

Arqueología y transporte urbano: la línea metropolitana en Atenas y otros proyectos contemporáneos de puesta en valor de espacios arqueológicos y estaciones de metro

[Archeology and urban transport: the metropolitan line in Athens and other contemporary projects to enhance archaeological spaces and subway-stations]

Julia García González
Universidad de Málaga

Resumen

Atenas es una ciudad que, desde la creación del estado griego en 1832 como ente independiente, ha sufrido un fuerte crecimiento a nivel económico, demográfico y urbano, que ha estado supeditado al patrimonio arqueológico y a su tutela. En este estudio, se dan a conocer las diferentes intervenciones efectuadas a este respecto en la ciudad de Atenas hasta la primera década del s. XX en que una fuerte crisis económica asoló el país. Concretamente nos centraremos en las estaciones de metro que se plantean como espacio expositivo de carácter arqueológico en su interior o en su perímetro como son la Estación de Sintagma, Monastiraki, Evangelismos, Keramikos, Panepistemio y Acrópolis atendiendo al establecimiento de tipologías; el devenir proyectual; la interacción entre pasado y futuro; la metodología expositiva, la reacción social o el estado de conservación. Además las insertaremos dentro del panorama internacional con la intención de que sean tenidas en cuenta como ejemplo para proyectos futuros.

Palabras clave

Atenas; arquitectura contemporánea; arqueología; puesta en valor; conservación; patrimonio; estación de metro.

Abstract

Athens is a city that, since the creation of the Greek state in 1832 as an independent entity, has undergone strong economic, demographic and urban growth, which has been subject to archaeological heritage and its protection. In this study, the different interventions carried out in this regard in the city of Athens until the first decade of the 20th century in which a heavy economic crisis devastated the country. Specifically, we will focus on the subway stations that are proposed as an archaeological exhibition space inside or around its perimeter, such as the Syntagma Station, Monasteraki, Evagelismos, Keramikos, Panepistemio and Acropolis, taking into account the establishment of typologies; the projectual becoming; the interaction between past and future; the exhibition methodology, the social reaction or the state of conservation. We will also insert them into

the international scene with the intention that they are taken into account as an example for future projects.

Key words

Athens; contemporary architecture; archeology; valuing heritage; conservation; heritage; subway station.

Introducción

Atenas es una ciudad que, desde la creación del estado griego en 1832 como ente independiente, ha sufrido un fuerte crecimiento a nivel económico, demográfico y urbano, que ha estado supeditado al patrimonio arqueológico y a su tutela. Ahora bien, la importancia adquirida por el patrimonio arqueológico de época clásica no surge con la Independencia griega, sino que ese interés tiene su origen en el s. XVII en que se producen fenómenos como la aparición de los gabinetes de antigüedades en los que se coleccionaban piezas de época clásica junto a otras de carácter exótico o peculiar que eran por los coleccionistas a modo de tesoro¹. Prueba de ello es la recopilación hecha por el Conde d'Arunde a partir de 1613 de esculturas e inscripciones griegas. También cabe destacar escritos como los del francés Jean Giraud titulados *Relation de l'Attique* y *Relation des Antiques d'Athenes* (1674 y 1675 respectivamente), que tuvieron una gran repercusión en siglos posteriores debido al interés por el clasicismo en el s. XVIII. Durante el neoclasicismo es fundamental la figura de Louis François Sébastien Fauvel, cónsul francés desde 1784 hasta 1821, anticuario y cicerón de Chateaubriand o Lord Byron.

Al igual que ocurre en Italia, la creación de un Estado Independiente lleva implícito que éste busque referentes nacionales y encuentre en la arqueología el elemento guía para ello, siendo el Partenón, y por ende el Acrópolis, su mejor referencia. Atenas pasa a ser capital, pero, lejos de la gran megalópolis que es hoy, con alrededor de cuatro millones de habitantes, era, en 1832, una ciudad de no más de cincuenta mil habitantes que tenía como uno de sus objetivos primordiales mostrar el pasado glorioso de la nación a través de su patrimonio arqueológico, como memoria de la importancia del pueblo. Por ello se convierte en un objetivo primordial la liberación de la Acrópolis de los añadidos históricos, fundamentalmente los de época otomana, para recuperar el espacio y los edificios que contienen de mayor esplendor del mundo griego (s. V a. C.)².

¹ Κ'οΚΚοι, *μέριμνα για τις αρχαιότητες στην Ελλάδα και τα πρώτα μουσεία* (Αθήνα: Καπόν, 2009).

² Para profundizar en este tema consultar: Julia García González, "El futuro arqueológico de Atenas a través del análisis de sus parques arqueológicos", *erph* 16 (2016), pp. 2-24.

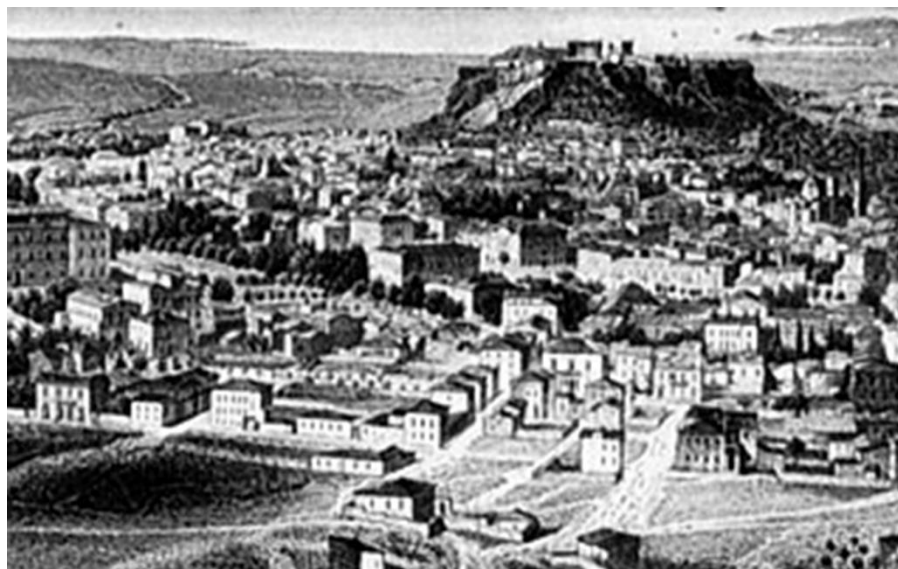


Fig. 1: Vista de Atenas durante la década de 1880 (Karl Baedeker, Griechenland, Leipzig 1889). Presso di: Nasia Giakovaki, *Medieval and Recent History: A New Consciousness about the City of Athens at the End of the 19th Century*. Fuente: http://www.eie.gr/archaeologia/En/chapter_more_11.aspx [consultado 31-01-2020].

