χ. αιώνα (101 – 177 μ.Χ.). και επρόκειτο για λίθινη θολωτή γέφυρα με τις τρεις καμάρες που γεφυρώνει τον Ιλισό<sup>77</sup>, που ήταν τότε ένα γραφικό ποτάμι με μικρούς καταρράκτες και συστάδες από σκιερά πλατάνια<sup>78</sup>.

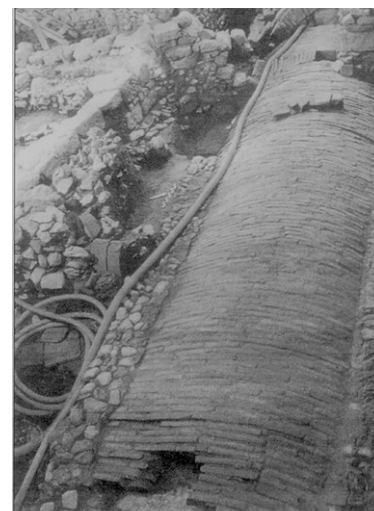
**Η Τοξωτή Γέφυρα του Ηριδανού στον Κεραμεικό και ο Θολωτός Οχετός.** Η γέφυρα αυτή, με την καμαροειδή κατασκευή, αποτελεί θολωτό οχετό, μέσω του οποίου έρεε ο ποταμός Ηριδανός διασχίζοντας το νεκροταφείο του Κεραμεικού. Μέσα στο χωριό του Κεραμεικού ο Ηριδανός – σε κάποια περίοδο – ήταν ένας οχετός καλυμμένος με

<sup>77</sup> Ι. Τραυλός, Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών, εκδ. Καπόν, σελ 122 και Επαμεινώνδας Στασινόπουλος, Ιστορία των Αθηνών, 1973, σ. 203.

<sup>78</sup> Γ. Δ. Μακρής, ο.π. σ. 276

εκφορικό θόλο. Αυτό οδήγησε τον Ziller να αναπαραστήσει τη θολωτή αυτή κατασκευή και τον καθηγητή Ορλάνδο να την καταχωρήσει μεταξύ πολλών άλλων στο βιβλίο του γράφοντας ότι στην περίπτωση αυτή έχουμε «...μαρμάρινη υπόνομον του Ηριδανού εις τον Κεραμεικόν των Αθηνών τομής πιθανώτατα ημικυκλικής, διαμέτρου 4,20μ.. Ταύτης σώζονται σήμερον μόνον και 3 πρώται παρά τας γεννήσεις οριζόντιαι εκφορικαί στρώσεις».<sup>79</sup>

Το ποτάμι από την αρχαιότητα ακόμη, από γάργαρος χείμαρρος κατά την προκλασική εποχή, συν τω χρόνω διασχίζοντας το εντός των τειχών άστυ, έγινε αποδέκτης όλων των αθηναϊκών βοθρολυμάτων και κατήντησε στην ουσία ένας αποχετευτικός αγωγός. Η ύπαρξη των τοξωτών κατασκευών μαρτυρούν ότι το έργο πρέπει να κτίστηκε κατά τους χρόνους της Ρωμαιοκρατίας. Την ίδια άποψη έχει και ο Ι. Τραυλός,<sup>80</sup> ο οποίος μας πληροφορεί ότι ο Ηριδανός καλύφθηκε με θολωτή κατασκευή το 2ο μ.Χ. αιώνα, δηλαδή κατά τους Ρωμαϊκούς χρόνους.



**Εικ.28.** Τοξωτή Γέφυρα του Ηριδανού στον Κεραμεικό.

Πηγή : Γ. Δ. Μακρής, Οι Γέφυρες στην αρχαία Ελλάδα

Γέφυρες που κατασκευάστηκαν το 19<sup>ο</sup> αι. στην Αττική είναι οι παρακάτω:

**Η γέφυρα του Γεώργιου Α΄ στον Κηφισό ποταμό.** Είναι μονότοξο και γίνεται χρήση του μέχρι και σήμερα. Το άνοιγμα του τόξου είναι περίπου 8μ. και βρίσκεται κάτω από τη Λεωφ. Καραμανλή στη διαδρομή από τη διασταύρωση Μεταμορφώσεως της Εθνικής Οδού προς Αχαρνές και Πάρνηθα. Στο κλειδί φέρει το οικόσημο του Γεώργιου Α΄.

<sup>79</sup> Ορλάνδος, Αναστάσιος Κ., Τα υλικά δομής των αρχαίων Ελλήνων, τεύχ. 2ον Αθήναι 1959 – 60, σελ. 322.

<sup>80</sup> Ι. Τραυλός, Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών, εκδ. Καπόν, σελ 119 – 120



**Εικ.29.** Η γέφυρα του Γεώργιου Α΄ στον Κηφισό ποταμό  
Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

**Το γεφύρι του Τατοΐου.** Είναι μονότοξο και εν χρήσει, πιθανότατα ίδιας εποχής με το προηγούμενο. Έχει διαπλατυνθεί για τις ανάγκες της κυκλοφορίας προς τα κατάντη και βρίσκεται 500μ. μετά τη διασταύρωση από Εθν.Οδό προς Βαρυμπόμπη.

**Η γέφυρα του Όθωνα κάτω από την Καλλιρόης.** Κάτω από την Καλλιρόης, βρίσκεται μια τρίτοξη παλαιά πέτρινη γέφυρα (εποχής Όθωνα) στην κοίτη του Ιλισού, η οποία σώζεται σε καλή κατάσταση σήμερα. Η γέφυρα φέρει επιγραφή χαραγμένη πάνω ακριβώς από το μεσαίο τόξο και αναγράφει: ΕΠΙ ΟΘΩΝΟΣ Α΄, ΔΗΜΑΡΧΟΥΝΤΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΟΝΙΑΡΗ Ο ΔΗΜΟΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑΝ ΕΔ.....

**Το γεφύρι της Κινέτας.** Είναι τρίτοξο και εξυπηρετεί το τραίνο στην Κινέτα. Βρίσκεται λίγα μέτρα δεξιά της παλαιας Εθνικής Οδού Αθηνών – Κορίνθου



**Εικ.30.** Το γεφύρι της Κινέτας.  
Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

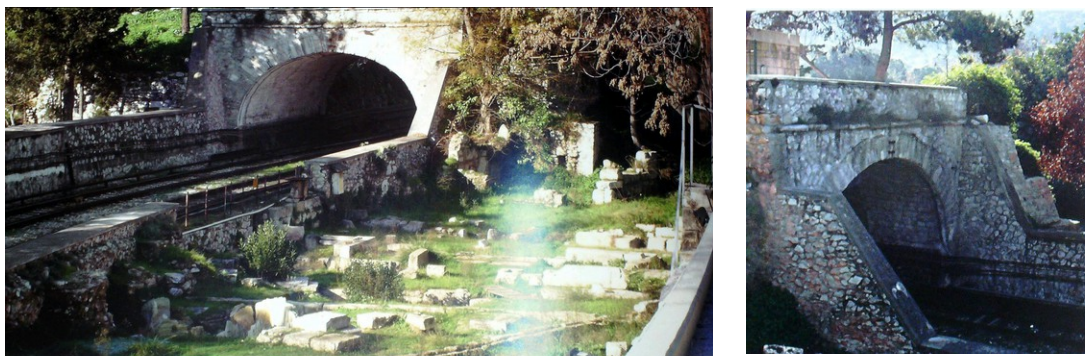


### Οι Γέφυρες του ΗΣΑΠ.

1) **Γέφυρα τραίνου στο Θησείο.** Είναι μονότοξη και χτίστηκε το 1869 και εξυπηρετεί τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο.

2) **Δεύτερη γέφυρα τραίνου δίπλα στην Αδριανού.** Μονότοξη και χτίστηκε το 1869.

3) **Το γεφύρι στο Θησείο.** Χτίστηκε το 1869 για την πρώτη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών – Πειραιώς του ηλεκτρικού.



**Εικ.31.** Οι γέφυρες του ΗΣΑΠ στο Θησείο

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η πεντάτοξη μαρμάρινη γέφυρα της Δούκισσας είναι όντως η αρχαιότερη σωζόμενη στην Αττική.

### 2.2. Γέφυρες του 19ου αι. στην Ελλάδα (επιγραμματική αναφορά)<sup>81</sup>

Ξεκινώντας από την Ήπειρο απαντούμε τα εξής γνωστά γεφύρια:

**Το γεφύρι της Κόνιτσας** το οποίο είναι μονότοξο με μήκος 40μ., άνοιγμα τόξου 35μ., και ύψος 20μ. Χτίστηκε το 1871 και γεφυρώνει τον ποταμό Αώο λίγο πριν την Κόνιτσα. Βρίσκεται στο 2ο χλμ. πριν την Κόνιτσα.



**Εικ.32.** Το γεφύρι της Κόνιτσας.

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη,  
Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

<sup>81</sup> Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας, Εκδ.Μίλητος.

**Το γεφύρι της Πλάκας.** Είναι μονότοξο με το μεγαλύτερο τόξο της Ελλάδας με άνοιγμα 40μ., ύψος τόξου 20μ. και πλάτος 3,20μ. Η κατασκευή ξεκίνησε το 1860 και ολοκληρώθηκε μετά από δύο καταρρεύσεις το 1866. Γεφυρώνει τον ποταμό Άραχθο και βρίσκεται στο ομώνυμο χωριό. Κινδυνεύει άμεσα να βυθιστεί στα νερά σχεδιαζόμενου φράγματος.



**Εικ.33.** Το γεφύρι της Πλάκας.

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη,  
Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

Στη Μακεδονία έχουμε **το γεφύρι του Σταυροποτάμου ή Κηπουριού.** Είναι τετράτοξο και γεφυρώνει τον Σταυροπόταμο, παραπόταμο του Βενετικού. Χτίστηκε το 1880 και έχει μήκος 48μ., άνοιγμα τόξου 6,90μ., και πλάτος 3,70μ. Βρίσκεται στο δρόμο Γρεβενών – Μετσόβου.



**Εικ.34.** Το γεφύρι του Κηπουριού

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη,  
Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

Στη Θεσσαλία έχουμε **το γεφύρι της Μεσοχώρας.** Είναι μονότοξο με δύο μεγάλα ανακουφιστικά τόξα και έξι μικρότερα. Έχει μήκος 57μ., άνοιγμα μεγάλου τόξου 30μ. και δύο μικρότερα εκατέρωθεν του ανοίγματος 7,50μ. και ύψους 9 μ. Χτίστηκε το 1894 και λόγω φθοράς άρχισε να γκρεμίζεται το 2007. Γεφυρώνει τον Αχελώο ποταμό και βρίσκεται ανάμεσα στη Μεσοχώρα και το Αρματολικό.





**Εικ.35.** Το γεφύρι της Μεσοχώρας

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

**Το γεφύρι στο Ασμάκι.** Είναι τετράτοξο με μήκος 46μ. και άνοιγμα όμοιων τόξων 10μ. Γεφυρώνει χείμαρρο που διαρρέει το Ασμάκι. Χτίστηκε στα τέλη του 19ου αι. και βρίσκεται δίπλα στη νεώτερη γέφυρα στο 13ο χλμ του δρόμου Λάρισας – Αγιάς.



**Εικ.36.** Το γεφύρι στο Ασμάκι.

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

Στη Στερεά Ελλάδα απαντούμε **το γεφύρι στον Γάβρο**. Είναι μονότοξο και χτίστηκε το 1830. Γεφυρώνει τον Καρπενησιώτη ποταμό και βρίσκεται στο κέντρο του οικισμού συνδέοντας τον Γάβρο με το Μεγάλο Χωριό.





**Εικ.37.** Το γεφύρι στο Γάβρο.

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

Στη Πελοπόννησο έχουμε **το γεφύρι του Κόντου**. Μονότοξο με δύο ανακουφιστικά τόξα. Χτίστηκε το 1864 και γεφυρώνει τον Λούσιο ποταμό. Βρίσκεται στο παλαιό μονοπάτι Δημητσάνας – Ζατούνας κάτω από το σημερινό εργοστάσιο μπαρουτιού και λίγο πάνω από το Παλαιοχώρι.



**Εικ.38.** Το γεφύρι του Κόντου.

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

Στο Αργοστόλι της Κεφαλονιάς απαντούμε **το γεφύρι Δεβοσέτου**. Είναι πολύτοξο με 15 τόξα στο 1ο τμήμα του και άλλα τρία μετά τη στροφή τα οποία φέρουν φουρούσια. Χτίστηκε από τον Ελβετό μηχανικό C.F.De Bosset το 1842. Βρίσκεται στο



Αργοστόλι και γεφυρώνει τη λιμνοθάλασσα Κούταβου. Το γεφύρι έχει υποστεί καθιζήσεις και απαγορεύτηκε η διέλευση των τροχοφόρων.



**Εικ.39.** Το γεφύρι Δεβοσέτου.

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

Στα Κύθηρα έχουμε **το γεφύρι του Κατουνιού**. Έχει 13 τόξα ανάμεσα στα οποία φέρει 12 απόλυτα κυκλικά (και κυλινδρικά) ανοίγματα . Έχει μήκος 110μ., πλάτος 6μ. και ύψος 15μ.. Χτίστηκε επί βρετανικής κατοχής του νησιού το 1823 από τον Άγγλο μηχανικό Μακφέιλ, σε σχέδια και μελέτη του Εβαρίστο ντε Κίρικο. Βρίσκεται στο χωριό Κατούνι, στη περιοχή Λιβάδι.



**Εικ.40.** Το γεφύρι του Κατουνιού.

Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

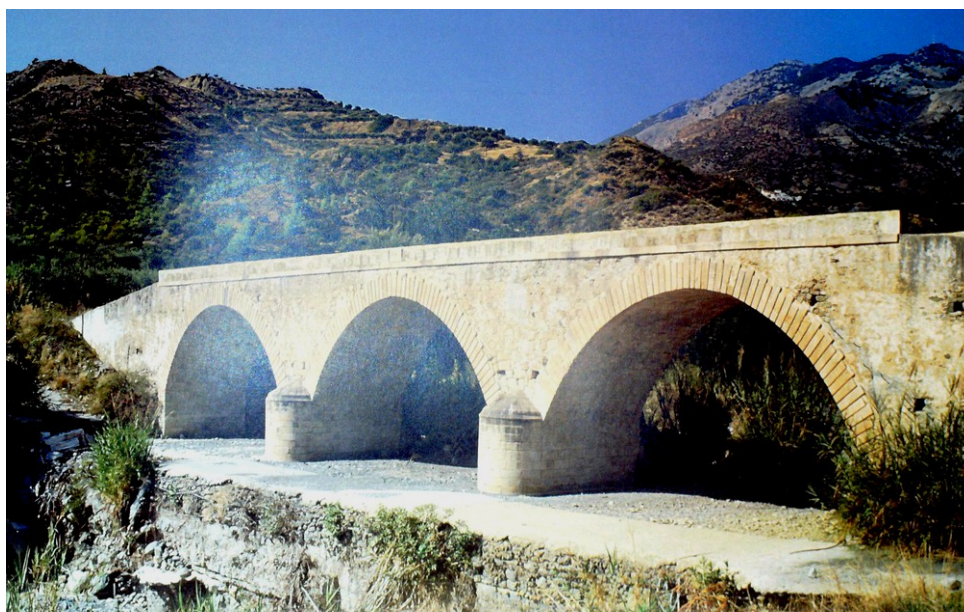


Στην Κρήτη έχουμε το **γεφύρι στο Μέγα Ποταμό στο Ρέθυμνο**. Είναι μονότοξο, σχηματίζει Π και φέρει δύο επιγραφές. Έχει άνοιγμα τόξου 13,30μ. και ύψος 7,60μ. Γεφυρώνει το Μέγα Ποταμό και χτίστηκε το 1850-52. Βρίσκεται στα αριστερά του δρόμου που οδηγεί στη Μονή Πρέβελη.



**Εικ.41.** Το γεφύρι στο Μέγα Ποταμό στο Ρέθυμνο.  
Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

**Η γέφυρα του Μύρτου στο Λασιθί.** Είναι τρίτοξη με μήκος 40μ. άνοιγμα τόξων 10μ., πλάτος 4,50μ.. Γεφυρώνει τον ποταμό Μύρτο ή Κρυσπόταμο που χύνεται στο Λιβυκό. Χτίστηκε το 1884 σύμφωνα με εντοχισμένη επιγραφή.



**Εικ.41.** Η γέφυρα του Μύρτου στο Λασιθί.  
Πηγή : Γ. και Ε. Μπεληγιάννη, Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας

### 2.3. Στοιχεία γεφυρωτικής του 19ου αι. και σχολιασμός του σχεδιασμού της γέφυρας

Από τα μαθήματα γεφυρωτικής<sup>82</sup> του Καθηγητού Δ.Γονατά στη σχολή των Πολιτικών Μηχανικών, το έτος 1890 παρατίθενται οι παρακάτω υποδείξεις για την στέρεη και λειτουργική κατασκευή μιας γέφυρας, από τις οποίες συνάγουμε συμπεράσματα για το πώς σχεδιάστηκε και η γέφυρα της Δούκισσας.

Καλές προϋποθέσεις για την κατασκευή μιας γέφυρας είναι το καλό έδαφος προς θεμελίωση, η κάθετη χάραξη προς τη ροήν του νερού, η σταθερότητα της κοίτης και η συγκέντρωση των υδάτων σε αυτή.

Η θεμελίωση θα πρέπει να γίνεται απευθείας στο βράχο ή να κατασκευάζονται «στερεότατας» θεμελιώσεις. Η χάραξη θα πρέπει να είναι κάθετη και όχι λοξή διότι αυξάνει το άνοιγμα που πρόκειται να γεφυρωθεί και ως συνέπεια ανεβαίνει το κόστος. Ο τρόπος ροής του νερού θα πρέπει να μελετάται με προσοχή και να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές της στάθμης του νερού, δηλαδή τα χαμηλά ή τα υψηλά ύδατα και οι πλημμύρες. Επίσης υπόψη θα πρέπει να ληφθεί η πιθανότητα να μεταβληθεί η διεύθυνση του ρεύματος.

Η σταθερότητα της κοίτης καθίσταται μεγάλης σπουδαιότητας, όταν το έδαφος δεν είναι σταθερό και το πλάτος μεγάλο. Η ροή κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να έλθει κάτω από την γέφυρα με πολύ πλάγια διεύθυνση και να υποσκάψει τα θεμέλια. Συμφέρει λοιπόν να επιλέγονται μέρη για την κατασκευή των γεφυρών όπου η κοίτη είναι φυσικώς σταθερότερη.

Σπάνια η κοίτη παρουσιάζει για μεγάλο μήκος ευθύγραμμη διεύθυνση. Συνήθως ακολουθεί μεγάλες καμπύλες που παρουσιάζονται ως κοίλα και κυρτά μέρη και στις δύο όχθες. Η ροή τείνει να προχωρήσει προς τις κοίλες όχθες ενώ τείνει να απομακρυνθεί από τα κυρτά μέρη. Για αυτό το λόγο, επειδή η κοίτη είναι περισσότερο σκαμμένη προς την κοίλη όχθη πρέπει να τοποθετήσουμε το ακρόβαθρο σε εσοχή και να προφυλάξουμε την όχθη που αγγίζει σε αυτό με επενδύσεις ή προχώματα. Το ακρόβαθρο που βρίσκεται επί της κυρτής όχθης μπορούμε να το προχωρήσουμε λίγο αρκεί να εξασφαλίσουμε επαρκή διάβαση για τα ύδατα.

Όταν πρόκειται για «λαιμό» ορεινών όγκων να περάσουμε χείμαρρον, συνήθως είναι προτιμότερο να κατασκευάσουμε μεγάλο θόλο ή ζεύγμα στηρίζοντες τα θεμέλια του επί των βράχων των δύο οχθών και σε ύψος τέτοιο ώστε οι δύο θεμελιώσεις να μην είναι ποτέ δυνατόν να υποσκαφούν από τη ροή του νερού. Επίσης τα μεσόβαθρα μειώνουν το φυσικό άνοιγμα της κοίτης. Έτσι η ταχύτητα της ροής αυξάνεται και

<sup>82</sup> ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΓΕΦΥΡΩΤΙΚΗΣ ΥΠΟ Δ.ΓΟΝΑΤΑ Καθηγητού εν τη σχολή των Πολιτικών Μηχανικών, μέρος Α', Εν Αθήναις 1890-1891, σελ.3-19



παράγεται προς τα ανάντη υπερύψωση του νερού. Όσο η υπερύψωση αυτή αυξάνει τόσο η ταχύτητα του ρεύματος γίνεται μεγαλύτερη και μπορεί φθείρει τον πυθμένα της κοίτης και να υποσκάψει τα βάθρα.

Σχετικά με το πλάτος των γεφυρών<sup>83</sup> που αυτές πρέπει να έχουν, εξαρτάται από την θέση τους και από την κυκλοφορία που αναμένεται να δεχτούν. Για τους εθνικούς δρόμους ορίζεται στα 8μ., για τους επαρχιακούς στα 7μ., για τους δημοτικούς στα 5μ. και για τους κοινοτικούς ή αγροτικούς στα 4μ. Σημειώνεται ότι τα 5μ. είναι ανεπαρκές πλάτος για δύο σειρές αμαξών (πλάτους περίπου λίγο παραπάνω των 2μ.) που διασταυρώνονται, υπερβολικό για μία μόνη και γι' αυτό έδιναν συνήθως 6μ.

Σημαντικές πληροφορίες δίνονται και για την χάραξη των ξυλοτύπων σε πραγματικό μέγεθος. Για την χάραξη του σχεδιασμού σε φυσικό μέγεθος το οποίο θα χρησιμεύσει στην εξαγωγή τύπου για την λάξευση των θολιτών, η χάραξη της άντυγος επιτυγχάνεται με την χρήση της ακτίνας, εάν αυτή δεν είναι πολύ μεγάλη. Για αυτό μεταχειρίζονται ξύλινους κανόνες ή σιδερένιες ράβδους. Όταν γίνεται χρήση σιδηρών ράβδων δοκιμάζουμε το μήκος αυτών σε σταθερά υποδείγματα πριν τη χρήση και κρατούμε κάθε σημείωση της επιμήκυνσης από τη διαφορά της θερμοκρασίας, όλα τα μετρήματα ανάγονται στη θερμοκρασία συνήθως των 10 ή 15 βαθμών.

