10 Μαρτίου 2020

Όταν αποσπάστηκαν οι αρχαιότητες από τον σταθμό μετρό της Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη – και κανείς δεν αντέδρασε

/ Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός





Πηγές της τότε προϊσταμένης της Εφορείας Αρχαιοτήτων Θεσσαλονίκης πληροφόρησαν τη LiFO ότι μεταξύ των δύο σημαντικές διαφοροποιήσεις, π.χ. στον σταθμό Βενιζέλου έχουμε να κάνουμε με ένα αρχιτεκτονικό σύνολο και όχι με μ
Φωτο: Πάρις Ταβιτιάν/LIFO Πηγή: www.lifo.gr

Η αντιπαράθεση ανάμεσα στις δύο πλευρές ήταν πολυετής και έντονη. Η απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιολογικών ευρημάτων αμφισβητήθηκε, αποφάσεις ακυρώθηκαν, γενικώς η λύση αυτή κρίθηκε ως αναχρονιστική και παρωχημένη. Φυσικά, όλη αυτή η διαμάχη έβαλε την πόλη σε περιπέτειες που με τη σειρά τους οδήγησαν σε οικονομικές απώλειες και στην καθυστέρηση της ολοκλήρωσης του μετρό.

Μετά την κυβερνητική αλλαγή του περασμένου Ιουλίου τα δεδομένα άλλαξαν, έτσι το νέο χρονοδιάγραμμα προβλέπει ότι το έργο θα παραδοθεί στην πόλη αρχές του 2023. Παράλληλα, το ΚΑΣ, με απόφασή του έδωσε το «πράσινο φως» για την απόσπαση των αρχαίων από τον σταθμό Βενιζέλου και την επανατοποθέτησή τους

μετά την ολοκλήρωση των εργασιών.

> **Πολλοί υποστηρίζουν πως στον σταθμό της Αγίας Σοφίας βρέθηκαν πιο σημαντικές αρχαιότητες, οι οποίες αποσπάστηκαν χωρίς να υπάρξει καμία διαφωνία, όπως συνέβη στον σταθμό του Βενιζέλου.**

Μάλιστα, υπογράφηκε και η σχετική υπουργική απόφαση αυτές τις μέρες, στην οποία αναφέρεται ότι «εγκρίνεται η μελέτη κατασκευής του σταθμού, αναπόσπαστου μέρους του έργου υποδομής (μετρό Θεσσαλονίκης), την οποία υπέβαλε η Αττικό μετρό Α.Ε., με την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής και την επανατοποθέτηση καθεμίας από αυτές στην αυτή θέση κατά ποσοστό 92% μετά τη λήξη των εργασιών, συνεπώς τη διατήρησή τους στο περιβάλλον όπου βρέθηκαν, διότι έτσι επιτυγχάνεται ο μέγιστος δυνατός συνδυασμός της προστασίας και ανάδειξής τους με την ανάγκη έγκαιρης και ασφαλούς ολοκλήρωσης του προαναφερόμενου έργου υποδομής, χωρίς διακινδύνευση της ασφάλειας εργαζομένων και αρχαιοτήτων, καθώς και της επιβάρυνσης των εθνικών πόρων».

Είναι γεγονός ότι η συζήτηση έχει επικεντρωθεί στον σταθμό Βενιζέλου, ενώ την ίδια στιγμή στον γειτονικό σταθμό της Αγίας Σοφίας έχει ακολουθηθεί ήδη η τακτική της απόσπασης, χωρίς να εκφραστούν αντιρρήσεις από τους υπεύθυνους φορείς. Πολλοί υποστηρίζουν πως στον σταθμό της Αγίας Σοφίας βρέθηκαν πιο σημαντικές αρχαιότητες, οι οποίες αποσπάστηκαν χωρίς να υπάρξει καμία διαφωνία, όπως συνέβη στον σταθμό του Βενιζέλου.



