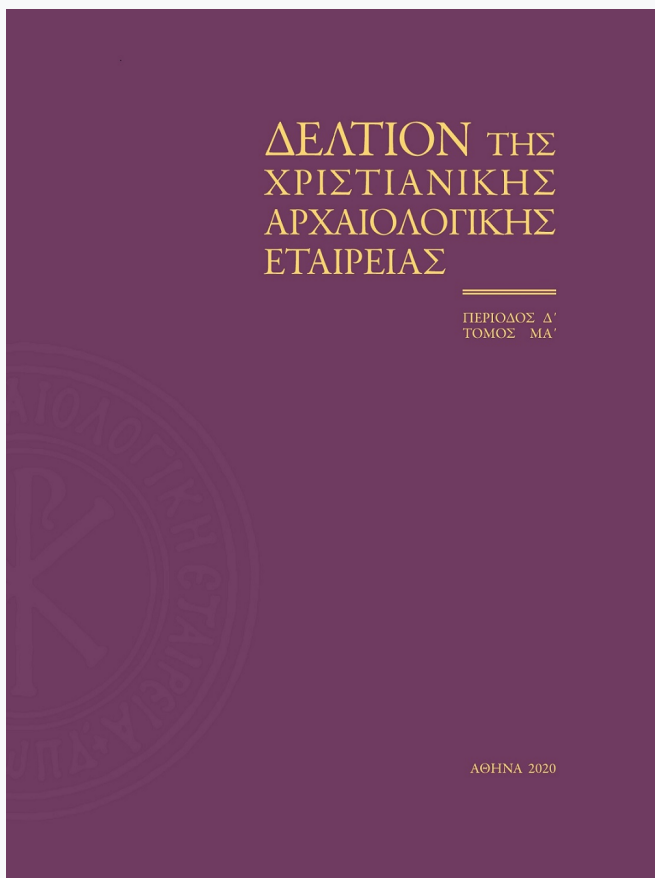


Δελτίον της Χριστιανικής Αρχαιολογικής Εταιρείας

Τόμ. 41 (2020)

Δελτίον ΧΑΕ 41 (2020), Περίοδος Δ'



Μεταμορφώσεις του αστικού τοπίου της Θεσσαλονίκης απο τον 4ο στον 9ο αι. στη διασταύρωση του decumanus maximus με τον cardo της οδού Βενιζέλου (ανασκαφή σταθμού Βενιζέλου – μετρό Θεσσαλονίκης)

*Κρινώ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗ (Krino KONSTANTINIDOU),
Μαρία ΜΙΖΑ (Maria MIZA)*

doi: [10.12681/dchae.26178](https://doi.org/10.12681/dchae.26178)

Βιβλιογραφική αναφορά:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗ (Krino KONSTANTINIDOU) Κ., & ΜΙΖΑ (Maria MIZA) Μ. (2021). Μεταμορφώσεις του αστικού τοπίου της Θεσσαλονίκης απο τον 4ο στον 9ο αι. στη διασταύρωση του decumanus maximus με τον cardo της οδού Βενιζέλου (ανασκαφή σταθμού Βενιζέλου – μετρό Θεσσαλονίκης). *Δελτίον της Χριστιανικής Αρχαιολογικής Εταιρείας*, 41, 9–34. <https://doi.org/10.12681/dchae.26178>

ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΑΠΟ ΤΟΝ 4ο ΣΤΟΝ 9ο ΑΙ. ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΟΥ *DECUMANUS*
MAXIMUS ΜΕ ΤΟΝ *CARDO* ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
(ΑΝΑΣΚΑΦΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ – ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)

Στην παρούσα μελέτη παρουσιάζονται οι μεταμορφώσεις του πολεοδομικού ιστού της Θεσσαλονίκης στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo* της οδού Βενιζέλου, βάσει των ανασκαφικών δεδομένων που ήρθαν στο φως από την έρευνα που διεξήχθη στο σταθμό Βενιζέλου, στο πλαίσιο της κατασκευής του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου. Μέσα στον 4ο αιώνα στη συμβολή των μαρμαρόστρωτων δρόμων ανεγείρεται μνημειακό τετράπυλο, ενώ κατά τον πολεοδομικό ανασχεδιασμό του 6ου αιώνα, νότια του διευρυσμένου *decumanus maximus*, διαμορφώνεται ορθογώνια μαρμαρόστρωτη πλατεία πλαισιωμένη με στοές. Σταδιακά, εκατέρωθεν της χαλικόστρωτης πλέον οριζόντιας οδικής αρτηρίας, της Μέσης ή Λεωφόρου των βυζαντινών χρόνων, αναπτύσσονται νησίδες της κεντρικής αγοράς της πόλης (8ος-9ος αιώνας).

Λέξεις κλειδιά

Ύστερη Αρχαιότητα, πρωτοβυζαντινή περίοδος, αστική αρχιτεκτονική, πολεοδομία, τετράπυλο, σταθμός Βενιζέλου, Θεσσαλονίκη.

Η μεγάλης κλίμακας ανασκαφική έρευνα για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου του μετρό Θεσσαλονίκης διενεργήθηκε στον δυτικό, εντός των τειχών, σταθμό, στο ύψος της συμβολής των οδών Εγνατίας και Βενιζέλου (Εικ. 1). Η διαχρονικά κομβική θέση της διασταύρωσης (Εικ. 2) μαρτυρείται τόσο από τα ιστάμενα γειτονικά μνημεία –Παναγία Χαλκέων (1028)¹, Άγιος Μηνάς

The transformations of the urban fabric of Thessalonike at the intersection of the decumanus maximus with the cardo of Venizelou street are revealed through the evidence from excavations conducted at the Venizelou station, within the framework of the construction of the metropolitan railway. In the 4th century a monumental tetrapylon was constructed at the intersection of the marble-paved streets, whereas during the urban replanning of the 6th century, south of the expanded decumanus maximus, a rectangular marble-paved plaza was formed, surrounded by porticoes. Gradually, insulae of the city's central market (8th-9th centuries) developed on both sides of the then gravel-paved horizontal street, the Mese or Leophoros of Byzantine times.

Keywords

Late Antiquity; Early Byzantine period; urban architecture; urban planning; tetrapylon; Venizelou Metro Station; Thessaloniki.

(6ος-19ος αιώνας)², Χαμζά Μπέη Τζαμί (1467-1468)³, Μπεξεστένι (1455-1459)⁴ –όσο και από τα ευρήματα που

Σχολής Αθηνών (1888-1910), επιμ. Α. Μέντζος – Α. Πλιώτα, Θεσσαλονίκη 2012, 126-135, όπου και παλαιότερη βιβλιογραφία.

² Th. S. Mantopoulou-Panagiotopoulou, «The Monastery of Aghios Menas in Thessaloniki», *DOP* 50 (1996), 256-262. Για τον ναό στην πρωτοβυζαντινή περίοδο, βλ. Κ. Ράπτης, «Αρχιτεκτονικά έργα του Αναστασίου Α΄ στη Θεσσαλονίκη», *Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου προς τιμή του ομότιμου καθηγητή Γ. Βελένη (Θεσσαλονίκη, 4-7 Οκτωβρίου 2017)* (υπό έκδοση).

³ Κ. Θ. Ράπτης, «Το τζαμί του Χαμζά Μπέη (Αλκαζάρ) στη Θεσσαλονίκη: η αρχιτεκτονική του οθωμανικού μνημείου», *Μνημείο και Περιβάλλον* 12 (2015), 105-138.

⁴ Π. Αστρενίδου, «Μπεξεστένι. Θεσσαλονίκη, Ελλάδα», *Sl. Ćurčić*

* Κρινώ Κωνσταντινίδου, αρχαιολόγος Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης, *kkonstantinidou@culture.gr*

** Μαρία Μίζα, αρχιτέκτων-μηχανικός Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης, *miza_maria@culture.gr*

¹ Μ. Παϊσίδου, «Παναγία των Χαλκέων», *Αποτυπώματα. Η βυζαντινή Θεσσαλονίκη σε φωτογραφίες και σχέδια της Βρετανικής*

αποκαλύφθηκαν κατά την ανασκαφική διερεύνηση παρακειμένων οικοπέδων και δημόσιων χώρων, τα οποία σχετίζονται με το διοικητικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, πιθανότατα από την ίδρυση της πόλης έως και τους πρωτοβυζαντινούς χρόνους (Πλατεία Διοικητηρίου)⁵, καθώς και με το μεσαιωνικό ξενοδοχείο, επί του οποίου έχει ανεγερθεί το Καραβάν-σεράι (Παλαιό Δημαρχείο)⁶.

Το ευρύ ανασκαφικό πεδίο, έκτασης 1.512 τ.μ., εντός του κελύφους του σταθμού και σε περιοχή ανέγγιχτη από τη σύγχρονη ανοικοδόμηση, κάτω από τα σημερινά οδοστρώματα, συνέβαλε καθοριστικά στη γνώση της πολεοδομικής οργάνωσης και των χρήσεων της περιοχής. Αποκαλύφθηκε σε εξαιρετική κατάσταση διατήρησης τμήμα του πολεοδομικού ιστού της Θεσσαλονίκης από τον 4ο έως τον 9ο αιώνα με την αποκάλυψη των αρχαιοτήτων σε συνεχή επαλληλία οικοδομικών φάσεων, που φανερώνουν τους μετασχηματισμούς του αστικού τοπίου στη ροή των χρόνων, σε περιόδους ακμής και παρακμής, προσφέροντας πολύτιμα στοιχεία για την ιστορία και τη διαχρονία της.

Τα νέα αρχαιολογικά δεδομένα αποκαθιστούν την εικόνα της πόλης, όπως αυτή διαμορφώνεται γύρω από τη διασταύρωση δύο κεντρικών δρόμων, προκατόχων των σημερινών οδών Εγνατίας και Βενιζέλου: του *decumanus maximus* της Ύστερης Αρχαιότητας και μετέπειτα *Μέσης* ή *Λεωφόρου* των Βυζαντινών, που διέσχιζε την πόλη από την Κασσανδρεωτική Πύλη στα ανατολικά έως τη Χρυσή Πύλη στα δυτικά, και που αποκαλύφθηκε στα όρια του σταθμού σε μήκος 77 μ., και του *cardo*, ορατού σε μήκος 20 μ., ο οποίος, διερχόμενος από το διοικητικό κέντρο της πόλης, συνέδεε το βόρειο σκέλος των τειχών με τον λιμένα που κατασκεύασε ο Μέγας Κωνσταντίνος στο δυτικό τμήμα του θαλάσσιου

– Ε. Χατζητρούφωνος (επιμ.), *Κοσμική Μεσαιωνική Αρχιτεκτονική στα Βαλκάνια (1300-1500) και η διατήρησή της*, Θεσσαλονίκη 1997, 286-289. Λ. Σαμπανοπούλου, «Μπεξεστένι», Έ. Μπρούσαρη (επιμ.), *Οθωμανική Αρχιτεκτονική στην Ελλάδα*, Αθήνα 2008, 246-247.

⁵ Αν. Τασιά – Ζ. Λόλα – Αρ. Μπαχλάς – Α. Στάγκος, «Το ανασκαφικό έργο της ΙΣΤ΄ Εφορείας στο Διοικητήριο», *AEMΘ* 10B (1996), Θεσσαλονίκη 1997, 544-558. Ι. Κανονίδης, «Η περιοχή του Διοικητηρίου στα παλαιοχριστιανικά και βυζαντινά χρόνια», στο *ίδιο*, 559-570.