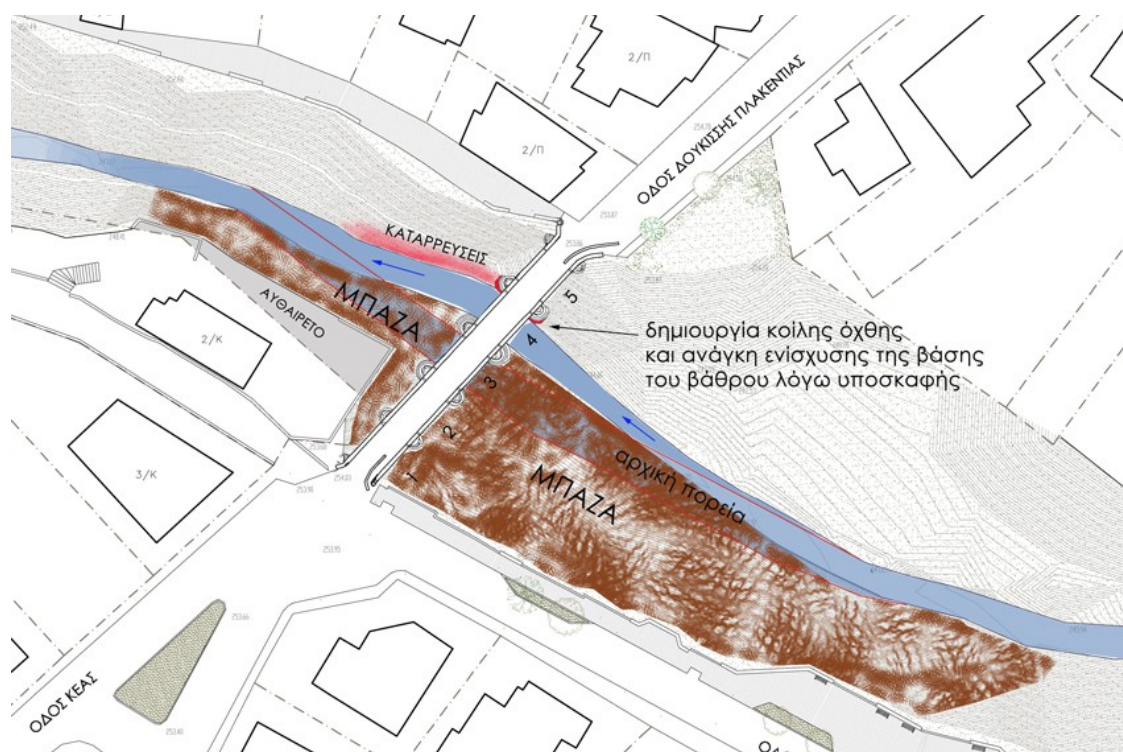
Τα μεγάλα σε σχήμα (ή τα υπό μεγάλη κλίμακα) σχέδια χαράσσονται σε αλώνια κατάλληλα προετοιμασμένα, εξομαλυσμένα καλά οριζοντίως και επενδεδυμένων με σανίδωμα ή επίχρισμα από γύψο ή υδραυλικό κονίαμα (τσιμέντο) ή γη καλά ζυμωμένης στην οποία εμπήγουμε πόλους και σε αυτούς καρφώνουμε σανίδες κατά τη διεύθυνση των γραμμών τις οποίες θα χαράξουμε. Η τελευταία αυτή μέθοδος χρησίμευσε πολλάκις για τους πολύ μεγάλους θόλους ένεκα της μικρής δαπάνης συγκριτικά με την απαιτούμενη δαπάνη για την κατασκευή αλωνιών από πλάκες ή από τσιμέντο. Εν τούτοις τα τελευταία είναι προτιμότερα τουλάχιστον για τα μέρη τα οποία θα περιλάβουν ακριβώς την χάραξη των θολιτών. Το μεγάλο σχέδιο στα αλώνια χρησιμεύει ταυτοχρόνως και για την προπαρασκευή των ξυλωμάτων. Το σχέδιο στο αλώνι μπορεί να γίνει μόνον κατά το ήμισυ εκτός εάν ο θόλος δεν είναι συμμετρικός. Για τους πολύ μεγάλους θόλους η δια της ακτίνας χάραξη της άντυγος είναι αδύνατη, έτσι χαράζουμε τότε αυτήν κατά σημεία προσδιοριζόμενα από την εξίσωση του κύκλου ή με χρήση τριγωνομετρικών γραμμών.

### **Σχολιασμός του σχεδιασμού της πεντάτοξης γέφυρας της Δούκισσας**

Η γέφυρα της Δούκισσας πληρεί τις προϋποθέσεις για κάθετη χάραξη προς τη ροή του χείμαρρου και τη θεμελίωση των βάθρων της σε καλό έδαφος δηλ. στο βράχο. Εκατέρωθεν όμως της κεντρικής καμάρας, απ' όπου περνούσε το νερό, οι βάσεις πιθανότατα είχαν σκεπαστεί με χώμα διότι από το μικρό όγκο του νερού (που

<sup>83</sup> ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΓΕΦΥΡΩΤΙΚΗΣ ΥΠΟ Δ.ΓΟΝΑΤΑ, ο.π. σ. 50

περνούσε κυρίως από την κεντρική καμάρα και λιγότερο στις υπόλοιπες) και την κάθετη ροή σε αυτές δεν υπήρχε κίνδυνος να αποχλωματωθούν. Στα μετέπειτα χρόνια όμως, με το μπάζωμα της κοίτης προς τα νότια, η διεύθυνση της ροής άλλαξε και σήμερα η 4<sup>η</sup> καμάρα που βρίσκεται βόρεια της 3<sup>ης</sup> κεντρικής, έχει υποσκαφεί σε μεγάλο βαθμό με αποτέλεσμα να κινδυνεύουν τα βάθρα.

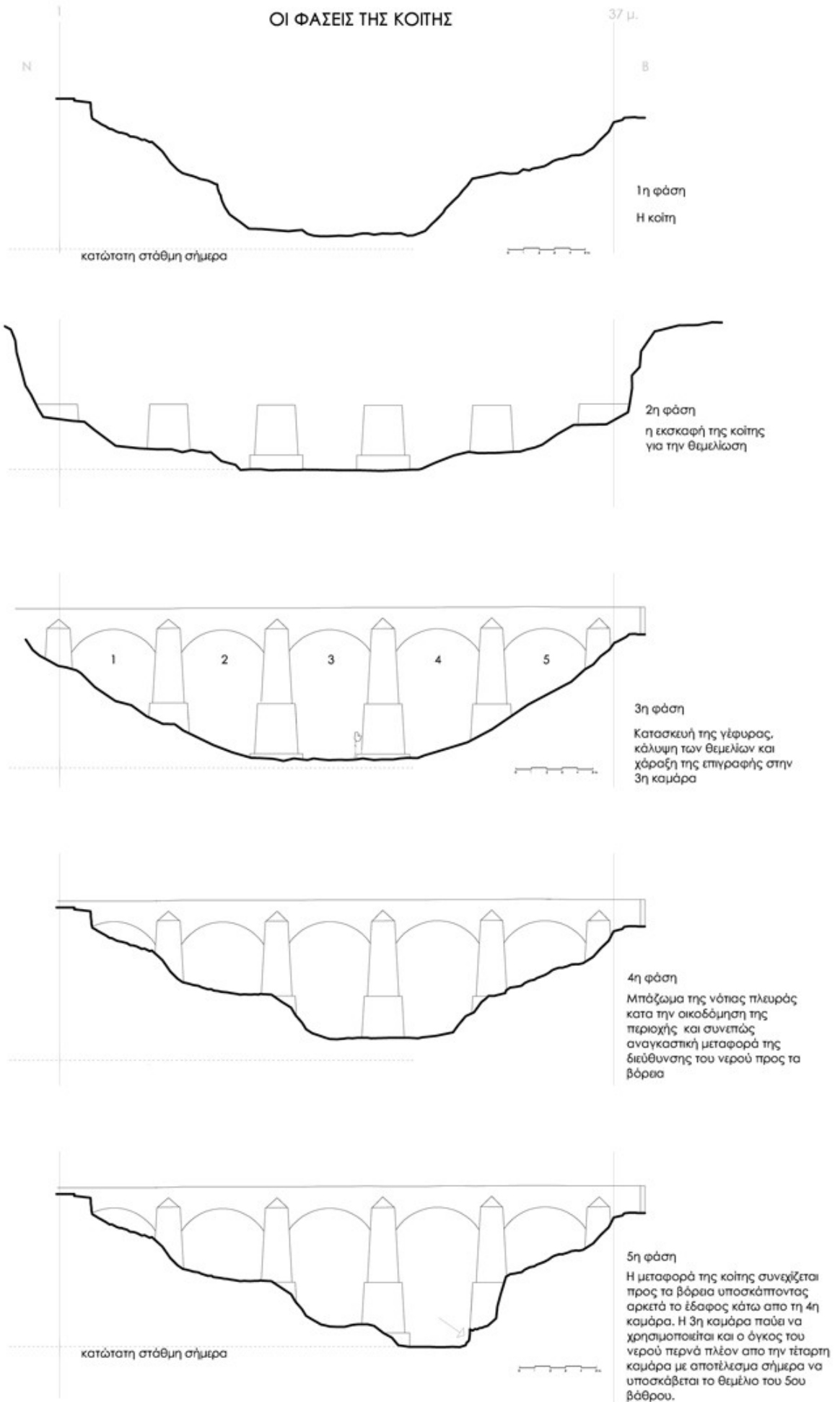


**Εικ.45.** Το μπάζωμα στη νότια πλευρά της κοίτης και η αλλαγή πορείας του νερού  
Πηγή : Προσωπική επεξεργασία

Με το μπάζωμα που έγινε νότια της κοίτης δημιουργήθηκε κοίλη όχθη στη τέταρτη καμάρα η οποία όχθη τείνει να υποσκάπτεται συνεχώς, και όχι μόνο. Η 3<sup>η</sup> κεντρική καμάρα απενεργοποιήθηκε και μειώθηκε το άνοιγμα της κοίτης από όπου περνά συνολικά το νερό διότι περιορίστηκε στην 4<sup>η</sup> καμάρα πλέον. Έτσι στο σημείο εκείνο έχουμε υπερύψωση του νερού προς τα ανάντη με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ταχύτητα της ροής και να φθείρεται ο πυθμένας. Από υψομετρικές μετρήσεις που είχε πραγματοποιήσει ο τοπογράφος Μιχάλης Αντωνιάδης βρέθηκε ότι στο εν λόγω σημείο ο πυθμένας βαθαίνει κατά 10 εκ. και ανηφορίζει προς τα κατάντη βρίσκοντας έπειτα την κανονική κατηφορική του κλίση.

Σχετικά με το πλάτος της γέφυρας της Δούκισσας το οποίο είναι μόλις 3,30 μ., συμπεραίνουμε ότι επρόκειτο για μια εξοχική γέφυρα στην οποία δεν αναμενόταν να διασταυρωθούν 2 κάρα της εποχής και γι'αυτό είχε το μόλις απαραίτητο πλάτος. Πρόκειται όμως για μία στιβαρή κατασκευή ικανή να αντέξει το μεγάλο φορτίο μαρμάρων που θα μεταφερόταν εκείνη την εποχή.

## ΟΙ ΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΟΙΤΗΣ



Για την χάραξη των τόξων στο εργοτάξιο, τα οποία θεωρητικά έχουν ακτίνα 3μ. και είναι καταβιβασμένα κατά  $\frac{1}{2}$  και έχουν μέτρο  $120^\circ$ , πιθανώς να χρησιμοποιήθηκαν ξύλινοι κανόνες για την ακτίνα και να κατασκευάστηκαν οι ξυλότυποι κατά το ήμισυ διότι το σχέδιο τους είναι συμμετρικό. Παρακάτω στην ανάλυση της κατασκευής έχουν σχεδιαστεί σε αξονομετρικό τα πιθανοί ικρίωματα και οι ξυλότυποι που χρησιμοποιήθηκαν.

### **3. Η ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ:**

#### **3.1. Το μνημείο (θέση και λιθαγωγία, 1η αποτύπωση, έτος και λόγος κατασκευής)**

Η μαρμάρινη πεντάτοξη γέφυρα της Δούκισσας της Πλακεντίας βρίσκεται σε απόσταση περίπου 4 χιλιομέτρων από το Χαλάνδρι και 3 χιλιομέτρων από τη Πεντέλη στην σημερινή οδό Δουκίσσης Πλακεντίας του Δήμου Μελισσίων. Είναι πιθανόν να στέκει στη θέση μιας αρχαίας γέφυρας από την οποία δεν σώζονται ή δεν διακρίνονται ίχνη.

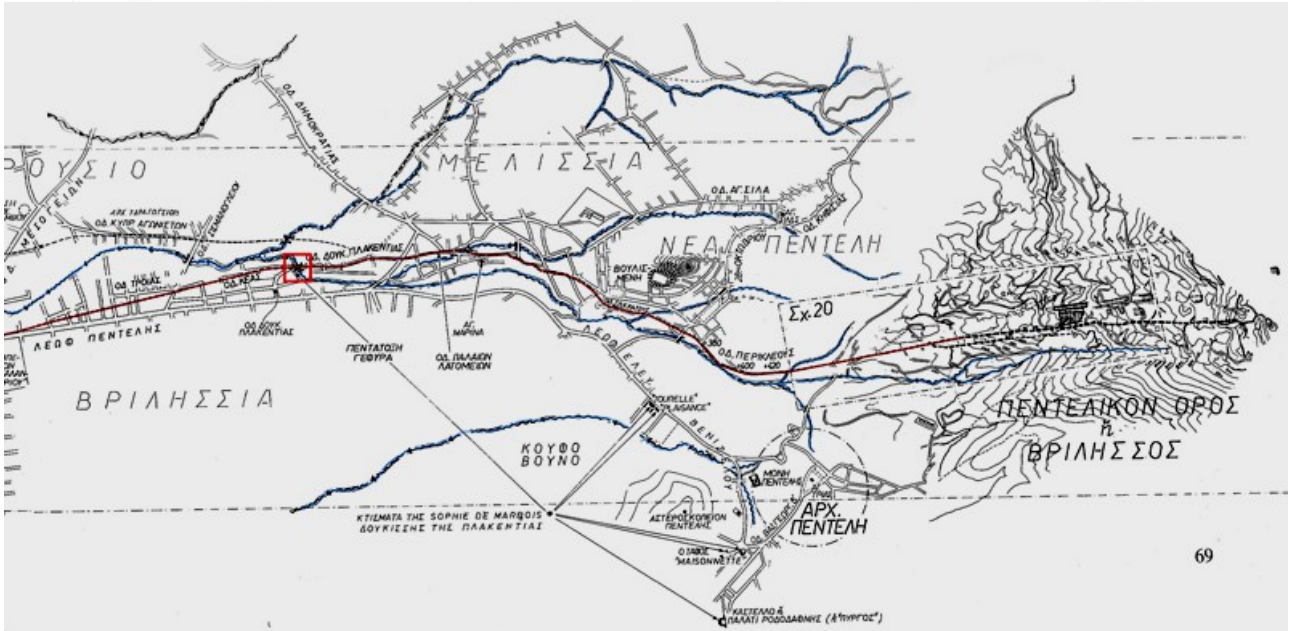
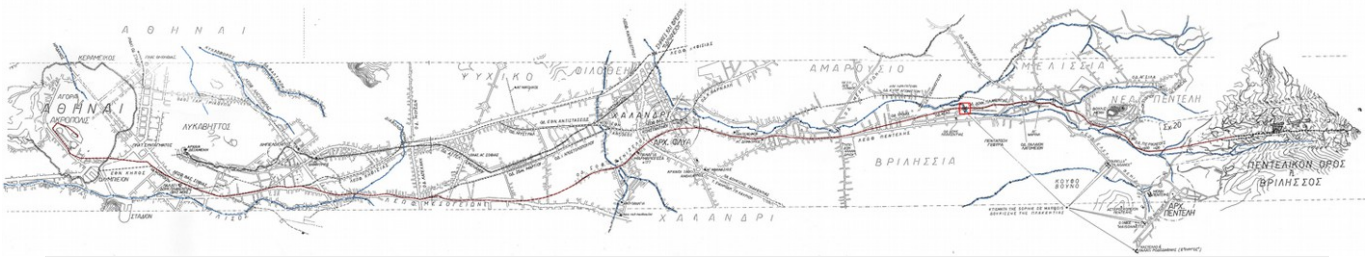
Η οδός Δουκίσσης Πλακεντίας αποτελεί τμήμα της αρχαίας οδού της λιθαγωγίας που ξεκινούσε από το κάτω πέρασ της οδού καταγωγής, ακολουθούσε τη δεξιά πλευρά της ρεματιάς του Χαλανδρίου επί μήκους τεσσάρων περίπου χιλιομέτρων και κατόπιν την αριστερή επί μήκους άλλων τεσσάρων χιλιομέτρων. Στη συνέχεια πλησίαζε τη διαδρομή της οδού Κηφισιάς, με μέρος της οποίας συνέπιπτε και μέσω του σημερινού Εθνικού Κήπου και της νότιας κλιτύος της Ακρόπολης κατέληγε, αμέσως μετά από το Ιερόν της Νύμφης, σε υψόμετρο 96 μ. όπου ήταν και η διασταύρωση της με μία άλλη οδό, η οποία (κατά μήκος της δυτικής πλευράς του Ηρωδείου) οδηγούσε προς την Ακρόπολη<sup>84</sup>. Η οδός της λιθαγωγίας ήταν σχεδόν σε όλο το μήκος της κατηφορική εκτός από το τελευταίο τμήμα της που οδηγούσε στο βράχο. Επίσης από τα λατομεία ως το Χαλάνδρι ο δρόμος ήταν συνεχώς κατηφορικός και επομένως ευνοϊκός για την έλξη των φορτιών, όμως δεν συνέβαινε το ίδιο στο παλαιότερο πέρασμα από τη ρεματιά. Το σημείο αυτό περιείχε μια κατηφόρα και μια ανηφόρα οι οποίες παρακάμφθηκαν με τη μετάθεση του δρόμου επί μήκους 4 χλμ. στη νότια πλευρά της ρεματιάς. Η αρχαία γέφυρα που πιθανόν έστεκε στη θέση σήμερα της πεντάτοξης εξυπηρέτησε αυτή την συντόμευση, όπως το ίδιο έκανε και η γέφυρα της Δούκισσας.

Οι σημερινές οδοί στη περιοχή που συμπίπτουν με την οδό της λιθαγωγίας είναι – από ανατολικά προς δυτικά– η Αριστείδου, η Αγ.Μαρίας, η οδός Παλαιών Λατομείων, η Δουκίσσης Πλακεντίας, όπου βρίσκεται η γέφυρα, και η οδός Κέας. Την εποχή που κτίσθηκε η γέφυρα, η περιοχή εκείνη ήταν δάσος όπως μας πληροφορεί ο Δ. Καμπούρογλου<sup>85</sup> αλλά ασφαλώς σωζόταν το αρχαίο μονοπάτι.

<sup>84</sup> Μ.Κορρές, « Από την Πεντέλη στον Παρθενώνα», Μέλισσα, 1995, σελ. 66

<sup>85</sup> «Και είναι όντως απροόπτως θελκτική η συνάντησης εντός δασώδων εις φυσικήν κατάστασιν εκτάσεων αφελούς και απλής, αλλά πάντοτε ποιητικής γέφυρας.» Δ. Γρ.Καμπούρογλου, Μελέται και Έρευναι, Η Δούκισσα της Πλακεντίας, Εν Αθήναις, τυπογραφείου «ΕΣΤΙΑ», 1925, σ. 289





**Εικ.46.** Η λιθαγωγία ολόκληρη και το τμήμα προς Πεντέλη. Στο κόκκινο τετράγωνο σημειώνεται η γέφυρα της Δούκισσας. Πηγή : Υπόβαθρο Μ.Κορρές, προσωπική επεξεργασία χρωμάτων.

Όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, η γέφυρα κτίσθηκε το 1836 και όχι 1841 όπως αναφέρουν πολλές πηγές. Στην κεντρική καμάρα της γέφυρας υπάρχει επιγραφή που αναφέρει τα εξής:

1836  
ΣΜ..ΡΒϞ..  
ο D



**Εικ.47.** Η επιγραφή στη γέφυρα που βρίσκεται χαμηλά στην κεντρική καμάρα. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο



Πρόκειται για την ημερομηνία κατασκευής και το όνομα της Δούκισσας Σοφία Μαρβουά ενώ τα τελευταία σύμβολα δεν έχουν αναγνωριστεί. Η επιγραφή είναι πρόχειρη, από τον τρόπο που έχουν χαραχθεί οι χαρακτήρες, και δεν έγινε σε κάποιο σημείο περίοπτο για αυτό και αγνοούνταν η ύπαρξή της. Πιθανό είναι να έγινε από κάποιο εργάτη και προκαλεί εντύπωση πως δεν υπήρξε κάποια επίσημη επιγραφή, εκτός και αν εκλάπει και εκείνη με τις απολήξεις των στηθαίων.

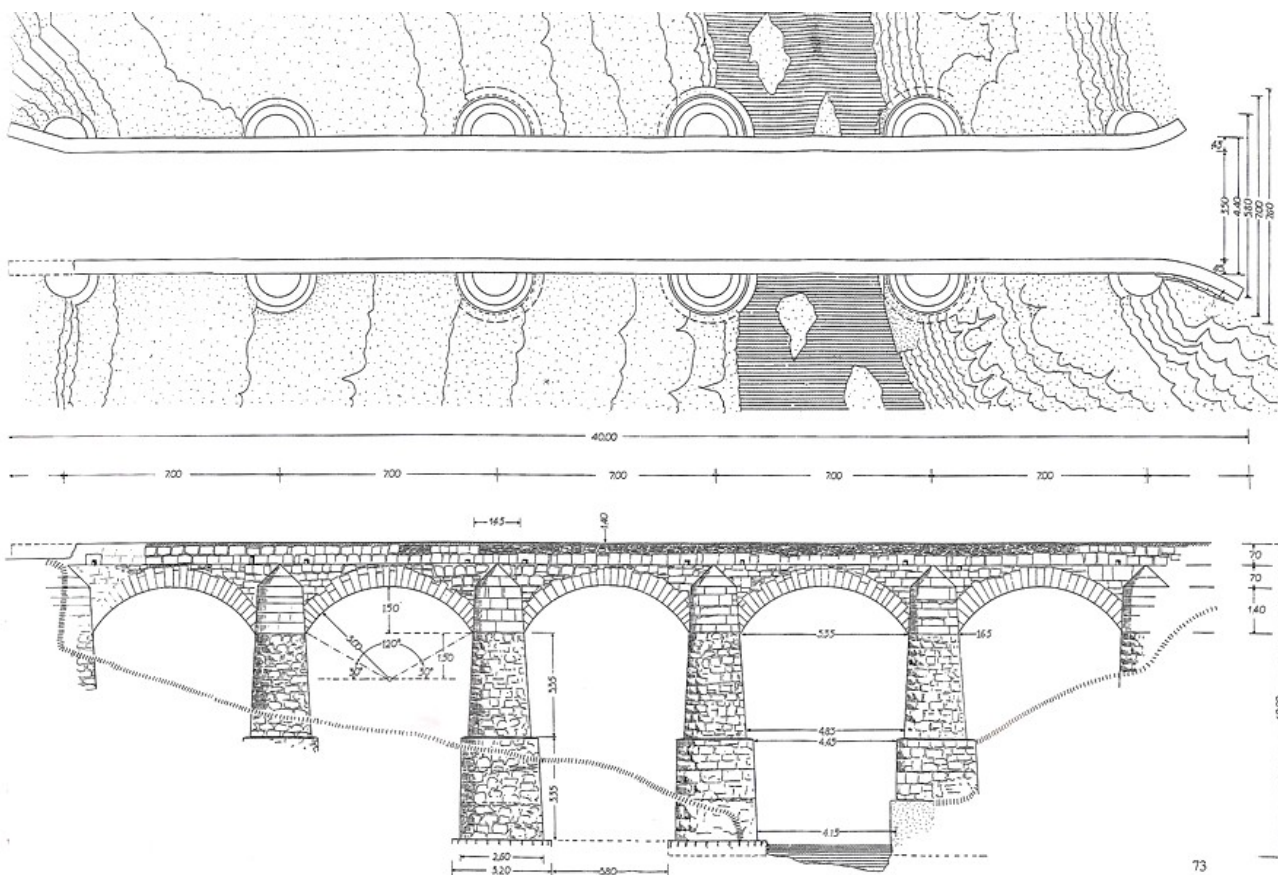
Από την βιβλιογραφία συνάγεται επίσης ότι, η κατασκευή της γέφυρας δεν έγινε για την μεταφορά των μαρμάρων που θα χρησιμοποιούνταν στην έπαυλη των Ιλισίων, όπως αναφέρουν όλες οι πηγές, διότι το έτος 1836 η Δούκισσα έλειπε στο ταξίδι της στη Συρία όπου λίγο αργότερα το 1837 απεβίωσε εκεί η κόρη της. Η απόφαση να μείνει οριστικά στην Ελλάδα πάρθηκε μετά από αυτό το ταξίδι και έτσι ξεκίνησαν οι οικοδομές στην Αθήνα και στην Πεντέλη. Εκτός τούτου, η Ο.Μπαδήμα- Φουντουλάκη αναφέρει<sup>86</sup> ότι τα Ιλίσια κατασκευάστηκαν από μάρμαρα Λυκαβηττού, Υμηττού και Τήνου και συνεπώς η γέφυρα, αρχικά τουλάχιστον, δεν εξυπηρέτησε τις οικοδομές της Δούκισσας. Το πιθανότερο είναι η γέφυρα να κατασκευάστηκε είτε ως δώρο στον βασιλιά Όθωνα που εκείνη την εποχή είχε χρηματοδοτήσει την αποκατάσταση του συγκεκριμένου δρόμου<sup>87</sup> προς τα λατομεία για την εξόρυξη μαρμάρων για τα βασιλικά ανάκτορα, είτε επρόκειτο για δωρεά στο νεοσύστατο κράτος που εκείνη εποχή κτιζόταν το κέντρο και ανέπτυξε το οδικό του δίκτυο, και ασφαλώς ο δρόμος προς τα λατομεία για την εξόρυξη των μαρμάρων ήταν απαραίτητος.