A partir del último tercio del siglo XX el Gobierno griego ha querido acercar su vasto patrimonio arqueológico a la población prestando atención no sólo a los bienes muebles mediante el almacenamiento y documentación del material arqueológico, sino también, por regla general, conservando, protegiendo y difundiendo las estructuras arqueológicas que los albergan³.

El último gran empuje en aras a proteger y hacer del patrimonio arqueológico un elenco fundamental para el desarrollo de la ciudad se produce con la entrada en el s. XXI, en que Grecia y en concreto su capital, auspiciada por la celebración de los Juegos Olímpicos [JJO], apostó por hacer de la arqueología el eje de su presentación al mundo como ciudad moderna⁴.

³ AA. VV., *Αθήνα μεσογειακή πρωτεύουσα. Στρατηγικές και προτεραιότητες του ρυθμιστικού σχεδίου αθηνάς αττικής 2021* (Αθήνα: Υπουργείο Περιβαλλοντος Ενεργειας & Κλιματικής αλλαγής, 2011).

⁴ Vittorio Vidotto, V. “L’invenzione delle città capitali. Archeologia e spazi pubblici ad Atene e Roma », *Eight International Conference on Urban History, Stoccolma*, 2006. Disponible en: <http://dev.dsmc.uniroma1.it/dprs/sites/default/files/464.html>.

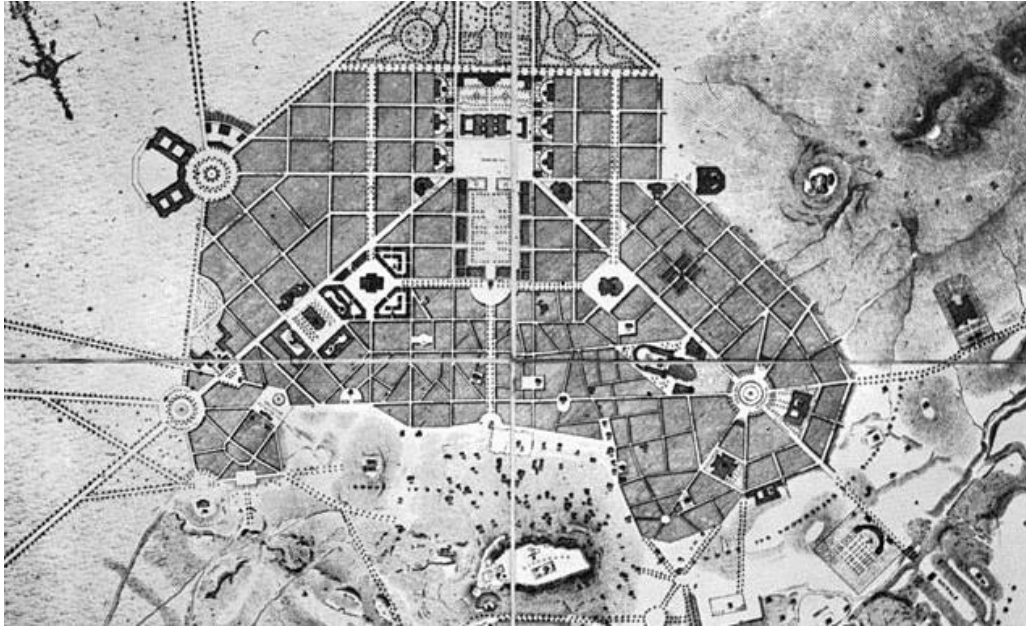


Fig. 2: Nuevo Plan para la Ciudad de Atenas diseñado por Kleanthis and Schaubert in 1833. Leonidas Kallivretakis, *Athens in the 19th century: From regional town of the Ottoman Empire to capital of the Kingdom of Greece*. Fuente: http://www.eie.gr/archaeologia/En/chapter_more_9.aspx [consultado 31-01-2020]

En paralelo a este proceso, y siempre dentro de la relación entre nacionalismo y arqueología, se produce una protección legal del patrimonio clásico que comienza de manera contundente durante la Guerra de la Independencia del Imperio Otomano (1821-30). En 1825 se promulga el Decreto de 10 de febrero de 1825 por el que se establece que la colección de antigüedades se custodie en un lugar seguro. A este Decreto le siguieron resoluciones como la de la Asamblea Nacional de Troezen que prohibió la venta y exportación de antigüedades. Con la subida al trono del príncipe Otón de Baviera se inician los esfuerzos por proteger las antigüedades y los monumentos de manera sistemática, y Georg Ludwig von Maurer promulga el Real Decreto 3/15 de abril de 1833, primera ley arqueológica en Grecia. Con ella se declaran todas las obras de la antigüedad griega propiedad de la nación, salvo aquellas que ya fueran de propiedad privada y se establecía que el pasado a proteger era aquel fechado con anterioridad a 1453, año en que Constantinopla es tomada por los turcos. Expresa propuestas tan avanzadas como la necesidad de construir espacios donde custodiar el material arqueológico y exponerlo junto al área arqueológica excavada; la obligación de solicitar permiso a las autoridades para comenzar una excavación⁵ y, en caso de hallazgo fortuito, de

⁵ En este aspecto Von Maurer se inspira en la legislación aprobada por la Roma papal en 1820.

informar adecuadamente⁶. Esta ley estuvo en vigor hasta 1899 en que se promulga la Ley 2646/21 en la que se incluyen todas las antigüedades de importancia histórico-artística sin discriminación del período histórico al que pertenezcan ya sean bienes muebles o inmuebles, debido a la influencia que ejerce el romanticismo en Grecia a finales del siglo XIX. La Ley de 1899 se complementó con decretos posteriores en los que se regulaba con minuciosidad el comercio exterior y nacional con antigüedades y se establecía la normativa referente a las operaciones de saqueo realizadas por furtivos.

