

## Γεωγραφίες

Αρ. 34 (2019)

Γεωγραφίες, Τεύχος 34, 2019



**ΠΟΛΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΜΝΗΜΗ; Η ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ Ή ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ»**

-

# Πόλεις χωρίς μνήμη; Η αντιπαράθεση για τη διατήρηση κατά χώρα ή απόσπαση των μοναδικών ευρημάτων στον σταθμό «Βενιζέλου» στη Θεσσαλονίκη

Μετά την εκλογή της νέας κυβέρνησης της ΝΔ ο πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης ανακοίνωσε την απόσπαση και επανατοποθέτηση των μοναδικών αρχαιολογικών ευρημάτων στον σταθμό του μετρό «Βενιζέλου» στη Θεσσαλονίκη. Έκτοτε, χωρίς να υπάρχει σημαντικός λόγος και χωρίς υποστήριξη από σχετικές μελέτες, τα Υπουργεία Πολιτισμού και Τεχνικών Υποδομών, όπως και η «Αττικό Μετρό», προσπαθούν να πείσουν τους Θεσσαλονικείς και το πανελλήνιο ότι η πρότασή τους είναι η βέλτιστη, ότι η ολοκλήρωση του μετρό δεν θα καθυστερήσει και ότι δεν θα υπάρχει επιπλέον κόστος. Αγνοούν επιδεικτικά ή υποβαθμίζουν την ομόφωνη απόφαση του ΚΑΣ για διατήρηση κατά χώρα, παραβλέπουν την ύπαρξη της σχετικής μελέτης και δεν υπολογίζουν τη σχετική αρχαιολογική νομοθεσία. Ωστόσο, η εταιρεία-εργολάβος του έργου σε επιστολή της προς την κυβέρνηση (η οποία διέρρευσε στον Τύπο) αναφέρει μεγάλες καθυστερήσεις και απαιτήσεις για αντίστοιχες αποζημιώσεις, αν προκριθεί η απόσπαση/επανατοποθέτηση του μνημειακού συνόλου. Παρά της αντιδράσεις από το σύνολο των επιστημονικών φορέων, σημαντικής μερίδας πολιτών, της αντιπολίτευσης σε Δήμο και Βουλή και με δεδομένη τη μεγάλη καθυστέρηση του έργου και την αύξηση του κόστους η σημερινή κυβέρνηση συνεχίζει (μέχρι τώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές) ένα ανόητο και αδιέξοδο πολιτικό ρεβανσισμό που καταλήγει σε βάρος του μοναδικού βυζαντινού πολεοδομικού ευρήματος στην Ελλάδα που έχει χαρακτηριστεί ως «βυζαντινή Πομπηία». Δυστυχώς το νέο ΚΑΣ που διόρισε η υπουργός της ΝΔ κυρία Μενδώνη (αρχαιολόγος και η ίδια) αναίρεσε την προηγούμενη απόφαση διατήρησης κατά χώρα των ευρημάτων σε πολύωρη συνεδρίαση στις 18.12.19. Φαίνεται πως η επιλογή της νέας κυβέρνησης είναι «πόλεις χωρίς μνήμη».

Οι *Γεωγραφίες* ζήτησαν από δυο δραστήρια μέλη της «Κίνησης Πολιτών», τη Μελίνα Παϊσίδου και τον Στράτο Μάνο, να σχολιάσουν την επικαιρότητα. Τους ευχαριστούμε.

## ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥΣ ΤΩΝ ΑΡΧΑΙΩΝ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ»

**Μελίνα Π. Παϊσίδου<sup>1</sup>**

Βρισκόμαστε σήμερα εδώ για τα αυτονόητα, δηλαδή για την υπεράσπιση της παραμονής στη θέση του, για την ανάδειξη και την επισκεψιμότητα του μεγαλύτερου αρχαιολογικού συνόλου που βρέθηκε στη Θεσσαλονίκη, αυθεντικού και άθικτου από τους αιώνες, τις αλώσεις ξένων κατακτητών και τις φυσικές καταστροφές. Βρισκόμαστε εδώ για την ομαλή και απρόσκοπτη συνέχιση της μοναδικής επίσημης, θεσμοθετημένης και ψηφισμένης λύσης, δηλαδή της κατά χώραν διατήρησης και ανάδειξης των αρχαιοτήτων (ΥΑ 2017).

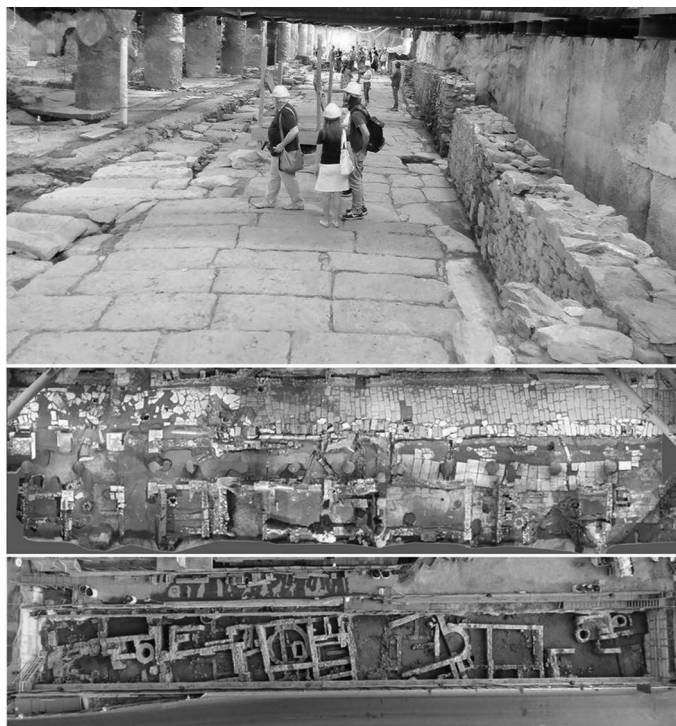
1. Αναπληρώτρια καθηγήτρια, ΑΠΘ, μέλος της «Κίνησης Πολιτών», mpaisidou@hist.auth.gr