Φωτο: Πάρις Ταβιτιάν/LIFO

Ας ανατρέξουμε σε ιστορικές πηγές για να δούμε ποιες είναι οι αρχαιότητες του σταθμού της Αγίας Σοφίας, οι οποίες αποτελούν το κέντρο της υστερορωμαϊκής και βυζαντινής Θεσσαλονίκης, αλλά και τι προέβλεπαν οι προγενέστερες υπουργικές αποφάσεις για τον συγκεκριμένο σταθμό.

Βόρεια και νότια της σημερινής Εγνατίας που διασχίζει την πόλη πάνω στη χάραξη της κύριας αρχαίας οδικής αρτηρίας, του decumanus maximus, στέκουν δύο περίφημα βυζαντινά μνημεία, η Αχειροποίητος και η Αγία Σοφία.

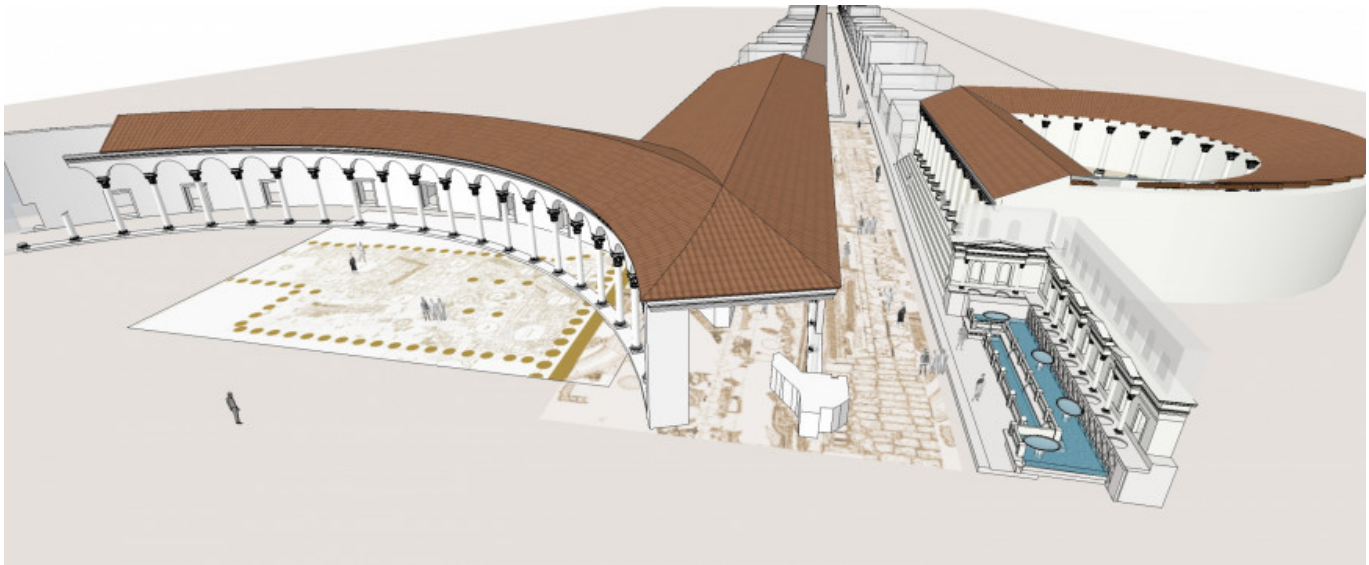
Η Αχειροποίητος, η μεγάλη παλαιοχριστιανική βασιλική που σώζεται σχεδόν στο αρχικό της ύψος, έχει χτιστεί πάνω σε ένα συγκρότημα δημόσιων λουτρών της ρωμαϊκής εποχής και μέχρι τον 14ο αιώνα αναφερόταν ως ο μεγάλος ναός της Θεοτόκου. Χρονολογείται με βάση τα περίφημα ψηφιδωτά, τον γλυπτό διάκοσμο και άλλες μαρτυρίες στο τρίτο τέταρτο του 5ου αιώνα, όταν πια η Θεσσαλονίκη είχε καθιερωθεί ως συμβασιλεύουσα και δεύτερη πόλη του Βυζαντίου και είχε αρχίσει να έχει ηγετικό ρόλο στον βαλκανικό χώρο στο επίπεδο της πνευματικής και καλλιτεχνικής ζωής.

