



Η LiFO ρώτησε 11 πρόσωπα της πόλης, μεταξύ αυτών και τον Πρόεδρο του ΚΙΣΕ και της Ι.Κ. Θεσσαλονίκης Δαυίδ Σαλιτιέλ, τη γνώμη τους για την απόφαση της δημοτικής αρχής να ξαναγίνει προσωρινά η πλατεία Ελευθερίας υπαίθριο πάρκινγκ, ενώ όλες οι εμπλεκόμενες πλευρές δίνουν τις δικές τους απαντήσεις.

Πλατεία Ελευθερίας, Θεσσαλονίκη. Ένας δημόσιος αστικός χώρος με έντονο ιστορικό φορτίο. Το Σάββατο 11 Ιουλίου του 1942 δόθηκε διαταγή που πρόσταζε όλους τους «άρρενες Ισραηλίτες, ηλικίας 18 μέχρι 45 ετών» να προσέλθουν «εις την πλατεία Ελευθερίας την 11-7-42, ώραν 8ην π.μ.». Η συγκέντρωση ήταν πρόσχημα για την καταγραφή τους, προκειμένου να σταλούν σε καταναγκαστικά έργα υπό τη δικαιοδοσία της οργάνωσης Τοτ.

Κατά τη διάρκεια έξι ωρών περίπου 9.000 Εβραίοι, οι οποίοι παρέμειναν στην πλατεία, κακοποιήθηκαν, εξευτελίστηκαν και υπέστησαν απάνθρωπη μεταχείριση. Αναφέρθηκε ότι Έλληνες παρευρισκόμενοι, είτε παρατηρούσαν αδιάφοροι είτε επικροτούσαν.

Η μέρα εκείνη έμελλε να καταχωρισθεί στην ιστορία ως «Μαύρο Σάββατο». Αναμφίβολα, αποτελεί μια ημερομηνία-σταθμό στην ιστορία της Θεσσαλονίκης, της εβραϊκής της κοινότητας και του αντισημιτισμού.

Η συζήτηση για την ανάγκη της ιστορικής μνήμης επανήλθε στην επικαιρότητα αυτές τις μέρες με αφορμή την απόφαση της δημοτικής αρχής να ξαναγίνει, προσωρινά, η πλατεία Ελευθερίας υπαίθριο πάρκινγκ. Σύμφωνα με τον δήμο, το πάρκινγκ έχει ξεκινήσει τη λειτουργία του μέχρι να ολοκληρωθούν οι μελέτες για την κατασκευή του υπόγειου χώρου στάθμευσης και της επιφανειακής ανάπλασης, σύμφωνα με τον προβλεπόμενο σχεδιασμό. Επίσης, το πράσινο φως για τις σχετικές εργασίες έχει δώσει και η απόφαση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, προκειμένου να γίνει η αντίστοιχη κατάχωση των αρχαιολογικών ευρημάτων.

Από την άλλη πλευρά, δημοτικοί σύμβουλοι της αντιπολίτευσης αναμένεται να διεκδικήσουν νομικά την ανάπλαση της πλατείας ως πάρκο ιστορικής μνήμης αλλά και χώρου πρασίνου και αναψυχής, όπως είχε προβλεφθεί να γίνει αρχικά επί της δημαρχίας του Γιάννη Μπουτάρη. Μάλιστα, υποστηρίζουν ότι ο συγκεκριμένος σχεδιασμός για την κατασκευή υπόγειου πάρκινγκ είναι ανέφικτος, ότι το έργο θα καταστεί μη βιώσιμο καθώς και ότι θα καταλήξει σε αδιέξοδο.

Το εγχείρημα του δήμου έχει προκαλέσει σωρεία αντιδράσεων, με αποτέλεσμα να κυριαρχεί στον δημόσιο διάλογο της πόλης το ερώτημα: υπαίθριο πάρκινγκ ή πάρκο μνήμης;

Γι' αυτό δεν έχουμε σκοπό να σταματήσουμε να διεκδικούμε να γίνει τελικά αυτός ο δημόσιος χώρος μια πλατεία μνήμης, όπως προέβλεπε η βραβευμένη μελέτη του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

Άλλωστε, δεν αντιλαμβάνομαι γιατί σε όλες τις πρωτεύουσες του κόσμου διώχνουν τα αυτοκίνητα από το κέντρο κι εμείς ερχόμαστε να επιβαρύνουμε ακόμη περισσότερο ένα από τα πιο πολυσύχναστα σημεία της πόλης.

Παράλληλα, η εκτίμηση για το υπόγειο πάρκινγκ που είχαμε κάνει κι εμείς άγγιζε τα 10-12 εκατομμύρια ευρώ. Μου προκαλεί απορία, λοιπόν, γιατί ο δήμαρχος κ. Ζέρβας, αντί να κηρύξει έκπτωτο τον εργολάβο, ο οποίος αποδείχτηκε εντελώς αναξιόπιστος, και να αναθέσει το έργο στον δεύτερο μειοδότη, προτίμησε να του καταβάλει αποζημίωση και σήμερα να το εντάξει στο δημοτικό σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης «Thesi», το οποίο έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί από την εταιρεία Ιντρακάτ.

Όλα αυτά συνιστούν πολυάριθμες αυθαιρεσίες της σημερινής δημοτικής διοίκησης και γεννούν ερωτηματικά. Πραγματικά, οποιοδήποτε έργο είχαμε ξεκινήσει ως δημοτική αρχή ο κ. Ζέρβας έχει βαλθεί να το ξηλώσει ή να το ακυρώσει. Αλλά θα κάνουμε ό,τι χρειαστεί προκειμένου αυτή η πλατεία να μην εξελιχθεί σε μια ανοιχτή πληγή.

