

Βυζαντινά ευρήματα στο σταθμό Βενιζέλου, μια ιστορική αναδρομή

της Κατερίνας Λίτσκα

Η Θεσσαλονίκη είναι γνωστό ότι στα υπόγεια της έχει κρυμμένο θησαυρό τα βυζαντινά μνημεία και όχι μόνο. Τα τελευταία χρόνια όμως αναδείχτηκαν περισσότερο αφού το μετρό σκοντάφτει συνεχώς πάνω στα βυζαντινά ευρήματα. Έναν αιώνα τώρα σχεδιάζουν, συζητούν ακυρώνουν το μετρό, πάνω στις ζωές των κατοίκων και ενάντια στο δημόσιο συμφέρον. Κάποιοι πρέπει να βγαίνουν κερδισμένοι για να υπάρχει τέτοια εμμονή σε συγκεκριμένες θέσεις σε συγκεκριμένες στιγμές.

Οι πρώτες επιστημονικές μελέτες για το μετρό χρονολογούνται από το 1917 μετά την μεγάλη πυρκαγιά της Θεσσαλονίκης. Οι Τομ Μπάουσον και Έρνεστ Εμπράιρ (αρχιτέκτονας, πολεοδόμος, αρχαιολόγος) εργάστηκαν πάνω στον επανασχεδιασμό της πόλης. Τα σχέδια συμπεριλάμβαναν και μετρό. Ωστόσο, με προσωρινή κυβέρνηση Βενιζέλου – Κουντουριώτη – Δαγκλή, η πόλη ξανακτίστηκε χωρίς μετρό.

Το 1968 προτάθηκε μελέτη από τον καθηγητή αρχιτεκτονικής ΑΠΘ, Τριανταφυλλίδη, για δακτυλιοειδή γραμμή μετρό. Επί χούντας επανέρχεται το μετρό στο προσκήνιο. Το 1973 ο ΟΑΣΘ πρότεινε ανάπτυξη υπογείου σιδηροδρόμου. Η πρώτη χρηματοδότηση για το έργο έγινε το 1976 με νομάρχη τον Κ.Πυλαρινό και κυβέρνηση Κ.Καραμανλή. Η πρώτη απόπειρα κατασκευής μετρό έγινε με δήμαρχο το Σ.Κούβελα και έμεινε στην ιστορία ως «η τρύπα του Κούβελα». Άνοιξαν μια σήραγγα στο ύψος του Συντριβανιού, στη Σχολή Αξιωματικών, με αποτέλεσμα να ανέβει η στάθμη των υδάτων στα θεμέλια της Πολυτεχνικής Σχολής και του ΑΠΘ. Λειτουργούσαν καθημερινά επί χρόνια αντλίες για να απομακρύνουν τα νερά ως το τέλος του έργου το 2016 – 17.

Επί της ουσίας επί Κούβελα το έργο ξεκίνησε χωρίς κανένα σχεδιασμό, αλλά για να εκβιάσει την κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ (1986-1989) να κάνει το μετρό. Γίνονται εκ νέου μελέτες και το 1992 αρχίζει να δημοπρατείται το έργο. Η επιλογή δύο προσωρινών αναδοχών γίνεται το 1994 στην κοινοπραξία «Μακεδονικό Μετρό» και «Θεσσαλονίκη Μετρό».

Το 1996 διακόπηκαν οι συνομιλίες με την «Μακεδονικό Μετρό» και συνέχισαν με την «Θεσσαλονίκη μετρό» (κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ Σημίτη με ΥΠΕΧΩΔΕ τον Κώστα Λαλιώτη). Η «Μακεδονικό Μετρό» κάνει προσφυγές για την απόρριψή της από τον υπουργό.

Παρ' όλα αυτά μέχρι το 2002 ούτε η «Θεσσαλονίκη Μετρό» μπορεί να ανταπεξέλθει γιατί δεν εξασφαλίζει πόρους για το έργο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα. Επί δεκαετίες η Ευρωπαϊκή Τράπεζα αρνείται να το χρηματοδοτήσει γιατί θεωρεί το έργο μετρό ανέφικτο, λόγω του όγκου των αρχαιοτήτων και των απαραίτητων εργασιών για να σωθούν. Τότε αρχίζει ένας πρώτος προβληματισμός για τα αρχαία.

Το 2003 τον Σεπτέμβριο αποφασίζεται να κατασκευαστεί το έργο ως δημόσιο με συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τι έγινε και άλλαξε γνώμη Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα ένα χρόνο μετά;

Αναλαμβάνει ως φορέας κατασκευής η «Αττικό Μετρό» για την βασική γραμμή ΟΣΕ – Εγνατία – Δελφών ως το ύψος της Μαρτίου, συνολικά 9,6 km και 13 σταθμούς και αμαξοστάσιο στην Πυλαία.