Στα νότια της Εγνατίας ιδρύθηκε την ίδια περίπου εποχή μια πεντάκλιτη βασιλική με μνημειώδεις διαστάσεις, 122 x 53 μ., πάνω σε ένα προγενέστερο μεγάλο

ρωμαϊκό οικοδομικό συγκρότημα που περιλάμβανε θέρμες. Μετά την καταστροφή της βασιλικής από τους σεισμούς του 620-630, χτίστηκε τον 8ο αι. ο σημερινός μεγάλος ναός της Αγίας Σοφίας που υπήρξε η «Μεγάλη Εκκλησία», δηλαδή ο μητροπολιτικός ναός της Θεσσαλονίκης, έως τη μετατροπή της σε τζαμί το 1523/24. Τα ψηφιδωτά της Αγίας Σοφίας, όπως η παράσταση της Ανάληψης στον τρούλο, αποτελούν εντυπωσιακά δείγματα της βυζαντινής τέχνης, δίνοντας ιδιαίτερη λαμπρότητα στον ναό, και προέρχονται από τρεις διαφορετικές περιόδους.

Οι ανασκαφές του μετρό στον σταθμό Αγία Σοφία αποκάλυψαν ότι δεν ήταν διόλου τυχαία η ίδρυση αυτών των επιφανών μνημείων στις συγκεκριμένες θέσεις. Εδώ, όπως και στον σταθμό Βενιζέλου, αποκαλύφθηκαν σε πολύ καλή κατάσταση τμήματα του μαρμαρόστρωτου decumanus maximus, που αργότερα ονομάστηκε από του Βυζαντινούς Μέση Οδός. Το τμήμα που αποκαλύφθηκε στην Αγία Σοφία απέδειξε ότι ο δρόμος σε αυτήν τη θέση είχε ιδιαίτερη λαμπρότητα, καθώς περικλειόταν από κιονοστήρικτη στοά.

Οι ανασκαφές στο μετρό, καθώς και σε άλλα σημεία της πόλης, έχουν επιτρέψει στους αρχαιολόγους να διαπιστώσουν μια μνημειακή διαμόρφωση της προγενέστερης πολεοδομικής φάσης που συμβαίνει στο δεύτερο μισό του 4ου αι., όταν ο decumanus maximus επιστρώθηκε με μαρμάρινες πλάκες. Προφανώς, το γεγονός ότι ο Μέγας Θεοδόσιος (379-395 μ.Χ.) βαπτίστηκε χριστιανός στη Θεσσαλονίκη από τον επίσκοπο Ασχόλιο ήταν καθοριστικό για την κατοπινή ανέγερση σημαντικών χριστιανικών μνημείων στην πόλη.



Οικοδόμημα πιόσχημης κάτοψης με τοίχους ισχυρούς, χτισμένους με μεικτή τοιχοποιία, στο πάχος της οποίας διαγράφονται ημικυκλικές κόγχες, δύο στον δυτικό τοίχο και εννιά στον βόρειο.

Παράλληλα, η ανασκαφή του σταθμού της Αγίας Σοφίας απέδειξε με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο ότι η πόλη του Κασσάνδρου του 315/316 π.Χ. εκτεινόταν μέχρι την τότε ακτογραμμή, κάτι που πρόσφατα είχε αμφισβητηθεί από κάποιους επιστήμονες με ιδιαίτερη ένταση, και ότι η χάραξη δρόμων, πλαισιωμένων με στοές, ανάγεται στον αρχικό σχεδιασμό της ελληνιστικής πόλης. Στο ύψος των σημερινών οδών Εγνατίας και Πλάτωνος εντοπίστηκε η αρχαία διασταύρωση, με το συνολικό πλάτος του κάθετου δρόμου (cardo) να υπολογίζεται στα 11 μ., έκταση που επιβεβαιώνει ότι πρόκειται για έναν σημαντικό κάθετο δρόμο.