Ας ρίξουμε μία πολύ γρήγορη ματιά σε στοιχεία του θεσμικού πλαισίου: «Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας» (ελληνικό σύνταγμα) Η «Χάρτα της Βενετίας» (1964) έθεσε την ευθύνη έναντι των μελλοντικών γενεών στις οποίες οφείλουμε να παραδώσουμε ακέραια τα μνημειακά έργα των λαών ως πανανθρώπινη πολιτιστική κληρονομιά. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση της Μάλτας (1992) προβλέπει τη συμφιλίωση και συνάρθρωση των αναγκών της αρχαιολογίας και των αναπτυξιακών σχεδίων, τη συστηματική διαβούλευση αρχαιολόγων, πολεοδόμων και χωροτακτών, την τροποποίηση σχεδίων αναπτύξεως που ενδέχεται να αλλοιώσουν την αρχαιολογική κληρονομιά, τη διατήρηση κατά χώραν των στοιχείων της αρχαιολογικής κληρονομιάς, όταν ευρίσκονται επ' ευκαιρία εργασιών αναπτύξεως. Ο νόμος 3028/2002, άρθρο 2, ορίζει ως «ακίνητα τα μνημεία που είναι συνδεδεμένα με το έδαφος και παραμένουν σε αυτό {...} και δεν είναι δυνατόν να μετακινηθούν χωρίς βλάβη της αξίας τους ως μαρτυριών». Σύμφωνα με τον νόμο 3028/2002, άρθρο 42: «Η μετακίνηση μνημείου λόγω τεχνικού έργου εξετάζεται μόνο όταν μετά από σχετικό επιστημονικό έλεγχο αποκλείεται κάθε δυνατότητα διατήρησής του στο περιβάλλον του».

Στα παραπάνω προσθέτουμε ένα σημαντικό θεσμικό γεγονός της προηγούμενης χρονιάς: το 2018 υπογράφηκε στην πόλη μας με πρωτοβουλία του ΕΚΕ-ΒΥΜΜ η «Χάρτα της Θεσσαλονίκης» για την προστασία και ανάδειξη των βυζαντινών μνημείων έπειτα από τριήμερη διεθνή διαβούλευση και με τη συμμετοχή είκοσι ενός χωρών γύρω από τη Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο που περιέχουν στο έδαφός τους μνημεία βυζαντινής κληρονομιάς. Θυμίζουμε ότι η Θεσσαλονίκη περιλαμβάνει ήδη δεκαπέντε μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς εγγεγραμμένα στον κατάλογο της ΟΥΝΕΣΚΟ.

Αφηγείται ο Ιωάννης Καμινιάτης το 904 μ.Χ.: «Ένας μεγάλος δημόσιος δρόμος διέτρεχε κεντρικά τη Θεσσαλονίκη από τα δυτικά στα ανατολικά και προέτρεπε τους ταξιδιώτες να μένουν στην πόλη μας και να εφοδιάζονται με όλα τα απαραίτητα. Εμείς επωφελούμασταν από αυτούς τους ανθρώπους και αποκτούσαμε αγαθά που δεν μπορούσε κανείς να τα φανταστεί. Υπήρχε ένα πολύχρωμο πλήθος αποτελούμενο από ντόπιους και ξένους που σύχναζε ασταμάτητα στους δρόμους. Ήταν πιο εύκολο να μετρήσει κανείς τους κόκκους της άμμου στην παραλία παρά τα πρόσωπα που διέσχιζαν την αγορά και ασχολούνταν με το εμπόριο {...}». Αυτό το κείμενο που γράφηκε στις αρχές του 10ου αιώνα θα μπορούσε να είχε γραφεί τώρα, περιγράφοντας μία σύγχρονη κατάσταση στη σημερινή Εγγνατία έξι μέτρα πάνω από την αρχαία προκάτοχό της ακριβώς στην ίδια θέση. Μια ανοιχτή πόλη, πολύχρωμη και κοσμοπολίτισσα με σαφή την ταυτότητά της και με μία αγκαλιά ανοιχτή για όλους. Αυτό τον πλούσιο κόσμο της ύστερης αρχαιότητας και των αρχών των μεσαιωνικών χρόνων αποκάλυψε η αρχαιολογική σκαπάνη στο πλαίσιο των ανασκαφών του μετρό στον σταθμό «Βενιζέλου».

Πρώτο Ερώτημα: Γιατί είναι αδιαμφισβήτητη η εξαιρετική σημασία για την αρχαιολογία και την ιστορία όχι μόνον της Θεσσαλονίκης αλλά και διεθνώς του μνημειακού συνόλου που αποκαλύφθηκε στο σταυροδρόμι της βυζαντινής λεωφόρου:



α) Γιατί μέσα από τα ευρήματα δίνεται η ανασύσταση του αστικού χώρου της βυζαντινής πόλης, αναδεικνύεται η ρυμοτομία της Θεσσαλονίκης και αποτελούν το πλέον ευανάγνωστο και αυτούσιο κομμάτι του ιστορικού κέντρου της σε ένα παλιμψηστο αιώνων από τον 6ο έως τον 10ο αιώνα μ.Χ. το οποίο επιβίωσε στην ίδια θέση έως σήμερα.