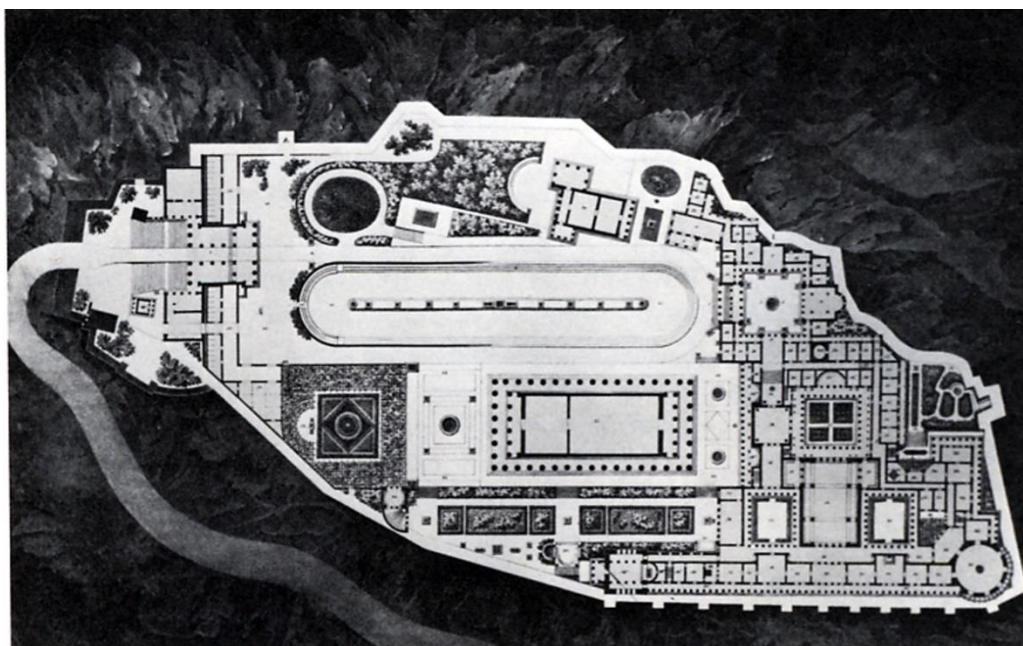


Fig. 3: Proyecto de Palacio Real. Shinckel. 1932. Fuente: <http://www.franktoker.pitt.edu/1407/wesite3/Greek.htm> [consultado 31-01-2020].

⁶ Daphne Voudouri, "Law and the Politics of the Past: Legal Protection of Cultural Heritage in Greece" *International Journal of Cultural Property*, 17 (2010), pp. 547-568.

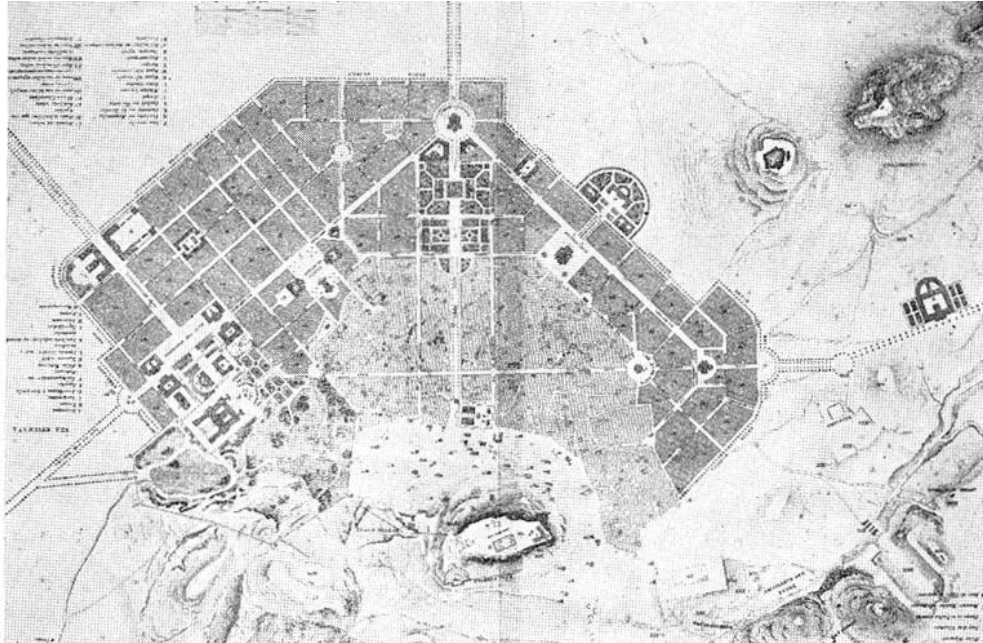


Fig. 4: Proyecto de desarrollo urbano de la ciudad de Atenas. Leo Von Klenze. Leonidas Kallivretakis, *Athens in the 19th century: From regional town of the Ottoman Empire to capital of the Kingdom of Greece*. Fuente: http://www.eie.gr/archaeologia/En/chapter_more_9.aspx [consultado 31-01-2020]

1. Redes de metro y arqueología

La apertura de sistemas de comunicación subterráneos en ciudades históricas suele estar sujeta al descubrimiento de restos arqueológicos en el subsuelo. Es una realidad global el hecho de que, en el s. XXI, se hace necesaria la posesión de un transporte urbano exento de problemas de tráfico, y ello no tiene por qué ir en detrimento de la cultura y la tutela del pasado si se trata con delicadeza y respeto patrimonial. El modo de construcción en el subsuelo ha experimentado una evolución radical en los últimos años motivada, entre otros aspectos, por la protección otorgada a los restos arqueológicos a nivel legislativo; la concienciación de la ciudadanía en esta materia y, en menor medida, gracias al desarrollo del turismo que permite rentabilidad económica a la puesta en valor del patrimonio.