Το 2006 μετά από δημοπρασία, οριστικός ανάδοχος αναλαμβάνει η κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ Impregilo Ansaldo TSF Seli AnsaldoBreda και προϋπολογισμό 1052 δις. Μετά από δύο μήνες αρχίζουν οι εργασίες κατασκευής. Το έργο υπολογίζεται ότι θα διαρκέσει 6,5 χρόνια, δηλαδή ως το 2012, ημερομηνία που συμπίπτει με τα 100 χρόνια από την «απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης». Οι εργασίες όμως δεν ολοκληρώνονται το '12 και η πόλη παραμένει με την κεντρική οδό να υπολειτουργεί και τα μαγαζιά κρυμμένα πίσω από λαμαρίνες. Το πρόβλημα εντάθηκε με τα βυζαντινά ευρήματα στη Βενιζέλου και την Αγίας Σοφίας. Προσπαθούν με διάφορα

τεχνάσματα να τα «κουκουλώσουν».

Το 2012 η εταιρεία ισχυρίζεται ότι πρέπει να πέσουν τρεις πολυκατοικίες βόρεια του σταθμού της Βενιζέλου και ενδεχομένως τρία κτήρια ιστορικού ενδιαφέροντος νότια του σταθμού. Άλλη έκθεση αναφέρει για επικείμενο μεγάλο σεισμό οπότε πρέπει να βγουν τα αρχαία και να τα βάλουν σε κοντέινερ για να τα σώσουν, όπως «έσωσαν» και τον οικισμό Ζάγανι στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ενώ πέρασαν 20 χρόνια ακόμα είναι στα κοντέινερ. Το μεγαλύτερο παραμύθι ήταν περί υδραργύρου στην στοές για να αποτρέψουν το ΚΑΣ να κάνει αυτοψία.

Το 2013 κυβέρνηση ήταν η ΝΔ, πρωθυπουργός ο Αντώνης Σαμαράς και υπουργός ο Κ. Τζαβάρας ο οποίος εξέδωσε υπουργική απόφαση για την απόσπαση των αρχαιοτήτων και την συνέχιση του έργου. Δημοσιοποιήθηκε και υπήρξαν άμεσα αντιδράσεις για πρώτη φορά από το Σύλλογο Ελλήνων Αρχαιολόγων, τη διεθνή κοινότητα βυζαντινολόγων, το ΤΕΕ Θεσσαλονίκης, το ΑΠΘ, τη Χριστιανική Αρχαιολογική Εταιρεία και τον τότε δήμαρχο Μπουτάρη, ο οποίος προσέφυγε στο Συμβούλιο της Επικρατείας ζητώντας αναστολή και ακύρωση της απόφασης. Το Δεκέμβριο του 2013 αυτή γίνεται δεκτή και σταματούν οι εργασίες για το μετρό. Ο εργολάβος από το 2012 ζητάει να αλλάξουν τα δεδομένα γιατί μπαίνει μέσα και δεν μπορεί να προχωρήσει το έργο. Το 2015 με διαιτησία που προτείνει ο υπουργός υποδομών Χ.Σπίρτζης (ΣΥΡΙΖΑ) λύνεται το θέμα μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του εργολάβου, ο οποίος έχει υποβάλει αίτημα αποζημίωσης πολλών εκατομμυρίων. Ο εργολάβος πήρε περισσότερα απ'ότι έλεγε πως θα τον ευχαριστούσαν.

Στο σταθμό Βενιζέλου βρέθηκε ο μεγαλύτερος όγκος αρχαιοτήτων, μια ρωμαϊκή γειτονιά 1600 τ.μ., η κύρια αγορά της πόλης, το σταυροδρόμι, η *decumanus Maximus* (κύρια οδός) που διασταυρώνεται με την *cardo* (κάθετη ρωμαϊκή οδός), πλάκες 700 τόνων η καθεμιά. Και εδώ μπαίνει το ερώτημα πώς θα αποσπασουν τέτοιο όγκο χωρίς να τεμαχιστεί; Η Θεσσαλονίκη ήταν η δεύτερη σημαντικότερη πόλη της βυζαντινής αυτοκρατορίας και τα αρχαία που βρέθηκαν στην Βενιζέλου θεωρούνται από τα σημαντικότερα

ευρήματα.