⁶ Π. Ανδρουδής, «Το μεγάλο Καραβάν-σεράι της Θεσσαλονίκης. Ιστορικές και αρχαιολογικές μαρτυρίες», *Μακεδονικά* 35 (2005-2006), 63-97.

τείχους, στα χρόνια της παραμονής του στη Θεσσαλονίκη (322-323) (Εικ. 3, 4). Μια σύντομη προκαταρκτική παρουσίαση των ανασκαφικών δεδομένων και των πρώτων συμπερασμάτων για τις διαδοχικές φάσεις που ήρθαν στο φως θα επιχειρήσουμε στη συνέχεια.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στο δεύτερο μισό του 4ου αιώνα

Στο δεύτερο μισό του 4ου αιώνα το αστικό τοπίο αποκτά μνημειακή μορφή. Είναι φανερό ότι υλοποιείται ένα φιλόδοξο οικοδομικό πρόγραμμα, τεκμήρια του οποίου αποκαλύφθηκαν και στον σταθμό Αγίας Σοφίας⁷. Ο *decumanus maximus* ακολουθώντας, με μικρές αποκλίσεις, τη χάραξη του προγενέστερου χαλικόστρωτου δρόμου των ρωμαϊκών χρόνων⁸, που εντοπίστηκε σε περιορισμένη έκταση σε δύο φρεάτια του σταθμού, ανακατασκευάζεται και επιστρώνεται με λευκές μαρμαρίνες πλάκες. Σύγχρονος του *decumanus maximus* είναι και ο μαρμαρόστρωτος *cardo*. Το σημείο συμβολής των οδών εντοπίζεται σε απόλυτο υψόμετρο

⁷ Η χρονολόγηση της πρώτης μνημειακής διαμόρφωσης του *decumanus maximus* ανάγεται στο δεύτερο μισό του 4ου αιώνα βάσει νομισματικών ευρημάτων που εντοπίστηκαν στα υποστρώματα του δρόμου και στον στυλοβάτη στον σταθμό Αγίας Σοφίας, όπου ο δρόμος αποσπάστηκε. Βλ. Στ. Βασιλειάδου – Στ. Τζεβρένη, «Μετασχηματισμοί του αστικού χώρου της Θεσσαλονίκης κατά την Ύστερη Αρχαιότητα (4ος-6ος αιώνας), μέσα από τα ανασκαφικά δεδομένα στον σταθμό Αγίας Σοφίας του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου», στον παρόντα τόμο. Βλ. ακόμη, Κ. Τ. Raptis, «Late Antique Thessalonike: the Urban Transformation of a Tetrarchic Provincial Capital into a Christian Metropolis», L. Lavan (επιμ.), *Imperial Archaeologies of Late Antiquity* 14), Leiden – Νέα Υόρκη (υπό έκδοση).

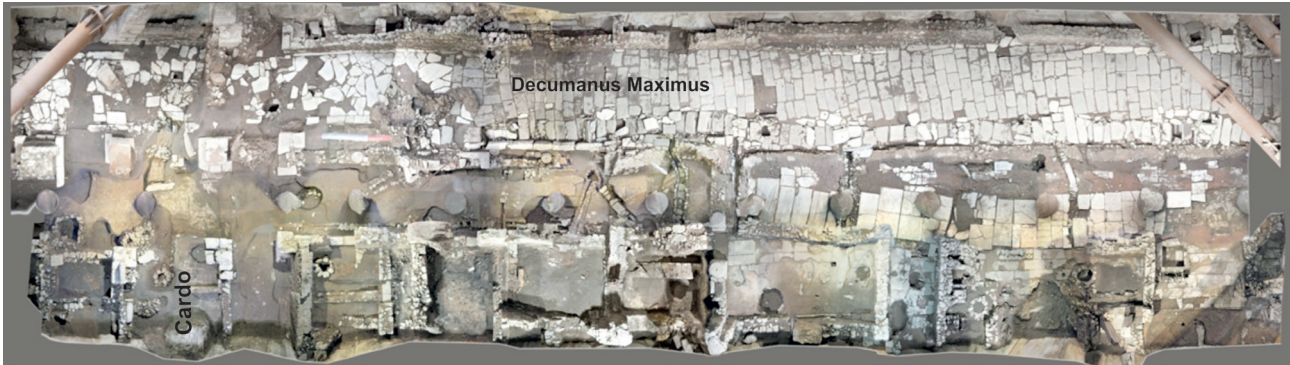
⁸ Στ. Βασιλειάδου – Κρ. Κωνσταντινίδου – Τ. Πρωτοψάλτη – Στ. Τζεβρένη, «Σταθμοί Αγία Σοφία και Βενιζέλου. 1. Η οργάνωση του αστικού χώρου από την ίδρυση της Θεσσαλονίκης έως το τέλος της όψιμης αρχαιότητας», Π. Αδάμ-Βελένη – Γ. Μυλόπουλος (επιμ.), *Μετρώ-ντας την ιστορία της Θεσσαλονίκης / The Metro-nome of Thessaloniki's History*, Θεσσαλονίκη 2018 (διαθέσιμο στο διαδίκτυο), 129. Κρ. Κωνσταντινίδου – Τ. Πρωτοψάλτη – Μ. Μίτζα, «Ο μετασχηματισμός του πολεοδομικού ιστού της Θεσσαλονίκης από τους ρωμαϊκούς χρόνους έως και την πυρκαγιά του 1917 μέσα από τα ευρήματα στον Σταθμό Βενιζέλου», *Διημερίδα «Αρχαιότητες σε τροχιά» (Θεσσαλονίκη, 11-12 Απριλίου 2019)* (υπό έκδοση).



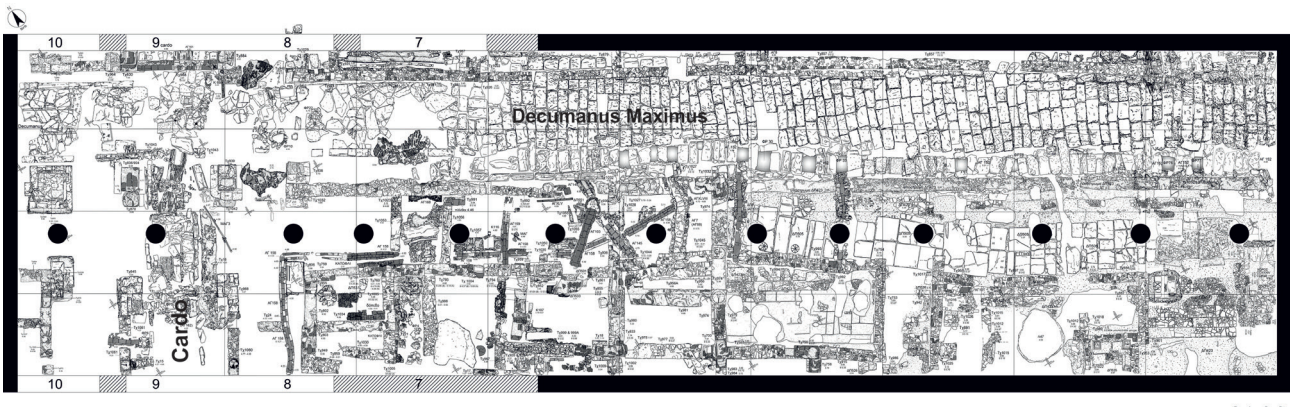
Εικ. 1. Θεσσαλονίκη, ο σταθμός Βενιζέλου στη συμβολή των οδών Εγνατία και Βενιζέλου. Αεροφωτογραφία.



Εικ. 2. Θεσσαλονίκη, τοπογραφικό διάγραμμα της πόλης με σήμανση της θέσης της ανασκαφής στον σταθμό Βενιζέλου.



Εικ. 3. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Αεροφωτογραφία του αρχαιολογικού χώρου.



Εικ. 4. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Κάτοψη του αρχαιολογικού χώρου.

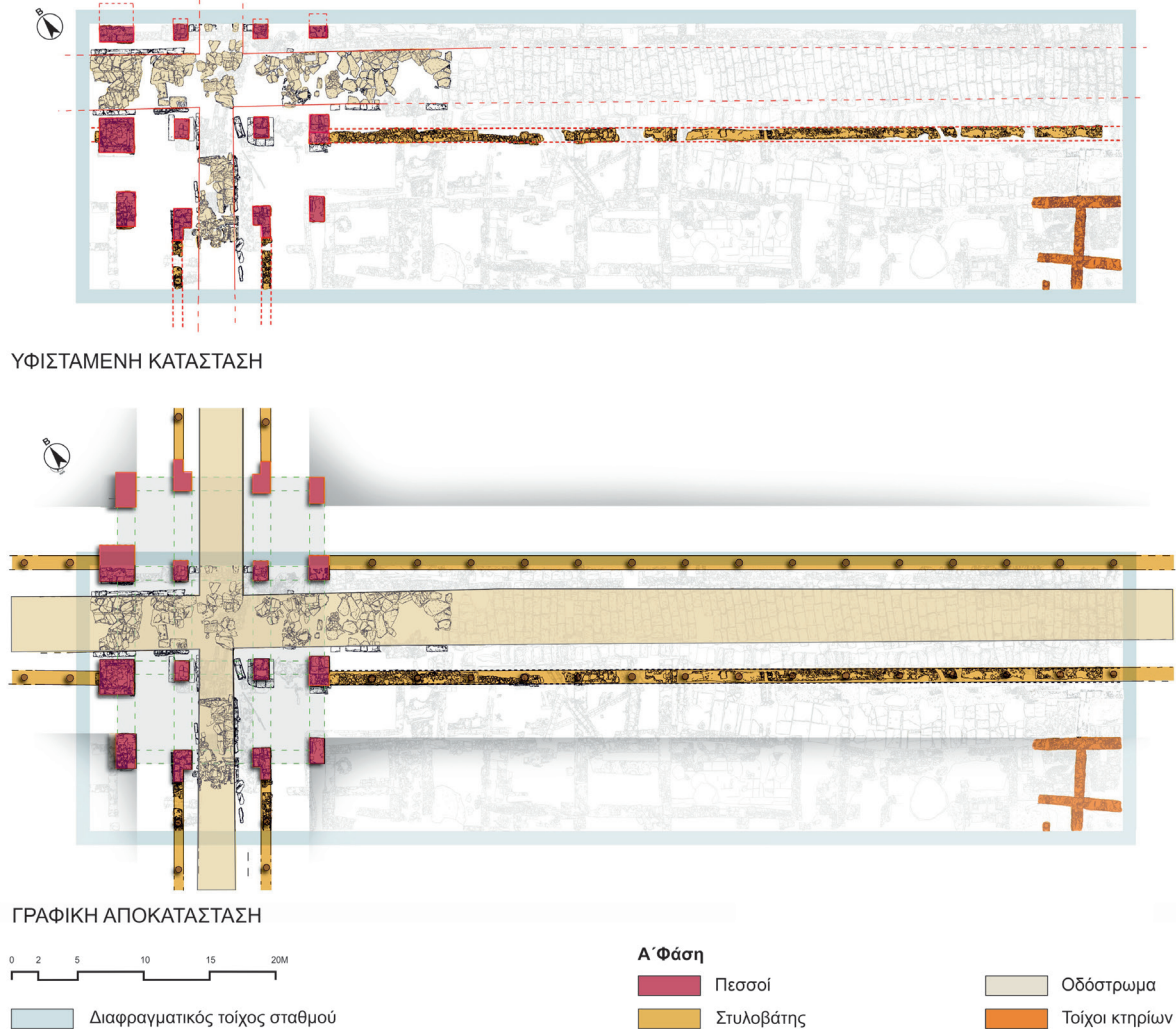
+4,60 μ. (7 μ. χαμηλότερα της σημερινής επιφάνειας του εδάφους), με τον *cardo* να παρουσιάζει κλίση προς νότο 4,7% (Εικ. 5).