Η πλατεία Ελευθερίας κουβαλά μια βαριά κληρονομιά η οποία δεν τιμάται έχοντας παραπεταμένο σε μια άκρη το Μνημείο Ολοκαυτώματος, το οποίο ουκ ολίγες φορές έχει γίνει στόχος βανδάλων. Αυτή η πλατεία μάς θυμίζει διαρκώς ότι το παρελθόν μας πρέπει να γίνει εφιαλτήριο ενός καλύτερου μέλλοντος. Η πλατεία Ελευθερίας πρέπει να γίνει μια πλατεία μνήμης και όχι ένας χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Θα είναι ντροπή για την πόλη μας. Διότι δεν μπορείς να χτίσεις το μέλλον σου αν δεν ξέρεις το παρελθόν σου.

????? ????????

«? ????? ??? ?? ??????? ?????????? ??? ?????????? ??? ?????????? ?? ?????????? ???»

Πρόεδρος Κεντρικού Ισραηλιτικού Συμβουλίου Ελλάδος, πρόεδρος Ισραηλιτικής Κοινότητας Θεσσαλονίκης και εκπρόσωπος European Jewish Congress

Όπως είναι γνωστό, προ ετών ο δήμος Θεσσαλονίκης είχε λάβει απόφαση για την ανάπλαση της πλατείας Ελευθερίας και τη δημιουργία Πάρκου Μνήμης. Σε αυτό κεντρική θέση θα έχει το Μνημείο Ολοκαυτώματος, δεδομένης της σύνδεσης που ο τόπος αυτός έχει με την κοινότητά μας. Στον χώρο αυτό εφαρμόστηκε το πρώτο μαζικό αντισημιτικό μέτρο από τους ναζί στη Θεσσαλονίκη, τον Ιούλιο του 1942.

Μετά την επαναλειτουργία του υπαίθριου παρκινγκ στην πλατεία Ελευθερίας, κατόπιν επικοινωνίας που είχαμε με τον δήμαρχο Θεσσαλονίκης, λάβαμε διαβεβαιώσεις πως η επιλογή αυτή είναι προσωρινή μέχρι να ολοκληρωθεί η μελέτη για την πιθανή δημιουργία υπόγειου πάρκινγκ. Αν αυτό είναι εφικτό, πρόθεση του δήμου Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με όσα γνωρίζουμε, είναι η παράλληλη

εφαρμογή του πλάνου ανάπλασης και του υπόγειου σταθμού στάθμευσης. Διαφορετικά, θα προχωρήσει μόνο η υλοποίηση του Πάρκου Μνήμης.

Με αυτά τα δεδομένα, επιθυμία της κοινότητάς μας είναι η μελέτη αυτή να ολοκληρωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε να είναι πλέον ξεκάθαρο τι μπορεί και τι δεν μπορεί να γίνει. Πρόκειται για ένα θέμα που δεν απασχολεί μόνο την κοινότητά μας αλλά και το σύνολο της κοινωνίας μας. Δεν είναι ένα θέμα απλώς τοπικού ενδιαφέροντος.

Τα συλλογικά όργανα του ευρωπαϊκού και παγκόσμιου εβραϊσμού παρακολουθούν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις εξελίξεις, αναμένοντας να γίνουν σύντομα τα απαραίτητα βήματα για την πραγμάτωση του Πάρκου Μνήμης. Μάλιστα, εφόσον έχουμε ξεκάθαρη εικόνα για το πρότζεκτ αυτό, πρόθεση της κοινότητας είναι να το προβάλλουμε, ώστε να συμβάλλουμε στην εξασφάλιση πόρων για την ταχύτερη υλοποίησή του.

Εν κατακλείδι, και ως ένα γενικότερο σχόλιο, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αδρανήσουμε. Στο Ολοκαύτωμα το 20-25% του πληθυσμού της Θεσσαλονίκης -50.000 αθώοι πολίτες- εξοντώθηκαν από τους ναζί.

Σε αυτή την πόλη, λοιπόν, της οποίας η φυσιογνωμία άλλαξε τόσο βίαια, τόσο δραματικά, είδαμε αποκαλυπτήρια Μνημείου Ολοκαυτώματος πενήντα δύο χρόνια μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Πάντα θα υπάρχουν λόγοι για να πάνε τα πράγματα πίσω. Χρειάζεται αποφασιστικότητα, πίστη και συγκεκριμένες επιλογές. Δυσκολίες και εμπόδια θα προκύπτουν πάντα, αυτό είναι βέβαιο.

Ωστόσο, αν υπάρχει όραμα, ένας στόχος, με δουλειά και επιμονή τα προβλήματα αντιμετωπίζονται. Αυτό φαίνεται και από το παράδειγμα του Μουσείου Ολοκαυτώματος Ελλάδος που θα ανεγερθεί στη Θεσσαλονίκη. Πρόκειται για ένα πολύπλοκο εγχείρημα. Όμως, σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, μεταξύ των οποίων και ο αντιπρόεδρος της κυβέρνησης κ. Πικραμμένος και, βέβαιο, ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης κ. Ζέρβας, τα όποια προβλήματα σταδιακά λύνονται. Έτσι, σήμερα βρισκόμαστε σε συζητήσεις για την επιλογή του ειδικευμένου γραφείου που θα αναλάβει την προετοιμασία της μουσειολογικής μελέτης.

Ευελπιστούμε, λοιπόν, η πόλη μας, μέσα από δύο σημεία αναφοράς, το Πάρκο Μνήμης στην πλατεία Ελευθερίας και το Μουσείο Ολοκαυτώματος Ελλάδος στον χώρο του Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, να δείξει ξεκάθαρα σε όλο τον κόσμο πως θυμάται και σέβεται το παρελθόν της, την Ιστορία της, ακόμα και τις πιο τραυματικές πτυχές της.