Επομένως, σχέδια και αναπαραστάσεις της ελληνιστικής πόλης που κυκλοφόρησαν ευρέως και την έδειχναν να περιορίζεται πάνω από τη σημερινή οδό Αγίου Δημητρίου αποδείχτηκαν εσφαλμένες. Μάλιστα, αυτά τα σχέδια εξακολουθούν να αποτελούν τμήμα της της έκθεσης του Λευκού Πύργου και θα πρέπει να διορθωθούν, καθώς, σύμφωνα με τους ειδικούς, δεν δίνουν επιστημονικά σωστά πληροφόρηση στον επισκέπτη.

Στο ίδιο πολεοδομικό πρόγραμμα με τον κεντρικό δρόμο ανήκε το μνημειακό κρηναίο/νυμφαίο που αποκαλύφθηκε κατά τη διάρκεια των ανασκαφών στη συμβολή του decumanus και του cardo της Αγίας Σοφίας. Πρόκειται για οικοδόμημα πιόσχημης κάτοψης με τοίχους ισχυρούς, χτισμένους με μεικτή τοιχοποιία, στο πάχος της οποίας διαγράφονται ημικυκλικές κόγχες, δύο στον δυτικό τοίχο και εννιά στον βόρειο. Στον βόρειο τοίχο διαμορφωνόταν καθ’ ύψος δεύτερη σειρά με κόγχες, εναλλάξ ορθογώνιες και ημικυκλικές. Ίσως το κτίριο να διέθετε τουλάχιστον άλλον έναν όροφο.

Το πιόσχημο νυμφαίο ανήκει στον τύπο με θεατρική πρόσοψη (scaenae frons) και αποτελεί μία από τις πιο μνημειακές δημιουργίες αυτού του τύπου κτιρίων, που είναι γνωστός κυρίως από μικρασιατικά παραδείγματα. Το μέγεθός του, που επιβάλλεται με τον όγκο και το ύψος του, θα το καθιστούσαν ορατό σχεδόν από παντού. Χωρίς αμφιβολία, αποτελεί το πιο μνημειακό μέχρι τώρα νυμφαίο της πόλης και ένα από τα πιο επιβλητικά κτίσματα του δημόσιου χώρου της.

Οι ανασκαφές στον σταθμό της Αγίας Σοφίας αποκάλυψαν ότι τον 6ο αι. σημειώνεται ριζική αλλαγή στον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης: στο κομβικό σημείο της διασταύρωσης του decumanus maximus με τον cardo, στο ύψος της οδού Αγίας Σοφίας, πάνω στον άξονα της βασιλικής της Αχειροποιήτου και της επισκοπικής βασιλικής στη θέση του ναού της Αγίας Σοφίας, διαμορφώθηκαν βόρεια και νότια του δρόμου μαρμαρόστρωτες ημικυκλικές πλατείες με κιονοστήρικτες στοές.

Οι δημόσιοι αυτοί ανοιχτοί χώροι κάλυψαν μέρος προγενέστερων οικοδομικών νησίδων, σφραγίζοντας τα ερείπια μεγάλων κτιριακών συγκροτημάτων που είτε ισοπεδώθηκαν από σεισμούς του 5ου αι. είτε απλώς κατεδαφίστηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης του νέου αστικού σχεδιασμού.

Είναι γεγονός ότι η συζήτηση έχει επικεντρωθεί στον σταθμό Βενιζέλου, ενώ την ίδια στιγμή στον γειτονικό σταθμό της Αγίας Σοφίας έχει ακολουθηθεί ήδη η τακτική της απόσπασης, χωρίς να εκφραστούν αντιρρήσεις από τους υπεύθυνους φορείς. Πέντε μαρμάρινοι αναβαθμοί οδηγούσαν στα βόρεια του decumanus maximus σε πεταλόσχημη πλατεία με ομόλογη στοά που υπολογίζεται ότι κάλυπτε συνολικά επιφάνεια 940 τ.μ.