β) Γιατί για πρώτη φορά αποκαλύπτεται και διατηρείται σε τόσο ολοκληρωμένη κατάσταση, μεγάλη έκταση και στρωματογραφία η διαχρονία της πόλης μας από την ύστερη αρχαιότητα έως τις απαρχές της κυρίως μεσοβυζαντινής εποχής.

γ) Γιατί για πρώτη φορά αποκαλύπτεται μία μνημειακή διασταύρωση δρόμων, δηλαδή του κεντρικού οδικού άξονα της πόλης του μεγάλου Decumanus/Μέσης/Λεωφόρου με τον μεγάλο Cardo/κάθετη σε συνδυασμό με τις αστικές χρήσεις τους. Πρόκειται για τη Μέση που διέσχιζε οριζόντια ολόκληρη την πόλη, όπως σήμερα τη διασχίζει στην ίδια θέση η Εγνατία. Και η κάθετη που κατέβαινε από τα βόρεια τείχη και περνώντας διαμέσου του διοικητικού κέντρου της Θεσσαλονίκης στην Πλατεία Διοικητηρίου κατέληγε στο λιμάνι, στην πύλη του Γιαλού. Πρόκειται για δρόμους που συμπίπτουν με τις σύγχρονες μεγάλες οδούς Εγνατία και Βενιζέλου και με τις σύγχρονες χρήσεις τους. Με άλλα λόγια: η καρδιά του εμπορικού κέντρου της πόλης ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ. Περαιτέρω δε αποκαλύφθηκε η μνημειακή διασταύρωσή τους με τον εντυπωσιακό πυλώνα (το λεγόμενο τετράπυλο) με τα δώδεκα ποδαρικά ο οποίος βρίσκεται σε διάλογο με το γαλεριανό τόξο στα ανατολικά. Δηλαδή οι δύο πυλώνες δημιουργούν ένα μνημειακό δίπολο της ανατολικής και της δυτικής πόλης κοντά στις αντίστοιχες εισόδους της.

δ) Γιατί για πρώτη φορά στα αρχαιολογικά πράγματα της Θεσσαλονίκης πέφτει το κέντρο βάρους της έρευνας στο αστικό τοπίο, σε αυτό που αποκαλούμε κοσμική Θεσσαλονίκη, πέρα από τα γνωστά εκκλησιαστικά και μοναστηριακά μνη-

μεία και τις οχυρώσεις. Κι έρχεται να δώσει πολλές απαντήσεις στην οργάνωση της πόλης και να βοηθήσει στη λειτουργική ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων που θα ενσωματωθούν στην καθημερινότητα της πόλης.

ε) Γιατί για πρώτη φορά αποκαλύπτεται τόσο κατανοητά και διδακτικά ένα σύνολο και όχι μεμονωμένα κατάλοιπα. Ένα σύνολο που βρίσκεται στην ίδια στάθμη με τον βυζαντινό μητροπολιτικό ναό της Αγίας Σοφίας, σε άμεσο συσχετισμό με την Παναγία των Χαλκέων και τον βυζαντινό μεγαλοφόρο. Ένα σύνολο που αποτελεί πρόδρομο και προκάτοχο αυτού που θα ακολουθήσει στην πολύχρωμη αγορά του Μπεξεστενίου και στο οθωμανικό Χαμζά Μπέη Τζαμί (Αλκαζάρ). Η Θεσσαλονίκη με αυτό το εξαιρετικό εύρημα έρχεται να δείξει αυτό ακριβώς που έχει χαθεί από την Κωνσταντινούπολη, δηλαδή την αστική δομή της πρωτοβυζαντινής και μεσοβυζαντινής πόλης. Οι ποικίλες ιστορικές τύχες της πόλης, οι αλλαγές, οι αλώσεις και οι μετασχηματισμοί της, οι βίαιοι και καταστρεπτικοί σεισμοί που μας μαρτυρούν οι ιστορικές πηγές σεβάστηκαν τον χώρο, τον διατήρησαν και τον συνέχισαν παραπέρα, τον συντήρησαν, τον ανέκτησαν χωρίς να τον καταργήσουν, να τον καταστρέψουν ή να τον πάνε κάπου αλλού. Βυζαντινοί, Λατίνοι, Φράγκοι, Οθωμανοί συνέχισαν και έκτισαν πάνω σε αυτό το παλίμψηστο που ήρθε στο φως. Ακόμη και η μετά την πυρκαγιά η Θεσσαλονίκη στο ίδιο σημείο επανήλθε και το ανακαίνισε, χωρίς να το κατασκάψει, να το διαλύσει, να το ακυρώσει.

ΕΜΕΙΣ; Θα φανούμε ανάξιοι αυτής της πολιτισμικής συνέχειας; Όταν ανέλαβε ο Ερνέστ Εμπράρ την ανοικοδόμηση της πόλης μας μετά την πυρκαγιά του 1917 τι άλλο είχε στο μυαλό του από το να ανασυντάξει την πόλη και να αναδείξει τα μνημεία που διασώθηκαν και με βάση αυτά να δημιουργήσει άξονες αναφοράς γύρω τους και στη θέση τους, βέβαια, χωρίς μετακινήσεις, ταπεινώσεις, καταργήσεις, καταχώσεις και άλλα τεχνάσματα.