Τα καταστρώματα των δρόμων, στα οποία διακρίνονται ίχνη αμαξοτροχιών με μετατρόχιο διάστημα 1,30 μ., αποτελούνται από ευμεγέθεις μαρμάρινες πλάκες, ποικίλων διαστάσεων, και ορίζονται από μαρμάρινα κρσπέδα υπερυψωμένα κατά 10-15 εκ. (Εικ. 6). Τα οδοστρώματα πλαισιώνονται από κιονοστήρικτες στοές⁹, από τις οποίες διατηρούνται οι στυλοβάτες που σώζουν κατά χώραν μαρμάρινες βάσεις κιόνων του 4ου και του 5ου αιώνα, με μετακίονιο διάστημα 2,80-2,85 μ. (Εικ. 7). Κάτω από το κατάστρωμα του *cardo* και κατά μήκος του άξονά του διέρχεται κεντρικός

καμαροσκεπής αγωγός με κλίση προς τη θάλασσα, ο οποίος με επισκευές λειτούργησε ως έργο υποδομής και των μεταγενέστερων χωμάτινων καταστρωμάτων¹⁰ (Εικ. 8). Το πλάτος του οριζώντιου οδικού άξονα ανέρχεται στα 4 μ. (4,85 μ. συμπεριλαμβανομένων των κρσπέδων), ενώ με τα πεζοδρόμια και τις στοές του υπολογίζεται στα 17 μ. Ο *cardo* είναι στενότερος, με πλάτος 3,30 μ. στο βόρειο σκέλος του και 2,80 μ. στο νότιο, όπου το αμαξιτό τμήμα του στενεύει και διαμορφώνεται πλατύτερο πεζοδρόμιο κατά μήκος της ανατολικής πλευράς του. Το συνολικό πλάτος του κάθετου δρόμου, μαζί με τα εκατέρωθεν πεζοδρόμια και τις στοές του, προσεγγίζει τα 15 μ.

⁹ Βλ. σχετικά, Μ. Mundell Mango, «The Porticoed Street at Constantinople», Ν. Necipoğlu (επιμ.), *Byzantine Constantinople: Monuments, Topography and Everyday Life*, Leiden – Βοστώνη – Κολωνία 2001, 40-43.

¹⁰ Ο αγωγός, σε φάση μεταγενέστερη του μαρμαρόστρωτου *cardo*, δέχθηκε την προσθήκη φρεατίων και την επισκευή της θολωτής κάλυψής του, όταν μια δεύτερη καμάρα, που προεξέχει του μαρμάρινου οδοστρώματος, κατασκευάστηκε σε επαλληλία με την αρχική.



Εικ. 5. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Η διαμόρφωση της διασταύρωσης του *decumanus maximus* με τον *cardo*, δεύτερο μισό του 4ου αιώνα. Κάτοψη. Υφιστάμενη κατάσταση και γραφική αποκατάσταση.

Το τετράπυλο στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*

Στο σημείο της συμβολής των μαρμαρόστρωτων οδών αποκαλύφθηκε μνημειακό οικοδόμημα, άγνωστο μέχρι σήμερα, που εξαίρει με εμβληματικό τρόπο μια σημαντική διασταύρωση του αστικού ιστού της πόλης (Εικ. 5).

Μέσα στα όρια του σκάμματος εντοπίστηκαν οι 12 από τους 16 συνολικά πεσσούς του οικοδομήματος, που έφεραν τοξοστοιχίες και ήταν συμμετρικά τοποθετημένοι ως προς τον *decumanus maximus* (Εικ. 6, 8). Οι τέσσερις κεντρικοί πεσσοί ορθογώνιας διατομής, διαστάσεων 1,50×1,10 μ., με τη μακρά πλευρά τους

στον άξονα Β-Ν, διατάσσονται στις τέσσερις γωνίες της διασταύρωσης του *decumanus maximus* με τον *cardo* σχηματίζοντας ένα τετράπυλο. Τέσσερα ζεύγη πεσσών τοποθετούνται περιμετρικά των κεντρικών και συνδέονται οργανικά με τις κιονοστήρικτες στοές που πλαισιώνουν τις οδούς. Από αυτά, το νότιο ζεύγος αποτελείται από πεσσούς διατομής «Γ», ίδιου πλάτους με αυτό των κεντρικών πεσσών, με το μακρό σκέλος τους να προεκτείνεται, προκειμένου να ενωθεί με τις κιονοστοιχίες. Όμοιο κατ' αναλογία θα πρέπει να ήταν και το βόρειο ζεύγος των πεσσών επί του *cardo*. Τέλος, το σύνθετο οικοδόμημα που πλαισίωνε τη διασταύρωση των οδών, ολοκληρωνόταν με τέσσερις επιπλέον



Εικ. 6. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο μαρμαρόστρωτος *decumanus maximus*. Διακρίνονται τα ίχνη των αμαξοτροχιών και οι πεσσοί του τετραπύλου. Άποψη από τα δυτικά.



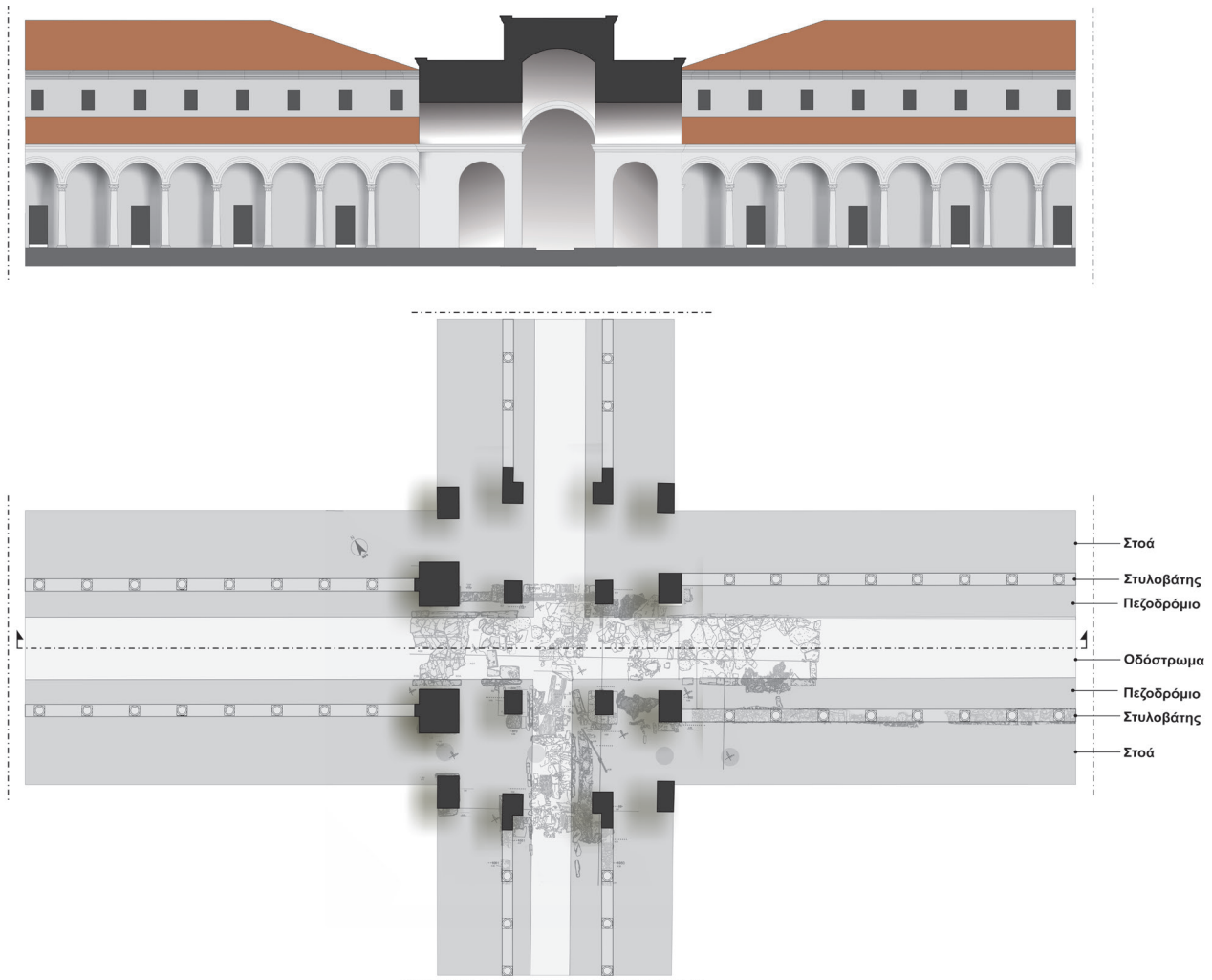
Εικ. 7. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο μαρμαρόστρωτος *decumanus maximus*. Διακρίνεται στα δεξιά τμήμα του νότιου στυλοβάτη, άποψη από τα δυτικά.



Εικ. 8. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο μαρμαρόστρωτος cardo με τον κεντρικό καμαροσκεπή αγωγό. Διακρίνονται οι τέσσερις προς νότο πεσσοί του τετραπύλου. Άποψη από τα βόρεια.



Εικ. 9. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο νοτιοδυτικός κεντρικός πεσσός του τετραπύλου, βόρεια όψη (πρβλ. Εικ. 8).