Η πρώτη αποτύπωση της γέφυρας της Δούκισσας έγινε από τον Μανόλη Κορρέ το 1992. Στη μελέτη του «Από την Πεντέλη στον Παρθενώνα»<sup>88</sup> παρουσιάζονται η κάτοψη και η ανατολική όψη. Η αποτύπωση αυτή παρουσιάζει τα βασικά μέτρα και τις αναλογίες της γέφυρας σύμφωνα με τα οποία έγινε η σχεδίαση της. Ο αναγνώστης κατανοεί αμέσως τις αποστάσεις των κέντρων των στέψεων (7μ.), τα πλάτη του καταστρώματος, την γωνία των τόξων (120°) που είναι καταβιβασμένα κατά ½, και τις αναλογίες των βάθρων. Επίσης σημειώνονται οι εξισώσεις στις βάσεις των βάθρων για την οριζοντίωση της λιθοδομής και περαιτέρω συνέχισης της. Αξιοπρόσεχτη είναι και η στάθμη της κοίτης ακριβώς κάτω από την 4η καμάρα, η οποία παρουσιάζεται αρκετά υψηλότερη από τη σημερινή και με κλίση προς το 5ο βάθρο.

<sup>86</sup> Ο. Μπαδήμα-Φουντουλάκη, Η Δούκισσα της Πλακεντίας και οι αρχιτέκτονες της, Εκδ. Επτάλοφος, Αθήνα 2011, υποσημείωση 316, σ. 98

<sup>87</sup> K.G.Fiedler, Reise durch alle Theile des Königreiches Griechenland, Leipzig 1840, σ.34

<sup>88</sup> Μ.Κορρές, « Από την Πεντέλη στον Παρθενώνα», Μέλισσα, 1995, σελ. 73



**Εικ.48.** Η πρώτη αποτύπωση της γέφυρας της Δούκισσας από τον Μ. Κορρέ, όπου παρουσιάζονται η κάτωψη και η ανατολική όψη.

Πηγή: Μ. Κορρές, « Από την Πεντέλη στον Παρθενώνα », σελ. 73

### 3.2. Το χρονικό της Γέφυρας μέσα από τα έγγραφα της εφορείας Νεωτ.Μνημείων.

Η αρχιτεκτονική και ιστορική αξία του μνημείου υπήρξε για αρκετά χρόνια παραγνωρισμένη και δε δόθηκε από την αρχή η πρέπουσα σημασία στη συντήρηση και την ανάδειξή του. Σε έγγραφο του 1976 από την τότε κοινότητα Μελισίων<sup>89</sup> προς το Υπουργείο Πολιτισμού διαβάζουμε ότι «Ένιοι παρόχθιοι δια να επεκτείνουν την ιδιοκτησίαν των, προήλθον δυστυχώς εις την επίχωσιν των άκρων του χειμάρρου ΣΚΡΙΜΠΟΥ με απόρροιαν να καλύψωσιν μέρος των βάθρων της γέφυρας.» Εφόσον, όπως αναφέρεται στο ίδιο έγγραφο, κατά τη σύνταξη του ρυμοτομικού διαγράμματος της κοινότητας και της υψομετρικής μελέτης δεν είχε ληφθεί καμία μέριμνα για την διαφύλαξη της γέφυρας, η λύση που προτείνεται είναι η δημιουργία νέας γέφυρας με μεγαλύτερο ύψος πάνω(!) από την παλιά, ταυτόχρονα με την «στερέωση» και τον χαρακτηρισμό της παλιάς ως διατηρητέου μνημείου.

<sup>89</sup> Έγγραφο της 20ης Μαρτίου 1976 από την κοινότητα Μελισίων προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθμό πρωτοκόλλου 788 και θέμα «Διαφύλαξις της γέφυρας «Πέντε Καμάρες».

Η Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων σε επείγον έγγραφό της του ίδιου έτους προς το Υπουργείο Πολιτισμού<sup>90</sup> κρούει τον κώδωνα του κινδύνου σχετικά με το σχέδιο κατασκευής νέας γέφυρας πάνω από την παλιά, γεγονός που θα είχε ως συνέπεια την μερική κατεδάφιση του μνημείου κατά το ένα άκρο του και ή την κατεδάφιση ή την επικάλυψη και ουσιαστική εξαφάνιση του υπολοίπου. Για το λόγο αυτό, η υπηρεσία εισηγείται τον χαρακτηρισμό της γέφυρας ως έργου τέχνης που χρήζει ιδιαίτερης κρατικής προστασίας και ως ιστορικού τόπου και του χειμάρρου Σκριμπού και μιας ζώνης εκατέρωθεν αυτού ως τόπου ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.

Παρ' όλ' αυτά, τον Μάιο του 1977<sup>91</sup>, η γέφυρα ακόμα δεν έχει χαρακτηριστεί διατηρητέα και η κοινότητα Μελισσίων στέλνει νέο έγγραφο στο Υπουργείο Πολιτισμού προειδοποιώντας σχετικά με το γεγονός ότι η ΕΕΥ (Ελληνική Εταιρεία Υδάτων) τοποθέτησε πάνω της αγωγό για την ύδρευση του Στρατιωτικού Νοσοκομείου Πεντέλης.

Στις 30 Αυγούστου του 1978 το μνημείο χαρακτηρίζεται πράγματι από το τοπικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο «..*χρήζον ιδιαίτερης κρατικής προστασίας και ιστορικός τόπος, ως αξιόλογο δείγμα των πρώτων χρόνων μετά την απελευθέρωση της Ελλάδος*<sup>92</sup>». Ο χαρακτηρισμός αυτός ωστόσο δεν είναι οριστικός.

Στις 8 Νοεμβρίου 1978 το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού συνεδριάζει σχετικά με το ζήτημα<sup>93</sup>, αλλά αποφασίζει να αναβάλει τη γνωμοδότηση προκειμένου να διενεργηθεί πρώτα αυτοψία στο σημείο από αρχιτέκτονα της υπηρεσίας και λήψη φωτογραφιών. Στο μεταξύ, στις 23 του ίδιου μήνα και ενώ η αυτοψία ακόμα εκκρεμεί, η κοινότητα Μελισσίων πληροφορεί το Υπουργείο Πολιτισμού<sup>94</sup> ότι μέρος του προστατευτικού τοίχου της γέφυρας έχει καταστραφεί, ότι η μία εκ των πέντε καμάρων έχει κλείσει λόγω της ρίψης μπάζων και περισσευμάτων μπετόν και ότι η κυκλοφορία βαρέων τροχοφόρων (μπετονιέρες κτλ.) απειλεί την στατική ευστάθεια του μνημείου. Ακολούθως ζητείται από το Υπουργείο να παρέμβει λαμβάνοντας τα απαραίτητα προστατευτικά μέτρα. Η φωτογράφιση και αυτοψία στο σημείο γίνεται τελικά στις 28 Νοεμβρίου 1978<sup>95</sup>.

---

<sup>90</sup> Έγγραφο της 13ης Νοεμβρίου 1976 από την Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων της Ελλάδος προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθμό πρωτοκόλλου 1727 και θέμα «Περί διαφυλάξεως της γέφυρας «Πέντε Καμάρες» εις Μελίσσια Αττικής».

<sup>91</sup> Έγγραφο της 21ης Μαΐου 1977 από την Κοινότητα Μελισσίων προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθμό πρωτοκόλλου 1358 και θέμα «Διαφύλαξη και αξιοποίηση της γέφυρας «Πέντε Καμάρες».

<sup>92</sup> Απόσπασμα εκ της υπ' αριθ. 11 Πράξεως του τοπικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. Εν Αθήναις, τη 30 – 8 – 78.

<sup>93</sup> Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών, Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων, Πρακτικό 34/ 8 – 11 – 78.

<sup>94</sup> Έγγραφο της 23<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1978 από την Κοινότητα Μελισσίων προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθ. Πρωτοκόλλου 3935.

<sup>95</sup> Αυτοψία του αρχιτέκτονα μηχανικού Δανιήλ Ορφανουδάκη. Φωτογραφίες από την 28<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1978 και συνημμένη τεχνική έκθεση της 4<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1978 προς το Τμήμα Νεωτέρων Μνημείων της Διεύθυνσης Λαϊκού Πολιτισμού, Υπηρεσία Πολιτιστικών Αξιών, Γενική Διεύθυνση Πολιτιστικής





**Εικ.49.** Από τη φωτογράφιση στις 28-11-78, η ανατολική πλευρά.  
Πηγή : Εφορεία Νεωτ. Μνημείων



**Εικ.50.** Από τη φωτογράφιση στις 28-11-78, η ανατολική πλευρά, διακρίνεται το μπάζωμα της νότιας πλευράς της κοίτης. Πηγή : Εφορεία Νεωτ. Μνημείων





**Εικ.51.** Από τη φωτογράφιση στις 28-11-78, η οικοδόμηση της περιοχής.  
Πηγή : Εφορεία Νεωτ. Μνημείων



**Εικ.52.** Από τη φωτογράφιση στις 28-11-78, η γέφυρα χωρίς τα διαχωριστικά πεζούλια.  
Πηγή : Εφορεία Νεωτ. Μνημείων





**Εικ.53.** Από τη φωτογράφιση στις 28-11-78, η τσιμεντένια βόρεια απόληξη της γέφυρας.

Πηγή : Εφορεία Νεωτ. Μνημείων

Στην εισήγησή του, ο αρχιτέκτονας που έκανε την αυτοψία επιβεβαιώνει την αισθητική, αρχιτεκτονική και ιστορική αξία της γέφυρας και παρατηρεί πως, παρά τις μικροεπεμβάσεις με την χρήση σκυροδέματος που έγιναν κατά διαστήματα για την ενίσχυση του πεζουλιού του, το μνημείο βρίσκεται σε καλή κατάσταση και είναι άριστα ενταγμένο στο περιβάλλον τόσο του χειμάρρου όσο και της πόλης των Μελισσίων. Κατά τον αρχιτέκτονα, η κίνηση των αυτοκινήτων στην περιοχή δεν είναι τόσο μεγάλη ώστε να θέτει σε κίνδυνο τη στατική σταθερότητα της γέφυρας, καθώς υπάρχουν πλησίον αυτής δύο εναλλακτικοί δρόμοι που μπορούν να εξυπηρετήσουν και αυτοί την κίνηση των αυτοκινήτων. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο αρχιτέκτονας υποστηρίζει τον χαρακτηρισμό της γέφυρας ως έργου τέχνης για την καλύτερη προστασία της.

Ωστόσο, για τον χείμαρρο Σκριμπού φαίνεται πως η πολιτεία έχει μάλλον αργήσει υπερβολικά. Η αλλοίωση του χειμάρρου έχει προχωρήσει σε τέτοιο βαθμό, από την οικοδόμηση της περιοχής, που πλέον το μόνο εφικτό μέτρο για τη διάσωσή του, κατά την εν λόγω γνωμοδότηση, είναι η κήρυξη μιας δεκάμετρης προστατευόμενης ζώνης παράλληλα με τη ροή του και από τις δύο όχθες του.

Ακολούθως, γίνονται από την πολιτεία, τουλάχιστον σε επίπεδο πρόθεσης, τα πρώτα βήματα για την προστασία της γέφυρας. Στις 9 Δεκεμβρίου 1978 αποστέλλεται από

το Υπουργείο Πολιτισμού εντολή προς το Αστυνομικό Τμήμα Μελισσίων να προστατευθεί η γέφυρα από «πάσης φύσεως φθορά»<sup>96</sup>.

Λίγες μέρες μετά, στη συνεδρίασή του της 20ης Δεκεμβρίου 1978, το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού<sup>97</sup> γνωμοδοτεί και αυτό υπέρ της ανακήρυξης της γέφυρας ως έργου τέχνης και του χαρακτηρισμού του χειμάρρου Σκριμπού ως τόπου ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Μετά και από αυτή τη γνωμοδότηση, η σχετική απόφαση λαμβάνεται και εκδίδεται τελικά από τη Γενική Διεύθυνση Πολιτιστικής Ανάπτυξης του Υπουργείου Πολιτισμού στις 12 Φεβρουαρίου 1979<sup>98</sup>.

Μετά το χαρακτηρισμό της γέφυρας ως έργου τέχνης, στις 25 Μαΐου του ίδιου έτους, η Κοινότητα Μελισσίων<sup>99</sup>, αφού ευχαριστεί πρώτα το Υπουργείο για την έστω και καθυστερημένη ανταπόκρισή του, ζητά κονδύλι για την αποκατάσταση της γέφυρας στην αρχική της μορφή και των καθαρισμό από τα μπάζα της κοίτης του χειμάρρου κάτω από τη γέφυρα. Το Υπουργείο, υπόσχεται με έγγραφό του τον Ιούλιο του 1979<sup>100</sup> ότι θα αποσταλεί «εν καιρώ» αρμόδιος μηχανικός για τη σύνταξη της σχετικής μελέτης και η μελέτη ανατίθεται στον πολιτικό μηχανικό Αλέξανδρο Καμπάνη, ο οποίος παρακαλείται να προγραμματίσει το ζήτημα.

Τι απέγινε η συγκεκριμένη μελέτη δεν είμαστε δυστυχώς σε θέση να γνωρίζουμε, αλλά έγγραφο της Διεύθυνσης Πολιτιστικών Κτιρίων και Αναστηλώσεως Νεωτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού με ημερομηνία 29/11/1989<sup>101</sup>, το οποίο αναφέρεται σε νέα αυτοψία που διενεργήθηκε και πάλι στη γέφυρα και τη γύρω περιοχή της, δείχνει ότι, αν και η κατάσταση της γέφυρας συνεχίζει να είναι καλή – δεν παρατηρείται καθίζηση/απόκλιση ή ρωγμή σε κανένα σημείο της γέφυρας – παρ' όλ' αυτά οι ιδιοκτήτες των όμορων ιδιοκτησιών συνεχίζουν, όπως και πριν την ανακήρυξη της γέφυρας σε έργο τέχνης, να προσπαθούν να επεκτείνουν τις ιδιοκτησίες τους με επιχώσεις, με συνέπεια μέρους των βάθρων και του ενός τόξου να έχουν καλυφθεί. Ακόμα, τα πρηνή του χειμάρρου έχουν καλυφθεί με βλάστηση.

<sup>96</sup> Τηλεγράφημα από την υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών της υποσημείωσης 8 προς το Αστυνομικό Τμήμα Μελισσίων Αττικής με αριθ. Πρωτοκόλλου 2744/63738/9-12-78.

<sup>97</sup> Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών, Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων, Πρακτικό 39/ 20 – 12 – 78.

<sup>98</sup> Απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 1979 του Τμήματος νεωτέρων Μνημείων της Διεύθυνσης Λαϊκού Πολιτισμού, Γενική Διεύθυνση Πολιτιστικής Αναπτύξεως, Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθ. Πρωτοκόλλου ΥΠΠΕ/ΓΔΠΑ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2664/7415.

<sup>99</sup> Έγγραφο της 12ης Μαΐου 1979 από την Κοινότητα Μελισσίων προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθ. Πρωτοκόλλου 654 και θέμα «Χαρακτηρισμός σαν έργο τέχνης της γέφυρας «πέντε καμάρες».

<sup>100</sup> Έγγραφο της 2ης Ιουλίου 1979 από το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών προς την Κοινότητα Μελισσίων με αριθ. Πρωτοκόλλου ΔΠΚΑΝΜ/31073/ΦΔΙΟΙΚ/3506 και θέμα «Περί χαρακτηρισμού σαν έργο τέχνης της γέφυρας «πέντε καμάρες».

<sup>101</sup> Τεχνική Έκθεση του Αρχιτέκτονα Μηχ. Πολιτόπουλου Δημήτρη και του Πολιτικού Μηχ. Σφυρόερα Βλάση προς τη Διεύθυνση Πολιτιστικών Κτιρίων και Αναστηλώσεως Νεωτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού με ημερομηνία 29/11/89 και θέμα ««Πέντε καμάρες» στην οδό Δουκίσσης Πλακεντίας στα Μελίσσια».

Έτσι, οι πλευρές του χειμάρρου δε μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη φυσική ροή των ομβρίων υδάτων και τα όμβρια διοχετεύονται προς τα δύο κεντρικά τόξα της γέφυρας, προκαλώντας την αποκάλυψη μέρους των θεμελίων της.

Εκείνο που φαίνεται, πάντως, να απειλεί περισσότερο τη γέφυρα το 1989 είναι η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη στη συμβολή των λεωφόρων Πεντέλης και Χαλανδρίου, ο οποίος συντέλεσε στην αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων που περνούν από αυτήν. Σύμφωνα με τη μαρτυρία κατοίκων της περιοχής σε αίτησή τους από τις 27 Απριλίου 1989 προς το Υπουργείο Πολιτισμού<sup>102</sup>, η τοποθέτηση του συγκεκριμένου σηματοδότη είχε ως αποτέλεσμα ήδη από το 1987, πάρα πολύ μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων και ιδιαίτερα βαρέων οχημάτων (μπετονιέρες, βυτιοφόρα, μηχανήματα έργου κτλ.) με κατεύθυνση από το Χαλάνδρι προς το Μαρούσι να χρησιμοποιούν την οδό Δουκίσσης Πλακεντίας - οπότε και τη γέφυρα – προκειμένου να τον παρακάμψουν. Όπως σημειώνεται στην σχετική με την αυτοψία του 1989 τεχνική έκθεση<sup>103</sup>, η γέφυρα έχει μεγάλη αντοχή σε στατικά φορτία, αλλά τα δυναμικά φορτία στα οποία την υποβάλει η διέλευση των οχημάτων την καταπονούν περισσότερο. Ταυτόχρονα, το μικρό πλάτος της γέφυρας σε σχέση με αυτό του υπόλοιπου δρόμου αναγκάζει τα αυτοκίνητα να φρενάρουν πριν εισέλθουν σε αυτήν, με αποτέλεσμα την σύνθετη καταπόνηση των εισόδων της. Για την προστασία του μνημείου οι δύο μηχανικοί που συνέταξαν την έκθεση προτείνουν:

1. Την αποκάλυψη των τόξων που έχουν επιχρωθεί, ώστε να επανέλθει η γέφυρα στην αρχική της μορφή.
2. Την εκχέρσωση των παρειών του χειμάρρου για την καλύτερη απορροή των ομβρίων.
3. Την κατασκευή πυθμένα από οπλισμένο σκυρόδεμα ή λιθόστρωτο στην κοίτη του χειμάρρου εκατέρωθεν της γέφυρας ώστε να προστατευθούν τα θεμέλιά της.
4. Την κατασκευή πεζοδρομίου με κατάλληλη προς αποφυγή ατυχημάτων σήμανση κατά μήκος της γέφυρας, ώστε να διευκολύνεται η ταυτόχρονη διέλευση πεζών και οχημάτων, αλλά και να εμποδίζεται αποτελεσματικότερα η διέλευση μεγάλων οχημάτων από αυτή.
5. Την τοποθέτηση προειδοποιητικών σημάτων σε ικανή απόσταση από τη γέφυρα σχετικά με το μειωμένο πλάτος της και την απαγόρευση της διέλευσης μεγάλων οχημάτων από αυτήν.

<sup>102</sup> Αίτηση πολιτών, κατοίκων της οδού Δουκίσσης Πλακεντίας στα Μελίσσια, προς το Υπουργείο Πολιτισμού με ημερομηνία 27 Απριλίου 1989 και αριθ. Πρωτοκόλλου ΔΙΛΑΠ/17975.

<sup>103</sup> Τεχνική Έκθεση του Αρχιτέκτονα Μηχ. Πολιτόπουλου Δημήτρη και του Πολιτικού Μηχ. Σφυρόερα Βλάση προς τη Διεύθυνση Πολιτιστικών Κτιρίων και Αναστηλώσεως Νεωτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού με ημερομηνία 29/11/89 και θέμα ««Πέντε καμάρες» στην οδό Δουκίσσης Πλακεντίας στα Μελίσσια».

6. Τη διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου με βάση τα σχέδια ανάπτυξης της κοινότητας Μελισσίων με στόχο την ανάδειξη του μνημείου.

Με δεδομένο το γεγονός ότι σήμερα και τα 5 τόξα της γέφυρας είναι ορατά, όπως και οι βάσεις της τουλάχιστον κάποιες από τις συστάσεις των μηχανικών ακολουθήθηκαν. Επίσης, κατά καιρούς, οι παρειές του χειμάρρου συνεχίζουν κατά διαστήματα να εκχερσώνονται από το δήμο, ιδιαίτερα στην περιοχή γύρω από τη γέφυρα.

Από την άλλη πλευρά, όμως, ο πυθμένας του χειμάρρου παραμένει και σήμερα αυτός του φυσικού τοπίου, ενώ το προτεινόμενο παραπάνω πεζοδρόμιο κατά μήκος της γέφυρας δεν χτίστηκε ποτέ, αν και, ακόμα και να χτιζόταν, η αποτελεσματικότητά του σχετικά με την παρεμπόδιση της διέλευσης βαρέων οχημάτων από το σημείο θα ήταν αμφίβολη. Σε μία προσπάθεια αντίστοιχης μείωσης του πλάτους της γέφυρας είχαν τοποθετηθεί, εξάλλου, ήδη πριν από τη σύνταξη του εν λόγω εγγράφου το 1989, σιδερένιες μπάρες στη γέφυρα, οι οποίες δεν είχαν την αναμενόμενη απόδοση.