Την καμπύλη στοά όριζε στυλοβάτης που έφερε βάσεις κιόνων πάνω σε βάθρα, ενώ ο τοίχος της, που διατηρείται σε ύψος περίπου 3 μ., διατηρεί δύο θυραία ανοίγματα που οδηγούσαν Β και ΒΑ, πιθανότατα σε χώρο όπου λειτουργούσαν καταστήματα. Στη ΝΑ γωνία της πλατείας, στη συμβολή του decumanus maximus με τον cardo της οδού Αγίας Σοφίας, εξακολουθούσε να λειτουργεί τον 6ο αι. το νυμφαίο.

Στη φάση αυτή, το κτίσμα διατηρούσε τη μνημειακότητά του με διαμορφωμένη πιόσχημη υπερυψωμένη δεξαμενή, μαρμάρινα παραπέτα και μαρμάρινες λεκάνες με πόδια από ολόγλυφες λεοντοκεφαλές.

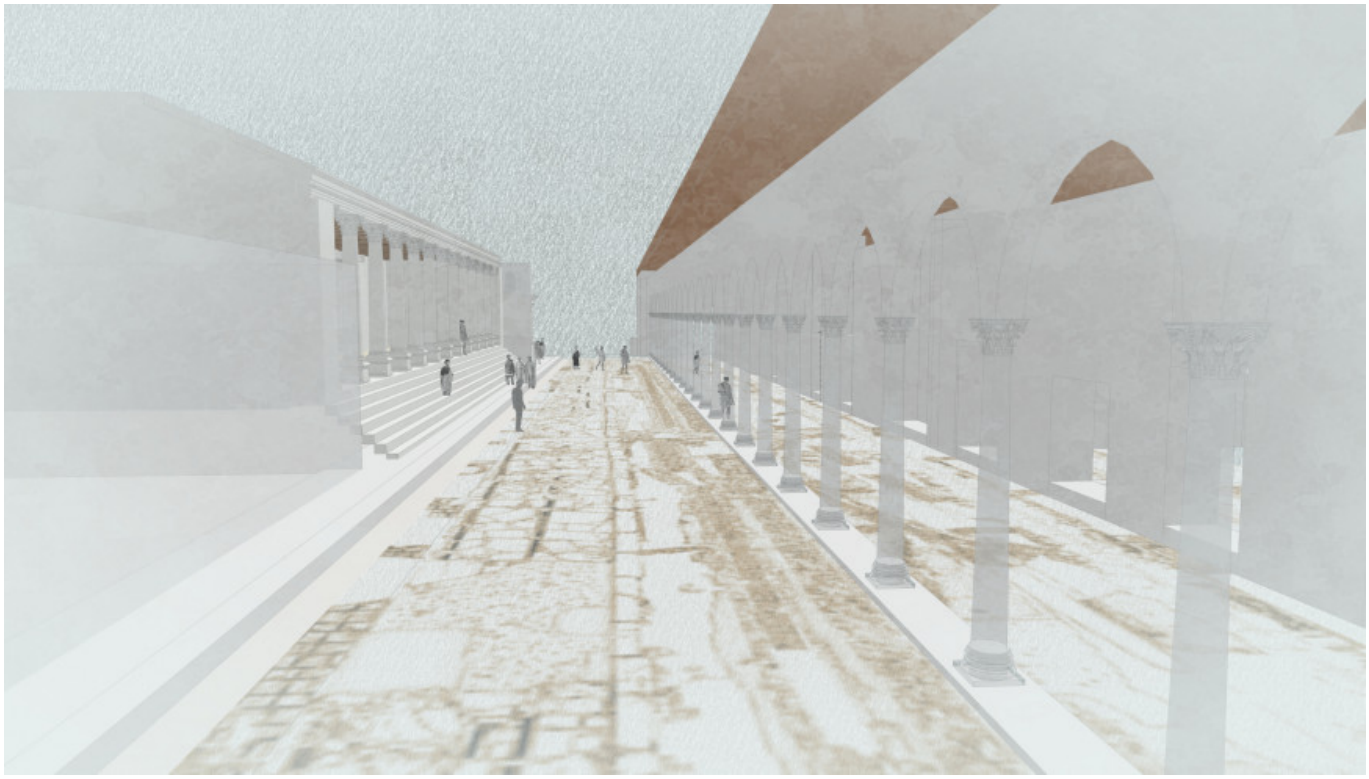
Μία ακόμα ημικυκλική πλατεία με στοά και ομόκεντρο σκέλος με καταστήματα ανοίγεται νότια του decumanus maximus. Μαζί με την ομόλογή της στα ανατολικά μάλλον συνιστούσαν ένα κυκλικό forum νότια του κεντρικού δρόμου και βόρεια της πεντάκλιτης βασιλικής στη θέση του ναού της Αγίας Σοφίας. Υπολογίζεται ότι κάλυπτε συνολικά επιφάνεια 3.000 τ.μ.