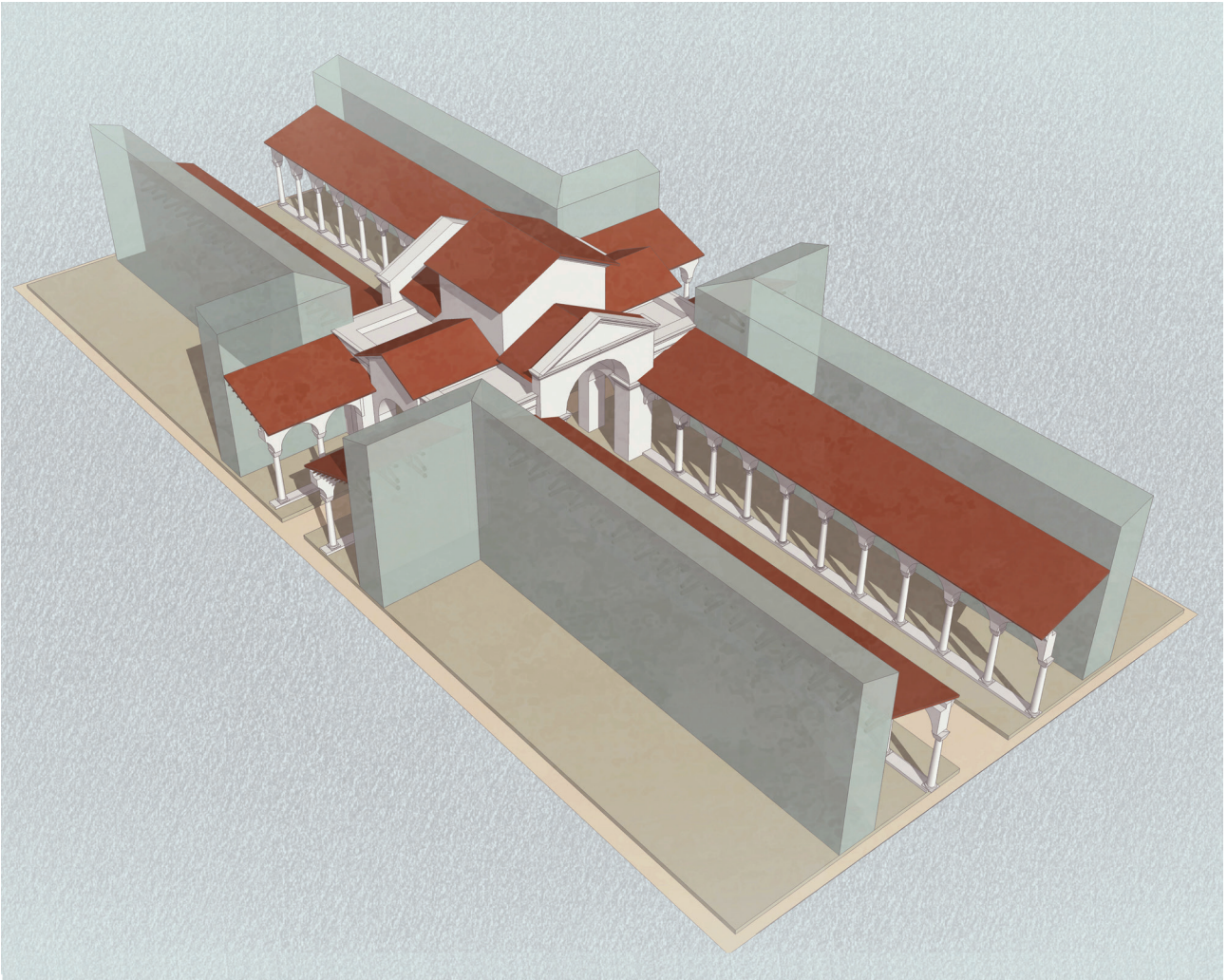
Εικ. 10. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γραφική αναπαράσταση του τετραπύλου στη συμβολή του *decumanus maximus* με τον *cardo*, δεύτερο μισό του 4ου αιώνα. Βόρεια όψη και κάτοψη.

πεσσούς που καταλάμβαναν την εσωτερική γωνία στη συμβολή των στεγασμένων στοών και εφάπτονταν με τα κτήρια που ορθώνονταν στις γωνίες των τεσσάρων οικοδομικών νησίδων γύρω από τη διασταύρωση.

Οι πεσσοί του οικοδομήματος ήταν δομημένοι με τρεις ή τέσσερις επάλληλες σειρές μαρμάρινων λιθοπλίνθων, που έβαιναν σε λιθοκτιστο θεμέλιο άγνωστου βάθους. Επάνω από τις λιθοπλίνθους, ύψους 1,17-1,27 μ., η δόμηση συνεχίζονταν με πλινθοδομή. Οι τέσσερις κεντρικοί πεσσοί έφεραν επιπλέον διευρυμένη βάση από μαρμάρινες πλάκες, πάχους 0,10-0,15 μ. επί του λιθοκτιστού θεμελίου (Εικ. 9). Το σωζόμενο ύψος των πεσσών κυμαίνεται από 0,80 μ. έως 2,35 μ.

Σημαντική διαφοροποίηση από τους υπολοίπους εμφανίζει το ζεύγος των δυτικών πεσσών ως προς τις διαστάσεις και τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του, προσδίδοντας στην πλευρά αυτή του οικοδομήματος ιδιαίτερα μνημειακή όψη, ορατή στον εισερχόμενο στην πόλη από την κύρια είσοδό της στα δυτικά, μέσω της Χρυσής Πύλης. Οι πεσσοί, τετράγωνης διατομής, πλευράς 2,60 μ., ήταν κατασκευασμένοι από λιθόδεμα και επενδύονταν με μαρμάρινες λιθοπλίνθους, ορατές σε δύο σειρές, πάχους 0,35-0,50 μ.

Στην ανωδομή τα επιμήκη μέρη του οικοδομήματος στεγάζονταν πιθανότατα με ημικυλινδρικές καμάρες, τμήματα των οποίων εντοπίστηκαν πεσμένα επί του



Εικ. 11. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γραφική αναπαράσταση του πολεοδομικού σχεδιασμού στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*, δεύτερο μισό του 4ου αιώνα. Άποψη από τα νοτιοανατολικά.

decumanus maximus, ενώ ο κεντρικός χώρος στο σημείο της συμβολής των οδών δύναται να αναπαρασταθεί υπερυψωμένος και στεγασμένος με ασπίδα επί λοφίων (Εικ. 10).

Στο σύνολό τους όλα τα παραπάνω στοιχεία διαμορφώνουν ένα σύνθετο οικοδόμημα που αποτελείται από τρεις παράλληλες στοές σε κάθε άξονα, εκ των οποίων η κεντρική στοά στεγάζει το αμαξιτό τμήμα των οδών, ενώ οι δύο πλευρικές τα εκατέρωθεν πεζοδρόμια (Εικ. 11).

Ο επαναλαμβανόμενος κάρναβος των οικοδομικών τετραγώνων, διαστάσεων 58,50 μ. (Α-Δ) × 102 μ. (Β-Ν),

επιβεβαιώνεται από τα δεδομένα των ανασκαφών που έχουν διενεργηθεί στην πόλη¹¹. Οι τέσσερις *cardines* που εντοπίστηκαν στο ύψος της οδού Ί. Δραγούμη, στην ανασκαφή της Πλατείας Διοικητηρίου¹², σε δύο τμήματα στη χάραξη της οδού Βενιζέλου –εντός του σταθμού και βορείως της συμβολής της με την οδό Βασ. Ηρακλείου¹³–, σε δύο οικοπέδα της οδού

¹¹ Μ. Vitti, *Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης από την ίδρυσή της έως τον Γαλέριο*, Αθήνα 1996, 75.

¹² Κανονίδης, «Η περιοχή του Διοικητηρίου», ό.π. (υποσημ. 5), 562-564.

¹³ Στη συμβολή των οδών Βενιζέλου και Βασ. Ηρακλείου εντοπί-



Εικ. 12. Θεσσαλονίκη. Τοπογραφικό διάγραμμα της πόλης με σημειωμένες τις θέσεις των κάθετων οδικών αξόνων στην περιοχή του σταθμού Βενιζέλου.

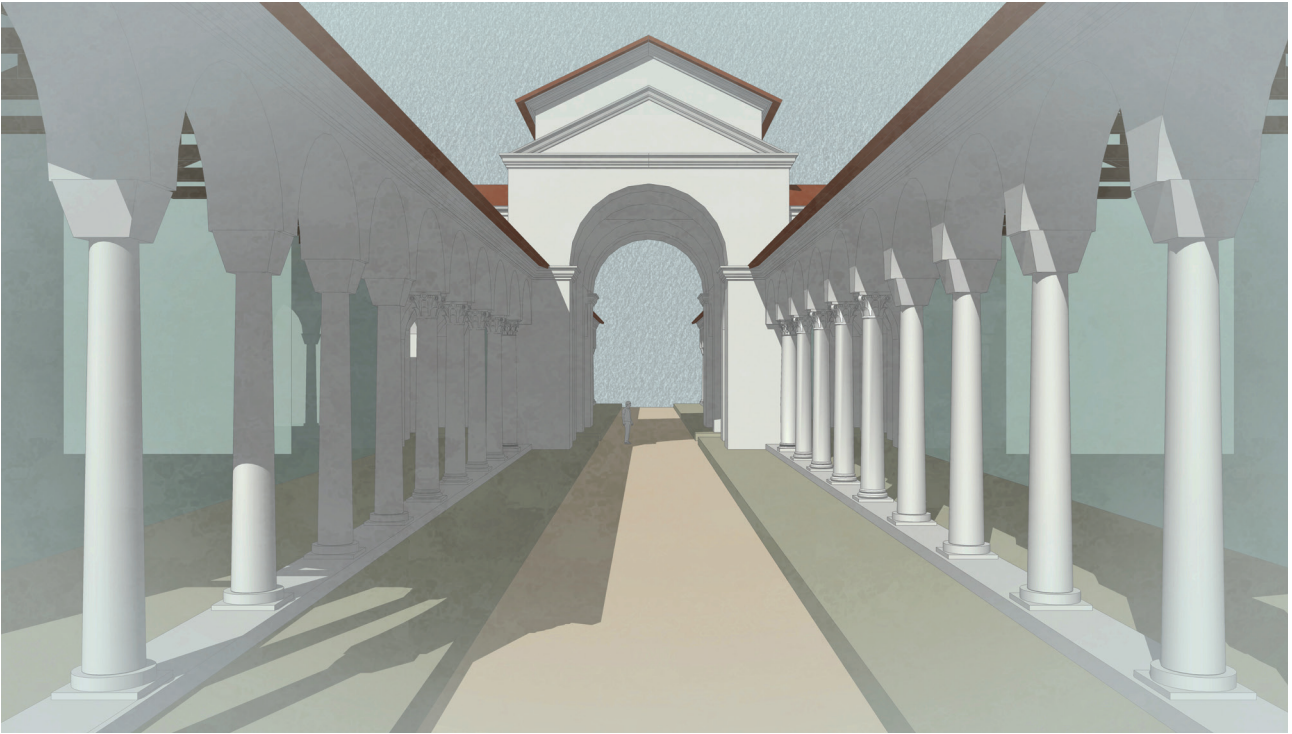
Παστέ¹⁴ και, τέλος, σε οικοπέδο της οδού Τάσκου Παπαγεωργίου¹⁵, δυτικά της αρχαίας Αγοράς, διαμορφώ-

στηκε τμήμα του δυτικού στυλοβάτη του *cardo*, μήκους 19 μ. και πλάτους 0,70 μ. Διατηρούνται οι βάσεις των κιόνων με μετακίονιο διάστημα 2,80 μ. – 2,90 μ. Το εύρημα παραμένει αδημοσίετο και τεκμηριώνεται σε σχέδιο του αρχείου της ΕΦΑΠΟΘ.

¹⁴ Ν. Καρύδας, «Ανασκαφές στην οδό Παστέρ και οι πρώτες ενδείξεις για τη μνημειακή διαμόρφωση της οδού Αγ. Δημητρίου», *ΑΕΜΘ* 15 (2001), Θεσσαλονίκη 2003, 309-320.

¹⁵ *ΑΔ* 25 (1970), Χρονικά Β'2, Αθήνα 1973, 372-373 (Μ. Σιγαλίδου).