Αυτό είναι κάτι εξαιρετικά ουσιαστικό για την ενίσχυση της μνήμης του Ολοκαυτώματος. Αναφερόμαστε πάντα στο «ποτέ ξανά». Στον σεβασμό που οφείλουμε στη μνήμη των θυμάτων αλλά και προς τους επιζώντες. Λέμε πως πρέπει να θυμόμαστε. Και το λέμε όχι μόνο γιατί πρέπει αλλά γιατί αυτό το «θυμόμαστε» οφείλει να λειτουργεί ως ο καταλύτης για την εκκίνηση μιας βαθύτερης συζήτησης που έχει να κάνει με το τι άνθρωποι θέλουμε να είμαστε. Για να γεννηθεί όμως

αυτή η συζήτηση οι ολέθριες συνέπειες του ναζισμού πρέπει να είναι ορατές, παρούσες στο σήμερα.

????? ????????????

«????? ??????????? ???? ?? ?????????????????? ??? ?????????????? ?? ????? ?????????? ??????????» -
Συγγραφέας

Το σενάριο θα μπορούσε να είναι χιουμοριστικό και το έργο κωμωδία: μια πλατεία που λειτουργούσε ήδη ως (παράνομο) υπαίθριο πάρκινγκ. Την τείχισαν με λαμαρίνες. Έκλεισε, τιμεντώθηκε, τα ελάχιστα δέντρα που είχε κόπηκαν. Και ξανάνοιξε ως (προσωρινό;) πάρκινγκ. Ουδέν μονιμότερον του προσωρινού, έλεγαν οι παλιές μαμάδες.

«Αποδόθηκε στους πολίτες», είναι η φράση που χρησιμοποιήθηκε. Κοίτα, λοιπόν, να μαθαίνεις. Η πλατεία Ελευθερίας έκλεισε και μετά ξανάνοιξε, με την ίδια ακριβώς χρήση και ακόμη λιγότερα δέντρα. Μια τρύπα, δηλαδή, στο νερό. Κι εδώ κυριολεκτούμε, γιατί υπάρχει, λένε, η προοπτική να κατασκευαστεί υπόγειο πάρκινγκ κάτω από τα πόδια μας. Εκεί που απλώνεται το βυζαντινό τείχος.

Στο νότιο τμήμα της πλατείας, όπως μας λένε οι μελετητές, βρισκόταν το λιμάνι του Μεγάλου Κωνσταντίνου. Αν σκάσουμε για πάρκινγκ δηλαδή, θα βρούμε αρχαία. Πολύ πιθανό να πέσουμε σε βυθισμένα πλοία, λιμενοβραχίονες ή και σε υπολείμματα κτιρίων από την εποχή της Τουρκοκρατίας. Θα βρούμε νερό. Πολύ νερό. Κάπως ακριβό θα μας βγει το πάρκινγκ...

Η πλατεία Ελευθερίας δεν είναι μια οποιαδήποτε πλατεία. Στις 11 Ιουλίου του 1942 οι γερμανικές αρχές συγκέντρωσαν εκεί 9.000 Εβραίους άνδρες 18-45 ετών. Δημόσιος εξευτελισμός, δεν μπορεί, θα έχετε δει τις φωτογραφίες. Το «Μαύρο Σάββατο» υπήρξε η αρχή της εξόντωσης των Εβραίων της Θεσσαλονίκης. Η μεγάλη σκιά, η ντροπή της πόλης.

Μετά τα ακατονόμαστα που συνέβησαν με τα αρχαία στον σταθμό της Βενιζέλου, ένας εξωγήινος που θα προσγειωνόταν στη Θεσσαλονίκη θα είχε αρκετές απορίες: Τι σημαίνει για την μπαζωμένη Ιστορία της πόλης να γίνεται ξανά πάρκινγκ ένας χώρος μνήμης που συνδέεται, με τον πιο εμβληματικό τρόπο, με το Ολοκαύτωμα; Τι σημαίνει για τη ζωή μιας τιμεντούπολης η επαναλειτουργία ενός ρυμοτομικά χαρακτηρισμένου χώρου πρασίνου ως πάρκινγκ αυτοκινήτων; Πώς γίνεται τελικά, εδώ και χρόνια, σε χαρακτηρισμένο χώρο πρασίνου να λειτουργεί, και να επαναλειτουργεί σήμερα, πάρκινγκ; Με άδεια από ποια υπηρεσία;

Κι όλα αυτά για 135 υπέργειες ή, στο καλό υποτίθεται σενάριο, 250 πανάκριβα κατασκευασμένες υπόγειες θέσεις στάθμευσης, όταν πέντε λεπτά από εκεί ρημάζει πολυώροφο πάρκινγκ με 820 θέσεις, θα απορούσε ο εξωγήινος...

?????????? ??????????????

«? ?????????? ?? ?????????????? ??? ????????? ????? ??' ????? ??? ?????» - **Αρχιτέκτων**

Ο πρώτος σημαντικός δημόσιος χώρος που συναντά ο ερχόμενος με πλοίο επισκέπτης της Θεσσαλονίκης είναι η πλατεία Ελευθερίας, μια αστική τετράγωνη πλατεία που περιβάλλεται στις τρεις πλευρές της από σημαντικά διατηρητέα, κτίρια ιστορικών τραπεζών, τα Λαδάδικα στα αριστερά, το μέγαρο Στάιν, το μοναδικό που σώθηκε από την πυρκαγιά του 1917 στα δεξιά, και στην τέταρτη ανοίγεται στον ορίζοντα του Θερμαϊκού, έχοντας στο βάθος τον Όλυμπο.

Στη μια γωνία της, απέναντι από την παλιά προκουμαία, βρίσκεται ένα συγκλονιστικό σύγχρονο γλυπτό, το Μνημείο του Ολοκαυτώματος, στάση προσκυνήματος των επισκεπτών από το Ισραήλ, προσωρινά τοποθετημένο εκεί μέχρι να αναδειχθεί κάποτε σε κεντρικότερη θέση. Μέχρι τις αρχές του 2019, η πλατεία, αν και κοινόχρηστος χώρος στο ρυμοτομικό σχέδιο, ήταν απλώς ένα μισθωμένο υπαίθριο πάρκινγκ και τερματικός σταθμός λεωφορείων.