Τμήματα των καμπύλων τοίχων και του στυλοβάτη της πλατείας εντοπίστηκαν αποσπασματικά στις ανασκαφές και διάφορα στοιχεία, όπως ο στυλοβάτης, που σώζει κατά χώραν μαρμάρινα βάθρα και βάση κίονα, δύο μεγάλοι μονολιθικοί αράβδωτοι κίονες από ατράκειο λίθο (ύψους 3,50 μ.), θραύσματα εντοίχιων ψηφιδωτών, καθώς και σπαράγματα τοιχογραφιών, μαρτυρούν τη μεγαλοπρέπεια αυτής της πλατείας και τον πολυτελή διάκοσμο των τόξων της στοάς.

Εκτός από τους μεγαλόπρεπους δημόσιους χώρους με τις πλατείες, το κρηναίο και τις στοές, εκατέρωθεν του decumanus maximus χτίζονται μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα, πιθανόν κατοικίες αξιωματούχων και εύπορων πολιτών ήδη από τις αρχές του 4ου αι., που παρουσιάζουν πολλές μετασκευές. Πολυτελή δάπεδα με ψηφιδωτά και μαρμαροθετήματα, περίστυλο αίθριο με impluvium, πλούσιες

διακοσμήσεις των τοίχων με ορθομαρμαρώσεις και λουτρό από το οποίο διασώθηκε σε άριστη κατάσταση το υπόκαυστο μαρτυρούν την ευμάρεια και την κοινωνική θέση αυτών που είχαν το προνόμιο να χτίσουν τις κατοικίες τους δίπλα στο εντυπωσιακό κέντρο της πόλης.

Οι πλατείες, με ενδιάμεσες επισκευές, εξακολουθούν να βρίσκονται σε χρήση μέχρι και τον 7ο αι., ενώ στο πλαίσιο μιας προσπάθειας ανασυγκρότησης και ανάκαμψης της πόλης, αμέσως μετά τους καταστροφικούς σεισμούς του 620, νέα κτίρια ανεγείρονται, κάποια δε ανακατασκευάζονται και να επαναχρησιμοποιούνται. Η εντυπωσιακή οργάνωση του αστικού χώρου στην καρδιά της πόλης, στην πορεία της κεντρικής οδού, μπορεί να συγκριθεί μόνο με ρωμαϊκές πόλεις που ιδρύθηκαν και άκμασαν στα μικρασιατικά παράλια, ενώ γνωρίζουμε από τις πηγές ότι παρόμοιες διαμορφώσεις δημόσιων χώρων υλοποιήθηκαν ως μεγάλα οικοδομικά προγράμματα αυτοκρατόρων του 4ου, 5ου και 6ου αι. στην Κωνσταντινούπολη.



Πέντε μαρμάρινοι αναβαθμοί οδηγούσαν στα βόρεια του decumanus maximus σε πεταλόσχημη πλατεία με ομόλογη στοά που υπολογίζεται ότι κάλυπτε συνολικά επιφάνεια 940 τ.μ.