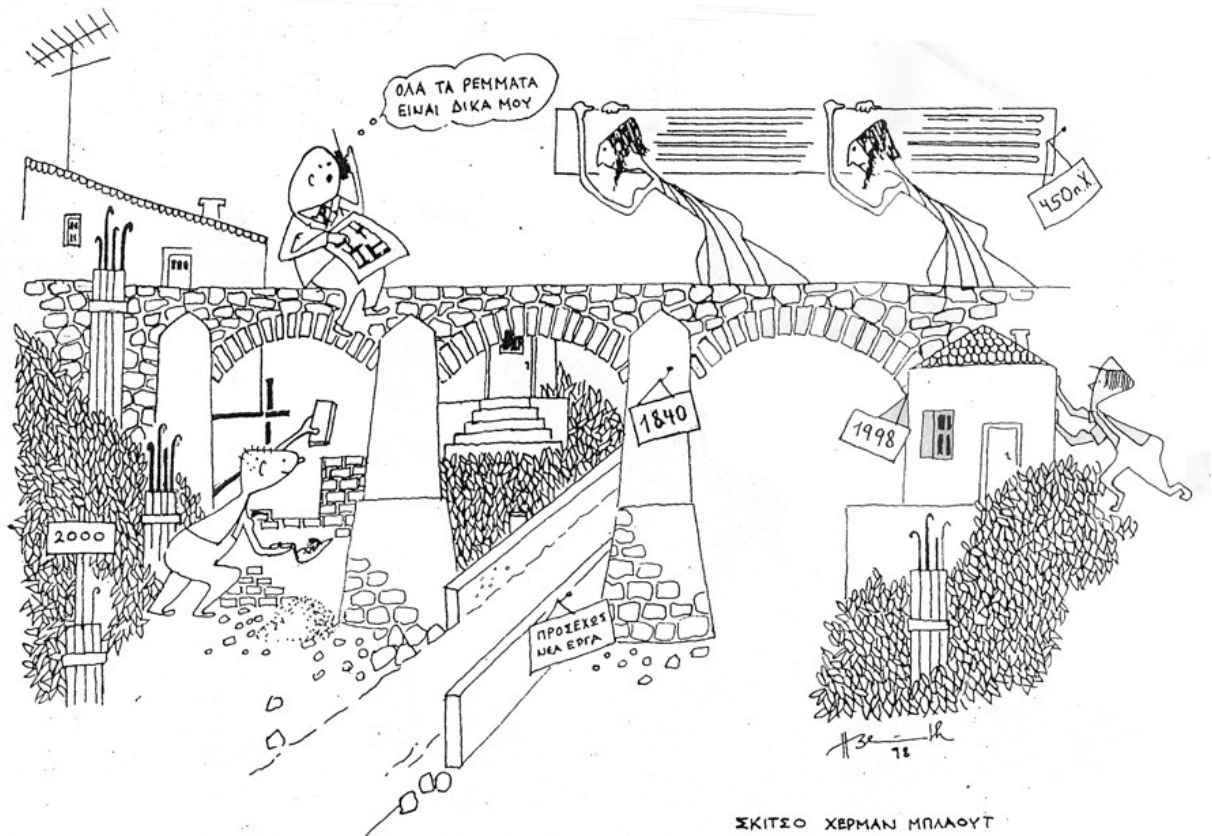
Τα χρόνια που ακολούθησαν η προστασία του μνημείου υπήρξε γενικώς ελλιπής, παρά τις νομοθετικές και – θεωρητικά – και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Το 1998 υπήρξε καταγγελία για επέκταση αυθαιρέτου κτίσματος (πανωσήκωμα) στη ζώνη Α' του ρέματος Σκριμπού πολύ κοντά στη γέφυρα Πέντε Καμάρες και χωματουργικών εργασιών αλλοίωσης του φυσικού τοπίου του χειμάρρου στο σημείο κατά παράβαση του Προεδρικού Διατάγματος Προστασίας του ρέματος (ΦΕΚ 659Δ/95), το οποίο απαγορεύει οποιαδήποτε επέμβαση και δραστηριότητα στην περιοχή χωρίς την έγκριση του ΥΠΕΧΩΔΕ<sup>104</sup>. Ανάμεσα στα άλλα οι καταγγέλλοντες πολίτες επισημαίνουν την ανάγκη σύστασης του προβλεπόμενου από το παραπάνω Π.Δ. Διαδημοτικού φορέα διαχείρισης του ρέματος Χαλανδρίου – Πεντέλης, ώστε να καθοριστεί επακριβώς στο έδαφος η ζώνη Α' και να προστατευτεί οργανωμένα το ρέμα μέσω του αρμοδίου φορέα. Ο συγκεκριμένος φορέας δεν έχει συσταθεί μέχρι σήμερα ενώ το ρόλο του έχουν αναλάβει διάφοροι σύλλογοι με πρωτοβουλία των πολιτών. Το αυθαίρετο παρά την κατακραυγή των πολιτών παραμένει ως έχει. Ένας γερμανός ονόματι Χέρμαν Μπλάουτ έφτιαξε ένα σκίτσο που διακωμωδεί την κατάσταση.

---

<sup>104</sup> Έγγραφο της 24ης Νοεμβρίου 1998 προς το Γραφείο του Υπουργού Πολιτισμού και Ε. Βενιζέλου με αριθ. Πρωτοκόλλου 8697.





**Εικ.54.** Σκίτσο γερμανού Χέρμαν Μπλάουτ.  
 Πηγή : Εφορεία Νεωτ. Μνημείων

Το 2004 λόγω τροχαίου ατυχήματος έχουν προκληθεί βλάβες στο στηθαίο της γέφυρας οι οποίες δεν έχουν επισκευαστεί και το Υπουργείο Πολιτισμού ζητάει ακόμα από την Τροχαία να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την μη διέλευση από τη γέφυρα μεγάλων και βαρέων οχημάτων<sup>105</sup>. Η Τροχαία διαβεβαιώνει το Υπουργείο ότι το ζήτημα έχει λυθεί από την τοποθέτηση στα δύο άκρα της γέφυρας στηθαίων εν είδει ζαρντινιέρας μήκους 2 μέτρων<sup>106</sup>. Η πράξη και η μαρτυρία της συγγραφέα αυτού του κειμένου από την άλλη πιστοποιούν ότι διελεύσεις από μεγάλα οχήματα γίνονται ακόμα, αν και ίσως όχι με την ίδια συχνότητα.

Το 2012, τέλος, η αποκατάσταση, ανάδειξη και αξιοποίηση της γέφυρας συνεχίζει επίσης να αποτελεί ζητούμενο για τον Σύλλογο Προστασίας Περιβάλλοντος και Ρεματιάς Πεντέλης – Χαλανδρίου<sup>107</sup>, γεγονός που σημαίνει ότι οι κάτοικοι της

<sup>105</sup> Έγγραφο του Υπουργείου Πολιτισμού προς την Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων Αττικής με ημερομηνία 22/04/2004 και αριθ. Πρωτοκόλλου ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/Γ/654/30816.

<sup>106</sup> Έγγραφο από την Ελληνική Αστυνομία προς το Υπουργείο Πολιτισμού με ημερομηνία 12 Ιουλίου 2004, αριθ. Πρωτοκόλλου 2502/4/23 – γ' και θέμα «Γέφυρα «Πέντε Καμάρες» στα Μελίσσια Αττικής».

<sup>107</sup> Δελτίο Τύπου του Συλλόγου Προστασίας Περιβάλλοντος και Ρεματιάς Πεντέλης – Χαλανδρίου, 17/12/2012.

περιοχής δεν είναι ευχαριστημένοι από την προσοχή που απολαμβάνει το μνημείο ακόμα και σήμερα.

### **3.3. Οι δράσεις του Δήμου Μελισσίων για την προστασία του μνημείου.**

Τη Δευτέρα 22 Ιανουαρίου 2007 κατατέθηκε<sup>108</sup> Σχέδιο Ανάπλασης, Προστασίας, Ανάπτυξης και Διαχείρισης του ρέματος Πεντέλης-Χαλανδρίου από τους δήμους: Χαλανδρίου (συντονιστής), Αμαρουσίου, Μελισσίων, Βριλησίων, Παλαιάς και Νέας Πεντέλης. Η διαδημοτική πρόταση σφραγίστηκε σε συνάντηση που είχαν στο δημαρχείο Μελισσίων οι δήμαρχοι Μελισσίων Μανώλης Γραφάκος, Χαλανδρίου Γρηγόρης Ζαφειρόπουλος, Βριλησίων Κώστας Ιωαννίδης και Νέας Πεντέλης Κώστας Κοσοβίτσας. Η πρόταση επρόκειτο να υποβληθεί στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, ως «Πρότυπο Καινοτόμο Σχέδιο Ανάπτυξης» με συνολικό προϋπολογισμό 50 εκατ. ευρώ. Το έργο, μετά τη σύνταξη των μελετών, θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με πόρους από το 4ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, με συμμετοχή ιδιωτών ή με πόρους των δήμων που συμμετέχουν.

Τον Ιούνιο του 2007<sup>109</sup>, με τις συγκεντρώσεις διαβούλευσης των πολιτών, εκφράζονται διάφορες αλλαγές για το κυκλοφοριακό στις οποίες περιλαμβάνονται και οι οδοί Δουκίσσης Πλακεντίας και Τήνου όπου βρίσκεται η γέφυρα. Η πλειοψηφία συνηγόρησε αναφανδόν όλοι οι δρόμοι της περιοχής να μετατραπούν σε ήπιας κυκλοφορίας. Συγκεκριμένα ο Σύλλογος «Πέντε Καμάρες» πρότεινε η οδός Δ. Πλακεντίας να λειτουργεί από την οδό Νάξου και μέχρι την οδό Ανδρέα Παπανδρέου ως άνοδος ενώ νότια της γέφυρας, πρέπει να παραμείνει, όπως και οι οδοί Θάσου και Κέας, διπλής κατευθύνσεως. Η μονοδρόμηση της Θάσου, όπως διαπίστωσε το Συμβούλιο, είναι πρόδηλο κυκλοφοριακό λάθος, όπως το ίδιο λάθος θα είναι εάν η Δ. Πλακεντίας νότια της γέφυρας μονοδρομηθεί ως άνοδος.

Τον Απρίλιο του 2008<sup>110</sup> ο υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών Γιώργος Αλογοσκούφης και ο υφυπουργός Γιάννης Παπαθανασίου με απόφασή τους ενέταξαν στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων την ανάπλαση της γέφυρας και μάλιστα ενέκριναν την πρώτη πίστωση ύψους 1.000.000 ευρώ για το 2008. Έπειτα από την εξέλιξη αυτή, η Τεχνική Υπηρεσία ξεκίνησε τις σχετικές διαδικασίες για την εξασφάλιση των απαραίτητων εγκρίσεων, ώστε να ξεκινήσει άμεσα η υλοποίηση του έργου. Από την προμελέτη που κατέθεσε ο δήμος προβλέπεται η ανακατασκευή και ανάδειξη της γέφυρας, η απομάκρυνση των μπαζών και λοιπών αντικειμένων, η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου κ.λπ. Η συγκεκριμένη προμελέτη απαντά θεωρητικά στα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζει το μνημείο και δεν συνοδεύεται από σχέδια.

<sup>108</sup> <http://www.amarysia.gr/xalandri/koinonia/11989-----.html>

<sup>109</sup> <http://www.amarysia.gr/component/content/11856.html?task=view>

<sup>110</sup> <http://www.amarysia.gr/component/content/11608.html?task=view>

Από τότε μέχρι σήμερα το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης καθυστέρησε τη χρηματοδότηση και προς πάρον οργανώνονται δράσεις για τον καθαρισμό της περιοχής. Μάλιστα το Μάρτιο του 2013 έγινε συστηματικός καθαρισμός της περιοχής από συνεργείο του Δήμου και αναδείχτηκε το μνημείο. Χάρη σε αυτό το καθαρισμό οφείλεται και η διεξαγωγή των μετρήσεων της παρούσας εργασίας χωρίς τον οποίο θα ήταν αδύνατο να αποτυπωθεί το μνημείο από τη πυκνή βλάστηση που το είχε κρύψει κατά ένα μεγάλο μέρος. Η εφημερίδα ΑΜΑΡΥΣΙΑ αναφέρει<sup>111</sup> «Ολοκληρώθηκε ο καθαρισμός και η ανάδειξη του μνημείου της πεντάτοξης γέφυρας «Πέντε Καμάρες» (Μεγάλη Γέφυρα των Λατομείων) στη Δημοτική Κοινότητα Μελισσίων από την Υπηρεσία Κήπων του Δήμου μας. Οι εργαζόμενοι με μεράκι καθάρισαν το μνημείο και οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα να το θαυμάσουν. Το έργο της Sophie de Marbois Δούκισσας της Πλακεντίας, το οποίο κατασκεύασε ο μεγάλος γεωμέτρης μηχανικός Αλέξανδρος Γεωργαντάς το 1836, αποτελεί έμβλημα για την πόλη των Μελισσίων».

#### **4. ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗΣ:**

##### **4.1. ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ: τρόπος μετρήσεων/ προγράμματα /υπόβαθρα.**

Κατά τη διεξαγωγή των μετρήσεων για την εκπόνηση των σχεδίων αποτύπωσης στη γέφυρα χρησιμοποιήθηκαν τα εξής εργαλεία : μετροταινία, βαρίδι, νήμα της στάθμης, ξύλινο κοντάρι άνω των 2,5 μ., ξύλινο ορθογώνιο τρίγωνο και αποστασιόμετρο laser σε τρίποδα για την εύρεση της οριζόντιας στάθμης.

Εφόσον προσδιορίστηκαν κατά μήκος της γέφυρας δύο παράλληλες ευθείες, η γέφυρα χωρίστηκε σε τμήματα του ενός μέτρου, το καθένα από τα οποία αποτέλεσε σημείο αναφοράς και για τις υπόλοιπες μετρήσεις που έγιναν στις όψεις.

Τα προγράμματα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν το Autocad ως κύριο μέσο σχεδιασμού, το Photoshop για την επεξεργασία των εικόνων και το πρόγραμμα φωτογραμμετρίας RDF για την ανόρθωση των φωτογραφιών.

Τα υψόμετρα στην ευρύτερη περιοχή είναι από τα σχεδιαστικά υπόβαθρα του τοπογράφου Μιχάλη Αντωνιάδη, ο οποίος είχε εκπονήσει στο παρελθόν μελέτη κτηματογράφησης και είχε την ευγενή καλοσύνη να μου τα παραχωρήσει.

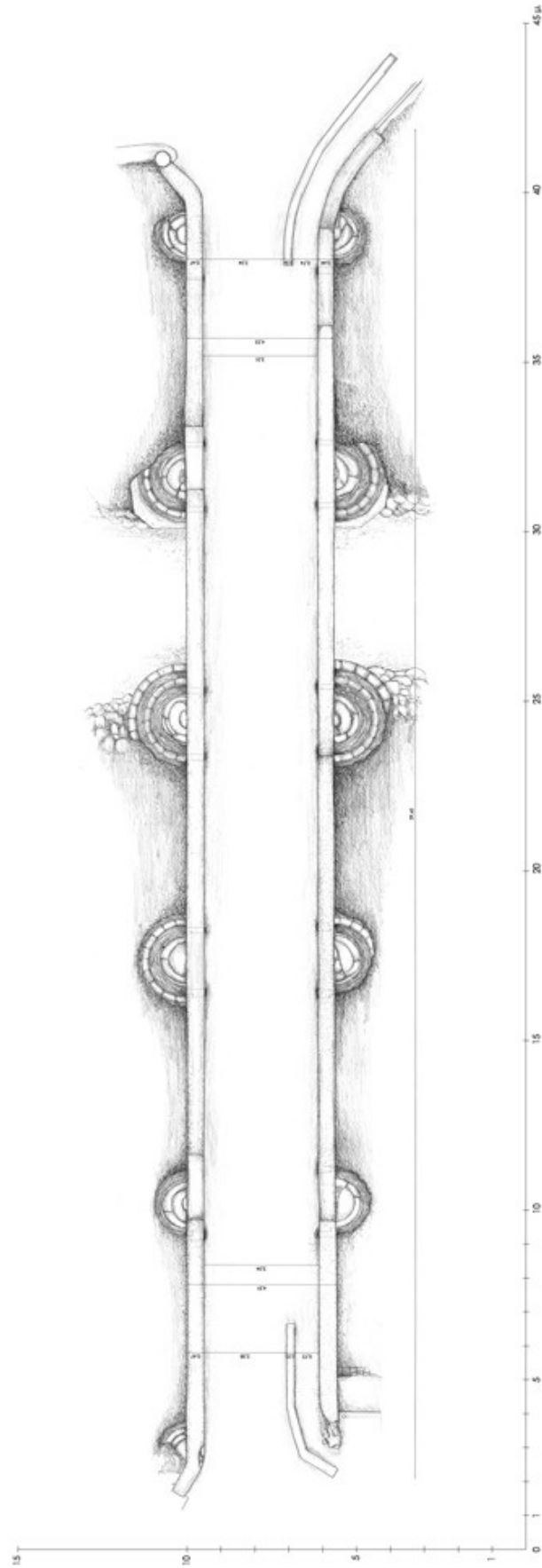
---

<sup>111</sup> <http://www.amarysia.gr/component/content/49868.html?task=view>

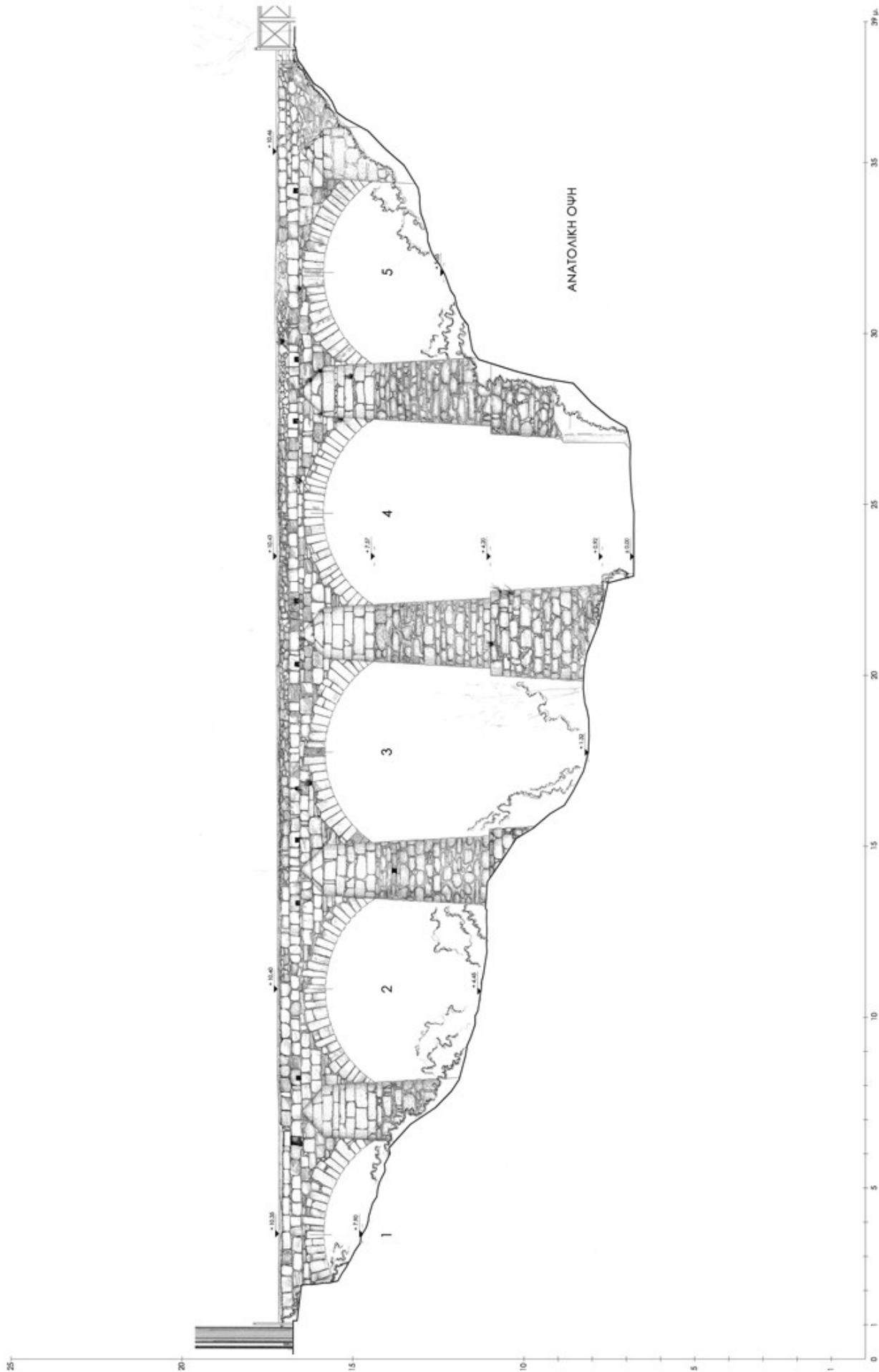


<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»</p>	<p>ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 / 500</p> <p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : ΤΟΠΟ.ΥΦ.1</p>
--	---	------------------------------------	---	--	--

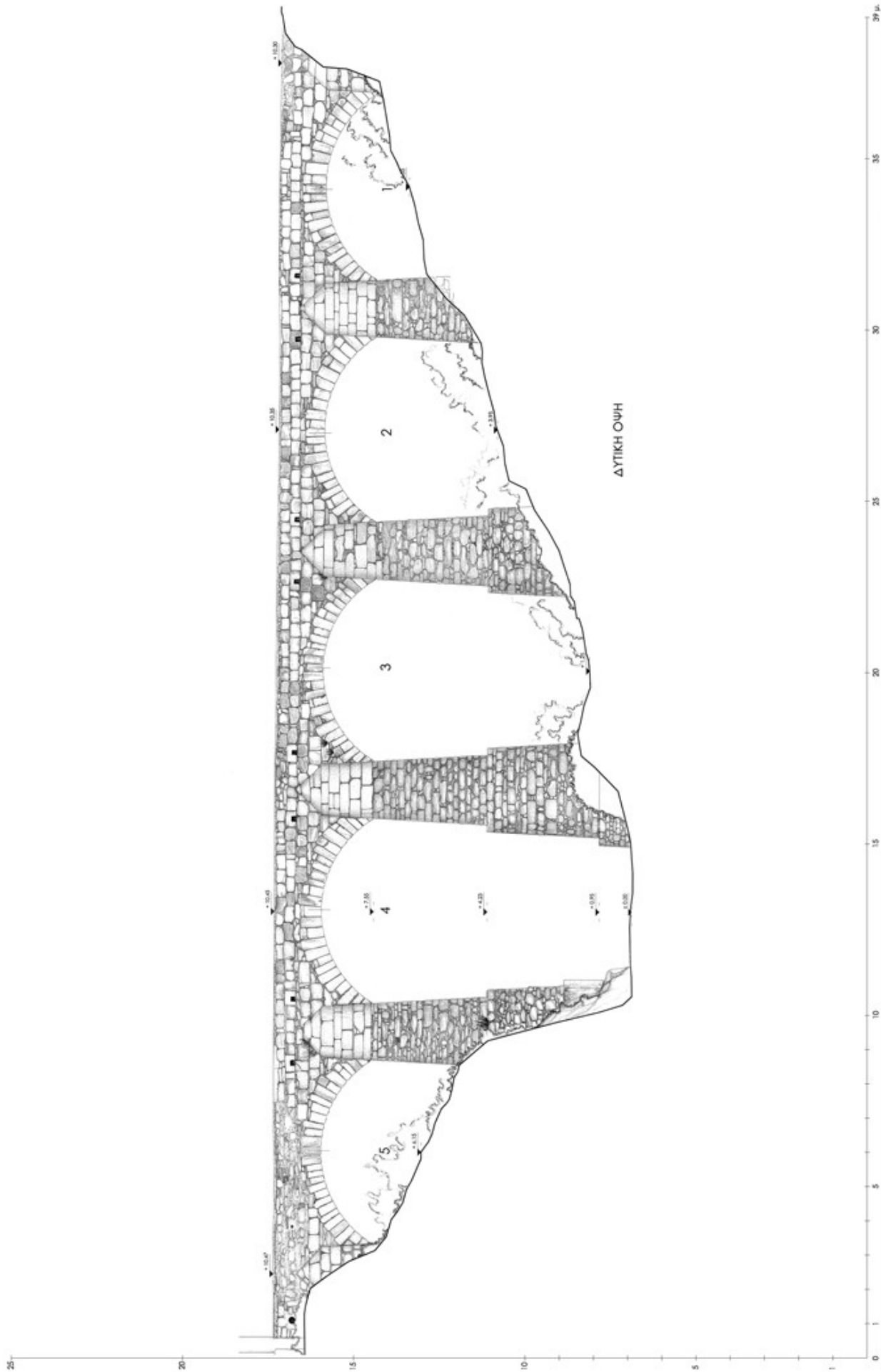




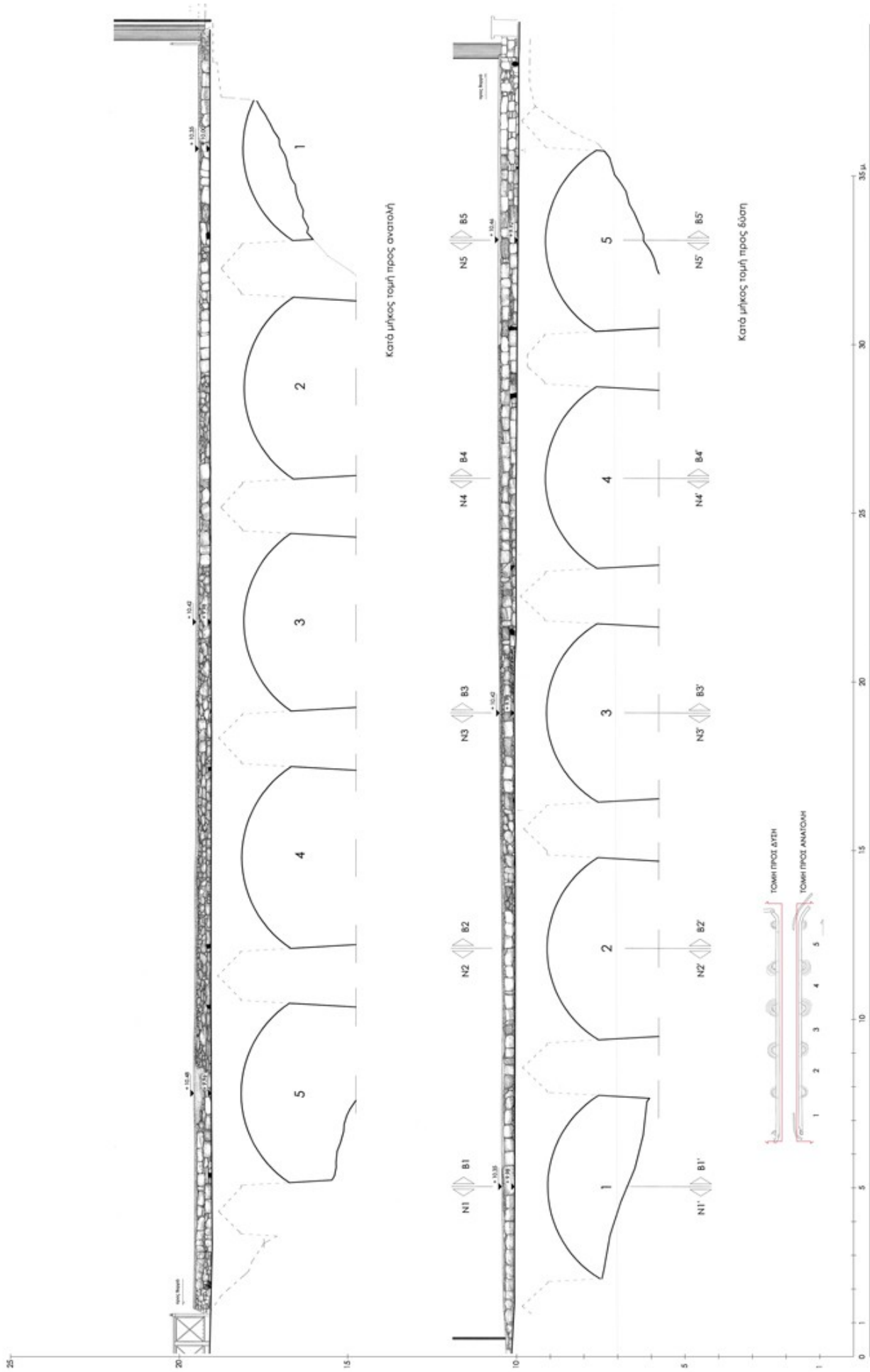
<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»</p>	<p>ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΝ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΙ</p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΑΤΟΥΣΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 / 125</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>ΚΑΤ.04</b></p>
--	--	------------------------------------	---	--	------------------------------	---