νουν τρία διαδοχικά οικοδομικά τετράγωνα περίπου 55 μ. στον άξονα Α-Δ (Εικ. 12). Σύμφωνα με αυτά τα ευρήματα, θα πρέπει να υπήρχε και δεύτερος *cardo* εντός των ορίων του σκάμματος, ανατολικά αυτού που αποκαλύφθηκε στο ύψος της σημερινής οδού Βενιζέλου. Στο σημείο όμως της αναμενόμενης δεύτερης διασταύρωσης, ο νότιος στυλοβάτης της κιονοστοιχίας του *decumanus maximus* είναι συνεχής. Το στοιχείο αυτό επιτρέπει την υπόθεση ότι ο κάθετος δρόμος, στο νότιο τουλάχιστον τμήμα του, καταργήθηκε μέσα στον 4ο αιώνα καταστρατηγώντας την κανονικότητα,

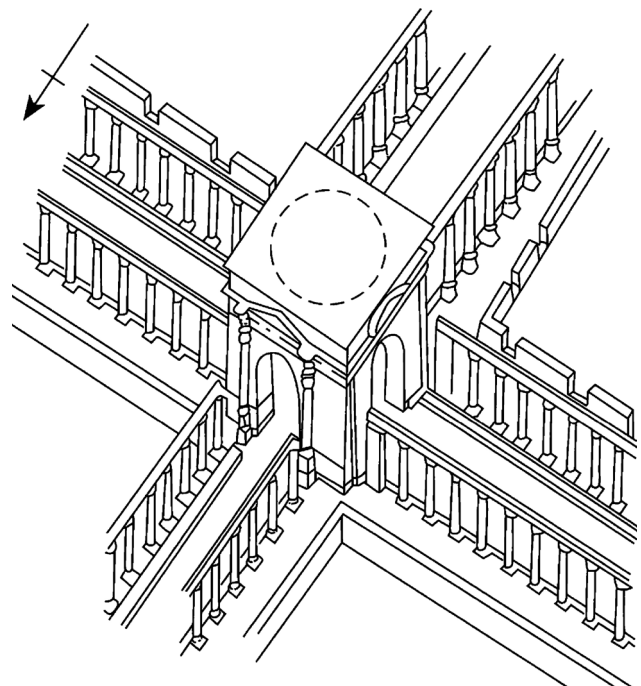


Εικ. 13. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γραφική αναπαράσταση του *decumanus maximus* και του τετραπύλου, δεύτερο μισό του 4ου αιώνα. Άποψη από τα ανατολικά.

καθώς στην περιοχή υπήρχαν κτήρια, πιθανότατα δημόσια, που το επέβαλλαν, όπως στην αρχαία Αγορά¹⁶ που καταλαμβάνει σχεδόν τριάνμισι οικοδομικά τετράγωνα. Λιγιστά λείψανα των κτηρίων αυτών ανασκάφηκαν στο ανατολικό φρεάτιο του σταθμού, τα οποία, βάσει νομισματικής μαρτυρίας¹⁷, ανάγονται στο δεύτερο

¹⁶ Χ. Μπακιρτζής, «Η Αγορά της Θεσσαλονίκης στα παλαιοχριστιανικά χρόνια», *Xe Congrès international de l'Antiquité chrétienne*, II, Θεσσαλονίκη 1984, 5-19. J.-M. Spieser, *Thessalonique et ses monuments du IV^e au VI^e siècle. Contribution à l'étude d'une ville paléochrétienne*, Αθήνα – Παρίσι 1984, 82-89. Γ. Βελένης, «Η αρχαία αγορά της Θεσσαλονίκης», *AAA* 23-28 (1990-1995), 129-141. K. Hattersley-Smith, *Byzantine Public Architecture between the Fourth and the Early Eleventh Centuries AD with Special Reference to the Towns of Byzantine Macedonia*, Θεσσαλονίκη 1996, 120-122. Π. Αδάμ-Βελένη, «Η δεκάχρονη πορεία εργασιών στην Αρχαία Αγορά Θεσσαλονίκης 1989-1999», *Αρχαία Αγορά Θεσσαλονίκης I. Πρακτικά Δημερίδας για τις εργασίες των ετών 1989-1999*, επιμ. Π. Αδάμ-Βελένη, Θεσσαλονίκη 2001, 15-38. Της ίδιας, «Thessaloniki: History and Town Planning», *Roman Thessaloniki*, Θεσσαλονίκη 2003, 146-148.

¹⁷ Επί των πλίνθινων δαπέδων των χώρων και κατά τη διερεύνηση



Εικ. 14. Ιορδανία, Γέρασα. Ισομετρικό σχέδιο της αναπαράστασης του βόρειου τετραπύλου σε διασταύρωση οδών.

μισό του 4ου αιώνα με διάρκεια χρήσης έως και τον 5ο αιώνα, περίοδο κατά την οποία φαίνεται να καταστρέφονται από πυρκαγιά (Εικ. 5).

Η μνημειακή διαμόρφωση του δεύτερου μισού του 4ου αιώνα με το τετράπυλο στη διαστύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*, στο ύψος της οδού Βενιζέλου (Εικ. 13), κατ' αντιστοιχία με την αψίδα του Γαλεριού στην περιοχή του ανακτορικού συγκροτήματος, στο ανατολικό τμήμα της πόλης, καταδεικνύει ότι ο *cardo* της Βενιζέλου κατέχει την εποχή αυτή σημαίνουσα θέση στην αστική τοπογραφία (βλ. πιο κάτω Εικ. 29). Το οικοδομικό πρόγραμμα που εφαρμόζεται στη Θεσσαλονίκη, ακολουθεί τον αυτοκρατορικό πολεοδομικό σχεδιασμό της Κωνσταντινούπολης, όπου σε σημαντικές διασταυρώσεις της εκεί κύριας οδικής αρτηρίας, της λεγόμενης *Μέσης*, ανεγείρονται τετράπυλα¹⁸ ανακαλώντας προγενέστερα πρότυπα ρωμαϊκών χρόνων¹⁹ (Εικ. 14).

Ο πολεοδομικός μετασχηματισμός κατά τον 6ο αιώνα

Τον 6ο αιώνα το σταυροδρόμι εξακολουθεί να είναι μαρμαρόστρωτο, με ιστάμενα το τετράπυλο και τις εκατέρωθεν πεσσοστήρικτες στοές. Μεγάλο όμως τμήμα του *decumanus maximus* με τις κιονοστήρικτες στοές μετασκευάζεται (Εικ. 15) και διαπλατύνεται παρουσιάζοντας την εικόνα ενός ιδιαίτερα διευρυμένου δρόμου, πλάτους 7 μ., με κλίση από τα ανατολικά προς τα δυτικά 1%. Επιστρώνεται με ορθογώνιες πλάκες από μεταμορφωσιγενές πέτρωμα, διαστάσεων κατά

μέσο όρο 1,20×0,65 μ. και πάχους 0,20-0,30 μ., οι οποίες διατάσσονται με τη μεγάλη διάστασή τους κάθετα στο πλάτος του δρόμου και εδράζονται σε ιδιαίτερα συμπαγές υπόστρωμα (Εικ. 16). Τα κράσπεδα του δρόμου ορίζονται από σειρές μαρμαρόπλινθων, προερχόμενων από τον προγενέστερο μαρμαρόστρωτο *decumanus maximus*. Τμήμα του καταστρώματος με τις μεταμορφωσιγενείς πλάκες αποτελεί επίσης την κάλυψη κτιστού κεντρικού αγωγού, ορθογώνιας διατομής, ο οποίος διέρχεται κατά μήκος του νοτίου ορίου του δρόμου. Στον κεντρικό αγωγό κατέληγαν μικρότεροι αγωγοί που εξυπηρετούσαν τα κτήρια της νότιας οικοδομικής νησίδας αλλά και τα όμβρια από την επιφάνεια του οδοστρώματος. Η λειτουργία του κεντρικού αποχετευτικού αγωγού με μετασκευές και φρεάτια επιβεβαιώνεται ανασκαφικά τουλάχιστον μέχρι και τον 10ο αιώνα.

Την περίοδο αυτή νοτίως του *decumanus maximus* διαμορφώνεται ορθογώνιας κάτοψης πλατεία (φόρος) πλαισιωμένη στις τρεις πλευρές από πεσσοστήρικτες στοές, το δάπεδο της οποίας διαστρώνεται από λεπτές μαρμάρινες πλάκες, πάχους 0,03-0,04 μ., ποικίλων διαστάσεων και ως επί το πλείστον μερικώς σωζόμενες (Εικ. 15). Η πλατεία αποκαλύφθηκε σε έκταση 340 τ.μ., ενώ η τεκμαιρόμενη επιφάνειά της, μαζί με την πιθανή κατ' αντιστοιχία παρόμοια διαμόρφωση στα βόρεια, υπολογίζεται στα 1.300 τ.μ.

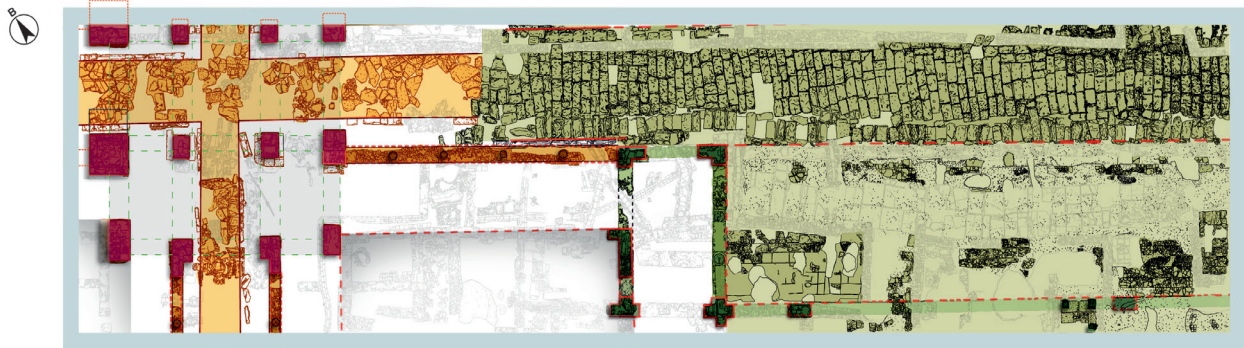
Για την κατασκευή της πλατείας που ανοίγεται ελεύθερη προς το αμαξιτό τμήμα της οδού (Εικ. 17) και καταλαμβάνει μέρος της κιονοστήρικτης στοάς της πρωιμότερης διαμόρφωσης του μαρμαρόστρωτου δρόμου, τα προγενέστερα κτήρια της νότιας οικοδομικής νησίδας του 4ου και του 5ου αιώνα, που ερευνήθηκαν στο ανατολικό φρεάτιο του σταθμού, σφραγίζονται από λιθορριπή, η οποία αποτέλεσε την υποδομή του ανοιχτού δημόσιου χώρου.