Η ευκαιρία να προχωρήσει η ανάπλασή της, σύμφωνα με τη βραβευμένη πρόταση του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού (2014) για τον μετασχηματισμό της σε Πάρκο Μνήμης δυστυχώς χάθηκε με απόφαση της παρούσας δημοτικής αρχής, όπως χάθηκε και η πολυετής προετοιμασία και τα κονδύλια που είχαν εξασφαλιστεί για το έργο αυτό.

Ο δημόσιος χώρος αποδόθηκε πριν από τα Χριστούγεννα και πάλι στην πόλη, αφού διαλύθηκε η εργολαβική σύμβαση, επιχώθηκε η αρχαιολογική ανασκαφή, απομακρύνθηκαν οι εργοταξιακές περιφράξεις και κόπηκαν τα ενοχλητικά δέντρα. Αποδόθηκε όμως και πάλι σε αποκλειστική χρήση του αυτοκινήτου, με τη μορφή ασφαλτοστρωμένου υπαίθριου χώρου στάθμευσης 135 θέσεων επί πληρωμή για αόριστο χρονικό διάστημα.

Ίσως μοναδικό παράδειγμα διεθνώς, όταν η αντίστροφη τάση κυριαρχεί, ειδικά στον καιρό της πανδημίας, που ανέδειξε την ανάγκη να πολλαπλασιάσουμε τους δημόσιους χώρους και το πράσινο στα αστικά κέντρα. Στη διεθνή βιβλιογραφία θα αναφέρεται επιπλέον ως χαρακτηριστικό παράδειγμα ασέβειας προς το συμβολικό νόημα ενός αναγνωρισμένου τόπου μαρτυρίου, ενώ, παρά τη συγκρατημένη αντίδραση της εβραϊκής κοινότητας, η πόλη διά των εκπροσώπων της έδειξε ότι δεν συμφωνεί.

Στο πεδίο αντιπαράθεσης που δημιουργήθηκε ο δήμαρχος επιμένει ότι αυτή η διαμόρφωση είναι προσωρινή, μέχρις ότου καταλήξει εάν θα προχωρήσει στην αμφισβητούμενη κατασκευή ενός κεντρικού υπόγειου πολυώροφου σταθμού αυτοκινήτων, σε αντίθεση με όσα προκρίνει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης (2021). Επιμένει ότι ουδέποτε απέκλεισε την κατασκευή του Πάρκου Μνήμης ή, μάλλον, ό,τι απομείνει από την αρχική μελέτη, αφού αφαιρεθούν τμήματα της πλατείας για εισόδους, εξόδους και αναμονές στο πάρκινγκ, εξαερισμούς και άλλες υπέργειες εγκαταστάσεις.

Είτε με υπόγειο σταθμό είτε χωρίς, είναι βέβαιο ότι στο υπόλοιπο της θητείας του θα μπλέξει σε έναν κυκεώνα μελετών, αδειοδοτήσεων, εγκρίσεων και χρηματοδοτήσεων για να δημοπρατήσει το έργο ξανά.

Όπως φαίνεται, παρόλο που η δημοτική αρχή βρήκε μια ολοκληρωμένη μελέτη σε φάση κατασκευής, η οφειλόμενη απόδοση τιμής στα θύματα της εβραϊκής κοινότητας δεν ανήκει στις επείγουσες προτεραιότητές της, ούτε και η ενίσχυση της πόλης με δημόσιους χώρους υψηλής ποιότητας και πρασίνου.

?????? ???? ????????

«?? ?????? ?????? ??? ?????????? ?????????? ??? ??????» - **Συγγραφέας**

Πάλι ξεσηκώθηκε θόρυβος για την πλατεία Ελευθερίας στη Θεσσαλονίκη και για το αν θα μετατραπεί σε πλατεία Εβραίων Μαρτύρων. Απ' όσο ξέρω, αυτή ήταν μια αρχική απόφαση του τέως δημάρχου κ. Γιάννη Μπουτάρη. Ανέθεσε την εργολαβία σε έναν εργολάβο από την Καρδίτσα, ο οποίος χρεοκόπησε και το έργο βάλτωσε.

Ο νυν δήμαρχος κ. Κωνσταντίνος Ζέρβας, ο οποίος προεκλογικά ανέλαβε τη δέσμευση να πραγματοποιήσει το έργο, κάνοντας και υπόγειο πάρκινγκ, το έχει ήδη δημοπρατήσει.

Μέχρι να τελειώσουν οι μελέτες, έδωσε τον χώρο, ο οποίος ήταν καλυμμένος με λαμαρίνες, για να παρκάρουν προσωρινά 1.500 αμάξια των πέριξ εμπόρων αλλά και πολιτών που υποφέρουν, αν θέλουν να τελειώσουν μια δουλειά τους στην περιοχή – προσωπικά, αφότου έκλεισε το πάρκινγκ, αντιμετώπιζα πρόβλημα κάθε που κατέβαινα στον συγκεκριμένο χώρο, για να πάω, κάθε Δευτέρα, στο μπαρ Eden στην Καλαποθάκη.

Επαναλαμβάνω: το μέρος δόθηκε για πάρκινγκ, εξ όσων ξέρω, προσωρινά και ορθώς – ρωτήστε και τον Εμπορικό Σύλλογο. Εξάλλου ήταν πάρκινγκ επί δεκαετίες.