<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»</p>	<p>ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΑΛΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΥΨΗ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 / 100</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>ΑΝ.Ο.Ψ.04</b></p>
--	---	------------------------------------	---	--	------------------------------	--



<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»</p>	<p>ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : <b>«Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</b></p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : <b>ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</b></p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΤΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : <b>ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΗΣ</b></p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΔΥΤΙΚΗ ΟΥΨΗ</p>	<p>ΚΑΙΜΑΚΑ : 1 / 100</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>ΔΥΤ. ΟΥΨ. 04</b></p>
--	--	---	--	---	------------------------------	---



Κατά μήκος τομή προς ανατολή

Κατά μήκος τομή προς δύση

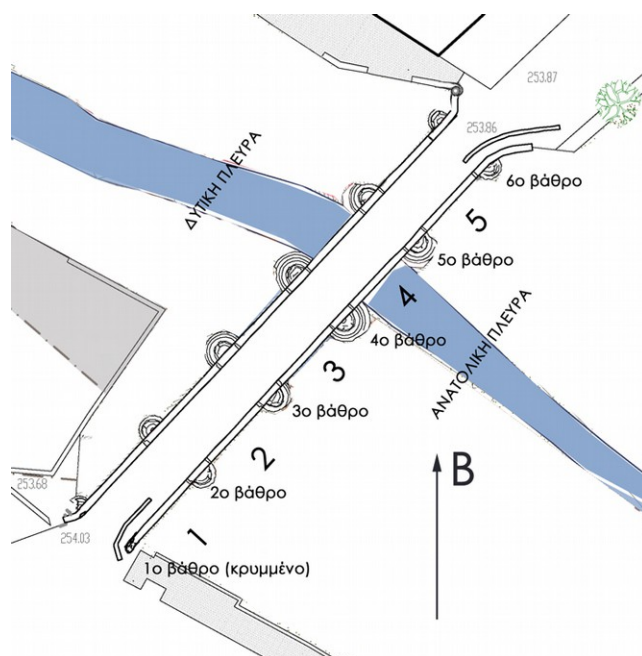
<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»</p>	<p>ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΝ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΕΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : <b>ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</b></p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : <b>ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</b></p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΜΗ ΠΡΟΣ ΑΝΑΤΟΛΗ ΚΑΙ ΔΥΤΗ</p>	<p>ΚΑΙΜΑΚΑ : 1 / 100</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>TOM.MHK.03</b></p>
--	---	---	--	---	------------------------------	---



## 4.2. Περιγραφή διαστάσεων της γέφυρας (Σχέδια Αποτύπωσης)

Σύμφωνα με τις μετρήσεις, οι γενικές διαστάσεις της γέφυρας είναι : γενικό μήκος περίπου 39 μ. διότι μετά από τις επεμβάσεις και τις επιχώσεις που έχουν γίνει στις απολήξεις των στηθαίων δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί το αρχικό της μήκος. Αν υπολογίσουμε στο μήκος της και τα κράσπεδα που διαχωρίζουν την κίνηση πεζών και οχημάτων το μήκος της είναι 41,20 μ. Ωφέλιμο πλάτος έχει 3,30 μ. και συνολικό ύψος 10,40 μ. από το βαθύτερο σημείο του ρέματος.

Για την διευκόλυνση αναφοράς στις καμάρες αλλά και στα βάθρα, έχω λάβει σαν σημείο αναφοράς την προσέγγιση της γέφυρας από Αθήνα και ονομάζω «1η καμάρα» την πρώτη καμάρα προς το Νότο και την τελευταία «5η» που βρίσκεται προς Βορρά. Τα βάθρα αριθμούνται αντίστοιχα, δηλαδή, η 1η καμάρα φέρεται από τα βάθρα 1 και 2.



Εικ.55. Κλείδα αρίθμησης των βάθρων και των πέντε καμάρων

Κατόπιν συστηματικών μετρήσεων, τα τόξα της ανατολικής πλευράς παρουσιάζουν ακτίνα 3,20 μ. με εξαίρεση το 1ο τόξο στη 1η καμάρα που παρουσιάζεται λίγο μεγαλύτερο κατά 5 εκ. δηλ. έχει ακτίνα 3,25μ. Από την δυτική πλευρά, τα τόξα που είχαν ακτίνα 3,20μ.στην ανατολική, έχουν ακτίνα 3,15μ. και πάλι το 1ο τόξο εμφανίζεται μεγαλύτερο κατά 5εκ. δηλ. έχει ακτίνα 3,20μ. Τα τόξα αυτά είναι καταβιβασμένα κατά  $\frac{1}{2}$  και θεωρητικά σχεδιάστηκαν να έχουν ακτίνα 3μ. και γωνιακό μήκος  $120^\circ$ . Τούτο το συμπέρασμα συνάγεται από το τρίγωνο που σίγουρα είχαν στη διάθεση τους κατά το σχεδιασμό και δεν είναι άλλο από το γνωστό ορθογώνιο τρίγωνο με τις παραπληρωματικές γωνίες  $30^\circ$  και  $60^\circ$ . Κατά τη κατασκευή

του ξυλότυπου στο εργοτάξιο η ακρίβεια στα αρχικό σχέδιο ήταν μάλλον κατά προσέγγιση.

Η βάση του 4<sup>ου</sup> βάθρου, η οποία είναι η μόνη που φαίνεται, έχει ύψος 92 εκ., όσο εξέχει σήμερα από την κοίτη. Με εσοχή 30 εκ. περιμετρικά συνεχίζει το δεύτερο τμήμα των βάθρων το οποίο φαίνεται να έχει ύψος περίπου 3,30μ. και ακολουθεί το 3<sup>ο</sup> τμήμα ψηλότερα επίσης σε εσοχή 20 εκ. Το τμήμα αυτό, που φτάνει μέχρι τις γενέσεις των τόξων, από την μεν δυτική πλευρά όλα τα ύψη του είναι στα 3,30μ. , από την δε ανατολική είναι στα 3,40μ. Αυτό δικαιολογεί και ότι βρέθηκαν τα τόξα που βλέπουν προς ανατολή να είναι λίγο μεγαλύτερα.

Τα τόξα γεφυρώνουν άνοιγμα 5,35μ. σε κάθε καμάρα. Τα βάθρα ξεκινούν με πλάτος από τη βάση 3,45 μ. και μετά από την κλίση των 3<sup>ο</sup> και τις εσοχές καταλήγουν στο σημείο των γενέσεων να έχουν πλάτος 1,65μ. Οι στέψεις των βάθρων γίνεται 1,50μ. ψηλότερα από τις γενέσεις με ημικώνους που μάλλον δυσκόλεψαν τους τεχνίτες στην κατασκευή διότι δεν ομοιάζουν μεταξύ τους. Τα ύψη τους κυμαίνονται από τα 65 εκ. μέχρι τα 75 εκ. και είτε πρόκειται για ολόκληρα κομμάτια πέτρας που λαξεύτηκαν στο σχήμα του κώνου, είτε για μικρότερα που λαξευμένα όλα μαζί προσπαθούν να αποδώσουν το σχήμα του κώνου.

Εκατέρωθεν της κορυφής κάθε (ημι)κώνου και σε απόσταση 80εκ.-90εκ. από αυτήν, λίθοι με τετράγωνες οπές 12εκ. περίπου, χρησίμευσαν ως υδρορροές που οδηγούσαν τα νερά του καταστρώματος εκτός της γέφυρας.

### **4.3. Μορφολογικά χαρακτηριστικά**

Γενικά μπορεί να επισημανθεί ότι τα μορφολογικά στοιχεία της γέφυρας δεν απαντώνται σε άλλη γέφυρα όπως συμβαίνει μεταξύ άλλων γεφυρωτικών κατασκευών. Πιθανόν να έπαιξε κάποιο ρόλο και η ίδια η Δούκισσα στο σχεδιασμό της όπως άλλωστε συνήθιζε να κάνει με όλα τα οικοδομήματα της.

Σήμερα διακρίνονται τρεις ζώνες δομής των λίθων και υπάρχει μία τέταρτη η οποία εκλάπη και δυστυχώς ούτε μετά το καθαρισμό της περιοχής δεν βρέθηκε κάποιο μέλος της πεσμένο στη κοίτη.

Μελετούμε τη λιθοδομή ξεκινώντας από κάτω προς τα άνω.

Ζώνη από ±0,00 έως περίπου +0,95 (οι βάσεις των βάθρων)

Στη στάθμη αυτή υπάρχει δείγμα λιθοδομής μόνο από το νότιο βάθρο της 4ης καμάρας όπου περνά το νερό.

Χαρακτηριστικά της είναι :

- Η αργή λιθοδομή με ακανόνιστους λίθους όπου υπάρχει προσπάθεια τήρησης των γενικών διαστάσεων μόνο της ανώτερης σειράς.
- Ελάχιστη προσπάθεια λάξευσης των λίθων και μόνο όπου είναι απαραίτητο
- Στους μεγάλους αρμούς μεταξύ των λίθων μπήγονται μικρότερες πέτρες.



**Εικ.56.** Εικόνες από την 4<sup>η</sup> καμάρα. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Ζώνη από +0,95 έως περίπου +4,20 (από την πρώτη κατώτερη εσοχή μέχρι δεύτερη)

Στη στάθμη αυτή έχουμε δείγματα λιθοδομής από την 3η και 4η καμάρα.

Τα χαρακτηριστικά λιθοδομής της 3<sup>ης</sup> καμάρας είναι:

- Μεγάλοι λίθοι λαξευμένοι με εργαλείο
- Στους μικρούς αρμούς που αφήνουν μπήγονται μικρές πέτρες
- Δημιουργούνται διακοσμητικοί αρμοί



**Εικ.57.** Εικόνες από την 3<sup>η</sup> καμάρα. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Τα χαρακτηριστικά λιθοδομής της 4<sup>ης</sup> καμάρας είναι:

- Ενώ πρόκειται για την ίδια στάθμη η ποιότητα της λιθοδομής είναι κατώτερη
- Ανάμεσα σε μεγάλους λίθους χτίζονται και μικρότερες πέτρες με άτακτο τρόπο
- Διακρίνονται σε ορισμένα σημεία οι οριζόντιες εξισώσεις για την διαμόρφωση οριζόντιας στάθμης και συνέχισης περαιτέρω της λιθοδομής
- Μικρότερες πέτρες μπήγονται και δημιουργούν διακοσμητικούς αρμούς με μη ορθοκανονικό τρόπο
- Στις ημικυκλικές πλευρές των βάθρων η λιθοδομή είναι περισσότερο προσεγμένη ειδικά στα ανώτερα μέρη.





**Εικ.58.** Εικόνες από την 4<sup>η</sup> καμάρα. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Ζώνη από +4,20 έως περίπου+7,60 (από τη δεύτερη εσοχή των βάθρων μέχρι τις γενέσεις των τόξων)

Στη στάθμη αυτή έχουμε δείγματα λιθοδομής από όλες τις καμάρες

Χαρακτηριστικά 1<sup>ης</sup>, 2<sup>ης</sup> και 5<sup>ης</sup> καμάρας:

- Μεγάλοι λίθοι, οι περισσότεροι ακανόνιστοι, λαξευμένοι με εργαλείο στην επιφάνεια όψης
- Μικρές πέτρες μπήγονται στους αρμούς και δημιουργούν διακοσμητικούς αρμούς
- Προσπάθεια ορθοκανονικού χτισίματος

Φωτογραφίες από 1<sup>η</sup> καμάρα



**Εικ.59.** Εικόνες από την 1<sup>η</sup> καμάρα.

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Φωτογραφίες από 2<sup>η</sup> καμάρα



**Εικ.60.** Εικόνες από την 2<sup>η</sup> καμάρα.  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Φωτογραφίες από 5<sup>η</sup> καμάρα



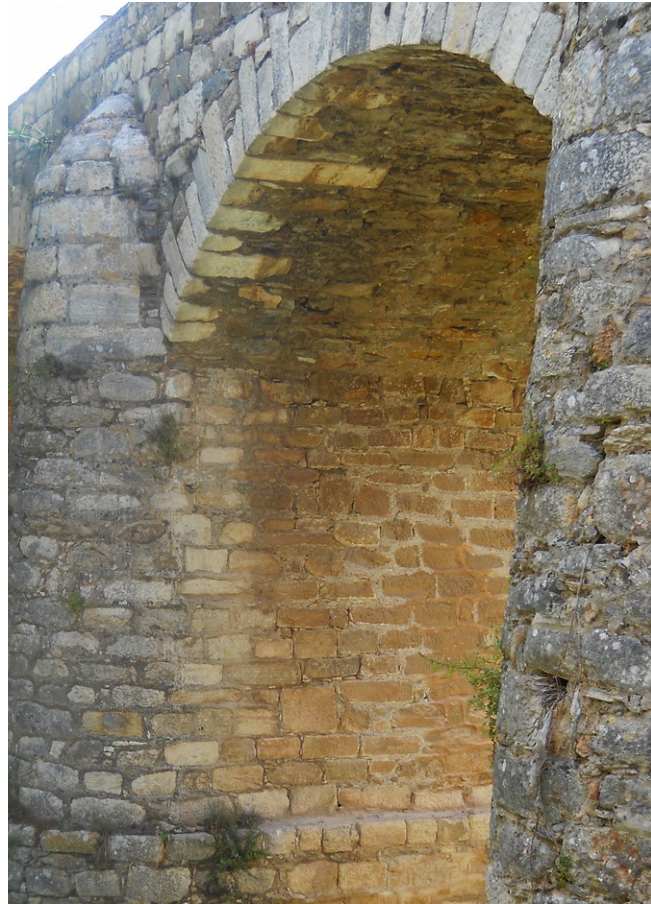
**Εικ.61.** Εικόνες από  
την 5<sup>η</sup> καμάρα.  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Χαρακτηριστικά 3<sup>ης</sup> και 4<sup>ης</sup> καμάρας:

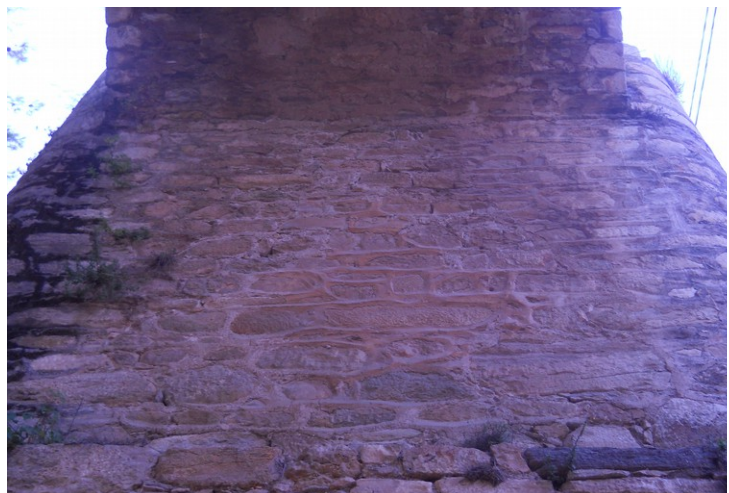
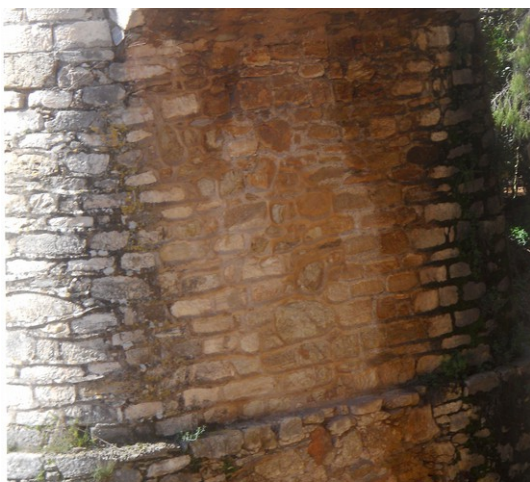
- Έχουμε περισσότερους ορθοκανονικούς λίθους λαξευμένοι με εργαλείο
- Ορθοκανονικό χτίσιμο
- Διακοσμητικοί αρμοί στις θέσεις όπου μπαίνουν οι μικρές πέτρες

Φωτογραφίες από τη 3<sup>η</sup> καμάρα



**Εικ.62 και 63.** Εικόνες από την 3<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> καμάρα. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Φωτογραφίες από τη 4<sup>η</sup> καμάρα





Ζώνη από +7,60 έως περίπου+10,00 (από τις γενέσεις μέχρι τα στηθαία)

Στη στάθμη αυτή έχουμε δείγματα λιθοδομής από όλες τις καμάρες

Τα γενικά χαρακτηριστικά της λιθοδομής είναι :

- Έχουμε ορθοκανονικούς λίθους λαξευμένους με εργαλείο
- Η λάξευση των λίθων είναι πιο λεπτομερής και δεν αφήνονται μεγάλοι αρμοί
- Δεν υπάρχουν διακοσμητικοί αρμοί
- Οι συμπληρώσεις έχουν γίνει με μικρότερους λίθους και δεν συνάδουν με την αρχική λιθοδομή

Φωτογραφίες από 1<sup>η</sup>, 2<sup>η</sup>, 3<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> καμάρα



**Εικ.64.** Εικόνες από την 1<sup>η</sup>, 2<sup>η</sup>, 3<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> καμάρα. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

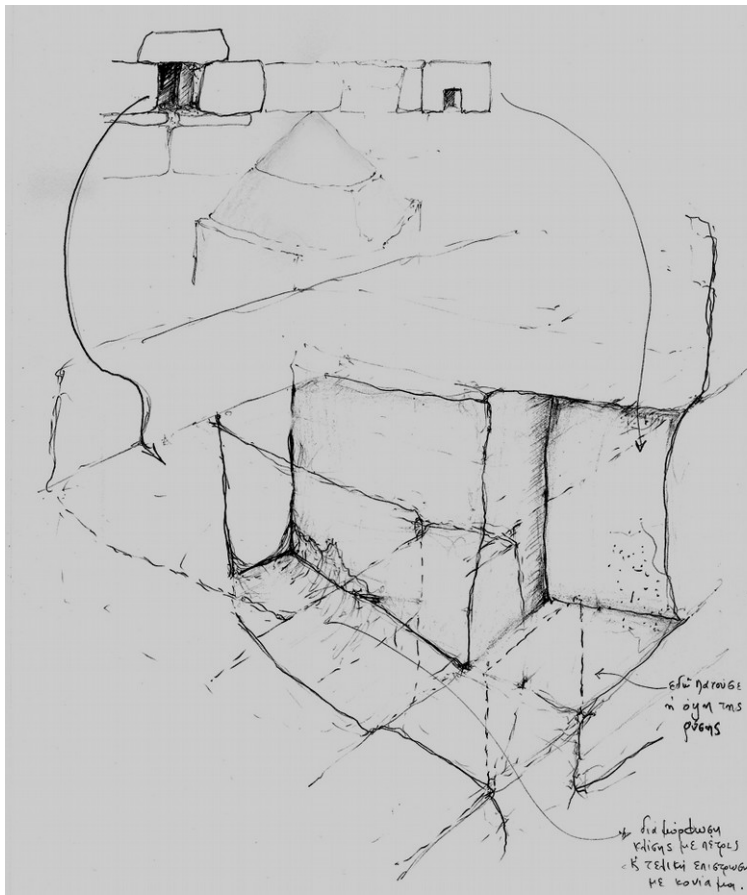
Στην τελευταία ζώνη η οποία σήμερα λείπει, η ελαφρώς στεγόσχημη επίστεψη των στηθαίων ήταν μάλλον η τελειότερα λαξευμένη και γι'αυτό εκλάπη. Όταν το 1925 ο Δ. Καμπούρογλου αναφέρεται στη γέφυρα οι επιστέψεις λείπουν ήδη.

Το υλικό το οποίο φέρει η γέφυρα είναι κυρίως το πεντελικό μάρμαρο. Ενίοτε υπάρχουν κάποιες συμπληρώσεις από μπλε ποταμίσιες πέτρες ή ασβεστολιθικό πέτρωμα της περιοχής, κυρίως όμως σε μέρη μη εμφανή, όπως τα εσωρράχια ή στους αρμούς όπου μετά θα καλύπτονταν. Το συνδετικό κονίαμα που χρησιμοποιήθηκε είναι υδραυλικό και πρόκειται πιθανόν για κουρασάνι (ασβέστης, θραύσματα ή σκόνη οπτόπλινθων και άμμος) ή κάποιο μίγμα ποζολάνης με ασβέστη και άμμο. Το ίδιο υλικό χρησιμοποιήθηκε και για τη διαμόρφωση των διακοσμητικών αρμών.