Από το πολεοδομικό αυτό συγκρότημα το μόνο που έχει μείνει σήμερα κατά χώραν είναι τμήμα της πεταλόσχημης πλατείας στα βόρεια του decumanus maximus, ενώ όλα τα υπόλοιπα έχουν αποσπαστεί με υπουργικές αποφάσεις του 2017 και 2018, κατόπιν γνωμοδοτήσεων του ΚΑΣ, προκειμένου να επανατοποθετηθούν, εν μέρει μετά την κατασκευή του σταθμού. Οι αποσπάσεις και μεταφορές των αρχαίων σε διάφορα σημεία έγιναν με την εποπτεία της Εφορείας Αρχαιοτήτων

Θεσσαλονίκης το διάστημα από τον Ιουνίου του 2017 μέχρι τον Ιούνιο του 2018.

Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή την περίοδο δεν υπήρξε σύλλογος, επιστημονικό σωματείο ή φορέας που να διαμαρτυρήθηκε, ούτε εκδόθηκε καμία ανακοίνωση για τη σπουδαιότητα των ευρημάτων.

Για το τμήμα του decumanus maximus που αποσπάστηκε με υπουργική απόφαση το 2012 και θα επανατοποθετηθεί στον σταθμό δεν έχει εκδοθεί μεν κάποια μεταγενέστερη απόφαση που να την ανατρέπει, αλλά, σύμφωνα με πληροφορίες, έχει αποφασιστεί σιωπηρά η μετακίνησή του σε άλλη θέση. Πώς είναι δυνατόν, όμως, να ανασυγκροτηθεί το εξαιρετικής σημασίας αυτό πολεοδομικό συγκρότημα, αν λείπει η κεντρική οδός γύρω από την οποία αναπτύχθηκε;

Είναι σαφές ότι όλες οι υπουργικές αποφάσεις του 2017 και του 2018 αντιμετωπίζουν ευρήματα όπως το κρηναίο και η νότια πλατεία μεμονωμένα και όχι ως αναπόσπαστο τμήμα ενός πολεοδομικού συνόλου, το οποίο οφείλει να ανασυγκροτηθεί. Ενδεικτικό είναι ότι η νοτιοδυτική πλατεία αποφασίστηκε να επανατοποθετηθεί στον σταθμό ως μουσειακό έκθεμα πλέον, σε άλλη στάθμη, ψηλότερη κατά 2,60 μ. από αυτή στην οποία βρέθηκε, ενώ το κρηναίο οικοδόμημα θα επανατοποθετηθεί μεν στην ίδια θέση, αλλά όχι ολόκληρο.

Πηγές της τότε προϊσταμένης της Εφορείας Αρχαιοτήτων Θεσσαλονίκης πληροφόρησαν τη LiFO ότι μεταξύ των δύο σταθμών υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις, π.χ. στον σταθμό Βενιζέλου έχουμε να κάνουμε με ένα αρχιτεκτονικό σύνολο και όχι με μεμονωμένα κτίσματα.

Όσον αφορά το γεγονός ότι η αρχιτεκτονική μελέτη για την κατά χώραν διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου ήταν ανυπόγραφη και αποδείχτηκε μη υλοποιήσιμη κατασκευαστικά, καθώς απαιτούσε πολύ περισσότερο χρόνο, δηλαδή υψηλές αποζημιώσεις στην ανάδοχο εταιρεία, τεχνογνωσία που δεν υπάρχει αυτήν τη στιγμή και επιπλέον χρηματοδότηση, οι ίδιες πηγές έθεσαν το ερώτημα: «Εφόσον αυτή η μελέτη ήταν ανυπόγραφη, γιατί συναίνεσε η Αττικό Μετρό για την κατασκευή, γιατί ενέκριναν μια λύση που δεν μπορούσε να εφαρμοστεί;» και συμπλήρωσαν: «Στο παρελθόν έχουν εγκριθεί από το ΚΑΣ κι άλλες ανυπόγραφες μελέτες για λόγους οικονομίας χρόνου».

Πηγή: lifo.gr