Επίσης, απ' όσα έχω πληροφορηθεί, ο δήμος Θεσσαλονίκης έχει δώσει και αρκετά στρέμματα στην περιοχή Media Markt για τη δημιουργία του νέου μεγάλου Εβραϊκού Μουσείου και επίσης έχει φροντίσει αισθητικά το ήδη υπάρχον μνημείο του Ολοκαυτώματος στην πλατεία Ελευθερίας, προς τη θάλασσα, απ' όσο παρατηρώ περνώντας. Αυτά γνωρίζω και αυτά βλέπω.

???? ??????????????

«?? ??????? ???? ?????? ??????? ?? ??????? ??? ????????, ??? ???????, ??? ????????? – ??? ?????? ?????? ?????????? ?????????? ?? ??????????» - **Δρ. Ιστορίας ΑΠΘ - συγγραφέας**

Συνήθως γλιστράμε μέσα στην πόλη χωρίς σκέψη, χωρίς βλέμμα. Οι περισσότεροι, αν όχι όλοι μας. Το κάνουμε καθημερινά και εκ των πραγμάτων. Μόνιμοι κάτοικοι της συμπρωτεύουσας, γλιστράμε στην ατέρμονη κίνηση του παρόντος με τα πόδια, τα λεωφορεία, τα αυτοκίνητά μας. Πάντοτε φορτωμένοι με το βάρος της ατομικής μας ζωής: προσωπικές προσδοκίες και χαρές, έγνοιες, αμφιβολίες και αγωνίες.

Τις περισσότερες μέρες μας ζούμε μια ιδιωτική ύπαρξη χωρίς αρκετές ρωγμές για κάποια σημαίνουσα ανάσα. Γιατί; Παρά τα σημαντικά βήματα που είχαν γίνει τα τελευταία χρόνια, ιδεολογικές αγκυλώσεις, ανορθολογισμοί και πολιτικοί

συντηρητισμοί εξακολουθούν να μας εγκλωβίζουν σε έναν δημόσιο χώρο γενικά αφιλόξενο, σε έναν δημόσιο χώρο που εμποδίζεται να είναι εκείνο που πραγματικά δηλώνει το όνομά του: συλλογικός, δηλαδή κοινωνικός και συνάμα ιστορικός.

Οι σκέψεις αυτές έρχονται στο μυαλό κάθε φορά που διασχίζω την πλατεία Ελευθερίας • κάθε φορά που διασταυρώνομαι εκεί με ένα ελάχιστα ορατό παρελθόν, όπως το αναπαριστά το Μνημείο Ολοκαυτώματος, γλυπτό τοποθετημένο ήδη πολύ αργά, μόλις το 2006.

Όμως σήμερα η πραγματικότητα γίνεται κυριολεκτικά δυσοίωνα. Στον τόπο όπου το 1942 ο ναζισμός έδειξε τη θηριωδία του, όπου συγκέντρωσε και βασάνισε τους Εβραίους συμπολίτες μας για να τους φορτώσει στα τρένα του θανάτου, η τωρινή δημαρχία ακυρώνει με τρόπο αμφιλεγόμενο τα δρομολογημένα σχέδια συνολικής ανάπλασης και αναβάλλει την πάντα επείγουσα γλώσσα της ιστορικής αλήθειας.

Για να «ανακουφίσει» τους κυκλοφοριακά ταλαιπωρημένους Θεσσαλονικείς από το βάρος των Ι.Χ. τους επαναφέρει την αποσιώπηση του τραύματος και της ενοχής, καταθέτοντας στη συλλογική μας συνείδηση ένα γυμνό και βουβό, αν και ασφαλώς «προσωρινό» πάρκινγκ 135 μισθωμένων θέσεων.

Αναχρονισμός και πισωγύρισμα, κοντόθωρη οπτική; Ναι. Γιατί στις σύγχρονες αρχιτεκτονικές και συγκοινωνιακές θεωρήσεις του αστικού χώρου οι αναγκαιότητες του ιδιωτικού βίου μπορούν να συνυπάρξουν με τις αξιακές προτεραιότητες του δημόσιου συνανήκειν. Στις σύγχρονες τάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού οι σταθμοί οχημάτων, είτε υπαίθριοι είτε υπόγειοι, κατευθύνονται πλέον σε περιφερειακά σημεία της πόλης, αφήνοντας το κέντρο στον άνθρωπο, στην ιστορική μνήμη και στο πράσινο περιβάλλον.

Το κέντρο της πόλης πάντοτε ανήκει, πρέπει κανονιστικά και a priori να ανήκει στο μνημείο, στο δέντρο, στο παγκάκι, ώστε να γίνεται ερέθισμα για τον στοχασμό και δυνατότητα για την ανακούφιση του σώματος. Και εμείς τώρα κάνουμε ακριβώς το αντίθετο. Και το κάνουμε, γνωρίζοντας πάρα πολύ καλά πως, ειδικά στην πλατεία Ελευθερίας, το πάρκινγκ έχει τη δική του βαριά ιστορία.

???????? ???????

«?? ????????????????? ?????? ??? ?? ????? ??? ??????????» - Συγγραφέας

Η πλατεία Ελευθερίας στη Θεσσαλονίκη χαρακτήρηκε με την κατεδάφιση των παραλιακών τειχών της πόλης που την έζωναν για αιώνες. Θα έλεγε κανείς πως από την πρώτη στιγμή υποστασιοποίησε χωροταξικά το πνεύμα των νέων χρόνων, άνοιγμα στη θάλασσα και δυνατότητα των ανθρώπων να συναθροίζονται και να αλληλεπιδρούν.

Εκεί έγινε στα 1908 η μεγάλη συγκέντρωση των Νεότουρκων και λίγα χρόνια αργότερα η λαμπρή υποδοχή του Ελευθερίου Βενιζέλου, ενώ κατόπιν φιλοξένησε απελπισμένους πρόσφυγες της Μικρασιατικής Καταστροφής. Εκεί ακόμη ξετυλίχτηκε ως τραγωδία το Μαύρο Σάββατο τον Ιούλιο του 1942, η πρόβα

τζενεράλε του Ολοκαυτώματος της ισραηλιτικής κοινότητας της πόλης.