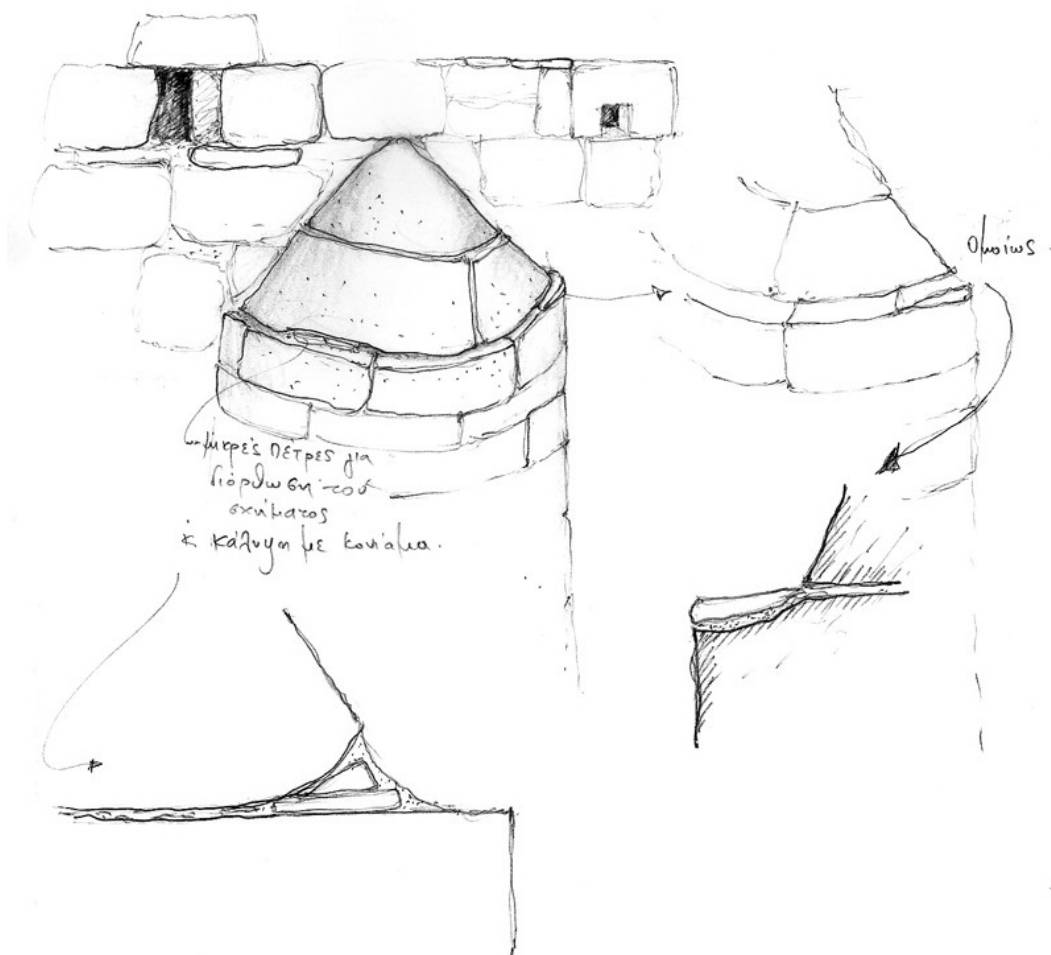
**Εικ.65.** Δείγμα των διακοσμητικών αρμών και του κονιάματος. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Οι τρύπες απορροής των υδάτων από το κατάστρωμα της γέφυρας εμφανίζονται στις όψεις να βρίσκονται περίπου 10 εκ. χαμηλότερα από τη στάθμη του καταστρώματος. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται κλίση στο εσωτερικό της τρύπας ώστε να διοχετεύονται αμέσως τα νερά μακριά από αυτό. Από την πτώση της όψης μιας υδρορροής σχεδιάστηκε σε σκίτσο το εσωτερικό της τρύπας.



**Εικ.66.** Δείγμα του εσωτερικού της υδρορροής. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Οι κωνικές στέψεις αν και από μακριά δείχνουν να εφάπτονται στο ημικυκλικό περίγραμμα των απολήξεων των βάθρων, εντούτοις δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο. Βρίσκονται τοποθετημένες σε εσοχή που κυμαίνεται από 2εκ έως 4εκ., φέρουν ενίοτε μικρές πέτρες στη βάση όπου πατούν για την ολοκλήρωση του κωνικού σχήματος, και ο αρμός αυτός σφραγιζόταν με κονίαμα.

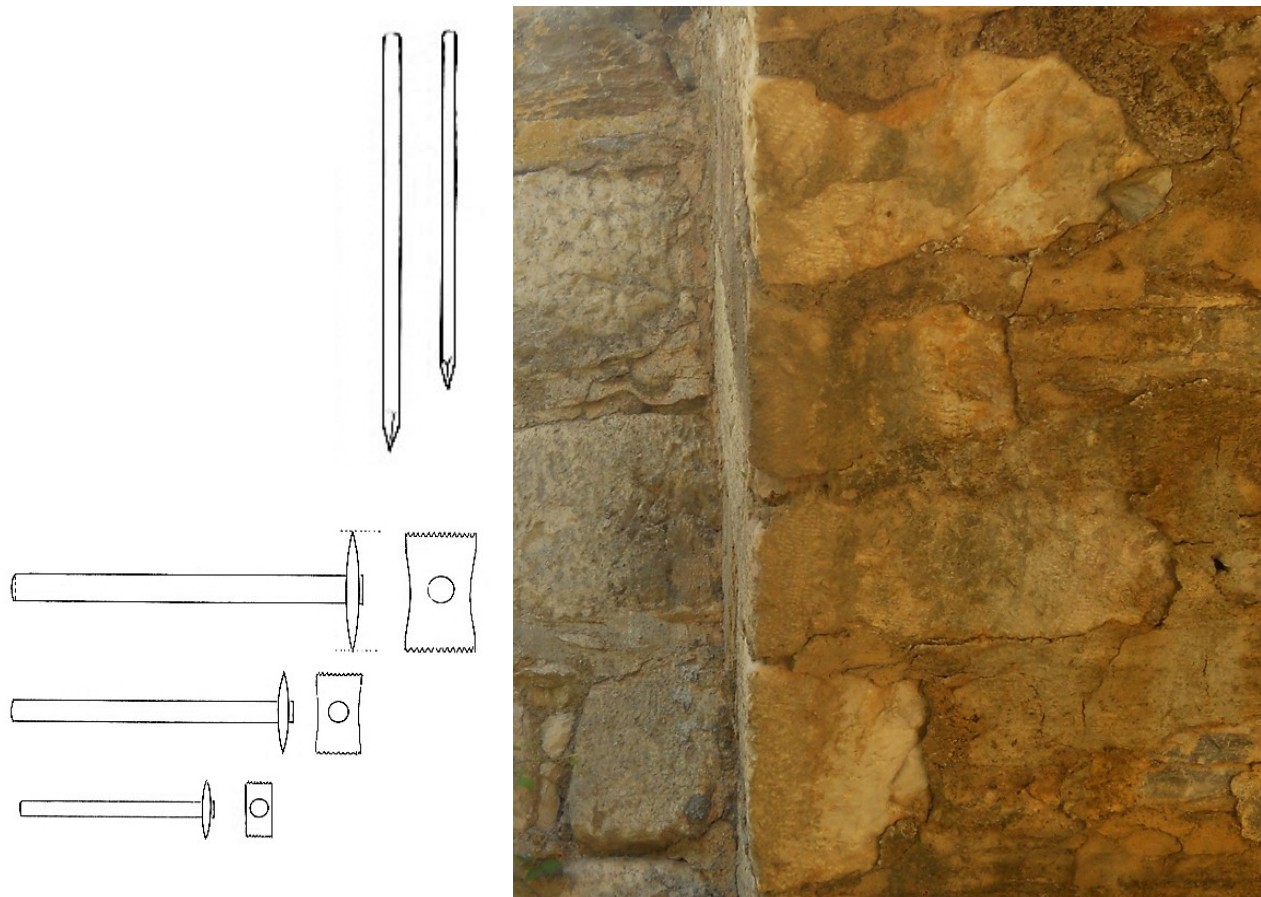


**Εικ.67.** Δείγμα της στέψης από το 2<sup>ο</sup> βάθρο. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Οι ακραίοι λίθοι που διαμορφώνουν τα τόξα είναι μαρμάρيني, με μέσο όρο διαστάσεων 50 εκ. x 25 εκ. και μήκος 75 εκ. Οι αγελαίοι θολίτες που διαμορφώνουν το υπόλοιπο εσωρράχιο είναι μικρότεροι σε διαστάσεις αλλά μακρόστενοι με μέσο όρο διαστάσεων 10 εκ. x 20 εκ. και μήκος 50 εκ.

Τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν για την λάξευση των λίθων είναι το βελόνι σε 2 μεγέθη, ένα πιο παχύ για τα αφανή μέρη των λίθων και την μορφοποίησή τους σε ορθογώνιο σχήμα, και ένα πιο λεπτό για την επεξεργασία της επιφάνειάς τους. Στην ανώτερη ζώνη όπου η λάξευση είναι καλύτερη και οι αρμοί μικρότεροι, πιθανή είναι η χρήση της θραπίνας. Οι θολίτες των τόξων προκειμένου να περιγράψουν όσο το δυνατόν καλύτερα τη καμπύλη του τόξου, έχουν δεχτεί επεξεργασία στις άκρες τους με λάμα ή και θραπίνα, των οποίων τα ίχνη είναι ορατά μόνο από τα εσωρράχια.





**Εικ.68.** Δείγμα λάξευσης από το εσωρράχιο και τα εργαλεία βελόνια και θραπίνες.  
 Πηγή: Σχεδιασμός εργαλείων Μ.Κορρές, φωτογραφία από προσωπικό αρχείο

#### **4.4. Κατασκευαστικά στοιχεία (Αξονομετρικά κατασκευής ικριωμάτων και ξυλότυπου)**

Στη συνέχεια γίνεται υποθετική αναπαράσταση των φάσεων κατασκευής της γέφυρας όπου παρουσιάζεται το σύστημα των ικριωμάτων και του ξυλότυπου που χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να κατασκευαστούν οι καμάρες που θα γεφύρωναν τα βάθρα.

Από όσο μπορούμε να συμπεράνουμε από τις σημερινές ενδείξεις στο τοπίο της γέφυρας, το νερό εκείνη την εποχή, το οποίο σε ποσότητα δεν θα διέφερε από τη σημερινή του οποίου η στάθμη μπορεί να φτάσει το 1μ., περνούσε κυρίως από την 3<sup>η</sup> κεντρική καμάρα και λιγότερο από την 4<sup>η</sup> και 2<sup>η</sup>, τις καμάρες δηλαδή εκατέρωθεν της κεντρικής. Συνεπώς η κοίτη στο σημείο όπου περνούσε ο χειμαρρος σκάφτηκε πιθανόν το καλοκαίρι όταν δεν θα περνούσε νερό για να θεμελιωθούν στο βράχο τα βάθρα της κεντρικής καμάρας. Ομοίως έγινε και για τα υπόλοιπα βάθρα τα οποία θεμελιώθηκαν σε υψηλότερες θέσεις.

Καθώς προχωρούσαν σε ύψος τα βάθρα επιχωμάτωνονταν ώστε να συνεχίσει η οικοδομή σε ύψος και να προστατευτούν τα θεμέλια. Το κεντρικό άνοιγμα απ' όπου θα περνούσε το νερό δεν πρέπει να σκάφτηκε και συνεπώς να μπαζώθηκε πολύ. Η

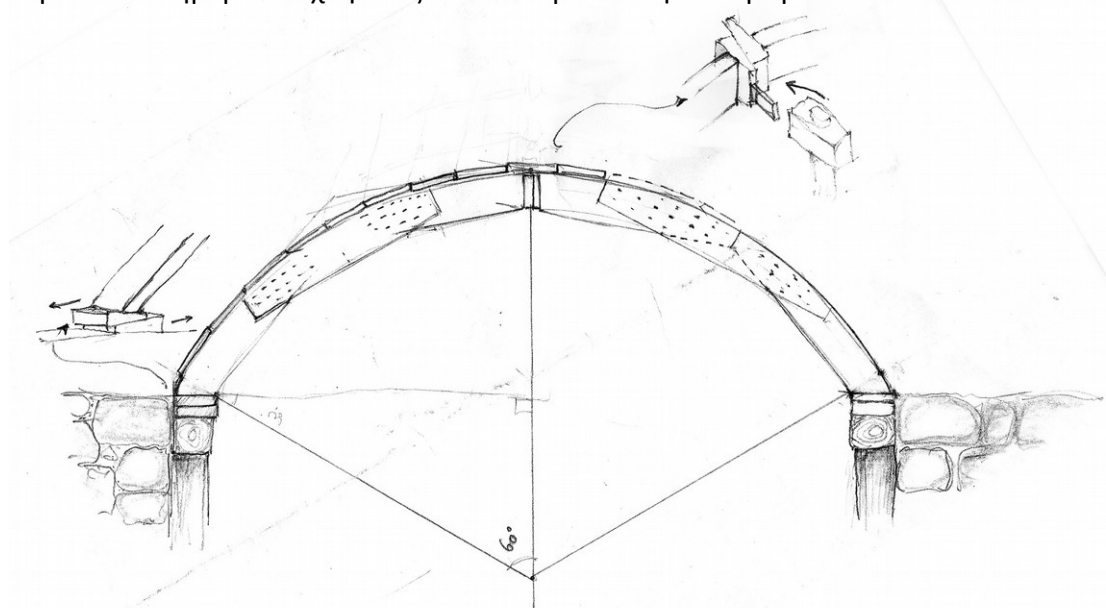


θέση της επιγραφής που υπάρχει στην κεντρική καμάρα, προκειμένου να χαραχθεί από τον τεχνίτη σε όρθια και άνετη θέση απαιτεί ένα ύψος 1,30μ. έως 1,50μ. από την τελική στάθμη του δαπέδου και ανάλογα βέβαια το ύψος του τεχνίτη. Δεδομένου ότι η επιγραφή βρίσκεται 1,20 μ. περίπου υψηλότερα της εσοχής, συνάγεται ότι η βάση πιθανόν ήταν μπαζωμένη και εξείχε περίπου κατά 0,30 εκ.

Εν συνεχεία μορφολογικά γίνεται αντιληπτό ότι οι εσοχές προσφέρονταν για την έδραση των οριζόντιων δοκαριών όπου θα εδράζονταν δοκίδες, και επειδή τα ανοίγματα κυμαίνονται από τα 4,90μ. έως τα 5,35μ., υπήρχε μεσαία οριζόντια κάθετη δοκός υποστήριξης αυτών. Ασφαλώς από εσοχή σε εσοχή κατά ύψος, θα υπήρχαν ενδιάμεσες στάθμες που θα στηρίζονταν στα κύρια αυτά ικριώματα και θα διευκόλυναν την ανάβαση.

Για την δημιουργία των καμάρων, θα χρησιμοποιήθηκαν ξύλινα τόξα κατασκευασμένα στο εργοτάξιο που θα γεφύρωναν κατά το ήμισυ την καμάρα, αλλά τοποθετώντας ίσο αριθμό τους συμμετρικά θα ολοκλήρωναν το σχήμα της. Τα τόξα αυτά πιθανόν να ήταν 5 σε αριθμό, και μαζί με τα συμμετρικά τους σύνολο 10, τοποθετημένα σε απόσταση μεταξύ τους περίπου 1μ.

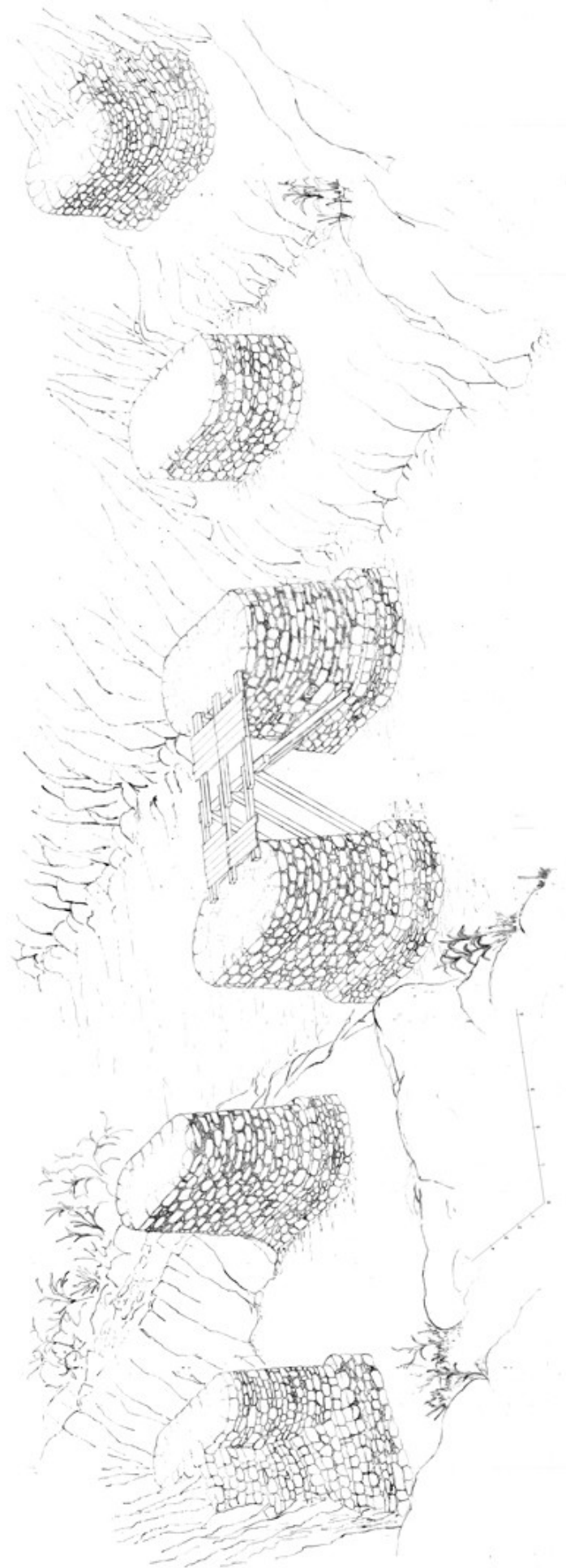
Στις γενέσεις των καμάρων θα έμπαιναν οι πρώτες σφήνες αποτόνωσης του ξυλότυπου. Όταν πια τα ξύλινα τόξα θα είχαν συνδεθεί μεταξύ τους μέσω των δοκίδων στις οποίες επρόκειτο μετά να εδραστούν οι θολίτες, τότε στο μεταξύ τους μεσαίο κενό που δημιουργούνταν στη κορυφή της καμάρας, τοποθετούνταν πάλι σφήνες αποτόνωσης. Οι σφήνες αυτές μετά το πέρας της κατασκευής των καμάρων θα ήταν οι πρώτες που θα έφευγαν με τα χτυπήματα σφυριών και θα ελευθέρωναν ολόκληρο τον ξυλότυπο. Οι δοκίδες που καρφώνονταν πάνω στα ξύλινα τόξα τοποθετούνταν είτε ολόκληρες από άκρη σε άκρη ή σε μικρότερα μήκη, όπως διακρίνονται σήμερα τα ίχνη τους αποτυπωμένα στη 1<sup>η</sup> καμάρα.



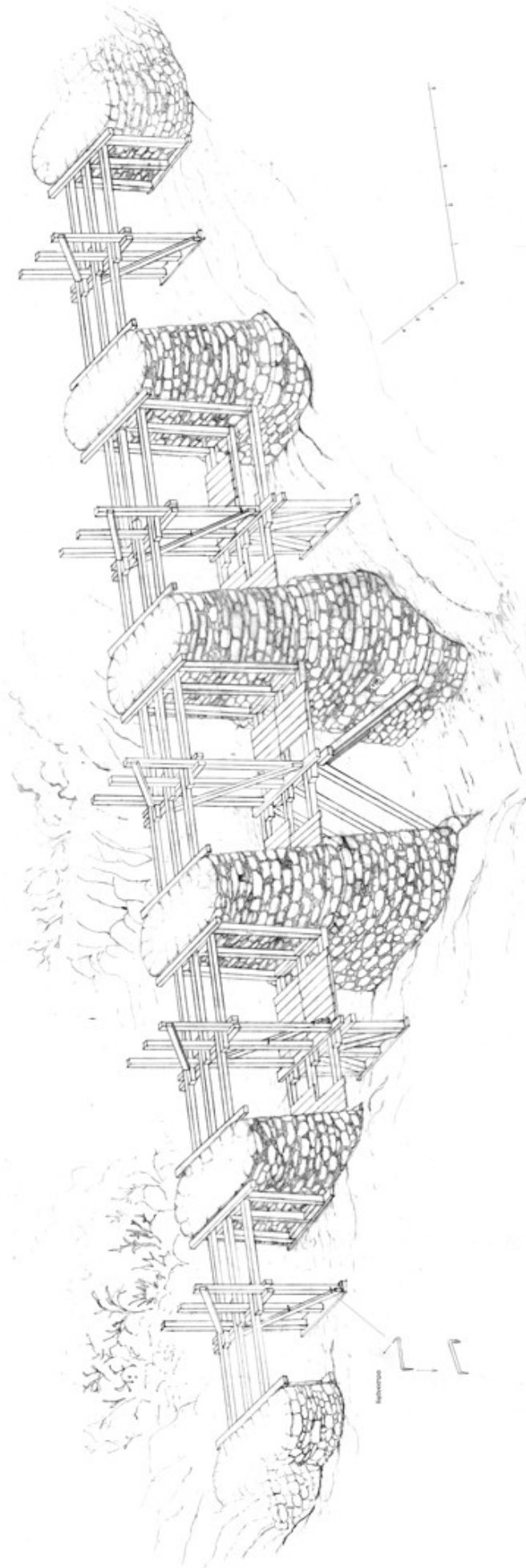
**Εικ.69.** Τα ξύλινα τόξα για τη στήριξη του ξυλότυπου των καμάρων. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο



<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ («ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»)</p>	<p>ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΟΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : <b>ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</b></p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : <b>ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</b></p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : 1<sup>η</sup> ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΛΕΩΝΟΜΕΤΡΙΚΟ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ :</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>10ΔΙΣΗ</b></p>
--	---	---	--	--	------------------	---

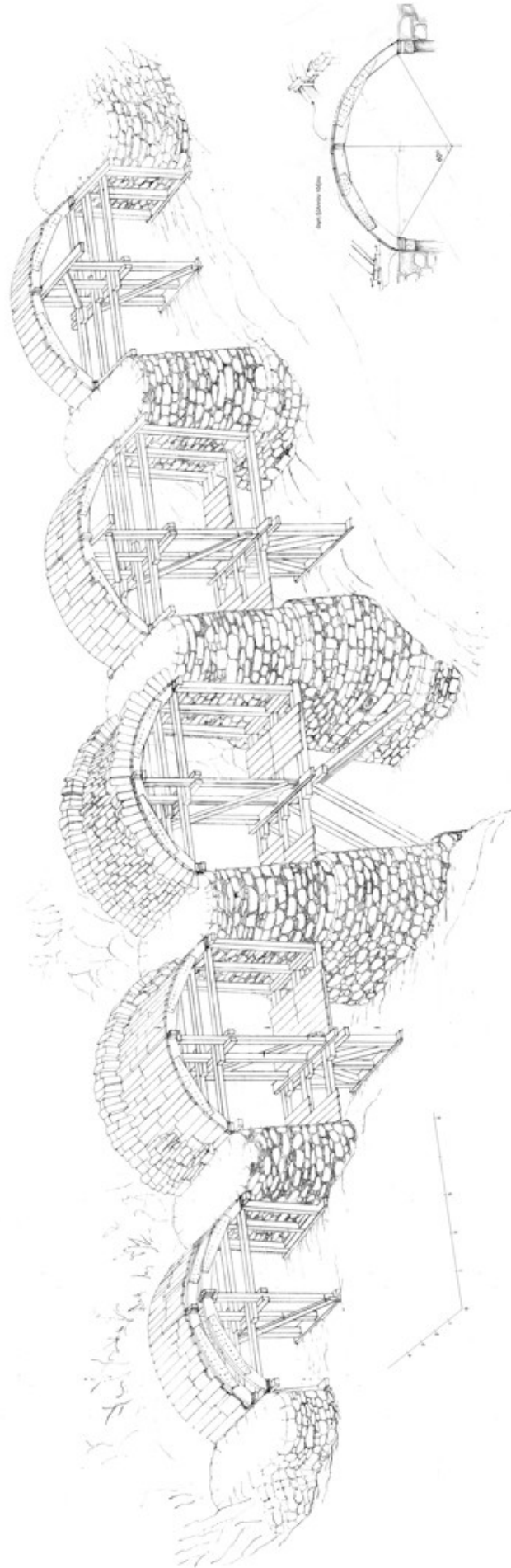


<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»</p>	<p>ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΚΑΚΗ</p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΤΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : 2η ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΛΕΩΝΟΜΕΤΡΙΚΟ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ :</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>2ΦΑΣΗ</b></p>
--	---	------------------------------------	---	---	------------------	--



<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ (ΠΡΟΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ)</p>	<p>ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑΣ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : <b>ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</b></p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΤΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : <b>ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</b></p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : 3η ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΛΕΩΝΟΜΕΤΡΙΚΟ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ : <b>3ΦΑΣΗ</b></p> <p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ :</p>
---	--	---	--	---	---





<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»</p>	<p>ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΝ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΤΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : 4η ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ - ΑΞΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ :</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>4ΦΑΣΗ</b></p>
--	--	------------------------------------	---	---	------------------	--

#### 4.5. Παθολογία – διάγνωση – περιγραφή προβλημάτων

Οι φθορές και βλάβες που παρατηρούνται σήμερα στη γέφυρα είναι :

- Η υποβάθμιση του αρχικού ύψους των στηθαίων αλλά και της ποιότητας κατασκευής των εναπομεινάντων τμημάτων τους με πρόχειρο κτίσιμο της επίστεψης τους καθώς και των σημείων που έχουν καταρρεύσει στα ακραία τμήματα, με τυχαίους λίθους που φέρουν αρμολόγημα από τσιμέντο και αλλοιώνουν τις όψεις του μνημείου.