Este fenómeno afecta a multitud de países, independientemente del punto geográfico en el que se encuentren. El modo de actuación, es decir, la conservación *in situ* de los restos o el traslado de los mismos; la documentación de las estructuras, el estudio de los materiales y seguimiento de las obras; la creación de un pequeño centro de interpretación o museo; la disposición de vitrinas; la situación; la difusión de su presencia mediante publicidad, cartelería, etc.; la financiación del

sitio; la apertura al público; el grado de conservación o la ubicación externa o interna del bien, son instrumentos identificadores del tipo de actuación, puesto que marcan la diferencia entre unas y otras y están motivadas fundamentalmente por aspectos de viabilidad y por intereses políticos, económicos, sociales y culturales.

A finales del s. XX y principios del s. XXI las estaciones de metro y su modelo mixto de metro-tranvía se incorporan a la presentación de restos arqueológicos ya presentes desde la década de los 80 en estaciones de otros medios de transporte como son las estaciones de autobuses, siendo ejemplo de ello la adecuación de una vivienda del s. X d. C en el aparcamiento de la Estación de Autobuses de Córdoba (España), o ya sean estaciones de trenes como la proyectada por el equipo dirigido por Francesco Cellini sobre el yacimiento arqueológico de Yenikapi en Estambul⁷.

A nivel internacional en el ámbito que nos ocupa destacan las actuaciones llevadas a cabo en México D.F. del adoratorio puesto en valor en 2009 al aire libre en la estación de metro Pino Suarez; Nápoles con intervenciones en diversas estaciones destacando la realizada por Álvaro Siza y Souto de Moura en la estación de Piazza del Municipio en 2015, que muestra el proceso de estratificación urbana de la ciudad desde época clásica hasta la actualidad; Roma con la próxima inclusión de diferentes restos arqueológicos como la *Domus* del centurión en la Línea C del metro; Madrid con la incorporación de restos desde época medieval a moderna en la estación de metro de Ópera o la estación de Sol u otras estaciones ya al sur de España como la estación Alcázar Genil en Granada. En lo que respecta a este último caso no podemos dejar a un lado esta intervención excepcional inaugurada en 2017. En ella el arquitecto, Antonio Jiménez Torrecillas tuvo una sensibilidad difícilmente materializable en una intervención tan compleja. Concretamente en ella la red metropolitana acoge con tremendo mimo el albercón almohade del Alcázar del Genil, creando una simbiosis entre la ciudad, su subsuelo, las necesidades contemporáneas, la ingeniería y su pasado, gracias, entre otros muchos aspectos, al desarrollo de un trabajo transdisciplinar desde su germinación hasta su inauguración⁸.

Tampoco podemos obviar en este breve elenco, ya en la península griega, las actuaciones griegas en ciudades como Tesalónica o Atenas. Centraremos toda nuestra atención en la capital helénica ya que, de una parte, es un magnífico ejemplo de ciudad histórica que convive y evoluciona junto a su patrimonio arqueológico⁹, que a su vez es una importante fuente de ingresos económicos y, de otra parte, plantea un amplio repertorio de actuaciones, tanto en el interior como

⁷ Para ampliar información al respecto véase: Julia García González. *Yacimientos arqueológicos y arquitectura contemporánea. Intervenciones en el patrimonio*. Universidad de Granada: 2017, p.29.

⁸ Para ampliar información al respecto véase: Ricardo Hernández Soriano, “Alcázar Genil, estación término. Metro de Granada. Estación Alcázar Genil”, *Márgenes arquitectura*, 10 (2017), pp. 6-35.

⁹ Para ampliar información al respecto véase: Julia García González, “El futuro arqueológico de Atenas a través del análisis de sus parques arqueológicos”, *erph* 16 (2016), pp. 2-24.

en el exterior de las estaciones. Según Federico Bucci¹⁰ (2007) el metro de Atenas se nos presenta como un museo difuso que, en su interior, nos va mostrando los diversos estratos arqueológicos, como si las estaciones fueran catas arqueológicas que nos permiten ver el pasado.

2. Adecuación del patrimonio arqueológico en las líneas metropolitanas de Atenas

El aumento demográfico de las ciudades ha sido continuo a partir de la Independencia del Estado griego y de la Revolución Industrial. La capital es el mejor ejemplo de ello, donde, con casi cuatro millones de habitantes y graves problemas de condensación del tráfico rodado, es necesario poseer infraestructuras que permitan la movilidad de los ciudadanos de forma eficaz y rápida¹¹. Así, la red metropolitana sustituye al tranvía. Además sigue siendo objeto de continuas mejoras e intenta paliar los problemas de movilidad y hace de Atenas una ciudad cómoda y habitable.

La construcción del servicio metropolitano de Atenas llevó al Estado griego a enfrentarse, una vez más, a la difícil tarea de avanzar en su sistema de comunicación en pro de la evolución de la capital a todos los niveles, sin renunciar, incluso intentando ensalzar y mostrar, la importancia de la ciudad y del pueblo griego a través de su pasado. Este hecho se remarca si tenemos en cuenta que la puesta en valor de los restos deriva de la apertura y prolongación de líneas con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos (JJOO) en 2004. Unos JJOO que propiciaron la mejora de las infraestructuras metropolitanas y conllevaron el conocimiento arqueológico de la ciudad al conectar los diversos puntos en los que se desarrollaron los Juegos y el Aeropuerto con el centro de Atenas.

Si bien es cierto que la línea metropolitana existe en la capital desde 1864, momento en que se inaugura la Línea 1, su ampliación, en un momento histórico en el que la tutela patrimonial es una prioridad y está regulada a nivel legislativo, se presentó como una oportunidad única de puesta en práctica de todo el discurso teórico existente en Grecia sobre este tema pasando, a lo largo del s. XX, a mejorar

¹⁰ Federico Bucci, “Una storia underground, Studi e progetti per Atene archeologica”, en Luisa Ferro (ed.) *Studi e progetti per Atene archeologica* (Roma: Araba fenice, 2007), pp. 78-79.