Η πλατεία υπάρχει επίσης και στις οικογενειακές μου μνήμες, μια και ο πατέρας μου συχνά αναφερόταν στην Αύρα, ένα μικρό καφενείο της πλατείας όπου δούλευε σερβιτόρος.

Στις αρχές του '60 ένα μέρος της πλατείας ήταν στρωμένο με μεταλλικά τραπεζάκια και πτυσσόμενες πολυθρόνες σαν κι αυτές που βλέπουμε στις ασπρόμαυρες ελληνικές ταινίες. Λίγα τα είδη πέρα από τον καφέ, παγωτά, γρανίτες, υποβρύχιο, πορτοκαλάδες... Τα μόνα τροχοφόρα που περνούσαν δίπλα από τα τραπέζια ήταν τα καρότσια των μωρών και ποδηλατάκια με τρεις ρόδες.

Όταν ελλιμενιζόταν ο αμερικανικός στόλος, μας διηγούνταν πως μεθυσμένοι ναύτες συχνά μπερδεύονταν ανάμεσα στα τραπέζια κι έπεφταν πάνω στις βανίλιες και τα ούζα. Μια φορά, μάλιστα, τραγουδώντας είχαν πετάξει κάμποσα τραπεζοκαθίσματα στη θάλασσα.

Η δική μου γενιά τέτοια δεν πρόλαβε να ζήσει, αφού η πλατεία είχε μετατραπεί ήδη σε υπνωτήριο αυτοκινήτων. Κάτι σαν να παίρνεις ό,τι τροχοφόρο διαθέτεις και να το παρατάς καταμεσής στο σαλόνι σου. Από τότε ένιωθα λες και ζούσε η πόλη με έναν μόνο πνεύμονα, την πλατεία Αριστοτέλους, τον άλλο της πλατείας Ελευθερίας τον είχαν κατακαπνίσει οι εξατμίσεις.

Κάποια στιγμή πιστέψαμε πως αυτός ο ενδημικός εφιάλτης, έστω και με καθυστέρηση δεκαετιών, θα τελείωνε και η πλατεία, αναμορφωμένη, θα ξαναγέμιζε κόσμο. Υπομείναμε μάλιστα εξαιτίας αυτού του ονείρου κι άλλες λαμαρίνες, σαν να μη μας έφταναν αυτές του μετρώ.

Φτάσαμε και στο σήμερα, που οι λαμαρίνες έφυγαν και τα αυτοκίνητα επέστρεψαν. Το πάρκινγκ ξαναλειτουργεί κι εμείς της συμβασιλεύουσας οι πεζοπόροι βαδίζουμε και πάλι μόνο περιμετρικά, χαζεύοντας τα αυτοκίνητα να μας βγάζουν τη γλώσσα κοροϊδευτικά μέσα από τις πινακίδες τους. Αέναη επανάληψη, οι Θεσσαλονικείς ζούμε πια τη μέρα της μαρμότας.

Είναι γνωστό πως οι άνθρωποι στις πόλεις, όταν συναντιούνται, παράγουν πολιτισμό, ενίοτε και βαρβαρότητες, δηλαδή ιστορία• τα αυτοκίνητα μόνο καυσαέρια.

???? ???????????

«Αρνούμαι να περάσω από το σημείο» - Δημοσιογράφος

Τη δεκαετία του '90 κάθε βράδυ περίμενα υπομονετικά στην πλατεία Ελευθερίας το αστικό για να ανέβω στα Κάστρα, κουρασμένη από το φροντιστήριο. Είχα επιλέξει δεύτερη δέσμη και παράλληλα είχα ερωτευτεί για πρώτη φορά στη ζωή μου. Έτσι τίποτα δεν ήταν σίγουρο, ούτε η ιατρική ούτε ο παντοτινός έρωτας.

Κάθε μέρα στην πλατεία Ελευθερίας χάζευα τις γέρικες λεύκες που ήταν

πανύψηλες και τον τρούλο στο κτίριο Στάιν. Γωνία Βενιζέλου και Καλαποθάκη, στην οροφή του, είχε μια διαφανή, πράσινη σφαίρα. Χτίστηκε το 1906 και δεν ήξερα ότι ήταν το μοναδικό κτίριο της περιοχής που δεν κάρηκε από την πυρκαγιά που κατέστρεψε όλη την πόλη το 1917.

Θα μου πείτε, είναι το μοναδικό που δεν γνώριζα για την πόλη που με μεγάλωσε και με ενηλικίωσε; Την πλατεία Ελευθερίας τη θυμάμαι από μικρή, τη δεκαετία του '80, να μυρίζει θάλασσα και να έρχονται οι γλάροι του Θερμαϊκού να ψάχνουν αποφάγια. Τη θυμάμαι μια ζωή με παρκαρισμένα αυτοκίνητα και να μυρίζει κάτουρα απ' όσους ξενοχτούσαν στα Λαδάδικα πιο πέρα.

Αργότερα, το '90, πλανόδιοι πωλούσαν και CD και γνήσια αρώματα. Και εγώ έχω παρκάρει εκεί. Όταν μεγάλωσα, βρήκα δουλειά και πήρα το πρώτο μου μεταχειρισμένο Renault με δόσεις. Ήταν βολικό το Twingo, έβρισκα πανεύκολα πάρκινγκ στην πλατεία. Έπρεπε να περάσουν αρκετά χρόνια, να περάσω τα τριάντα, να διαβάσω λογοτέχνες της Θεσσαλονίκης, Σκαμπαρδώνη και «Ουζερί Τσιτσάνης», για να ανακαλύψω ανατριχιαστικές λεπτομέρειες για την εξόντωση των Εβραίων στην πλατεία απ' όπου περνούσα και πατούσα στο ίδιο χώμα και να ανατρέξω σε βιβλία ιστορικά για να ανακαλύψω τη σκοτεινή πλευρά της πόλης που με μεγάλωσε και την αγαπούσα γιατί δεν είχα άλλη. Αυτήν είχα. Έπρεπε να την ξαναγαπήσω.