**Εικ.70.** Η υποβάθμιση των στηθαίων. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Λόγω της φθοράς των απολήξεων της γέφυρας και της άτακτης ανακατασκευής τους δεν γνωρίζουμε με ακρίβεια το αρχικό μήκος της γέφυρας. Επίσης μορφολογικά οι καμπύλες απολήξεις δεν είχαν λόγο ύπαρξης σε μία γέφυρα που βρισκόταν στο δάσος και δεν αναμενόταν να έχει κίνηση όπως θα συναντούσε κανείς σε μία πόλη. Οι απολήξεις αυτές πρέπει να προστέθηκαν όταν η περιοχή κατοικήθηκε και η γέφυρα έπρεπε να ενταχθεί στον αστικό ιστό.



**Εικ.71.** Οι καμπύλες απολήξεις. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

- Η πορεία του ρέματος έχει αλλάξει λόγω της ρίψης μάζων και χωμάτων στη νότια περιοχή της κοίτης. Το πλάτος της κοίτης στένεψε και η πορεία του νερού γίνεται αποκλειστικά κάτω από την 4<sup>η</sup> καμάρα γεγονός που επιβαρύνει τις βάσεις των βάθρων σε αυτό το σημείο και απειλούνται με αποχρωμάτωση. Το 5<sup>ο</sup> βάθρο έχει ήδη δεχτεί 2 φορές ενισχύσεις από μπετόν στα θεμέλια του



λόγω της εκτεταμένης αποχωμάτωσης και ήδη αυτές οι ενισχύσεις βρίσκονται στον αέρα επειδή η στάθμη της κοίτης υποσκάφηκε περισσότερο.



**Εικ.72.** Η τσιμεντένια ενίσχυση στη βάση του 5<sup>ου</sup> βάθρου. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

- Η στρώση ασφάλτου στο άλλοτε λιθόστρωτο κατάστρωμα για τη διέλευση των οχημάτων έχει αλλιώσει την αρχική εικόνα της γέφυρας που εμφάνιζε στον επισκέπτη. Επίσης η στρώση αυτή έφερε αλλαγή της αρχικής στάθμης του καταστρώματος κατά 20 εκ. υψηλότερα (στο νότιο μέρος) με αποτέλεσμα την βύθιση (ή και εξαφάνιση) των οπών των υδρορρόων εσωτερικά των στηθαίων.



**Εικ.73.** Βυθισμένη οπή υδρορροής στην 1<sup>η</sup> καμάρα. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο



- Εκτενής είναι η φθορά των κονιαμάτων καθώς και πτώση αυτών κυρίως στις βάσεις των βάθρων αλλά και στα εσωρράχια των τόξων. Οι διακοσμητικοί αρμοί που άλλοτε κάλυπταν το μεγαλύτερο μέρος της γέφυρας έως τις γενέσεις σήμερα εντοπίζονται σε ελάχιστα σημεία, γεγονός που αλλοιώνει σε μεγάλο βαθμό την αρχική εικόνα που εμφάνιζε το μνημείο.



**Εικ.74.** Φθορά των διακοσμητικών αρμών στο 4<sup>ο</sup> βάθρο στη βάση του. Το πάνω μέρος διατηρεί ακόμα τους αρμούς. Με την πτώση του αρμολογήματος αποκαλύφθηκαν οι μικρές πετρούλες που έμπαιναν στους αρμούς. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Όμως σοβαρότερο πρόβλημα είναι η πτώση των συνδετικών κονιαμάτων στα εσωρράχια των καμάρων των οποίων οι λίθοι είναι μικρότεροι από τους θολίτες των ακραίων τόξων και μη ορθοκανονικά λαξευμένοι. Οι συγκεκριμένοι αρχίζουν να εμφανίζουν τρύπες στις θέσεις των αρμών τους



από όπου στάζουν νερά λόγω της υγρασίας. Στην 1<sup>η</sup> καμάρα μάλιστα το μέγεθος της υγρασίας και η συνεχής παρουσία της, είναι τέτοιο ώστε έχουν εμφανιστεί σταλακτίτες στη λιθοδομή. Γενικότερα θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η γέφυρα σήμερα «ξεπλένεται» συνεχώς από τα κονιάματα της με άγνωστες συνέπειες στο άμεσο μέλλον.



**Εικ.75.** Εσωρράχιο 4<sup>ης</sup> καμάρας, διακρίνονται οι οπές από την πτώση των κονιαμάτων.  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο



**Εικ.76.** Εσωρράχιο 1<sup>ης</sup> καμάρας όπου έχουν σχηματιστεί σταλακτίτες από την υπερβολική υγρασία  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο



- Η βλάστηση στους αρμούς των λίθων και ιδιαίτερα στα βάρθρα εξαιτίας της υγρασίας έρχεται να προστεθεί στα παραπάνω περί κονιαμάτων. Επίσης βρύα και λειχήνες παρουσιάζονται στις παρειές των βάρθρων όπου πέφτει το νερό από τις υδρορρόες αλλά και γενικότερα στη λιθοδομή της δυτικής πλευράς η οποία σκιάζεται περισσότερο από την ανατολική.



**Εικ.77.** Το 5<sup>ο</sup> βαθρο από την δυτική πλευρά όπου παρατηρούνται βρύα και λειχήνες κάτω ακριβώς από την υδρορρόη αλλά και στην υπόλοιπη επιφάνεια.

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

- Στο ευρύτερο περιβάλλον παρατηρείται αισθητική υποβάθμιση της κοίτης λόγω της ρίψης απορριμμάτων και μπάζων. Βέβαια τελευταία περιστασιακά οργανώνονται δράσεις από τοπικούς συλλόγους ή το Δήμο, και γίνονται καθαρισμοί στη περιοχή. Οι παράνομες περιφράξεις ιδιοκτησιών είναι άλλο ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει γενικότερα η κοίτη του ρέματος με κορυφαίο παράδειγμα την παράνομη επέκταση της ιδιοκτησίας που βρίσκεται δυτικά της γέφυρας και σε απόσταση μόλις 2,60μ. (!) από το μνημείο.



**Εικ.78.** Η δυτική όψη της γέφυρας και η γειτνίαση της με το φράχτη του παράνομου κτίσματος. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

## **5. Η ΠΡΟΤΑΣΗ :**

### **5.1. Μνημειακές αξίες / Στόχοι και αρχές της επέμβασης**

Η ανάδειξη της γέφυρας μέσα από την αποκατάσταση της, αναδεικνύει ταυτόχρονα και την πολιτιστική κληρονομιά της πόλης των Μελισίων. Σε συνδυασμό με την ανάπλαση του ευρύτερου φυσικού τοπίου εντάσσοντας σε αυτό νέες ήπιες χρήσεις στα πλαίσια του πολιτισμού και της αναψυχής, η περιοχή μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο αναφοράς στο ευρύτερο περιβάλλον. Άλλωστε η συντήρηση ενός μνημείου ευνοείται πάντοτε από την καταλληλότητα του να χρησιμοποιηθεί για κάποιο σκοπό από την κοινωνία (Άρθρο 5, Χάρτης Βενετίας), καθώς επίσης συνεπάγει και τη διατήρηση του άμεσου φυσικού περιβάλλοντος του.

Οι μνημειακές αξίες που φέρει η γέφυρα είναι αυτή της παλαιότητας, ως το αρχαιότερο γεφυρωτικό έργο στην Αττική, η αναφορά και συσχέτιση με την ιστορική προσωπικότητα της Δούκισσας, η αναφορά στην εποχή κατά την οποία χτίστηκε όταν γινότουσαν τα πρώτα συγκοινωνιακά έργα στην Αθήνα, η σπανιότητα χρήσης που αφορά στο λόγο για τον οποίο χτίστηκε, η ιδιαίτερη κατασκευαστική αξία η οποία μαρτυρεί τον τρόπο οργάνωσης των εργοταξίων, τις κατασκευαστικές δυνατότητες και τις αδυναμίες της εποχής και τέλος η μορφολογική της αξία συνδεδεμένη με το τότε περιβάλλον από άποψη διαστάσεων και μορφής.

Το πλαίσιο των αρχών της αποκατάστασης των μνημείων καθορίζεται από τις διεθνείς συμβάσεις που ισχύουν για τα μνημεία, λαμβάνοντας υπόψη κάθε φορά τις καινούργιες αντιλήψεις τόσο σε θεωρητικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο τεχνικών, υλικών και μέσων. Είναι κατανοητή η ανάγκη για την εξασφάλιση της

αναστρεψιμότητας ως βασικής αρχής κάθε πρότασης αποκατάστασης, αφού η κρίση και αξιολόγηση των επεμβάσεων στο μέλλον μπορεί να αποδείξουν λανθασμένη την παρούσα λύση και να είναι επιτακτική η ανάγκη εφαρμογής άλλων, τόσο σε επίπεδο μέσων όσο και σε επίπεδο γενικών κατευθύνσεων.

## 5.2. Θεσμικό πλαίσιο

Το θεσμικό πλαίσιο με το οποίο σήμερα προστατεύεται η γέφυρα είναι :

**Νόμος 1469/50**, «Περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830». Επεκτείνει την προστασία σε οικοδομήματα μεταγενέστερα του 1830 και σε τόπους ιδιαίτερου φυσικού κάλλους ή σε ιστορικούς τόπους.

**Νόμος 360/1976**, «Περί χωροταξίας και περιβάλλοντος». Ο νόμος αναφέρεται στην προϊστορία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

**ΦΕΚ 255 Β, 16-3-79**, «Περί χαρακτηρισμού ως έργο τέχνης της γέφυρας «Πέντε Καμάρες» του χειμάρρου Σκριμπού στα Μελίσσια Αττικής και του περιβάλλοντος τη γέφυρα χώρου, ως ιδιαίτερου φυσικού κάλλους»

**Νόμος 1126/1981**, « Περί φύσης και πολιτισμού, μια αδιάσπαστη ενότητα». Προέκυψε από τη διεθνή σύμβαση για την παγκόσμια κληρονομιά που έγινε το 1972 από κράτη μέλη της UNESCO.

**Νόμος 1650/1986**, «Για την προστασία του περιβάλλοντος».

**Π.Δ. ΦΕΚ 7 / Δ'/1980**, «Για τις αερογραμμές προστασίας του χειμάρρου».

**Π.Δ. ΦΕΚ 659/Δ'/6-9-1995**. Το ρέμα Πεντέλης – Χαλανδρίου χαρακτηρίστηκε «Φυσικός σχηματισμός» και η παραρεμάτια περιοχή «προστατευόμενο τοπίο», ορίζοντας μία ζώνη απόλυτης προστασίας κατά μήκος της κοίτης.

Η περιοχή που βρίσκεται η γέφυρα και συγκεκριμένα η ρεματιά, είναι εντός της ζώνης Α', σύμφωνα με το διάταγμα προστασίας του ρέματος Μελισίων. Η ζώνη Α' χαρακτηρίζεται ως προστατευόμενος φυσικός σχηματισμός και για τα έργα ανάπλασης απαιτείται η έγκριση της Διεύθυνσης Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών του ΥΠΕΧΩΔΕ. Τα έργα που επιτρέπονται περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων ξύλινα προστατευτικά κιγκλιδώματα και φράχτες, κατασκευή μονοπατιού – πεζοδρόμου και γεφυρών, παιδικές χαρές, ξύλινες πέργκολες καθώς και διαμόρφωση υπαίθριων χώρων για τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων.

## 5.3. Η επέμβαση στο μνημείο

Ξεκινώντας από τα υποβαθμισμένα σε ύψος στηθαία αποκαθίσταται το ύψος τους προσθέτοντας άλλη μία σειρά λίθων, όμοιων σε διαστάσεις και από πεντελικό μάρμαρο, στην ήδη υπάρχουσα. Ασφαλώς και τα μέρη τα οποία είναι σήμερα πρόχειρα κτισμένα και με μη συμβατά υλικά όπως το τσιμέντο, αποξηλώνονται και συμπληρώνονται με λίθους όμοιους με τους αυθεντικούς. Στη στέψη των στηθαίων



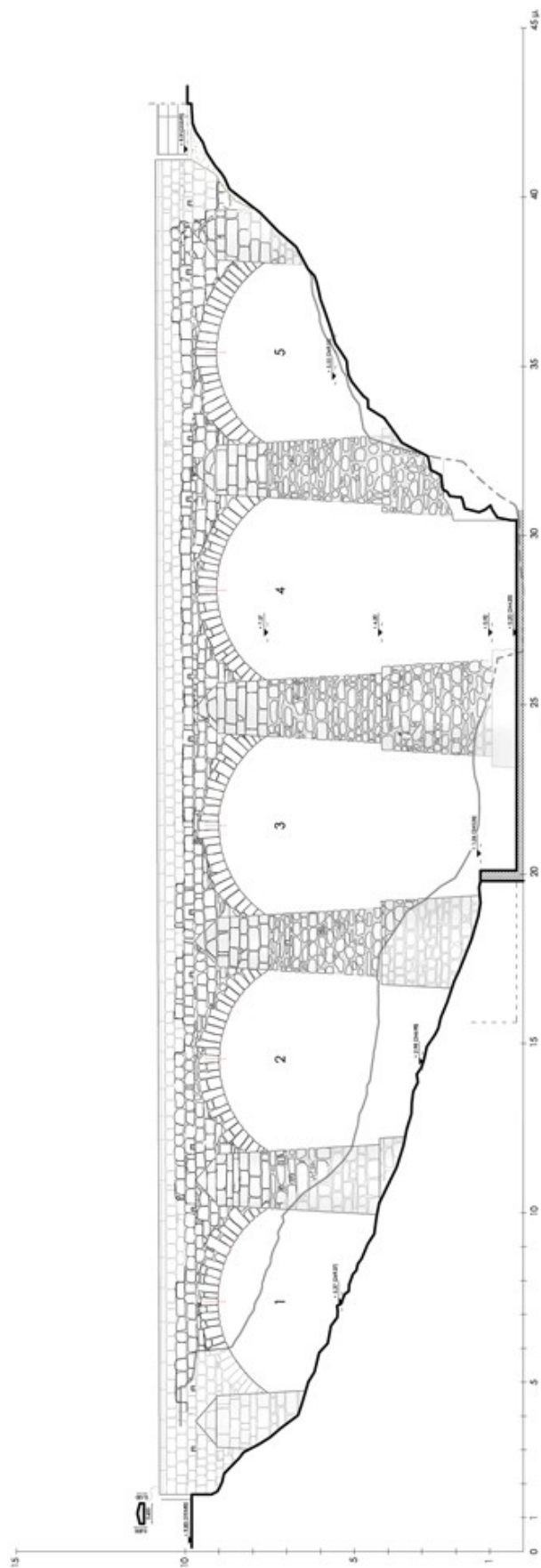
τοποθετούνται οι μαρμάρινοι καλυπτήρες οι οποίοι μορφολογικά απαντώνται στις περισσότερες γέφυρες της εποχής και έχουν στεγόσχημο σχήμα. Το συνολικό ύψος που θα έχει το στηθαίο μετά την αποκατάσταση του θα είναι 95 εκ. από το κατάστρωμα της γέφυρας. Το συνδετικό κονίαμα που θα χρησιμοποιηθεί για την σύνδεση των παραπάνω λίθων θα είναι το ίδιο με αυτό που χρησιμοποιήθηκε αρχικά στη γέφυρα, εφόσον γίνει δειγματοληψία και μελετηθεί η σύσταση του.

**Οι απολήξεις της γέφυρας** οι οποίες καταστράφηκαν και ανακατασκευάστηκαν μετέπειτα, επανέρχονται στο πιθανότερο αρχικό τους σχήμα το οποίο είναι η ευθεία και όχι η καμπύλη. Το μήκος τους θα σταματά σε μια εύλογη απόσταση από την τελευταία ακραία υδροροή, εφόσον δεν γνωρίζουμε με ακρίβεια το αρχικό μήκος της γέφυρας. Αν κατά την αποκάλυψη των ακραίων βάθρων βρεθούν ίχνη του τελικού μήκους της γέφυρας τότε οι απολήξεις θα λάβουν συγκεκριμένες διαστάσεις.

Όλες οι παραπάνω επεμβάσεις θα διαχωρίζονται από την αυθεντική λιθοδομή της γέφυρας με φύλλα μολύβδου που θα δεικνύουν ξεκάθαρα σε ποια σημεία έχουν γίνει επεμβάσεις.

**Η στρώση ασφάλτου** που υπάρχει σήμερα στο άλλοτε λιθόστρωτο κατάστρωμα προτείνεται να αποξηλωθεί. Με την αποκάλυψη της υποκείμενης λιθοδομής προτείνεται εξέταση των συνδετικών κονιαμάτων και έν γένει της κατασκευής. Αν παρατηρηθούν φθορές και αποδιοργάνωση των λίθων, σκόπιμη είναι η αφαίρεση τους και εξέταση της λιθοδομής σε μεγαλύτερο βάθος. Κατά αυτό τον τρόπο θα ελεγχθούν και τα εξωράχια των καμάρων και θα ενισχυθούν με συμβατό συνδετικό κονίαμα. Ζητούμενο είναι η τελική στάθμη της στρώσης του καταστρώματος να είναι περίπου 10 εκ. υψηλότερα των οπών απορροής των ομβρίων, οπότε πιθανά δίκτυα που περνούν κατά μήκος της γέφυρας θα πρέπει να ενταχθούν σε αυτό το τελικό ύψος. Το υλικό που προτείνεται να αντικαταστήσει την ασφάλτο είναι κάποιο χρωματώδες υλικό σε μίξη με ασβέστη και τσιμέντο. Ο λόγος που δεν προτιμάται το λιθόστρωτο είναι ότι το πιθανότερο η γέφυρα να έφερε χώμα για την καλύτερη διέλευση των κάρων και των ζώων, διαφορετικά οι πέτρες θα έπρεπε να είναι καλολαξευμένες κάτι που δεν συνάδει με την ευρύτερη λογική που έχουν λαξευτεί οι πέτρες στη γέφυρα. Τα τσιμεντένια κράσπεδα που υπάρχουν σήμερα για το διαχωρισμό κίνησης πεζών και οχημάτων θα αφαιρεθούν λόγω ότι το καμπύλο σχήμα τους δεν συνάδει με το νέο σχεδιασμό των στηθαίων. Θα σχεδιαστούν και θα τοποθετηθούν νέα από μπετόν προκειμένου να εμποδίσουν την κίνηση βαρέων οχημάτων

**Οι διακοσμητικοί αρμοί** που φτάνουν ως τις γενέσεις των καμάρων προτείνεται να αποκατασταθούν, δίνοντας ξανά την αρχική εντύπωση του μνημείου και προστατεύοντας ταυτόχρονα τη λιθοδομή. Όπου παρατηρείται πτώση των συνδετικών κονιαμάτων θα γίνει αρμολόγημα με συμβατικό κονίαμα.



<p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ (ΠΡΟΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ)</p>	<p>ΔΙΔΑΚΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΝ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΝΕΣΣΙΑ»</p>	<p>ΜΕΛΕΤΗ : ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</p>	<p>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΑΝΟΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</p>	<p>ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΟΥΗ</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ : 1 / 125</p>	<p>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>ΠΡ.Ο.Ψ. 4</b></p>
---	---	------------------------------------	---	--	------------------------------	--

**Η βλάστηση στους αρμούς των λίθων** θα αφαιρεθεί όπως και μέριμνα πρέπει να δοθεί στη βλάστηση που φτάνει σε μεγάλα ύψη κάτω από τις καμάρες, που σε συνδυασμό με το παρακείμενο ρέμα δημιουργούν οξείες συνθήκες υγρασίας που βλάπτουν τη γέφυρα. Ο καθαρισμός από τα βάτα και τους κισσούς κρίνεται απαραίτητος και τη θέση τους θα μπορούσαν να πάρουν χαμηλά θαμνώδη αρωματικά φυτά.

**Η διευθέτηση της πορείας του ρέματος** είναι από τα σημαντικότερα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Η πορεία του ρέματος πρέπει να επανέλθει στη αρχική της διεύθυνση ή έστω να την προσεγγίσει. Προτείνεται επομένως το ξεμπάζωμα της νότιας πλευράς της κοίτης και το άνοιγμα της 3<sup>ης</sup> καμάρας για τη διέλευση του νερού. Με αυτό τον τρόπο τα μπαζωμένα βάθρα σήμερα θα αποκαλυφθούν και το μέγιστο άνοιγμα από όπου περνά το νερό θα μεγαλώσει αποφορτίζοντας τις βάσεις της 4<sup>ης</sup> καμάρας.