Από τις στοές της πλατείας εντοπίστηκαν η δυτική, πλάτους 5,35 μ., και τμήμα της νότιας στοάς. Η είσοδος από τη δυτική στοά πραγματοποιείται μέσω ανοίγματος με τη μορφή τριβήλου, από το οποίο διατηρούνται κατά χώραν οι μαρμάρινες βάσεις των κίωνων του 6ου αιώνα, με μετακίονιο διάστημα 2 μ., και οι γωνιακοί πλινθόκτιστοι πεσσοί, σχήματος σταυρού ή «Τ» (Εικ. 18). Εντός της νότιας στοάς αποκαλύφθηκε πρόπυλο, ορατών διαστάσεων 2,30×2 μ., από το οποίο διατηρούνται τρεις μαρμάρινοι πεσσοί (0,35×0,38 μ.),

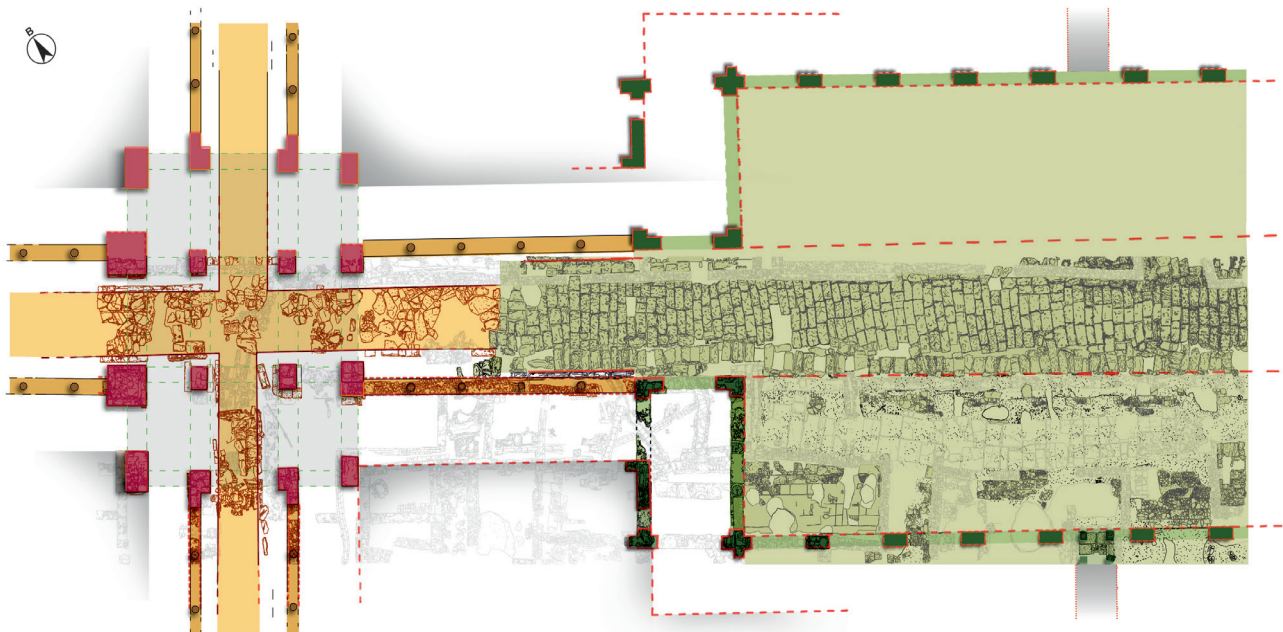
των υποστρωμάτων τους βρέθηκαν χάλκινα νομίσματα Βαλεντινιανού Β' (375-378), Ουάλεντος (364-378), Θεοδοσίου Α' (379-395) και θησαυρός 45 χάλκινων μικρών υποδιαίρεσεων ΑΕ4 και ΑΕ3, εκ των οποίων μία Αρκαδίου (χρον. έκδ.: 395-401), τρεις ακέραίες αταύτιστες-διαβρωμένες, που χρονολογούνται στα τέλη του 4ου – αρχές του 5ου αιώνα, και 41 κομμένες στο ήμισυ.

¹⁸ Mundell-Mango, «The Porticoed Street», ό.π. (υποσημ. 9), 39, όπου επίσης γίνεται αναφορά σε παραδείγματα προγενέστερων τετραπύλων σε διασταυρώσεις δρόμων στη Λαοδίκεια, στα Γέγρασα και στη Φιλιππούπολη.

¹⁹ Γενικά για τα τετράπυλα στη ρωμαϊκή αρχιτεκτονική, βλ. επίσης J. Mühlenbrock, *Tetrapylon. Zur Geschichte des viertorigen Bogenmonumentes in der römischen Architektur*, Münster 2003.



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Διαφραγματικός τοίχος σταθμού



Α΄ Φάση

- Πεσσοί
- Στυλοβάτης
- Οδόστρωμα
- Τοίχοι κτηρίων

Β΄ Φάση

- Πεσσοί
- Τοίχοι κτηρίων
- Οδόστρωμα / Πλατεία

Εικ. 15. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Διεύρυνση του *decumanus maximus* και διαμόρφωση της ορθογώνιας μαρμαρόστρωτης πλατείας, 6ος αιώνας. Κάτοψη. Υφιστάμενη κατάσταση και γραφική αποκατάσταση.

διακοσμημένοι σε κάθε πλευρά τους με ομόθετα πλαίσια (Εικ. 19). Το πρότυπο ίσως υποδεικνύει το μέσον του μήκους της πλατείας, ενώ ζήτημα παραμένει αν αποτελεί την είσοδο ενός μνημειακού αρχιτεκτονήματος που εκτείνεται στη νότια πλευρά, εκτός των

ορίων του σταθμού, ή αν σηματοδοτεί την απόληξη του νότιου σκέλους του δεύτερου *cardo*, που θα έπρεπε να υπήρχε στη θέση αυτή, σύμφωνα με τον κάρναβο των οικοδομικών τετραγώνων, καθώς και τη σύνδεσή του με τον δημόσιο χώρο της πλατείας (Εικ. 12, 20).



Εικ. 16. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο λιθόστρωτος *decumanus maximus*. Στα αριστερά διακρίνεται ο κτιστός αγωγός κατά μήκος του νότιου ορίου του δρόμου, 6ος αιώνας. Άποψη από τα ανατολικά.



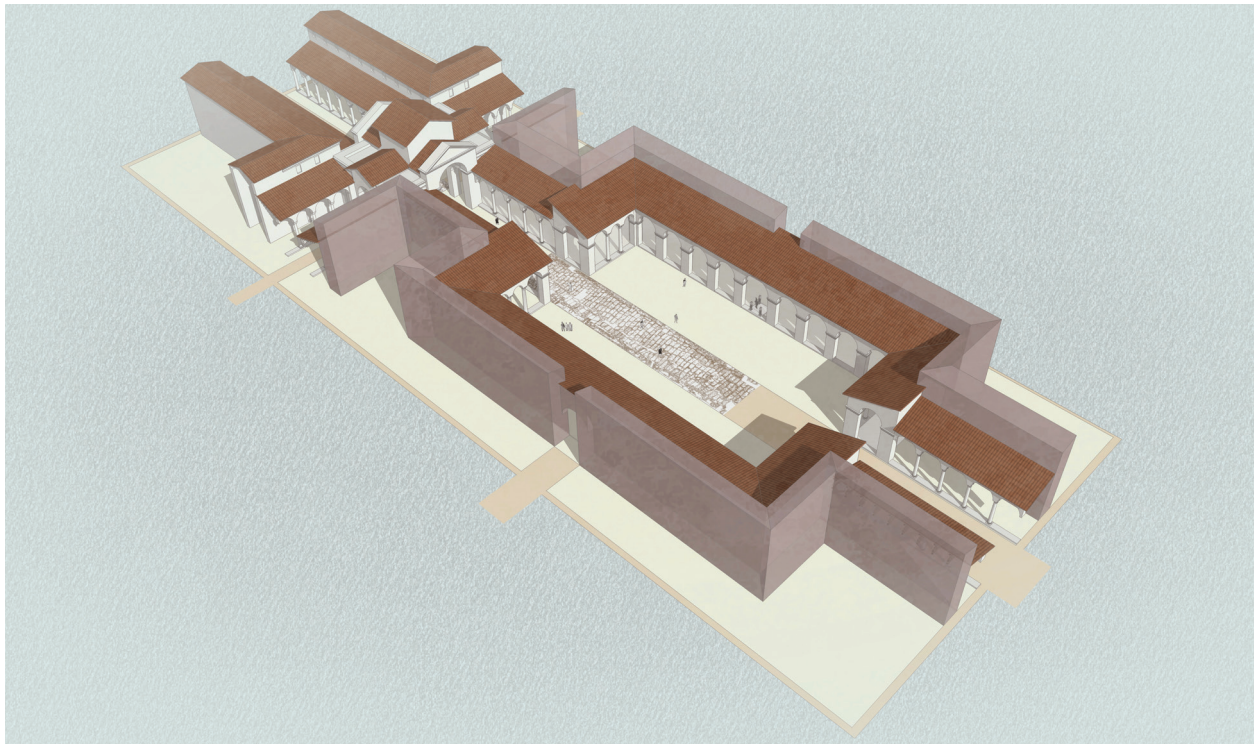
Εικ. 17. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο λιθόστρωτος *decumanus maximus* και τμήμα της ορθογώνιας μαρμαρόστρωτης πλατείας στη νότια πλευρά του, 6ος αιώνας. Άποψη από τα βορειοδυτικά.



Εικ. 18. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Η δυτική στοά της ορθογώνιας μαρμαρόστρωτης πλατείας, 6ος αιώνας. Αποψη από τα δυτικά.



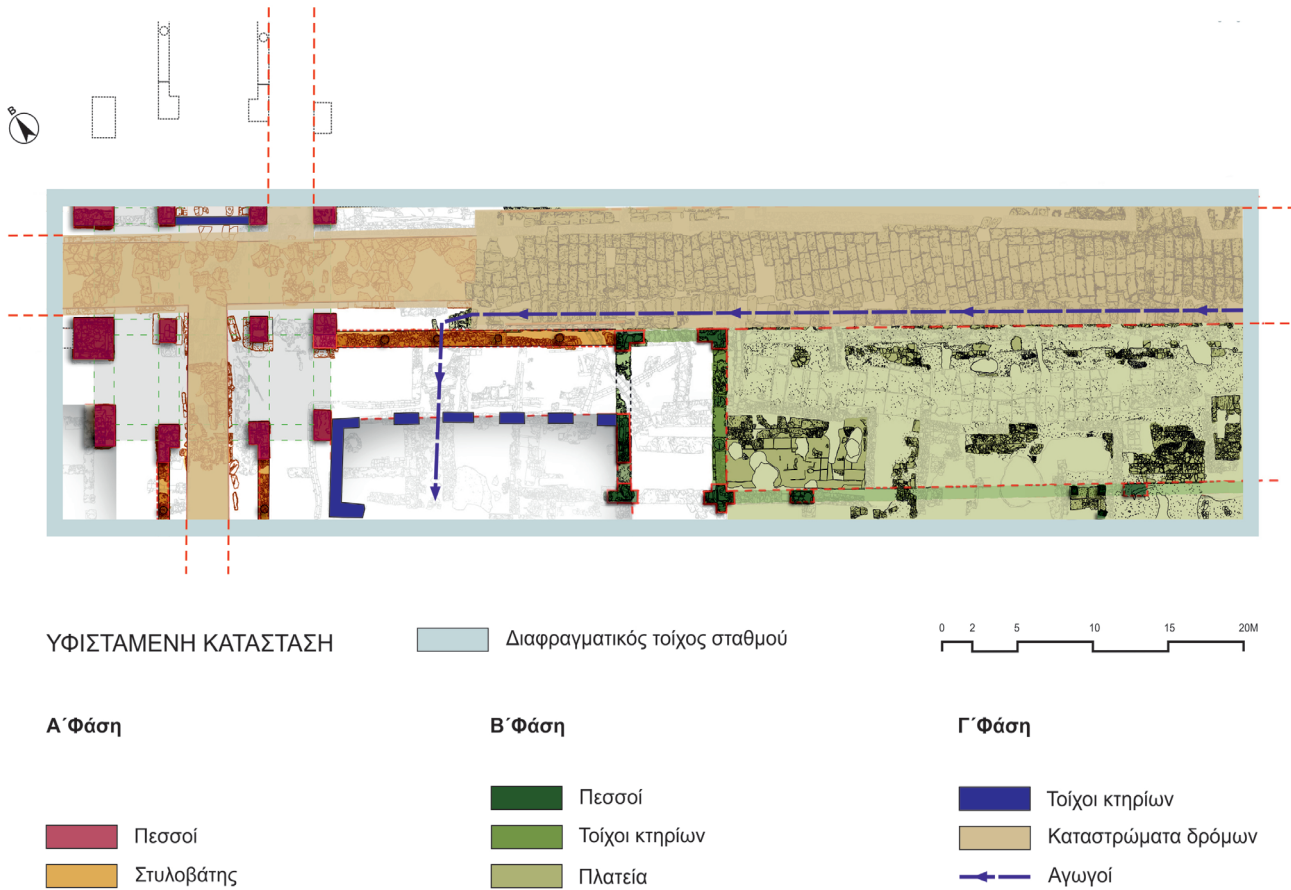
Εικ. 19. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Μαρμάρινοι πεσσοί προπύλου στη νότια στοά της πλατείας, 6ος αιώνας. Αποψη από τα νοτιοδυτικά.