¹¹ Según Μπρεκξς, Δ. en *Υπογειοποίηση τμήματος της λεωφορου αλεξανδρας αιπλοματικη εργασια*, 2010, la historia de la ciudad griega después de la Segunda Guerra Mundial se basa en la preponderancia total del automóvil en el urbanismo, desplazando incluso al transporte público, pues el crecimiento del metro es mucho más lento que el crecimiento urbano y demográfico. Ejemplo de ello son los informes de la OASA, Organización de Transporte Urbano de Atenas donde podemos ver como en 1962 había una media de 20 coches por cada 1000 habitantes y en 2006 era de 374 habitantes. Esta problemática intenta solucionarse tomando como ejemplo Gran Bretaña o Alemania, pailas que han creado grandes aparcamientos a las afueras conectadas con el centro mediante transporte urbano permitiendo la apertura, en este último punto, de vías peatonales como Dionysio Aropagita.

la línea. Es en el año 2000 cuando el metro inaugura la ampliación de sus líneas con la apertura de las líneas 2 y 3 y se renueva contando en la actualidad con más de sesenta paradas.

Centrándonos en aquellas que muestran restos o piezas arqueológicas debemos señalar que las diversas propuestas en cada una de las estaciones se muestran como un catálogo donde se presentan tipos de actuaciones disímiles en base a necesidades concretas. Consideramos primordial antes de pasar a presentar la adecuación de cada estación una serie de cuestiones de carácter global en las mismas. En primer lugar, el hecho de que, al constituir una oportunidad única, las actuaciones realizadas en diferentes estaciones pueden entenderse como un campo de experimentación y de aplicación práctica de muchos de los pensamientos existentes al respecto en Grecia. Además, todas las actuaciones muestran un trabajo realizado interdisciplinariamente, lo que permitió, por una parte, realizar la necesaria reflexión teórica anterior a las intervenciones proyectuales, lo que ayudó a saber si las zonas donde se programaba el establecimiento de las estaciones eran susceptibles de poseer estructuras arqueológicas. De otra parte, dejando a un lado las exigencias planteadas por el cronograma de actuación, no se permitió que los ingenieros comenzaran a realizar el proyecto hasta que no se hubo terminado la intervención arqueológica¹², hecho que sigue presente en muchas actuaciones actuales. Por último, la interacción de restos arqueológicos y la red metropolitana no se produce únicamente en las estaciones de metro sino también en los espacios circundantes en los que se han encontrado estructuras arqueológicas con motivo de la apertura de la red de transportes.

La evolución de las nuevas estaciones de metro se encuentra no tanto en la presencia de restos arqueológicos durante las obras sino en la puesta en valor y uso que se hace de estos. Es a final del s. XX y con la apertura de Atenas al mundo mediante la celebración de los JJOO de 2004, cuando la ciudad es consciente del prestigio que supone la posesión de un patrimonio cultural de ese calibre y, amparándose en la legislación patrimonial, permite que se reconozcan y muestren al público. Tampoco debemos pensar que el conocimiento del subsuelo histórico se hace posible únicamente con estas actuaciones que surgen de manera fortuita, pues existía información previa derivada de las actuaciones llevada a cabo en edificios colindantes, parques, etc. con motivo de rehabilitaciones, construcción de aparcamientos o apertura del viario para introducir cableado, tuberías, etc.

En 1991 se plantea la ampliación del metro que será conocido como Attikó Metro y el peso arqueológico del centro histórico promueve que desde el principio se afronte como un reto y una posibilidad de unir historia pasada y futura a través de un proyecto contemporáneo en el que participaran diferentes disciplinas. En

¹² Liana Stampolidis Parlama y Nicholas Stampolidis Parlama, *The city Beneath the city: Atiquities from the metropolitan railway excavations* (Grecia: Ministerio de Cultura y Museo de Arte Clásico, 2000).

gran medida, tal y como expone la Doctora Liana Parlama¹³ era la primera vez en la que, a partir de una metodología contemporánea, se afrontaba una excavación urbana y su puesta en valor. En concreto, en noviembre de 1991 comienzan a construirse las líneas 2 y 3 conocidas como línea azul y roja respectivamente, con un total de cuarenta y una estaciones y una longitud de 15,5 y 35 km. respectivamente. La Línea 2 conecta Agios Antonios y Agios Dimitrios pasando por las estaciones de Panepistimio, Sintagma o Akropolis. La Línea 3 une el aeropuerto con el barrio de Egaleo, destacando las estaciones de Eleonas, Keramikos, Monastiraki y, de nuevo, Sintagma. Aquellas estaciones que, de un modo u otro, muestran evidencias arqueológicas, pretenden familiarizar a la ciudadanía con su pasado y a los visitantes con el patrimonio de la ciudad; así como enseñar a todos ellos de qué modo tutela patrimonial y evolución pueden ir de la mano.

En este proceso no podemos olvidar la exposición *The city beneath the city* promovida por el Ministerio de Cultura junto al Museo de Arte Cicládico y que fue un ejemplo de la estrecha relación entre la arqueología y la ciudadanía. En ella se explicaba mediante paneles explicativos e imágenes las complejas actuaciones llevadas a cabo. Este hecho, ahora que parece que por fin hemos entendido que el patrimonio debe estar indisolublemente unido a la comunidad, constituye un referente a tener en cuenta y que necesita ser presentado ante la comunidad científica.

De las sesenta y cinco estaciones de metro estudiaremos sólo aquellas con alguna vinculación arqueológica. En concreto podemos establecer seis tipologías a partir de la interacción con el espacio arqueológico:

- 1-. Sin presencia de restos arqueológicos durante la intervención (Estación de Petralonas)
- 2-. Existencia de estructuras arqueológicas, pero sin visualización alguna (Estación de Keramikos o Estación Agios Ioannis)
- 3-. Musealización sólo de las piezas arqueológicas halladas en el área (Estación Universidad o Estación Evangelismos)
- 4-. Estaciones que han trasladado las estructuras arqueológicas halladas (Estación Zappeion)
- 5-. Protección total de las estructuras y los materiales hallados (Estación Sintagma o Estación Monastiraki)
- 6-. Valorización únicamente de las estructuras arqueológicas en el exterior de la estación (Estación Eleonas)

¹³ L. Stampolidis Parlama y N. Stampolidis Parlama, *The city*.

A continuación, estudiaremos las estaciones más destacadas a partir de las tipologías predeterminadas anteriormente. En ellas explicaremos críticamente el devenir proyectual; la interacción entre pasado y futuro; la metodología expositiva, la reacción social o el estado de conservación. Estaciones en las que no se han producido hallazgos y aquellas en las que, pese a la presencia de restos en la actualidad, no hay ningún elemento indicativo de los mismos, conviven en la primera tipología que hemos establecido.