Η διάνοιξη αυτή στη κοίτη προκειμένου να μείνει σταθερή από την ορμή του χειμάρρου προτείνεται να κατασκευαστεί από μπετόν και να εξέχει προς τα ανάντη και τα κατάντη ώστε να οδηγεί καθέτως το νερό διαμέσου της γέφυρας. Η διάνοιξη αυτή θα μπορούσε να μεγαλώσει περισσότερο σε περίπτωση που μετά την αποχωμάτωση του 3<sup>ου</sup> βάθρου βρεθεί ότι πατάει επίσης σε θεμέλιο όπως αυτό του 4<sup>ου</sup>. Το 5<sup>ο</sup> βάθρο το οποίο φέρει τις ενισχύσεις από μπετόν θα συνδεθεί με την πλάκα μπετόν της διάνοιξης και πλέον δεν θα υπάρχει κίνδυνος αποχωμάτωσης του. Το προτιμότερο είναι να αφαιρεθεί αυτή η ενίσχυση, να στηριχθεί η ανωδομή και να αποκαλυφθεί η πραγματική βάση όπου πατάει το βάθρο. Έπειτα με εξυγίανση των προβλημάτων της λιθοδομής και της ενίσχυσης της βάσης, θα αποκαθίστατο και η μορφή του 5<sup>ου</sup> βάθρου. Σε περίπτωση που η παραπάνω πρόταση δεν πραγματοποιηθεί και παραμείνει ως έχει (διότι στατικά προβλήματα δεν παρουσιάζει προσωρινά) και απλώς συνδεθεί με την διάνοιξη και ενισχυθεί με το μπετόν της διάνοιξης, προτείνεται εκατέρωθεν να κρυφτεί από την τοποθέτηση πέτρινων όγκων οι οποίοι κρίνονται απαραίτητοι πρωτίστως για τη διευθέτηση της πορείας του ρέματος. Η πορεία του χειμάρρου και οι αλλαγές που συμβαίνουν στην κοίτη θα πρέπει πλέον να παρακολουθούνται ώστε να προλαμβάνονται παρόμοια προβλήματα.

#### **5.4. Πρόταση για την ευρύτερη περιοχή**

Το μνημείο της Δούκισσας προτείνεται επίσης να ενταχθεί σε ένα ευρύτερο δίκτυο πεζοδρόμων ήπιας κυκλοφορίας που θα ενώνουν τα μνημεία της Sophie Marbois.

Η πορεία αυτή που θα μπορούσε να ξεκινά από το αλσάκι όπου καταλήγει η Κέας και να ακολουθεί την πορεία της λιθαγωγίας όπου περιλαμβάνεται η πεντάτοξη γέφυρα. Στην οδό Ασκληπιού θα μπορούσε να διακλαδίζεται και ο μιν ένας κλάδος να οδηγεί προς τα λατομεία, ενώ ο άλλος προς τα κτήρια της Δούκισσας. Στην Ασκληπιού βρίσκεται η μικρή γέφυρα του Δάσους, η οποία οδηγεί στη λεωφ.Πεντέλης.



**Εικ.79.** Η μικρή γέφυρα του δάσους. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο



Στη λεωφόρο Πεντέλης προτείνεται επίσης η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου της από την μια πλευρά καθώς προσφέρεται για περιπάτους ή για άσκηση. Επί της λεωφ. Πεντέλης απαντώνται η Tourelle και η Plaisance καθώς και λίγο πιο πέρα ένα λίθινο σήμα από μπετόν των αρχών του 20<sup>ου</sup> αι. το οποίο σηματοδοτεί την απόσταση σε χιλιόμετρα από το Σύνταγμα μέχρι εκείνο το σημείο. Πρόκειται λοιπόν για ένα χιλιομετρομετρητή που τοποθετήθηκε όταν ασφαλτοστρώθηκε η λεωφ.Πεντέλης.



**Εικ.80.**Ο χιλιομετρομετρητής των αρχών του 20<sup>ου</sup> αι.. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Συνεχίζοντας τη πορεία και όπως δείχνει ο χάρτης οδηγούμαστε στη Maisonette και στο τάφο της Δούκισσας και καταλήγει η πορεία στο Καστέλο της Ροδοδάφνης.

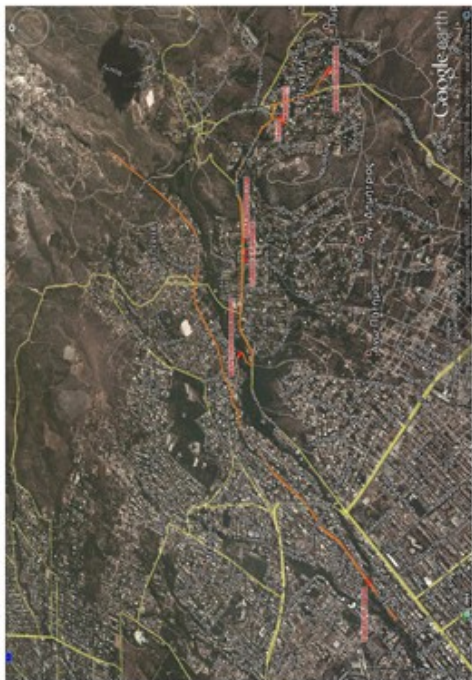
Στην περιοχή της γέφυρας προτείνεται να μπει ταμπέλα της Εφορείας Νεωτ.Μνημείων που θα πληροφορεί τον επισκέπτη για ποιο μνημείο πρόκειται και να δίνει περαιτέρω πληροφορίες για τις διαδρομές που μπορεί να ακολουθήσει και τα μνημεία που μπορεί να επισκεφτεί. Θα υπάρχουν επίσης η διάρκεια των αποστάσεων με τα πόδια και οδικώς καθώς και τα χιλιόμετρα τους.

Η πρόταση για τη διαμόρφωση του πεζόδρομου στη περιοχή της γέφυρας φαίνεται στα σχέδια που ακολουθούν, ενώ παράλληλα για την αξιοποίηση του υπαίθριου χώρου πλησίον της γέφυρας προτείνεται η δημιουργία ενός μικρού υπαίθριου θεάτρου που θα λειτουργεί και σαν καθιστικό ή παρατηρητήριο της περιοχής του ρέματος.



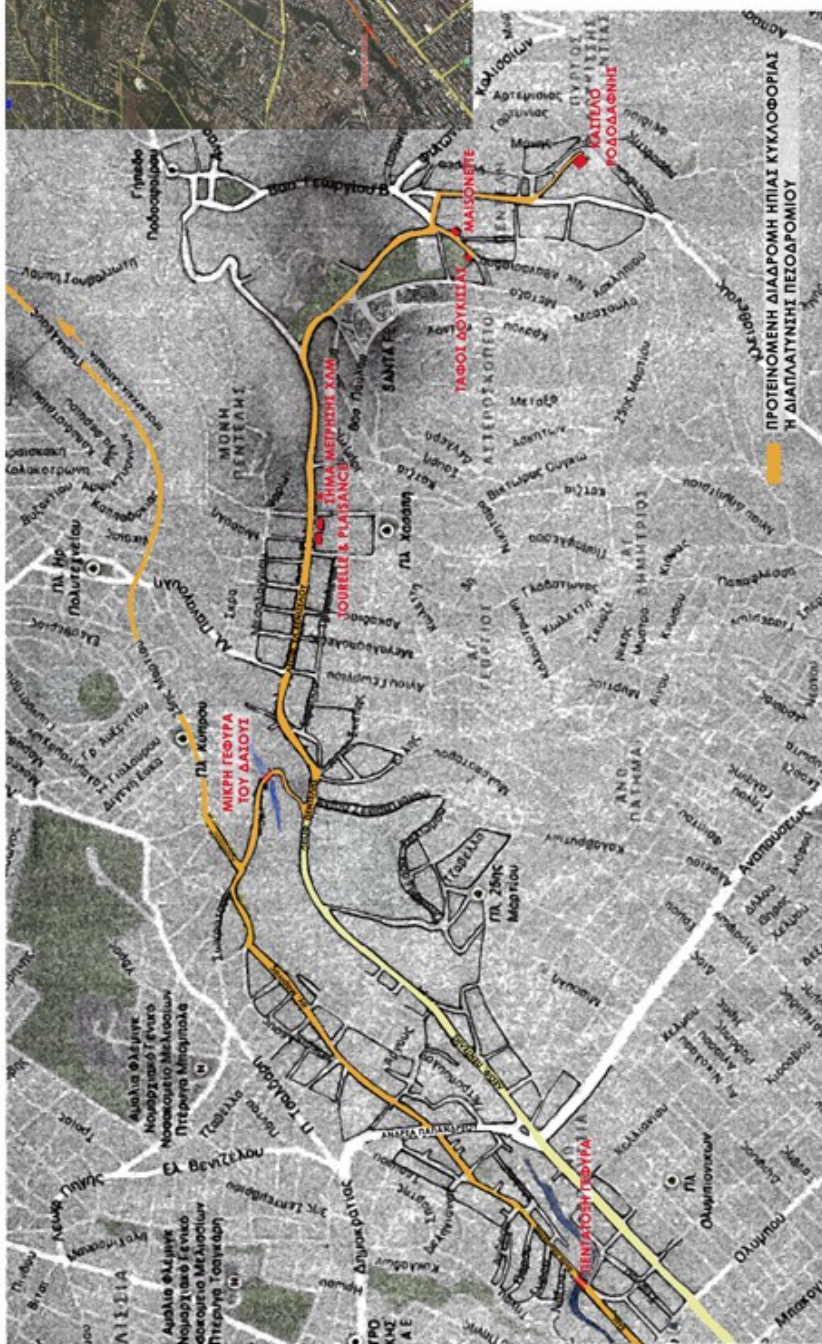
ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>ΤΟΠΟ.ΠΡ.1</b>	ΚΛΙΜΑΚΑ : <b>1 / 500</b>	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</b>	ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : <b>ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</b>	ΜΕΛΕΤΗ : <b>ΜΑΡΙΑ ΠΑΝΑΚΑΚΗ</b>	ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : <b>«Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΑΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ»</b>	ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»
--------------------------------------	-----------------------------	--	--	-----------------------------------	---	---





### ΧΑΡΤΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΤΩΝ ΚΙΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΑΤΟΜΕΙΩΝ

\* Στη διαδρομή που εισέρχεται στη Λεωφ. Πεντέλης προτείνεται μόνο διαπλάτυση πεζοδρομίου και όχι πεζοδρόμηση.



<b>ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΓΕΦΥΡΑ</b>	<b>ΜΙΚΡΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΔΑΙΟΥΣ</b>	<b>ΤΟΥΡΕΛΛΗ - PLAISANCE - ΣΗΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΧΛΜ</b>	<b>ΤΑΦΟΣ</b>	<b>ΜΑΙΣΟΝΕΤΕ</b>	<b>ΚΑΤΕΛΟ ΡΟΔΟΛΑΦΗΣ</b>
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΔΙΑΤΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΝΗΜΕΙΩΝ»	ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ : «Η ΠΕΝΤΑΤΟΞΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΔΟΥΚΙΣΣΑΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΣΤΑ ΜΕΝΙΣΙΑ»	ΜΕΛΕΤΗ : <b>ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΚΑΧΗ</b>	ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : <b>ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΡΡΕΣ</b>	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ : <b>ΠΡΟΤΑΣΗ - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ</b>	ΚΛΙΜΑΚΑ : <b>ΑΡΙΘΜ. ΣΧΕΔΙΟΥ : ΠΡΟΤ. ΔΙΑΔΡ. 1</b>

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Βιβλία / Μελέτες

- Αγγελομάτης Χρ. Εμ., "Τα Σπίτια της Δούκισσας της Πλακεντίας", ΝΕΑ ΕΣΤΙΑ, τεύχη 224, 225 & 226, Αθήνα 1936
- Γονατάς Δ., ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΓΕΦΥΡΩΤΙΚΗΣ, μέρος Α', Εν Αθήναις 1890-1891
- Γαρδικας Γ.Κ., «Αμαρούσιον- Άθμονον»
- Δεμίρη Φ., Κουτσούμπος Ν., «Σοφία ντε Μαρμπουά, δούκισσα Πλακεντίας», στο Συλλογικό: Γυναίκες φιλέλληνες, Ε Ιστορικά, τευχ.228, 18 Μαρτίου 2004
- Δημητρακόπουλος Πολ. Τ., Η Δούκισσα της Πλακεντίας : Αι Αθήναι του Όθωνος, Αθηναϊκή Μυθιστορία του 1835.
- Καμπούρογλου Δ., Μνημεία της Ιστορίας των Αθηναίων, τομ.Α', [1893](#)
- Καραμήτρου-Κεχαγιά Ε., Κεχαγιάς Σ., Μελίσσια Αττικής Ιστορία-Παράδοση-Ζωή, Έκδοση Δήμου Μελισσίων, Μελίσσια 2002.
- Καμπούρογλου Δ. Γρ., Μελέται και Έρευναι, Η Δούκισσα της Πλακεντίας, Εν Αθήναις, «ΕΣΤΙΑ», 1925.
- Καρδαμίτση – Αδάμη Μ., Με αφορμή το άρθρο της Ida Haugsted, Τα κτίρια της Δούκισσας της Πλακεντίας, Αρχαιολογία, τευχ.32, 1989.
- Κορδέλλας Α., Αι Αθήναι υπό υδραυλικήν έποψιν, Αθήνησι 1879.
- Κορρές Μ., Από την Πεντέλη στον Παρθενώνα, Μελίσσα, 1994
- Κιουπκιάλης Κ., «Η Δούκισσα της Πλακεντίας εναντίον του Καποδίστρια», Ιστορία Εικονογραφημένη, τευχ.6, Δεκέμβριος 1968.
- Καιροφύλας Γ., "Η Αθήνα και οι Αθηναίοι", τόμ. Α', Εκδ. Φιλιππούτη, Αθήνα 1983.
- Καιροφύλας Γ., Το Καστέλο της ροδοδάφνης, Η αληθινή ιστορία της Δούκισσας της Πλακεντίας, Εκδ. [Φιλιππούτη](#), 2004.
- Κωστέας Α.Δ., Ιστορική εξέλιξις της γέφυρας, Μέρος 1ον, Αθήναι 1941.
- Μπίρης Μ., Εκπαιδευτική Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, λήμμα Α. Γεωργαντάς, τόμ. 3ος.
- Μπίρης Κ., Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα, Μελίσσα, 2005.
- Μασούρης Δ.Στ., «Το γεφύρι της Ντουκέσσας», εφημερίδα Αμαρυσία, φύλλο 614 (17-1-1983)
- Μπαδήμα-Φουντουλάκη Ο., Η Δούκισσα της Πλακεντίας και οι αρχιτέκτονες της, Εκδ. Επτάλοφος, Αθήνα 2011.
- Μπαδήμα – Φουντουλάκη Ο., Κλεάνθης, 2ος τόμος, έγγραφα 40, 41 και 42.
- Μακρής Γ. Δ., Οι Γέφυρες στην αρχαία Ελλάδα, Εκδόσεις Αίολος, Αθήνα 2004.
- Μπεληγιάννη Γ. και Ε., Πέτρινα τοξωτά γεφύρια της Ελλάδας, Εκδ.Μίλητος, 2011.
- Ορλάνδος Α. Κ., Μεσαιωνικά Μνημεία.
- Ορλάνδος, Α. Κ., Τα υλικά δομής των αρχαίων Ελλήνων, τεύχ. 2ον Αθήναι 1959.
- Πίκουλας Γ.Α., «Αμαρυσία»



- Πάλλης Γ., Το Μαρούσι της Αττικής, Δοκίμιο τοπικής ιστορίας, εκδόσεις εφημ.ΑΜΑΡΥΣΙΑ, 2004
- Πλασσαρά Κ.Π., [Το άγνωστο σπίτι της Πλακεντίας, Ορέστης, 2005](#)
- Πετούρης Τάσος, [Πεντέλη : Το ιερό όρος της Αθήνας - 2006](#)
- Πίκουλας Γ. Α., «Η αμαξήλατος οδός στην Αρχαία Ελλάδα. Τεχνολογία και συναφή προβλήματα», Πρακτικά Α΄ Συνεδρίου για την Αρχαία Ελληνική Τεχνολογία στη Θεσσαλονίκη 1997.
- Συναρέλλη Μ., Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880, Αθήνα 1989.
- Στασινόπουλος Ε., Ιστορία των Αθηνών, 1973.
- Τραυλός Ι., Πολεοδομική εξέλιξι των Αθηνών, εκδ. Καπόν.,1960
- Τραυλός Ι., Κόκκου Α., Ερμούπολη, Έκδοση Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα 1980.
- Τάσιος Θ.Π., Αρχαιοελληνική Γεφυροποιία, ΕΜΠ, 2004
- Φουντουλάκη Ο., André Couchaud, ο αρχιτέκτων του Καστέλου της Ροδοδάφνης στην Πεντέλη, Αρχαιολογία, τευχ.112, 2009.
- Φωτόπουλος Χ., Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων. Αξιωματικοί και ανθυπασπιστές του στρατού και δόκιμοι του πολεμικού ναυτικού που αποφοίτησαν από τη σχολή κατά την περίοδο 1828/1912, Έκδοση Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων, Βάρη 1996.
- Φουντουλάκη Ο., Αλέξανδρος Γεωργαντάς (1803 – 1861). Νεότερα στοιχεία για τη ζωή του Διευθυντού Μηχανικού Κυκλάδων στα μέσα του 19ου αιώνα, Παριανά, τευχ.121, 2011.
- Φιλιππίδης Δ., Νεοελληνική Αρχιτεκτονική, Εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα 1984.
- Φουριώτη Α., Ιστορία της Φραγκοκρατίας στην Ελλάδα, Αθήνα 1973.
- Φιλαδελφεύς, Ιστορία των Αθηνών Α΄
- Φίλιας Β., «Ελληνική κοινωνία», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος ΙΓ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα, 1977.
- About E., Η Ελλάδα του Όθωνος. Η σύγχρονη Ελλάδα, 1854, μετάφραση Α. Σπηλίου, Εκδόσεις Αφών Τολίδη, χωρίς έτος έκδοσης.
- Perino A. S. & Faraggiana G., Γέφυρες, Εκδόσεις Καρακώτσογλου, Αθήνα 2005.
- Haugsted I., Τα κτίρια της Δούκισσας της Πλακεντίας στην Αθήνα, Αρχαιολογία, τευχ.29, 1988.
- Voss R., Η Δούκισσα της Πλακεντίας, μετάφραση Γεωργ. Ταρσούλη.

#### **Δημόσια Έγγραφα**

- Δελτίο Τύπου του Συλλόγου Προστασίας Περιβάλλοντος και Ρεματιάς Πεντέλης – Χαλανδρίου, 17/12/2012.
- Έγγραφο από την Ελληνική Αστυνομία προς το Υπουργείο Πολιτισμού με ημερομηνία 12 Ιουλίου 2004, αριθ. Πρωτοκόλλου 2502/4/23 – γ΄ και θέμα «Γέφυρα «Πέντε Καμάρες» στα Μελίσια Αττικής».

- Αίτηση πολιτών, κατοίκων της οδού Δουκίσσης Πλακεντίας στα Μελίσσια, προς το Υπουργείο Πολιτισμού με ημερομηνία 27 Απριλίου 1989 και αριθ. Πρωτοκόλλου ΔΙΛΑΠ/17975.
- Έγγραφο της 24ης Νοεμβρίου 1998 προς το Γραφείο του Υπουργού Πολιτισμού και Επιστημών με αριθ. Πρωτοκόλλου 8697.
- Έγγραφο του Υπουργείου Πολιτισμού προς την Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων Αττικής με ημερομηνία 22/04/2004 και αριθ. Πρωτοκόλλου ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/Γ/654/30816.
- Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών, Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων, Πρακτικό 39/ 20 – 12 – 78.
- Κοινότητα Μελισίων, Έγγραφο της 12ης Μαΐου 1979 προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθ. Πρωτοκόλλου 654 και θέμα «Χαρακτηρισμός σαν έργο τέχνης της γέφυρας «πέντε καμάρες».
- Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών, Έγγραφο της 2ης Ιουλίου 1979 από το προς την Κοινότητα Μελισίων με αριθ. Πρωτοκόλλου ΔΠΚΑΝΜ/31073/ΦΔΙΟΙΚ/3506 και θέμα «Περί χαρακτηρισμού σαν έργο τέχνης της γέφυρας «πέντε καμάρες».
- Πολιτόπουλος Δ. και Σφυρόερας Β., Τεχνική Έκθεση προς τη Διεύθυνση Πολιτιστικών Κτιρίων και Αναστηλώσεως Νεωτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού με ημερομηνία 29/11/89 και θέμα ««Πέντε καμάρες» στην οδό Δουκίσσης Πλακεντίας στα Μελίσσια».
- Κοινότητα Μελισίων, Έγγραφο της 20ης Μαρτίου 1976 προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθμό πρωτοκόλλου 788 και θέμα «Διαφύλαξις της γέφυρας «Πέντε Καμάρες».
- Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων, Έγγραφο της 13ης Νοεμβρίου 1976 προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθμό πρωτοκόλλου 1727 και θέμα «Περί διαφύλαξης της γέφυρας «Πέντε Καμάρες» εις Μελίσσια Αττικής».
- Κοινότητα Μελισίων , Έγγραφο της 21ης Μαΐου 1977 από την προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθμό πρωτοκόλλου 1358 και θέμα «Διαφύλαξη και αξιοποίηση της γέφυρας «Πέντε Καμάρες».
- Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Απόσπασμα εκ της υπ' αριθ. 11 Πράξεως, Εν Αθήναις, τη 30 – 8 – 78.
- Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών, Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων, Πρακτικό 34/ 8 – 11 – 78.
- Κοινότητα Μελισίων, Έγγραφο της 23ης Νοεμβρίου 1978 προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών με αριθ. Πρωτοκόλλου 3935.
- Ορφανουδάκης Δ., τεχνική έκθεση της 4ης Δεκεμβρίου 1978 προς το Τμήμα Νεωτέρων Μνημείων της Διεύθυνσης Λαϊκού Πολιτισμού, Υπηρεσία Πολιτιστικών Αξιών, Γενική Διεύθυνση Πολιτιστικής Αναπτύξεως, Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών.
- Έκθεση Α. Μαυροκορδάτου της 6/18 Αυγούστου 1833.

- ΕΥΠΠΟ 3, 1999
- ΓΑΚ, Οθωνικό, Υπουργείο Εσωτερικών, φ. 234, 4/16 Απριλίου 1835.
- Δήμος Μελισσίων, Τεχνική Υπηρεσία, Αρχιτεκτονική προμελέτη για το έργο «Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς με την αναστήλωση – ανάπλαση και αξιοποίηση του χώρου των Πέντε Καμάρων», Απρίλιος 2005.

### **Εφημερίδες**

- Εφημερίς ΕΝΩΣΙΣ, Ερμούπολη Σύρου, 18 Οκτωβρίου 1857.
- Εφημερίδα ΑΙΩΝ, αριθμ. φύλλου 77, Κυριακή 2 Ιουλίου 1839
- Εφημερίδα ΑΘΗΝΑ, αριθμ. φύλλου 807, Σάββατο 12 Απριλίου 1841
- Εφημερίδα Αρκαδία, 15 Ιουλίου 1858 και 26 Σεπτεμβρίου 1859

### **Ξένη Βιβλιογραφία**

- Spon J., Wheler G., Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grece et du Levant (Fait en 1675&1676), τ.ΙΙ, Lyon 1678.
- Kiel M., "Population growth and food production in 16th century Athens and Attica according to the Ottoman Tahrir Defters", Varia Turcica IV, 1985
- Miller W., The Latins in the Levant. A History of Frankish Greece (1204-1566) London 1908.
- Kranakis E., Constructing a bridge, An exploration of Engineering Culture Design and Research in Nineteenth century, France and America, MIT PRESS, 1996
- Bouchon J.A., La Grèce continentale et la Morée en 1840 et 1841, Παρίσι 1843.
- Fiedler K.G., Reise durch alle Theile des Königreiches Griechenland, Leipzig 1840
- Cavaillès H., La route française, son histoire, sa fonction, Παρίσι 1946.
- Zentner R.F., Gesammelte Notizen über die Industrie und Landwirtschaft im Königreiche Griechenland, Mannheim 1860.

### **Διαδίκτυο**

- <http://www.amarysia.gr/xalandri/koinonia/11989-----.html>
- <http://www.amarysia.gr/component/content/11608.html?task=view>
- <http://www.amarysia.gr/component/content/11856.html?task=view>
- <http://www.amarysia.gr/component/content/49868.html?task=view>