Το 2017 επί ΣΥΡΙΖΑ κατατέθηκε πρόταση-μελέτη με υπουργική απόφαση για τη λύση *in situ* αλλά σήμερα η ΝΔ ισχυρίζεται ότι δεν έφερε υπογραφές μηχανικών. Ενώ συγκροτήθηκε ομάδα να μελετήσει την πρόταση, δεν κατάφεραν να φτάσουν σε κατασκευαστική λύση.

Υπάρχει, όμως, μελέτη που σχεδιάστηκε από τους μηχανικούς της «Αττικό Μετρό» σε συνεργασία με εξωτερικούς συνεργάτες – τεχνικά γραφεία για τη λύση παραμονής (*in situ*) ένα πάτωμα με τα αρχαία και από κάτω το μετρό. Έχουν πληρωθεί οι μελέτες, είναι τεχνητά εφικτές, αλλά εδώ και 6-7 μήνες σταμάτησαν οι εργασίες μέχρι που έγινε το συμβούλιο του ΚΑΣ.

Στη ΔΕΘ του 2019 ο Μητσοτάκης τάχθηκε υπέρ της απόσπασης των αρχαιοτήτων χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις πραγματικές ανάγκες ή την πρόοδο του τεχνικού έργου.

Η απόφαση είχε ήδη παρθεί και έμενε το διεκπεραιωτικό συμβούλιο του ΚΑΣ με πρόταση της «Αττικό Μετρό» για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου με απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων. Μόλις ένα χρόνο πριν ολοκληρώθηκε ο σταθμός Αγίας Σοφίας, με πολλές καθυστερήσεις βέβαια. Ένα κτίσμα, το «Νυμφαίο», 35 τ.μ., αποσπάστηκε και το 2018 επανατοποθετήθηκε, ενώ τμήματα που ήταν ευπαθή παρέμειναν στη θέση τους. Αλλά η *decumanus maximus* που αποσπάστηκε δεν επανατοποθετήθηκε, γιατί αφού σχεδιάστηκε ο σταθμός και τελείωσαν οι εργασίες, ανακάλυψαν ότι τώρα... δεν χωράει! Πώς να πιστέψει κανείς ότι θα επανατοποθετήσουν 1600 τ.μ.;

Η απόφαση του ΚΑΣ μετά από ολονύχτια διαβούλευση, η οποία ήταν εξαντλητική για φορείς, αρχαιολόγους και την Εφορεία Αρχαιοτήτων πόλης ήταν 13 ψήφοι υπέρ της απόσπασης και 2 ψήφοι κατά.

Την προηγούμενη μέρα έγινε κάλεσμα διαμαρτυρίας στην Βενιζέλου με αρκετό κόσμο υπέρ της λύσης *in situ*.

Με την απόφαση του ΚΑΣ θα βρεθούν χαμένα εν μέρη τα αρχαία, χαμένοι οι εργαζόμενοι του μετρό που σε κάθε καθυστέρηση του έργου έχουν απολύσεις, χαμένοι οι κάτοικοι γιατί κάθε φορά που αλλάζει η κυβέρνηση πάλι θα αλλάζουν τα σχέδια όπως γίνεται μέχρι σήμερα, αλλά χαμένα θα είναι και τα εμπορικά μαγαζάκια που αλλάζουν ιδιοκτήτες αφού δεν βγαίνει το μεροκάματο εφόσον παραμένουν κρυμμένα πίσω από τις λαμαρίνες.

Είπαν ότι το μετρό θα τελειώσει το 2023. Είπαν ότι για τα βυζαντινά ευρήματα θα συνεργαστούν με τους αρχαιολόγους και τις υποδείξεις τους. Τότε γιατί απλά δεν τηρούν το νόμο περί αρχαιοτήτων; «Η μετακίνηση αρχαίων λόγω τεχνικού έργου εξετάζεται μόνο όταν μετά από σχετικό επιστημονικό έλεγχο, αποκλείεται κάθε δυνατότητα διατήρησης τους στο περιβάλλον τους».

Με την απόφαση του ΚΑΣ οι μόνοι κερδισμένοι είναι οι κυβερνώντες και οι εργολάβοι. Έτσι ανοίγει ο δρόμος για διεκδίκηση αποζημίωσης όπως και στο παρελθόν. Και εδώ πρέπει να αναφέρουμε και τις απολύσεις των εργαζομένων όταν δεν τρέχει το έργο, όπως καταγγέλλει το σωματείο εργαζομένων του μετρό. «Όταν μαλώνουν τα βουβάλια την πληρώνουν τα βατράχια...»