Μέχρι τότε είχα ακούσει αποσπασματικά για την ιστορία των Εβραίων της Θεσσαλονίκης και τον διωγμό τους από μέλη της οικογένειας Σουστιέλ, που ήταν εργοδότες της συνονόματης γιαγιάς μου, όταν ήρθε πρόσφυγας από τη Μικρά Ασία και άφησε τα λασποχώρια στην Πέλλα, για να μεγαλώσει μόνη τα παιδιά της στη Θεσσαλονίκη.

Από τη δεκαετία του '50 η πλατεία Ελευθερίας μετατράπηκε σε χώρο στάθμευσης και αφετηρίας λεωφορείων. Η πλατεία όπου βασανίστηκαν 9.000 Εβραίοι στο Ολοκαύτωμα παρέμενε πάρκινγκ μέχρι πρόσφατα και ξαναέγινε πάρκινγκ πολύ πρόσφατα και κανείς δεν ξέρει μέχρι πότε θα είναι πάρκινγκ. Όπως και ελάχιστοι γνωρίζουν τι ακριβώς συνέβη εκεί το «Μαύρο Σάββατο» του 1942.

Το 2006 επανατοποθετήθηκε το μνημείο που συμβολίζει το δράμα των Εβραίων της Θεσσαλονίκης στον φυσικό του χώρο, από άλλο σημείο της πόλης. Σε μια άκρη, βέβαια, και συχνά γίνεται στόχος βανδάλων. Δεν ξέρω ποια η τύχη του από τις 23 Δεκέμβρη του 2021, που επαναλειτουργεί ως παρκινγκ ο χώρος.

Αρνούμαι να περάσω από το σημείο. Δε θα περάσω και δεν θα παρκάρω αυτήν τη φορά μέχρι ο χώρος να λάβει την ιστορική αξία που του πρέπει. Μέχρι να περνάω με τον έφηβο γιο μου, να βλέπει το Πάρκο Μνήμης και να αναρωτιέται τι έγινε εκεί. Όχι σαν εμένα, που ως έφηβη δεν μου έδωσαν ποτέ αυτή την ευκαιρία.

????? ????????????????

Διευθύντρια MOMus-Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης-Συλλογή Κωστάκη

Θεωρώ αναγκαίο να υπάρχει σεβασμός στην ιστορική μνήμη της πλατείας και ανάδειξη αυτής, χωρίς να αγνοούνται οι ανάγκες που επιβάλλει ο σύγχρονος πολεοδομικός ιστός.

????????????? ??????

«Η μνήμη, το παρόν και το μέλλον της Θεσσαλονίκης»

Δήμαρχος Θεσσαλονίκης

Με αφορμή την πλατεία Ελευθερίας στη Θεσσαλονίκη ανοίγει ξανά ο δημόσιος διάλογος που αγγίζει την ιστορική της κληρονομιά, την αξιοποίηση του δημόσιου χώρου και παράλληλα την προοπτική εξέλιξης της πόλης μέσα από μικρά και μεγάλα έργα υποδομής.

Η Θεσσαλονίκη είναι πόλη με 23 αιώνες αδιάλειπτης αστικής ιστορίας, χαρακτηριστικό που την κατατάσσει αυτομάτως σε ένα μικρό σύνολο πόλεων με παρόμοιο αποτύπωμα. Αυτό το ιστορικό φορτίο συνιστά αναμφίβολα πλούτο για την ίδια την πόλη και ταυτόχρονα πρόκληση για την εξέλιξή της. Καλούμαστε σε έναν πεπερασμένο χώρο και σε συνθήκες αυξημένων και πολλές φορές πιεστικών αναγκών να βρούμε σημείο ισορροπίας. Είναι πολλά τα παραδείγματα στην πόλη μας: μετρό (σταθμός Βενιζέλου, Αγίας Σοφίας), πλατεία Διοικητηρίου κ.ά.

Ο σεβασμός της ιστορικής κληρονομιάς, των αρχαιολογικών και των αρχιτεκτονικών μνημείων, των τόπων μαρτυρίου και μνήμης είναι δεδομένος και δεν τίθεται επ' ουδενί σε αμφισβήτηση.

Η ιστορία της πλατείας Ελευθερίας ως τόπου μαρτυρίου της εβραϊκής κοινότητας Θεσσαλονίκης, της «Ιερουσαλήμ των Βαλκανίων», που αποτέλεσε τόπο ακμής αλλά και τόπο δράματος για τον εβραϊκό ελληνισμό, θα πάρει τη μορφή που της αξίζει με αυτονόητη την κεντρική θέση σε αυτήν του Μνημείου Ολοκαυτώματος. Αυτή η δέσμευση ήταν πάντοτε και παραμένει ενεργή.

Για όσους δεν το γνωρίζουν, το «Μαύρο Σάββατο» της 11ης Ιουλίου 1942 9.000 Εβραίοι, άνδρες ηλικίας 18-45 ετών, υπέστησαν δημόσιο εξευτελισμό στην πλατεία Ελευθερίας και στις 15 Μαρτίου 1943 συγκεντρώθηκαν εκεί 2.400 Θεσσαλονικείς Εβραίοι και με τρένο στάλθηκαν στη μακρινή Πολωνία. Ένα τρένο του θανάτου με επιβάτες που δεν γνώριζαν πού οδηγούνταν, που δεν γνώριζαν ότι δεν είχαν επιστροφή. Σήμερα, 79 χρόνια μετά, είναι ηθικό μας χρέος η μνήμη αυτή να μείνει άσβεστη. Αυτό το τεράστιο ιστορικό και ηθικό φορτίο δεν παραγράφεται και δεν απομειώνεται.