Δεύτερο Ερώτημα: Γιατί το εύρημα είναι αμετακίνητο;

Γιατί δεν είναι ένα περιγεγραμμένο κτίσμα, αλλά ένα σύνολο χωρίς πλαίσιο που συνεχίζεται προς πάσα κατεύθυνση οριζοντίως και καθέτως με στρωματογραφία και διαχρονία οι οποίες λειτουργούν και παίρνουν αξία μόνον με την κατά χώραν διατήρηση. Αγκαλιάζει και αγκαλιάζεται από την πόλη, την αλλοτινή και τη σημερινή. Η πλακόστρωτη λεωφόρος και η διασταύρωσή της μαζί με τα κατάλοιπα των οικοδομημάτων με βάση την ελληνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς είναι «αμετακίνητο μνημείο» και για αυτόν τον λόγο είναι αναγκαίο να εξαντληθούν όλα τα περιθώρια για να αναδειχθεί κατά χώραν.

Ένας αρχαίος δρόμος δεν μπορεί να καταστεί «έκθεμα»: αν μετακινηθεί σε άλλη θέση χάνει την ιστορία του και τη θέση του ως δρόμου της πόλης. Και ούτε η κατάσταση διατήρησης του συνόλου επιτρέπει τα «πηγαινέλα». Η όποια μετακίνηση συνιστά απώλεια της αυθεντικότητας του συνόλου, μεγάλη απώλεια των υλικών του και ανεπανόρθωτη βλάβη στο μνημειακό σύνολο. Όσο για την απόσπαση, κανείς δεν βγαίνει να πει ότι θα γίνει κομματιαστά και ότι τα 1400 τ.μ. που ζυγίζουν 700 τόνους θα γίνουν το λιγότερο 100 κομμάτια των εφτά τόνων έκαστο. Ότι στις ενδιάμεσες τομές θα υπάρχουν απώλειες. Ότι κάτω από τις μαρμάρινες πλάκες υπάρχει η υποδομή τους. Η κοιτίδα τους. Γιατί δεν λένε πόσο πολύ θα κοτίσει η απόσπαση και η επανατοποθέτηση; (15.000.000). Γιατί δεν εξηγούν ότι

μόλις φύγει το μνημειακό σύνολο από τη θέση του θα γίνει ένα βαθύ όρυγμα έως τα είκοσι πέντε μέτρα; Δηλαδή, για την επανατοποθέτησή του δεν θα υπάρχει καν το φυσικό υπέδαφος για να το υποδεχθεί, η κοιτίδα του δηλαδή. Θα δημιουργηθούν τεχνητά επίπεδα, όπου και όπως βολέψει (αν βολέψει, λέω, γιατί στην Αγίας Σοφίας σε μια πολύ ευκολότερη περίπτωση δεν βόλεψε, «δεν χώρεσε»), με τεχνητά υλικά, μία σκηνοθεσία δηλαδή. Μόνο που «τέτοια» αρχαία σου φτιάχνουμε όσα θες... Γιατί κανείς δεν βγαίνει να πει ότι μετά την απόσπαση θα ακολουθήσει υποχρεωτική ανασκαφή για άλλα τριάμισι μέτρα βάθος σε όλη την έκταση των 1400 τ.μ. έως το επίπεδο της Θεσσαλονίκης του Κάσσανδρου; (υπόκειται η ρωμαϊκή και η ελληνιστική). Που σημαίνει πολύς χρόνος και πολύ χρήμα και εκ νέου άλλες αρχαιότητες για εκ νέου διαχείριση. Γιατί δεν λένε για τις δύο μεγάλες εισόδους του σταθμού που προβλέπει η μελέτη τους στα βόρεια και στα νότια, άλλα 700–800 τ.μ. ανασκαφές; Γιατί δεν εξηγούν στους πολίτες και στους καταστηματάρχες της περιοχής, στους «μετρόπληκτους», ότι πάλι θα δημιουργηθούν ορύγματα; Και με τις αρχαιότητες που θα προκύψουν τι θα κάνουν; Απόσπαση, κατάχωση, διάλυση; Και μετά θα ακολουθήσει το τεχνικό κομμάτι. Συνεπώς, περισσότερο χρόνος, αυξημένο κόστος, μεγάλη ταλαιπωρία και ανεπανόρθωτη βλάβη στο μνημειακό σύνολο, συνέπειες που θα αποφευχθούν εάν συνεχιστεί απρόσκοπτα η λύση που εφαρμοζόταν μέχρι πρότινος (σχέδια).

Τρίτο ερώτημα: Γιατί υπάρχει καχυποψία από πλευράς μας ότι δεν θα τηρηθούν οι αποφάσεις και οι δεσμεύσεις;

α) Σιντριβάνι, 2009–2010. Η περίπτωση της παλαιοχριστιανικής βασιλικής, όπου η εφορεία μπροστά στην απειλή της ολοσχερούς καταστροφής της (όρυγμα στην περιοχή) πρότεινε την απόσπαση και μεταφορά της στα 100 μ. δίπλα στη συνέχεια του ανατολικού νεκροταφείου μέσα στο Πανεπιστήμιο. Εγκρίνεται με ΥΑ 2010. Έγιναν οι αυτοψίες για τη συζήτηση της λύσης κλπ. Έναν χρόνο αργότερα ακολούθησε τροποποίηση της ΥΑ με νέα και η βασιλική σήμερα βρίσκεται θαμμένη κάτω από τόνους τσιμέντου, αθέατη, ανύπαρκτη (μας είπαν για τους αρχαιολόγους του 3000!).