Εικ. 20. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γραφική αναπαράσταση του πολεοδομικού σχεδιασμού στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*, 6ος αιώνας (πρβλ. Εικ. 11). Άποψη από τα νοτιοανατολικά.



Εικ. 21. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γραφική αναπαράσταση του πολεοδομικού σχεδιασμού στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*, 6ος αιώνας. Άποψη από τα βορειοανατολικά.



Εικ. 22. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Διαμόρφωση του πολεοδομικού ιστού στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*, 7ος αιώνας. Κάτοψη.

Αναμενόμενη φαίνεται να είναι η ύπαρξη του βόρειου σκέλους του *cardo*, αν υποθέσουμε ότι αναπτύσσεται κατ' αντιστοιχία παρόμοια διαμόρφωση ανοιχτού δημόσιου χώρου.

Τα ανασκαφικά δεδομένα του 6ου αιώνα μαρτυρούν την αστική μεταμόρφωση της Θεσσαλονίκης με την κατασκευή νέων δημόσιων χώρων / πλατειών, κατά μήκος του διευρυμένου πλέον *decumanus maximus*, σύμφωνα με το μοντέλο της Κωνσταντινούπολης, όπου κατά μήκος της *Μέσης* ανοίγονται σε σημαντικές θέσεις φόρα/πλατείες²⁰ (Εικ. 21).

²⁰ Για τους φόρους της *Μέσης* στην Κωνσταντινούπολη, βλ. Mundell-Mango, «The Porticoed Street», ό.π. (υποσημ. 9), 30-33. Βλ. ακόμη Raptis, «Late Antique Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 7) (υπό έκδοση). Του ίδιου, «Αρχιτεκτονικά έργα», ό.π. (υποσημ. 2) (υπό έκδοση).

Ο πολεοδομικός μετασχηματισμός κατά τον 7ο αιώνα

Από τα τέλη του 6ου και μέσα στον 7ο αιώνα η Θεσσαλονίκη αντιμετωπίζει αφενός τις επιδρομές των Αβαροσλάβων²¹ και αφετέρου την έντονη σεισμική δραστηριότητα στην τρίτη δεκαετία του 7ου αιώνα, η οποία προκαλεί εκτεταμένη καταστροφή στον αστικό ιστό της πόλης, που αποτυπώνεται στα ευρήματα της ανασκαφής (Εικ. 22). Οι δρόμοι παύουν να είναι μαρμαρόστρωτοι ή λιθόστρωτοι. Στρώμα πάχους 0,30 μ. με 0,50 μ. από συντετριμμένα οικοδομικά υλικά κατακλύζει

²¹ P. Lemerle, *Les plus anciens recueils des miracles de Saint Démétrius et la pénétration des Slaves dans les Balkans*, II. *Commentaire*, Παρίσι 1981, 104-110.

τον μαρμαρόστρωτο και λιθόστρωτο *decumanus maximus*, ανεβάζοντας τη στάθμη του επιπέδου χρήσης του. Επιπλέον, τμήμα του λιθόστρωτου δρόμου καλύπτεται από επιχώσεις με ιλυώδη σύσταση, οι οποίες δεν είναι απίθανο να οφείλονται σε βλάβες του κεντρικού αγωγού, προκληθείσες από τον ισχυρό σεισμό. Την περίοδο αυτή ο αγωγός δεν απορρέει, όπως θα ήταν αναμενόμενο, στον καμαροσκεπή αγωγό του κάθετου δρόμου αλλά σε έτερο αγωγό, κατεύθυνσης Β-Ν, ο οποίος διέρχεται του νότιου στυλοβάτη, μέσω ανακουφιστικού πλίνθινου τόξου, της στοάς και του κτηρίου που ανεγείρεται νοτιοανατολικά του τετραπύλου (Εικ. 23). Ο *cardo* διαστρώνεται με χωμάτινες επιστρώσεις²² και αποκτά ελικοειδή πορεία, με το βόρειο σκέλος του να μετατοπίζεται στη θέση της ανατολικής στοάς, καθώς ο ευθύγραμμος άξονας καταλαμβάνεται από κτήριο, καταστρατηγώντας την κανονικότητα του πολεοδομικού ιστού. Η χάραξη αυτή του κάθετου δρόμου ακολουθείται σε όλες τις μεταγενέστερες περιόδους έως και τον 19ο αιώνα.

Ωστόσο, παρά το κλίμα αβεβαιότητας της εποχής, στο πλαίσιο ανασυγκρότησης της πόλης μετά τους σεισμούς, το τετράπυλο, από το οποίο έχει καταρρεύσει τμήμα της ανωδομής, παραμένει ιστάμενο με επιδιορθώσεις έως και τον 9ο αιώνα και τμήματα των κιονοστήρικτων στοών των δρόμων διατηρούνται με καθ' ύψος επισκευές των στυλοβατών τους και επανάχρηση των βάσεων των κιόνων της αρχικής κατασκευής. Τέλος, ο προγενέστερος αστικός σχεδιασμός με τον ανοιχτό δημόσιο χώρο της πλατείας παραμένει σε χρήση με συμπλήρωση στο δάπεδό της, που συνίσταται από επιμήκη ζώνη με ογκώδεις τετράγωνα και ορθογώνια μαρμάρινα πλάκες σε δεύτερη χρήση, στην επιφάνεια των οποίων διακρίνονται χαράγματα επιτραπέζιων παιχνιδιών με χρήση πεσσών²³.

Παράλληλα, στην πρώτη οικοδομική νησίδα, νοτιοανατολικά της διασταύρωσης, ανεγείρεται δημόσιο



Εικ. 23. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Αγωγός με λιθόκτιστη καμάρα κατεύθυνσης Β-Ν, 7ος αιώνας. Αποψη από τα νότια.

πολυτελές κτήριο, ορατών διαστάσεων 19,40 μ. (Α-Δ) × 6,70 μ. (Β-Ν), η πρόσοψη του οποίου διαρθρώνεται από ορθογώνιους επιμήκεις πεσσούς, με ενσωματωμένα αρχαιότερα μαρμάρινα μέλη στη δόμησή τους (Εικ. 24). Διακρίνονται ιωνικά κιονόκρανα, κιονίσκοι, πεσσίσκοι, αμφικίονες κ.ά., με το αρχαιότερο να χρονολογείται στο δεύτερο μισό του 3ου αιώνα και το οψιμότερο στον 6ο αιώνα. Αρχιτεκτονικά κατάλοιπα τόξων που αναπτύσσονται εν σειρά κάτω από το αποσπασματικά σωζόμενο μαρμάρινο δάπεδο του κτηρίου, σε συνδυασμό με κατάλοιπα αγωγών, ορθογώνιας διατομής, υποδεικνύουν τον λουτρικό χαρακτήρα του χώρου.

²² Από την ανασκαφική διερεύνηση των καταστρωμάτων των οδών και των δαπέδων των εκατέρωθεν στοών τους, που συνίσταντο από χωμάτινες επιφάνειες, συλλέχθηκαν χάλκινοι φύλλοι Ηρακλείου (610-641) και Κωνσταντα Β' (641-668), και χάλκινο δεκανούμιον Κωνσταντίνου Δ' (668-685).

²³ Παρόμοια χαράγματα, γνωστά ως «παίγνια υπομονής», εντοπίζονται σε δρόμους, στοές και ανοιχτούς χώρους, βλ. σχετικά Σ. Πελεκανίδης, «Φίλιπποι», *Το Έργον της Αρχαιολογικής Εταιρείας κατά το 1974*, Αθήνα 1975, 44.



Εικ. 24. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Κτήριο με όψη στη νότια πλευρά της κεντρικής οριζόντιας οδικής αρτηρίας, 7ος αιώνας. Άποψη από τα βορειοδυτικά.

Ο πολεοδομικός μετασχηματισμός κατά τον 8ο-9ο αιώνα

Σταδιακά, μέσα στον 8ο και τον 9ο αιώνα παρατηρείται πλήρης μετασχηματισμός του αστικού τοπίου και αλλαγή στη χρήση της περιοχής. Το τετράπυλο στο σημείο της διασταύρωσης καταρρέει, πιθανότατα από σεισμό²⁴. Εντός του σκάμματος βρέθηκαν πεσμένα ογκώδη συμπαγή τμήματα πλινθοδομών (Εικ. 25), τα οποία παρέμειναν στον κεντρικό οριζόντιο οδικό άξονα,

²⁴ Η καταστροφή είναι πιθανόν να προκλήθηκε ως συνέπεια του σεισμού που συντελέστηκε κατά τη βασιλεία του Λέοντα Ε΄ (813-820), πλήττοντας πολλά μνημεία της πόλης (Αχειροποίητος, Ροτόντα, Αγία Σοφία, Μονή Λατόμου), και μνημονεύεται στον κώδικα 34, μονής Κοσμοβιτισίου Παγγαίου. Βλ. σχετικά Κ. Θεοχαρίδου, *Η αρχιτεκτονική του ναού της Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη*, Αθήνα 1994, 30.

ανεβάζοντας αισθητά τη στάθμη της οδού. Τα κατάλοιπα αυτά καλύφθηκαν στη συνέχεια από τα μεταγενέστερα χαλικόστρωτα οδοστρώματα της *Μέσης* ή *Λεωφόρου* των Βυζαντινών (τέλη 9ου – αρχές 10ου αιώνα) σφραγίζοντας για πάντα με αυτόν τον τρόπο τη μνημειακή σήμανση του σταυροδρομίου, το οποίο, ωστόσο, και χωρίς τη μνημειακή του μορφή παραμένει κομβικό σημείο της αστικής τοπογραφίας της Θεσσαλονίκης για όλους τους επόμενους αιώνες έως και σήμερα.

Στο ανατολικό άκρο του σκάμματος εντοπίζεται για πρώτη φορά δεύτερος κάθετος δρόμος οριζοντας, μαζί με τον οδικό άξονα στο ύψος της οδού Βενιζέλου, έξι οικοδομικά τετράγωνα, με τα δύο ακέραια κεντρικά να έχουν πλάτος 53 και 57 μ. (Εικ. 26). Εκατέρωθεν της *Μέσης* ή *Λεωφόρου* διαμορφώνονται πλέον πυκνοδομημένες οικοδομικές νησίδες είτε με τον επιμερισμό προγενέστερων κτηρίων είτε με την ανέγερση νέων κτισμάτων που καταλαμβάνουν τον δημόσιο χώρο της



Εικ. 25. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Κρημνίσματα της πλινθόκτιστης ανωδομής του τετραπύλου. Άποψη από τα βόρεια.