Λίγες εκατοντάδες μέτρα μακριά από την πλατεία, στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης, προγραμματίζεται το Μουσείο Ολοκαυτώματος - όπου επίσης έχουμε συμβάλει τα μέγιστα, ώστε το έργο να προχωρήσει με γρήγορους ρυθμούς, προσπερνώντας δυσεπίλυτα προβλήματα που το είχαν καθηλώσει. Συγκεκριμένα, το 2021 προσφέραμε ως δήμος Θεσσαλονίκης περίπου 11 στρέμματα γης στα αρχικά μόλις 3 στρέμματα, επιλύοντας οριστικά τα προβλήματα χωροθέτησης, πρόσβασης

και κατασκευής του.

Επανερχόμενοι στο παρόν και με γνώμονα την εξυπηρέτηση παράλληλα των αναγκών της πόλης, έχουμε δρομολογήσει τη διερεύνηση της διπλής αξιοποίησης της πλατείας με την κατασκευή ενός υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων με στόχο τη δημιουργία μίας ακόμα κρίσιμης και χρήσιμης υποδομής στο κέντρο της πόλης.

Η Θεσσαλονίκη, λόγω της απουσίας πολλών και αξιόπιστων μέσων μαζικής μεταφοράς και της συγκέντρωσης πολλών χρήσεων στο ιστορικό της κέντρο, εμφανίζει οξέα προβλήματα κινητικότητας και στάθμευσης.

Η προσπάθειά μας αυτή δεν είναι ούτε πρωτάκουστη –πολλές διοικήσεις και δημοτικοί σύμβουλοι κατά το πρόσφατο παρελθόν την έχουν υποστηρίξει– ούτε αιφνιδιαστική, καθώς αποτελούσε προεκλογική δέσμευση, και τέλος δεν είναι ξένη ως επιλογή, καθώς όλες οι ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις την έχουν υιοθετήσει, αξιοποιώντας πολλούς περισσότερους διαθέσιμους χώρους εντός του αστικού ιστού για ανάλογες υποδομές. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, πως και στο μεγάλο πρότζεκτ ανάπλασης της ΔΕΘ προβλέπεται υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων.

Ως διοίκηση, το 2019 παραλάβαμε ένα εγκαταλειμμένο σκάμμα με λαμαρίνες, λόγω αδυναμίας του αναδόχου να ολοκληρώσει την επιφανειακή ανάπλαση, όπως είχε αποφασιστεί το 2018. Για την υλοποίηση του συγκεκριμένου υπόγειου σταθμού, δε, ενεργήσαμε τάχιστα. Σε ένα επί της ουσίας τελματωμένο έργο, στο πλαίσιο της διερεύνησης της δυνατότητας μέγιστης αξιοποίησης, έχουμε αναθέσει ήδη σε εξειδικευμένη μελετητική εταιρεία την ωρίμανση τόσο των μελετών όσο και της διαγωνιστικής διαδικασίας, έχοντας ολοκληρώσει όλες τις πρόδρομες διαδικασίες (αρχαιολογική ανασκαφή, αποτύπωση και κατάχωση).

Σε περίπτωση που, κατόπιν όλων των παραπάνω ενεργειών, η κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων αποδειχθεί αδύνατη ή μη βιώσιμη, θα προχωρήσουμε μόνο στην επιφανειακή διαμόρφωση της πλατείας ως πάρκου μνήμης και αναψυχής. Δέσμευσή μας είναι η απόφαση αυτή να ληφθεί εντός του πρώτου εξαμήνου του 2022.

Η σημερινή διαμόρφωση της πλατείας συνιστά προσωρινή λύση αξιοποίησης έως ότου τελεσφορήσουν οι διερευνητικές προσπάθειες. Ωφελεί αφενός την εμπορική αγορά της πόλης, επισκέπτες και επαγγελματίες, προσθέτοντας έναν μεγάλο αριθμό θέσεων στάθμευσης, αφετέρου δε τους μόνιμους κατοίκους του κέντρου, καθώς αποδίδονται σε αυτούς ισάριθμες θέσεις προς εξυπηρέτηση των δικών τους αναγκών.

Από τις 23/12/2021, που παραχωρήθηκε προς χρήση, περίπου 2.000 οχήματα εξυπηρετούνται καθημερινά, ανακουφίζοντας ένα κεντρικό σημείο της πόλης από το μέγιστο πρόβλημα της στάθμευσης σε μια περίοδο που, λόγω της πανδημίας, η πλειοψηφία των κατοίκων δεν εμπιστεύεται τα λεωφορεία και επιλέγει το αυτοκίνητο.

Ο δρόμος που καλούμαστε να ακολουθήσουμε είναι ενδεχομένως δυσκολότερος,

καθώς στοχεύουμε στη δημιουργία υποδομών σε ένα περιβάλλον αντιτιθέμενων προσεγγίσεων, υψηλής κοινωνικής πίεσης και χρονοβόρων διαδικασιών, είναι όμως ο πλέον αποδοτικός.

Για εμάς δεν τίθεται το ψευδεπίγραφο δίλημμα «υποδομές ή σεβασμός ιστορικής κληρονομιάς». Η τεχνολογική και κατασκευαστική εξέλιξη μπορεί να δώσει λύσεις σε πολύ δυσκολότερα εγχειρήματα. Το δίλημμα για τη Θεσσαλονίκη είναι διαφορετικό: «Μπορεί επιτέλους η πόλη να προχωρήσει, να αφήσει πίσω της ρηχούς διχασμούς και μέσα από ένα σύνολο παρεμβάσεων και έργων υποδομής να βρει τη θέση της στο μέλλον»; Σε αυτό το ερώτημα η δική μας κατάφαση είναι δεδομένη.

ΠΗΓΗ: [LIFO, 16.1.2022](#)