β) Αγίας Σοφίας, 2012, τμήμα του Decumanus: Συναινεί η εφορεία για την απόσπαση και επανατοποθέτηση του δρόμου μέσα στον σταθμό. Όταν ήρθε η ώρα της επανατοποθέτησης «δεν χωρούσε»!!!

γ) Βενιζέλου: Από την αρχή υπήρχαν ρητές διαβεβαιώσεις ότι δεν υφίσταται λύση. Ή αρχαία ή μετρό. Είναι καταγεγραμμένες και σε βίντεο οι βαρύγδουπες δηλώσεις. Ωστόσο η λύση βρέθηκε. Κι ενώ εφαρμοζόταν, ξαφνικά απαξιώνεται. Ακούστηκε ότι δεν υπάρχει μελέτη. Κατέπεσε το επιχείρημα. Ακούστηκε ότι απορρίφθηκε. Κατέπεσε και αυτό. Ακούστηκε ότι είναι ακριβή. Τώρα πάλι ότι είναι αδύνατη! Συμπέρασμα: υπάρχει μία δυστοκία στο ζήτημα απόσπασης–επανατοποθέτησης–ανάδειξης. Μία δυστοκία και απροθυμία εν γένει στην κατά χώραν διατήρηση, μία τάση να γίνονται όλα ορύγματα του μέλλοντος, όπου το παρελθόν δεν χωρά. Θα περίμενε κανείς μετά από τέτοιο εύρημα που αξιωθήκαμε τα μελετητικά γραφεία να αμιλλώνται μεταξύ τους ποιο θα εκπονήσει τη βέλτιστη ανάδειξη και επισκεψιμότητα του μνημειακού συνόλου και όχι να απεργάζονται υπόγειες λύσεις και προτάσεις για βόλτες πέρα δώθε του μνημειακού συνόλου. Και αν εν τέλει στην ελληνική πραγματικότητα διαπιστώνεται αδυναμία – πράγμα που δεν το πιστεύω- ως γίνει διεθνής διαγωνισμός.

Το μνημείο θα λειτουργήσει ανταποδοτικά στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας και της θεαματικής περιβαλλοντικής βελτίωσης του χώρου. Το οικονομικό όφελος για την πόλη στο τέλος του έργου και η μέγιστη προστιθέμενη αξία που θα δώσει θα είναι πολλαπλάσια με την υφιστάμενη λύση (2017) η οποία συμβαδίζει απόλυτα με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης που για τις πόλεις μας θα είναι μονόδρομος εφεξής. Μήπως τα ομορφότερα σημεία της πόλης δεν είναι αυτά που συνδέονται με αρχαιολογικούς χώρους και με εμβληματικά μνημεία; Αυτά δεν είναι που αναβαθμίζουν το περιβάλλον και χάρη σε αυτά δεν έχουν δημιουργηθεί πνεύμονες πρασίνου, περίπατοι, χώροι αναψυχής και συναντήσεων, σημεία αναφοράς (αρχαία αγορά, γαλεριανό συγκρότημα, Ροτόντα, Λευκός Πύργος, κάστρα, πλατεία Αγίας Σοφίας); Ένα καθημερινό ανθρωποπεριβάλλον πλαισιωμένο από μνημεία παγκόσμιας ληρονομιάς που προσφέρουν ποιότητα, σταθερότητα και καταφύγιο έναντι ενός περιβάλλοντος που μεταλλάσσεται και «επιτίθεται» καθημερινά. Μία ευκαταία νέα πραγματικότητα που θα καλλιεργεί συνειδήσεις και την κοινή γνώμη.

Γίνεται πολύς λόγος για την περίπτωση του σταθμού της Αγίας Σοφίας κι εδώ τονίζω πως υπάρχει είτε άγνοια είτε μεγάλη παραπληροφόρηση, φοβάμαι, σκόπιμη. Κατ' αρχάς τονίζουμε ότι δεν υπάρχει περισσότερο ή λιγότερο σημαντικό εύρημα μεταξύ των δύο σταθμών. Και όταν αυτό υποστηρίζεται είναι αντιεπιστημονικό, αντιιδεολογικό και ύποπτο. Γιατί; Διότι και τα δύο σύνολα είναι μέρος του ίδιου πολεοδομικού προγράμματος, της Μέσης οδού, με την ίδια διαχρονική ύπαρξή της, με τις διασταυρώσεις, τα καταστήματα και τις πλατείες της εκατέρωθεν. Είναι το ίδιο σημαντικά. Η διαφορά έγκειται στον τρόπο που ανασκάφθηκαν τα δύο σύνολα, και αυτό υπαγορεύτηκε καθαρά και μόνο από το τεχνικό έργο λόγω των ιδιαιτεροτήτων στις οποίες έσκυψαν οι αρχαιολόγοι. Η Βενιζέλου ανοίχθηκε ενιαία ως τεχνικό έργο και φάνηκε απλόχερη, πλουσιοπάροχη η αρχαιολογική μαρτυρία. Και αυτό που αποκαλύφθηκε ούτε στα πιο τρελά όνειρα των αρχαιολόγων δεν εμφώλευε. Ο σταθμός της Αγίας Σοφίας ερευνήθηκε τμηματικά. Ο κεντρικός παντοροϊκός αγωγός της πόλης που διαπερνούσε το σκάμμα ήδη είχε καταστρέψει όλον τον κατά μήκος άξονα σε ικανό πλάτος και βάθος. Και όταν αποκαλύφθηκε το τμήμα του δρόμου το 2012 δόθηκε μία λύση ατυχής, όπως φάνηκε. Ήταν αποτέλεσμα της καλής πίστης που έδειξε η εφορεία αρχαιοτήτων, συναινώντας στην απόσπαση του πλακόστρωτου δρόμου, καθώς έλαβε υπόσχεση επανατοποθέτησης και έκθεσης του ευρήματος. Μίας καλής πίστης στο πλαίσιο της λογικής και του ρεαλισμού. Εξαπατήθηκε όμως. Η Βενιζέλου που εμφανίστηκε στο τέλος της ίδιας χρονιάς σε όλο της το μεγαλείο ήταν το «ως εδώ και μη παρέκει». Όσον αφορά τις δύο εισόδους του σταθμού της Αγίας Σοφίας, στη μεν βόρεια είσοδο κανείς δεν βγαίνει να πει ότι με συμφωνία και συναντίληψη των τεχνικών και των αρχαιολόγων τροποποιήθηκε η μελέτη, μειώθηκε η έκταση που θα έβλαπτε το αρχαίο και διατηρήθηκαν κατά χώραν τα 2/3 του συνόλου ως αμετακίνητα αρχαία που επίσης διατηρούν πολλαπλές φάσεις χρήσης του χώρου. Αποσπάστηκε το κρηναίο, ως οικοδόμημα ενιαίο, το οποίο θα επανατοποθετηθεί. Στη δε νότια είσοδο η διατήρηση των αρχαίων θα είναι στο 50%. Οι πλάκες που αποσπάστηκαν αποκάλυψαν πολύτιμα ψηφιδωτά δάπεδα. Γίνεται, λοιπόν, σαφές ότι στις περιπτώσεις των λύσεων που προκρίνει η Αρχαιολογική Υπηρεσία πρυτανεύει συντριπτικά η κατά χώραν διατήρηση στο μεγαλύτερο δυνατό ποσοστό και