La Estación del Acrópolis, que permite la conexión del área arqueológica conformada por la Acrópolis y su actual museo, el *Olimpeion*, el teatro de Dionisos, etc. y el distrito de Makryanni, facilitó el conocimiento científico del área al realizarse excavaciones ligadas al derribo y construcción de edificios. Las labores de excavación comenzaron en 1993 y finalizaron tres años después. Durante este tiempo se actuó en un área de 2500 m² al este y sur del actual Centro de Estudios de la Acrópolis. En estos tres años se descubrió una ocupación histórica de 3000 años de antigüedad con restos de la muralla y sistema de drenaje de época romana, viviendas, entramados viarios y un cementerio de época bizantina. El doblamiento continuo dificultaba la lectura por parte del gran público, y ello, unido a las excavaciones que se estaban desarrollando con motivo de la construcción del Nuevo Museo del Acrópolis¹⁴, derivó en que el Ministerio de Cultura decidiese no mostrar al público el estrato arqueológico de la estación en pro de hacerlo en el museo y presentar en ella copias de esculturas representativas de la Acrópolis¹⁵.

La segunda tipología se plantea como una de las más conflictivas. Nos referimos a aquellas en las que, pese al hallazgo de importantes restos arqueológicos, se decidió documentar los restos, extraer los materiales y seguir con las obras sin dejar ningún tipo de huella que señale el pasado histórico del lugar. Los dos ejemplos más destacados son la Estación Agios Ioannis y la Estación Keramikos.

En el más bello suburbio de la ciudad de Atenas según Tucídides se encuentra la Estación de Keramikos¹⁶, dentro de la Línea 3 del metro. Es también un cementerio de época clásica y marca su perímetro, siendo parte de éste el Parque Arqueológico del Keramikos. Durante las excavaciones se encontraron 1191 tumbas datadas entre el s. VII a.C. al III d.C. La información que facilitaban, el material extraído y su importancia como delimitación del Keramikós junto al hallazgo de un interesante sistema de drenaje de época clásica, provocaron que los arqueólogos e historiadores apostaran por su puesta en valor, pero lamentablemente no fue

¹⁴ Para ampliar información al respecto véase: Julia García González, “Los museos del Acrópolis y la política patrimonial en Grecia”, en M^a Ángeles Querol y Alicia Castillo (ed.) *II Congreso Internacional de Buenas Prácticas en Patrimonio Mundial: Personas y Comunidades* (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2015), pp. 888-903.

¹⁵ L. Stampolidis Parlama y N. Stampolidis Parlama, *The city*.

¹⁶ L. Stampolidis Parlama y N. Stampolidis Parlama, *The city*.

posible debido a cuestiones geológicas y de ingeniería como la velocidad de la vía o el nivel freático del suelo¹⁷.

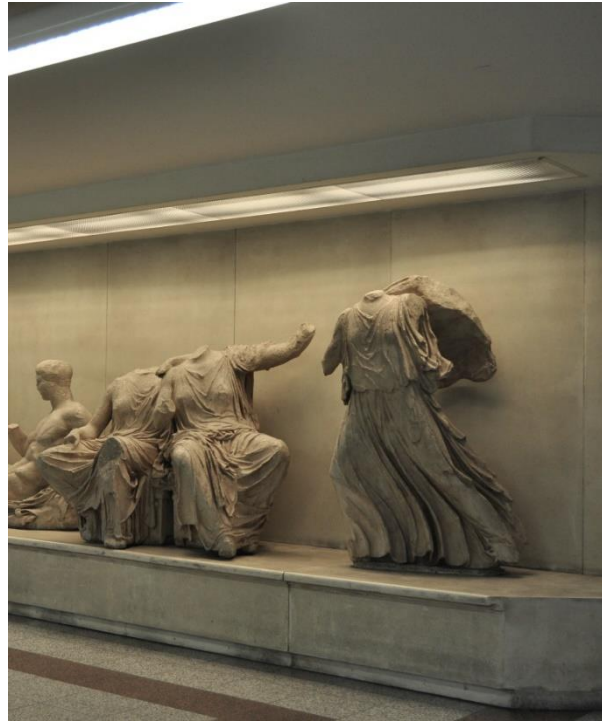


Fig. 5: Vestíbulo de la Estación Acrópolis con copias escultóricas del Frontón oriental del Partenón con el programa del Nacimiento de Atenas. (Elaboración propia).

La Estación Agios Ioannis pertenece a la línea de metro 2. Las obras estuvieron guiadas por las excavaciones arqueológicas de parte del cementerio de época clásica situado en el antiguo camino a Sunio. El conocimiento histórico de la zona promovió que las excavaciones comenzaran antes de que iniciaran el trabajar los ingenieros y arquitectos y se desarrolló a lo largo de 3700 m² entre 1994 y 1995. Durante la misma se descubrieron importantes restos cerámicos, así como doce tumbas de época clásica.

¹⁷ K. Fitschen, “Keramikos contra Metro”, *Antike Welt* 3 (1996), pp. 169-171. Al respecto cabe precisar también que en la página 276 del catálogo de la exposición *The city beneath the city* se puede leer que la parte norte de la excavación bajo la estación se ha conservado y permanece visitable, pero, en caso de que sea así, no está señalizado y no se observa a simple vista.

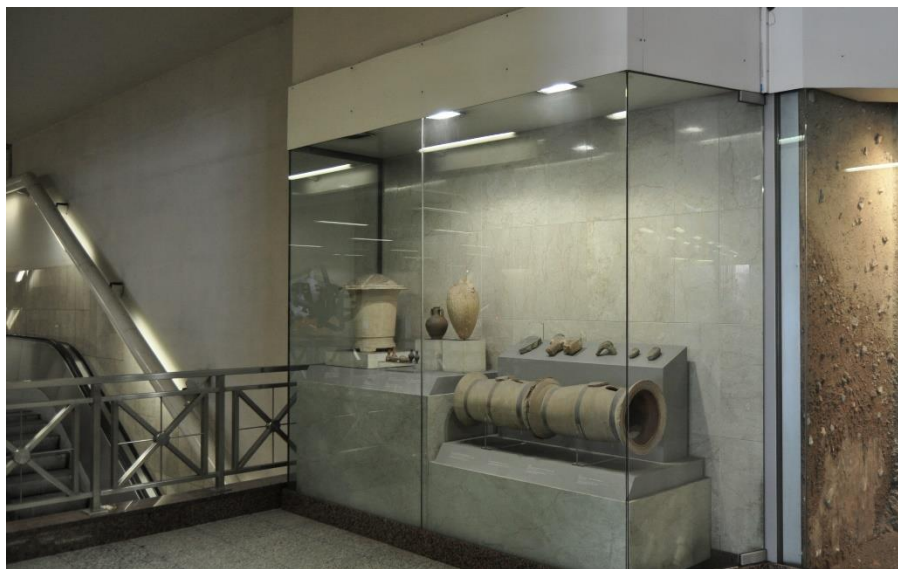


Fig. 6: Vitrina con material cerámico y parte de un sistema de canalización de agua en la Estación de Evangelismo. (Elaboración propia).

La tercera tipología está representada por la Estación de Evangelismós y la Estación de Panetistemio, también conocida como Universidad, que exponen los materiales más representativos de las excavaciones realizadas, pero no las estructuras arqueológicas en las que fueron halladas. Hecho que, en nuestra opinión, complica su conocimiento y va en detrimento de la puesta en valor de la arqueología, aunque favorezca el rápido avance de las obras y disminuya el gasto económico. Por tanto, únicamente podemos hablar del programa museográfico de las estaciones.

La campaña de excavación en la Estación de Evangelismós comenzó en 1996 y se prolongó tres meses. Las piezas extraídas se exponen en vitrinas modulares situadas junto a los mostradores de la salida que conecta con el Bulevar a Vasilissis Sofias. Presenta el material perteneciente a la excavación realizada en la Plaza Pitsare, en lo que, en época clásica, era la zona oriental de la ciudad. En concreto nos referimos a treinta y cinco tumbas con tres sarcófagos de mármol de época helenística y romana (s. II a.C.-II d.C.). Así como parte de las canalizaciones de época de Pisistrato (527-510 a.C.)¹⁸.

¹⁸ K. Fitschen, “Keramikos”.



Fig. 7: Nueva ubicación en el campus de Zografu de los restos encontrados en las excavaciones del Zapeion. (Elaboración propia).

La Estación de la Universidad presenta las mismas características. Junto a la ventanilla de venta de billetes se situaron ocho vitrinas que muestran restos de las excavaciones llevadas a cabo entre la calle Gregorio V y Universidades donde se encuentra en la actualidad la estación, así como de la zona excavada para situar la ventilación, entre las calles Universidades y América. Los elementos expuestos son lámparas, jarrones, y otros objetos pertenecientes a ajuares funerarios, puesto que se encuentra en la zona en la que se creó el gran cementerio del norte (s.V- IV a.C. al III- IV d.C.).

A la cuarta tipología se adscribe únicamente un ejemplo. En la creación de la estación del Zappeion se hallaron importantes restos de un complejo termal de época clásica. Ante la imposibilidad, según la administración, de poner en valor los restos *in situ* debido a los costes económicos, se decide desmontar las estructuras pieza a pieza y trasladarlas al campus universitario. Así el balneario romano con sus principales habitaciones podía ser visitado y al mismo tiempo servía como campo de prácticas para los estudiantes de arqueología. A día de hoy el yacimiento se encuentra aislado, y los turistas y ciudadanos, al encontrarse el campus universitario en la periferia, no frecuentan su visita. Además, permanece cerrado con una valla que impide el acceso libre. Posee una cubierta metálica que intenta protegerlo y algunas de sus estructuras se han aislado mediante una estructura vítrea que, lejos de favorecer su conservación, produce un efecto invernadero que

provoca mayor deterioro de las estructuras. Esta actuación fue enormemente criticada ya que en el s. XXI no es comprensible el cambio de ubicación.



Fig. 8: Plaza Monastiraki. En ella vemos la fachada de la estación y el vidrio a través del cual se observan las estructuras arqueológicas. (Elaboración propia).

La tipología deseable para las personas que tutelamos el patrimonio arqueológico es aquella en la que se trabaja de manera transdisciplinar en cada etapa y, después de una excavación sistemática con el pertinente estudio de materiales, se restaura el yacimiento, se pone en valor, se realiza un seguimiento en lo referente a su conservación y se abre al público sin olvidar que se trata de un espacio vivo que debe interactuar con la ciudadanía. Esta secuencia, a falta de una buena conservación e interacción con la ciudadanía y la producción de experiencias en la misma, la observamos en dos de las estaciones más representativas de la ciudad: Monastiraki y Sintagma. Ambas reciben el nombre de las plazas bajo las que se sitúan y, emplazadas en el centro de la ciudad, sirven de conectoras entre las líneas de metro.

Monastiraki es una plaza histórica en el centro de la ciudad situada a los pies de la Acrópolis y junto a la Biblioteca de Adriano. Referente de la cultura y vida ateniense, fue remodelada con motivo de la ampliación del metro. En este momento las excavaciones sacaron a la luz restos arqueológicos tanto de época griega como romana que se han conservados *in situ*. Estos nos permiten ver el viario clásico, estructuras pertenecientes a un edificio de carácter privado, tiendas,

talleres, potentes murallas y el lecho del río Eridano que se abovedó en época de Adriano. Con objeto de hacer visible los restos y de conferirles luz natural se abre una brecha estructural acristalada en la plaza que sirve como banco comunitario en la misma. La estación posee vitrinas en las que se exponen los materiales hallados y una sala, dentro del recorrido peatonal, de acceso libre en la que se encuentran la explicación del área mediante grandes paneles informativos. A día de hoy, al igual que ocurre en Sintagma, una vez desarrollados los JJOO y con la difícil crisis económica que está atravesando el país, se encuentran en un inaceptable proceso de degradación.



Fig. 9: Interior del área donde se pueden contemplar los restos arqueológicos a través del recorrido establecido por la pasarela. (Elaboración propia).



Fig. 10: Sistema de protección de la canalización clásica en Plaza Sintagma. (Elaboración propia).