εφαρμόζεται στο λιγότερο δυνατό η τεχνική των αποσπάσεων. Και όχι σε ενιαίες εκτάσεις, όπου οι αποσπάσεις είναι συνώνυμο του ξηλώματος. Καταβλήθηκε δηλαδή μεγάλη προσπάθεια με συνεργασία αρχαιολόγων και μηχανικών για την ελαχιστοποίηση της όχλησης του αρχαιολογικού συνόλου, αυτό δηλαδή που περιγράφεται στη Σύμβαση της Μάλτας του 1992.

Το κείμενο αυτό δεν είναι ένα κατηγορώ, δεν είναι διχαστικό, δεν είναι μισαλλόδοξο. Τα αρχαία μας, ο πολιτισμός μας, η διαχρονική παρουσία του ανθρώπου στη γη και το χνάρι που αφήνει στη στρωματογραφία των αιώνων δεν έχουν χρώμα, δεν έχουν πολιτική τοποθέτηση, δεν έχουν θρησκεία. Είναι αξίες πανανθρώπινες και οικουμενικές που ενσωματώνονται στη ζωή και την εξέλιξή μας, στερεώνουν το παρόν και θεμελιώνουν το μέλλον μας. Το κείμενο είναι μία έκκληση στην πολιτεία να επανέλθει στη μοναδική λογική, σύννομη και εγκεκριμένη λύση της κατά χώραν διατήρησης του μνημείου με τη συνύπαρξη του σταθμού.

## ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑ Ή ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΗ ΒΑΡΒΑΡΟΤΗΤΑ;

**Στράτος Μάνος<sup>2</sup>**

Όταν με το καλό δοθεί στην κυκλοφορία το μετρό Θεσσαλονίκης, τότε θα μπορέσουμε με ασφάλεια να μετρήσουμε τον πόνο και τη ζημιά που έχει προκαλέσει. Το μετρό ως ένα σύνθετο τεχνικό έργο και ως μια βαριά αστική υποδομή που ανασυγκροτεί την πόλη όφειλε να έχει σχεδιαστεί, χρηματοδοτηθεί και υλοποιηθεί με τους καλύτερους δυνατούς όρους. Μέχρι στιγμής, όμως, έχει καταλήξει να είναι ένα άσχημο ανέκδοτο. Σε αυτό συνέβαλαν πολλοί: Όσοι δήλωσαν ότι θα χρηματοδοτήσουν την κατασκευή του από τον προϋπολογισμό του δημοτικού ραδιοφώνου, όσοι προσέτρεξαν να ονοματοδοτήσουν τους μετροπόντικες ως «Κωστίκα» και «Γιωρίκα», αλλά εγκατέλειψαν το έργο, όσοι «μικροί» και «μεγάλοι» αρμόδιοι και –κυρίως– αναρμόδιοι βραδυπόρησαν την πρόοδό του με κάθε λόγο και αφορμή. Το μετρό Θεσσαλονίκης όμως στάθηκε με στιβαρότητα στο ύψος του: από τη δημοπράτησή του ως 100% δημόσιο έργο το 2004 έως σήμερα είδε αρμόδιους υπουργούς να εναλλάσσονται, δημάρχους να αλλάζουν, εταιρείες να πτωχεύουν, να αποσύρονται και να αναλαμβάνουν άλλες και μια κοινή γνώμη (κάτοικοι, καταστηματαρχές και μετακινούμενοι) να μεταβάλλεται από ένθερμη σε εχθρική πολλές φορές λόγω διαφόρων καταστάσεων (σχεδόν μόνιμη κατάληψη οδών και πεζοδρομίων, διάλυση τμήματος του εμπορικού κέντρου, μπουτλιαρίσματα από την πρόσθετη κίνηση βαρέων οχημάτων για την κατασκευή του κλπ). Να υπενθυμίσουμε ότι το «προηγούμενο» μετρό της πόλης, αυτό που θα

2. Αρχιτέκτων-πολεοδόμος, μέλος της «Κίνησης Πολιτών», efmanos1@yahoo.gr



υλοποιούνταν με τη μέθοδο της παραχώρησης, πρόλαβε να ζήσει δέκα χρόνια (1992–2002) χωρίς να το δούμε ποτέ να ανοίγει έναν λάκκο έστω για πανσέδες. Έτσι, οι εικοσάχρονοι το 1986 («τρύπα του Κούβελα») μεγάλωσαν και έγιναν πενηντάρηδες χωρίς να απολαύσουν τους καρπούς της φορολογίας τους, μια ευρωπαϊκή μεγαλούπολη έχασε σε όρους ποιότητας ζωής αλλά και διεθνούς ανταγωνιστικότητας. Καταλήξαμε, λοιπόν, στο σημείο, όπου η χρυσοφόρος για τον ανάδοχο κατασκευαστική δραστηριότητα, μεταβαλλόμενη από το μηδέν σε έναν ικανοποιητικό βαθμό και ξανά στο μηδέν, να έχει ταυτιστεί με ό,τι πιο αρνητικό στο συλλογικό θυμικό της πόλης. Και μέσα στη μαυρίλα και την απελπισία που η διαρκώς αναβαλλόμενη ημερομηνία παράδοσης του έργου δημιουργεί οι μόνες θετικές ειδήσεις προέρχονται από την ανασκαφική και την αρχαιολογική δραστηριότητα η οποία φέρνει στο φως εκπληκτικά ευρήματα τέτοια που μόνο περήφανους μας κάνουν. Είναι το θετικό αντιστάθμισμα στην ταλαιπωρία και το βάσανο δεκαετιών πλέον. Όσο οι δύο δραστηριότητες συμπορεύτηκαν συνεργατικά, δηλαδή εκσκαφή του σταθμού έως τον πρώτο εντοπισμό ευρημάτων, ανασκαφή και απόσπαση κινητών ευρημάτων, αλλά και απόσπαση–ολίσθηση–περιστροφή–ανέλκυση–μεταφορά ακίνητων ευρημάτων, για παράδειγμα, ρωμαϊκό λουτρό στον σταθμό «Αγίας Σοφίας», τα αποτελέσματα μπορούν να χαρακτηριστούν ως αποδεκτά. Στην περίπτωση, όμως, των ευρημάτων του σταθμού «Βενιζέλου», δηλαδή του βυζαντινού σταυροδρομίου του Decumanus Maximus (ακριβώς κάτω από τη σημερινή οδό Εγνατία) με τον Cardo (ακριβώς κάτω από τη σημερινή οδό Βενιζέλου), τα ευρήματα έχουν διαφορετική αρχαιολογική αξία και τελείως διαφορετική σημασία για το μέλλον και την ταυτότητα της Θεσσαλονίκης. Εδώ, παρόλο που όλοι οι εμπλεκόμενοι έχουν αναγνωρίσει την αξία των ευρημάτων, λόγω της κατάστασης διατήρησής τους μια νέα διαμάχη έχει ξεκινήσει. Αφορά την απόσπαση ή όχι των αρχαιοτήτων, ώστε να «διευκολυνθεί» η κατασκευή του σταθμού. Καθώς κάθε νέα διαμάχη ανασύρει μνήμες, ομαδοποιήσεις και υλικό από παλαιότερες (για παράδειγμα «μετρό ή τραμ», ανάπτυξη προς τις ανατολικές ή τις δυτικές συνοικίες,<sup>3</sup> πλήθος σταθμών και η μεταξύ τους απόσταση κλπ), η συγκεκριμένη σχηματοποιείται ως «απόσπαση/μεταφορά/επιστροφή/επανατοποθέτηση vs in situ παραμονή των αρχαιοτήτων».



Η πλευρά που υποστηρίζει την απόσπαση αποτελείται από τη νεοεκλεγείσα κυβέρνηση, τη νέα δημοτική αρχή του Δήμου Θεσσαλονίκης, τη νέα διοίκηση της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» και από πλήθος τοπικών φορέων και εστιάζεται με παραλογισμό και μανία στο σήμερα, δηλαδή έως τη έναρξη του έργου. Είναι μια αντίληψη με εσωτερική συνοχή. Γιατί; Διότι το μετρό για αυτούς είναι μόνο ένα πεπερασμένο τεχνικό έργο, διαστασιολογημένο, κοστολογημένο, χρονομετρημένο. Διαφορούν για όλα όσα έχουν σημασία που δεν είναι άλλα από την ενσωμάτωση της λειτουργίας του μετρό στη ζωή της πόλης και τις δυνατότητες που αυτό θα προσφέρει σε κατοίκους και επισκέπτες. Η πλευρά που υποστηρίζει την *in situ* παραμονή των αρχαιοτήτων αποτελείται από αρχαιολόγους και μηχανικούς που αντιτίθενται στην απόσπαση, τους Συλλόγους Ελλήνων Αρχαιολόγων και Αρχιτεκτόνων, το Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων (ICOMOS) και μια νεοσυσταθείσα «Κίνηση Πολιτών», ενώ ψηφίσματα υποστήριξης έχουν εκδώσει πανεπιστημιακά τμήματα και μεταπτυχιακά προγράμματα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η διαμάχη έχει αρχίσει να παίρνει διεθνείς διαστάσεις.