La Plaza Sintagma, es decir, la Plaza de la Constitución, es uno de los centros neurálgicos de la ciudad a todos los niveles. Por ello su estación es una de las más grandes, frecuentadas y representativas. Se ha convertido en una atracción turística debido a ser publicitada como museo subterráneo y museo al aire libre. Las excavaciones de toda la red metropolitana empezaron aquí en el verano de 1992. Ese año se convirtió en la excavación en extensión más amplia que se había llevado a cabo en la historia de Atenas ya que no se centró únicamente en la plaza, sino que abarcó las tres puertas de acceso y los ejes que derivaban de ellas. De este modo la investigación permitió poner en valor las estructuras arqueológicas en el exterior (sistemas de canalización y termas) y las piezas en el interior¹⁹.

A nivel arqueológico el área que ocupa se encontraba fuera del límite de la ciudad en época clásica hasta que fue incorporada a ésta en época de Adriano. Por ello los materiales hallados presentan un amplio arco cronológico (s. V a.C.- VI d.C.).

En la propia plaza, en concreto en el muro que limita con la estación, se muestra en el lado oeste de la entrada a la estación, una replica de la tubería del acueducto de Pisistrato que transportaba el agua desde el monte Himeto (s. V a.C.). La intervención arquitectónica en aras a su protección ha consistido en la disposición

¹⁹ K. Fitschen, “Keramikos”.

de una cubierta elíptica de cemento y vidrio y una valla que intenta dificultar el acceso a los viandantes pero que desgraciadamente permite la entrada de seres más dañinos al patrimonio, como las palomas, que han encontrado en este espacio un lugar cómodo que frecuentar. En la salida que vierte a Vasilissis Sofias se pueden ver unas termas pertenecientes a una *domus* en un magnífico estado de conservación que datan de finales del siglo III a.C. y principio del IV d. C., donde podemos observar parte de la solería de mosaicos. En este caso los restos, situados a una cota inferior al nivel actual de calle, se han cubierto por una estructura. Al estar en el exterior se pueden observar libremente, pero la diferencia de cota lo cristaliza, no le permite convivir con la ciudad y la información que se ofrece queda reducida a un cartel en el lado sur²⁰.



Fig. 11: Situación de deterioro actual del sistema de canalización de época de Pisistrates en la Plaza Sintagma. (Elaboración propia).

²⁰ Las mismas características están presentes en la adecuación del puente sobre el río Céfiso en la Estación de Eleonidas.



Fig. 12: Puesta en valor de las termas privadas de una *domus* romana donde se aprecia el sistema de cubiertas y la diferencia de cotas. (Elaboración propia).

En el interior se exponen las piezas más representativas de las excavaciones procedentes de ajuares funerarios, estelas o ánforas. Una de las ideas más aplaudidas fue la recreación de una sección arqueológica de 42m. que permite entender la estratigrafía de un yacimiento con una amplia cronología (s. V a.C.-XIX d.C.).

En gran parte de las estaciones se conjuga el pasado arqueológico, como referente de la cultura clásica, con el arte contemporáneo, simbolizando la continuidad del esplendor del pueblo griego. Esto se debe a que uno de los objetivos fue crear un museo bajo tierra en el que se mostrara la historia de Atenas a través de la arqueología y se viera su potencial actual en materia artística. Idea también recogida en la metropolitana de Nápoles.



Fig. 13: Vestíbulo de la Estación Sintagma con vitrinas en las que se muestran las piezas más representativas de las excavaciones realizadas. (Elaboración propia).

Conclusiones

Las actuaciones llevadas a cabo con motivo de la ampliación de la red de metro en la capital griega muestran cómo para cada actuación es necesario desarrollar un programa de necesidades y un proyecto concreto, es decir, pese a que deben existir una serie de parámetros reguladores como la protección *in situ* de los restos, cada caso exigirá la toma de medidas concretas.

En Atenas se observa cómo la población, orgullosa de su pasado, entiende la historia en su concepción lineal, es decir, cronológica, pero también circular. y por ello la hacen presente día a día, disfrutan de su historia, visitan los monumentos entendiéndolos como parte de sí mismos y de este modo la proyectan al futuro.

Este conocimiento e interacción con el pasado les ha permitido ir, poco a poco, ampliando su concepción del patrimonio y, pese a que en la actualidad se sigue enaltecendo la cultura clásica en detrimento de otros períodos históricos como el bizantino, cada día se comprueba una mayor concienciación al respecto y, por ejemplo, dentro de los parques arqueológicos del Ágora y el Foro, en los últimos

años, se han llevado a cabo planes de puesta en valor global donde la recuperación, conservación y puesta en valor de las iglesias medievales, que se encontraban insertas en las áreas, están siendo unos de los objetivos prioritarios, aunque todavía se debe recorrer un gran camino al respecto.

Tanto en la tutela del patrimonio arqueológico como en la proximidad del mismo con la población cumple un papel fundamental la planificación urbana puesto que, desde los proyectos planteados en el XIX que permitieron la salvaguarda de estas áreas, pasando por intervenciones como la de Pikionis de revalorización del entorno del Acrópolis, hasta la creación de avenidas peatonales que conecten barrios periféricos con el centro histórico de la ciudad, observamos una disposición por proteger y acercar el pasado griego a la población²¹.

Con todo ello se reitera la importancia de los monumentos del pasado en la vida cotidiana de los ciudadanos y la importancia de una buena planificación urbana para una convivencia armoniosa de historia, progreso, población y turismo de masas.

Con el objetivo de mejorar la conservación de los restos y acercarlos a la población para que no sólo conviva con ellos, sino que los conozcan, sería interesante que, bien la empresa Attiko Metro, bien el Ministerio de Cultura, el organismo municipal competente o mediante un acuerdo entre las partes, se programaran vistas guiadas al subsuelo arqueológico de Atenas a través de las estaciones de metro.

Las estaciones se convierten en museos en el subsuelo que conjugan el pasado y el día a día de los ciudadanos, proyectando, debido a esa síntesis, un futuro encaminado a continuar con esta vinculación tan importante para el desarrollo de la sociedad.

²¹ Ana Chiara, Garzoni, “Pnice. Studi e progetti per Atene archeologica”, en Luisa Ferro (ed.) *Studi e progetti per Atene archeologica* (Roma: Araba fenice, 2007), pp. 62-69.