Όλοι συμφωνούν ότι το βυζαντινό σταυροδρόμι αποτελεί έναν ιδιαίτερα σημαντικό πολιτιστικό πόρο που θα ενισχύσει το απόθεμα πολιτιστικής κληρονομιάς της Θεσσαλονίκης. Σε μια πόλη που ήδη διαθέτει δεκαπέντε μνημεία UNESCO η ανεύρεση ενός τέτοιου μνημειακού συνόλου θα προσθέσει άλλο ένα «διαμάντι στο στέμμα της». Δεδομένων των διεθνών υποχρεώσεων της,<sup>4</sup> η Ελλάδα οφείλει να διατηρήσει στον ύψιστο δυνατό βαθμό τα ευρήματα στην αυθεντική τους μορφή.

Όμως, η αυθεντικότητα των αρχαιοτήτων σε συνδυασμό με την ευκολία προσέγγισής τους κατά την προσέλευση των επιβατών στον σταθμό θα συμβάλλουν περαιτέρω στην οικοδόμηση ταυτότητας όσο και υπερηφάνειας για την πόλη. Ερωτήματα όπως «το μετρό θα αποτελέσει στοιχείο περηφάνιας για τους κατοίκους της;», «θα είναι ένα στοιχείο ταυτότητας της Θεσσαλονίκης ή απλώς άλλη μία οδός κυκλοφορίας και μετακίνησης, υπόγεια αυτή;», «θα είναι ένα θεσσαλονικιώτικο μετρό ή θα είναι ένα μετρό ίδιο και απαράλαχτο με όσα άλλα αδιάφορα στον πλανήτη;» μπορούν να βρουν τις βέλτιστες απαντήσεις με την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων. Επιπλέον, σημαντική θα αποδειχθεί και η εκπαιδευτική διάσταση, καθώς η επαφή με το αυθεντικό υλικό θα αποτελέσει το κα-

ταλληλότερο μέσο για να αναβαθμιστεί το επίπεδο γνώσεων και αντιλήψεων πολιτών, μαθητών και φοιτητών. Η λύση της απόσπασης θα καταστρέψει μια για πάντα τη **δυνατότητα των πολλών**, για την ακρίβεια, **όλων μας**, να **μάθουμε** να καταλαβαίνουμε τη διαφορά, να εκπαιδευτούμε στην αυθεντικότητα και να τη διεκδικούμε στο μέλλον. Θα είναι ένα επιχείρημα ότι σε αυτήν εδώ τη χώρα μάς ενδιαφέρουν μόνο τα αυθεντικά στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς, για αυτό άλλωστε διεκδικούμε και τα μάρμαρα του Παρθενώνα και όχι τα αντίγραφά τους.

Σε μια εποχή που οι τοπικές αυτοδιοικήσεις έχουν περάσει από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τον αναπτυξιακό προγραμματισμό στην οικοδόμηση ταυτοτήτων για τις πόλεις τους με μόνο στόχο να καταφέρουν να τις κρατήσουν μέσα στον διεθνή ανταγωνισμό των πόλεων, η εδώ κραταιά αντίληψη επιμένει να αντιλαμβάνεται τις μεγάλες τεχνικές και αναπτυξιακές παρεμβάσεις ως μια σχέση κόστους-κέρδους. Εμείς εδώ στην αριστερά μαζί με την ευδιάκριτη διαχωριστική γραμμή εργασίας-κεφαλαίου θέλουμε να αναδείξουμε και μια άλλη παράλληλη γραμμή που διατρέχει τις αστικές υποδομές και τις αναπτυξιακές παρεμβάσεις εν γένει, τη γραμμή κέρδους-ωφελειών, και καλούμαστε να αντιπαλέψουμε ένα σύστημα παραγωγής δημόσιων έργων που το κύριο έργο του είναι να μετατρέπει δημόσιο χρήμα σε ιδιωτικά κέρδη και στη θέση του να οικοδομήσουμε ένα σύστημα που θα εστιάζεται στον σχεδιασμό δημόσιων έργων που θα ανταποκρίνονται τεκμηριωμένα στις ανάγκες των πολιτών, θα μεγιστοποιούν τη δημόσια ωφέλεια και θα βελτιστοποιούν την απόδοση των δημοσίων επενδύσεων.

Παραφράζοντας τον Ιταλό Καλβίνο: «{...} Η κόλαση των μη αυθεντικών αρχαιοτήτων δεν είναι κάτι που αφορά το μέλλον, αν υπάρχει μια κόλαση, είναι αυτή που διαμορφώνεται τώρα εδώ, η κόλαση των εργολάβων-βαρβάρων».

### Σημειώσεις

3. Ο σχεδιασμός της βασικής γραμμής αφορά γραμμή μήκους εννιά χλμ και δεκατριών σταθμών, ξεκινά από τον σιδηροδρομικό σταθμό και εκτείνεται προς τις ανατολικές συνοικίες, αδιαφορώντας για τις δυτικές-εργατικές συνοικίες, μια επιλογή με σαφή ταξικά κριτήρια που επιβεβαιώνεται από τον σχεδιασμό για την επέκτασή της (η οποία τώρα κατασκευάζεται) προς τον Δήμο Καλαμαριάς οι κάτοικοι του οποίου έχουν υψηλότερο δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. σε σχέση με τους κατοίκους των δυτικών συνοικιών.

4. Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (αναθεωρημένη), 16/01/1992, κύρωση από Ελλάδα Ν. 3378/2005 (ΦΕΚ 203/Α/19-08-2005).