πρωιότερης μαρμαρόστρωτης πλατείας (Εικ. 27). Οι νέοι αυτοί χώροι αποτελούν εργαστήρια και καταστήματα της βυζαντινής αγοράς της πόλης²⁵. Η εμπορική πλέον συνοικία, που αναπτύσσεται στη «γειτονία της Καταφυγής», και τα ανασκαφικά κινητά ευρήματα –μήτρες κατασκευής κοσμημάτων, δοχεία μεταλλουργικής επεξεργασίας, μικροποσότητες υδραργύρου για τον διαχωρισμό ευγενών μετάλλων και για τη δημιουργία κραμάτων, καθώς και πληθώρα κοσμημάτων, όπως επιστήθιοι σταυροί, χάλκινα δακτυλίδια και βραχιόλια– τεκμηριώνουν την ύπαρξη βιοτεχνικής παραγωγής

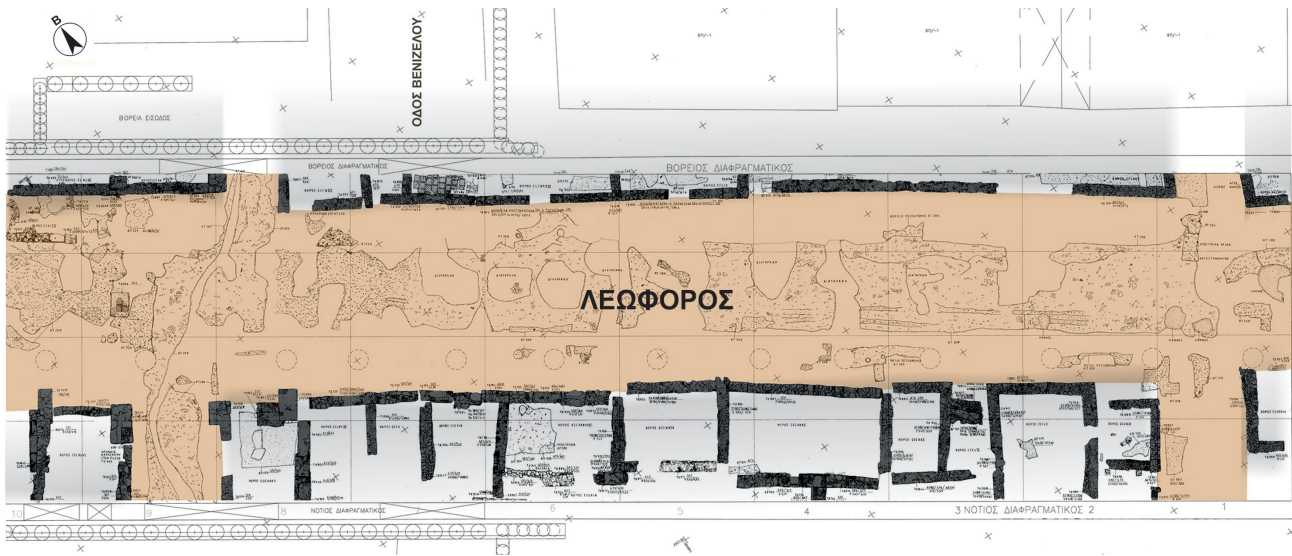
²⁵ Η λειτουργία της αγοράς στον 9ο αιώνα χρονολογείται βάσει ευρημάτων και νομισματικής μαρτυρίας από την ανασκαφική διερεύνηση των εργαστηρίων-καταστημάτων: χάλκινος μισός φόλλις Θεοφίλου (829-842) και δύο χάλκινοι φόλλεις Βασιλείου Α΄ (867-886).

και κυρίως τη λειτουργία αγοράς αργυροχρυσοχοιάς²⁶.

Τα ευρήματα, κινητά και ακίνητα, που αποκαλύφθηκαν στο πλαίσιο της ανασκαφής, επιβεβαιώνουν με την υλική τους υπόσταση τις πληροφορίες που αντλούνται από την αφήγηση του Ιωάννη Καμινιάτη για την πολιορκία και άλωση της Θεσσαλονίκης από τους Σαρακηνούς, το 904, στην οποία περιγράφει μια

²⁶ Κρ. Κωνσταντινίδου, «... έν τη γειτονία της Καταφυγής. Ευρήματα από τις ανασκαφές για την κατασκευή σταθμού του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης (9ος-12ος αι.)», Γ΄ Επιστημονικό Συμπόσιο «Βυζαντινή Μακεδονία», Θεολογία – Ιστορία – Φιλολογία – Δίκαιο – Αρχαιολογία – Τέχνη (Θεσσαλονίκη 14-15 Μαΐου 2016), Θεσσαλονίκη 2019, 605-617. Σχετικά με τις αγορές της βυζαντινής Θεσσαλονίκης, βλ. Κ. Θ. Ράπτης, «Ο εμπορικός χάρτης της βυζαντινής Θεσσαλονίκης: ιχνηλατώντας τις αγορές της πόλης από τον 9ο αιώνα έως την οθωμανική κατάκτηση», ΔΧΑΕ ΛΗ΄ (2017), 105-124.

ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΤΟΥ DECUMANUS MAXIMUS ΜΕ ΤΟΝ CARDO



Εικ. 26. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Νησίδες της βυζαντινής αγοράς της πόλης κατά μήκος της κεντρικής Λεωφόρου, τέλη 9ου αιώνα. Κάτοψη.



Εικ. 27. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Καταστήματα της βυζαντινής αγοράς επί της μαρμαροστρωτής πλατείας, 8ος-9ος αιώνας. Άποψη από τα ανατολικά.



Εικ. 28. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γενική άποψη του αρχαιολογικού χώρου. Άποψη από τα βορειοδυτικά.

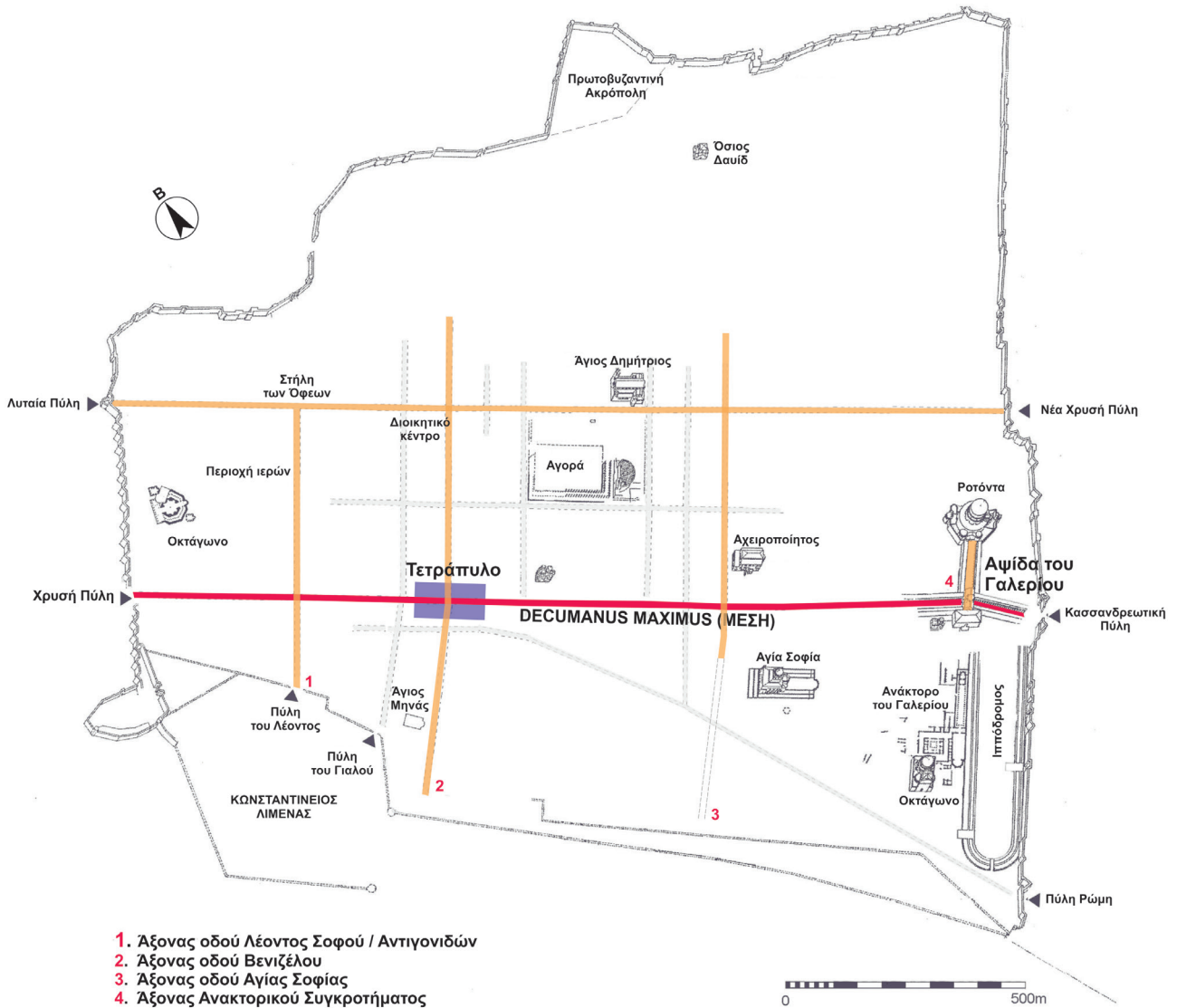
εύρωστη οικονομικά πόλη με έντονη εμπορική δραστηριότητα κατά μήκος της κεντρικής της Λεωφόρου²⁷:

Λεωφόρου γὰρ δημοσίας τῆς πρὸς ἀνατολὴν ἀγούσης ἀπὸ τῆς δύσεως διὰ μέσου τῆσδε χωρούσης τῆς πόλεως καὶ ἀναγκαίως πειθούσης τοὺς παροδεύοντας πρὸς ἡμᾶς ἐνδιατρίβειν καὶ τὰ πρὸς τὴν χρεῖαν πορίζεσθαι, πᾶν ὅτιοῦν ἂν εἴποι τις τῶν καλῶν ἐξ αὐτῶν ἐκαρπούμεθᾶ τε καὶ προσεκτώμεθα.

²⁷ Ιωάννης Καμινιάτης, *Εἰς τὴν ἄλωσιν τῆς Θεσσαλονίκης*, Ioannis Caminiatae, *De expugnatione Thessalonicae*, § 9.6-9, εκδ. G. Böhlig (CFHB IV, Series Berolinensis), Βερολίνο – Νέα Υόρκη 1973. Βλ. νεοελληνική μετάφραση, Ιωάννης ο Καμινιάτης, *Ευστάθιος Θεσσαλονίκης, Ιωάννης Αναγνώστης, Χρονικά τῶν ἀλώσεων τῆς Θεσσαλονίκης*, ιστορική εισαγωγή – σχόλια P. Odorico, μτφρ. Χ. Μεσσής, Αθήνα 2010, 83.

[...] ἔνθεν καὶ παμμιγῆς τις ὄχλος αἰεὶ περιεστοίχει τὰς ἀγυῖας τῶν τε αὐτοχθόνων καὶ τῶν ἄλλως ἐπιξενουμένων, ὡς εὐχερέστερον εἶναι ψάμμιον παράλιον ἐξαριθμεῖν ἢ τοὺς τὴν ἀγορὰν διοδοεύοντας καὶ τῶν συναλλαγμάτων ποιουμένους τὴν μέθοδον[...].

[...] ἐντεῦθεν χρυσίου καὶ ἀργυρίου καὶ λίθων τιμίων παμπληθεῖς θησαυροὶ τοῖς πολλοῖς ἐγίνοντο, καὶ τὰ ἐκ Σηρῶν ὑφάσματα ὡς τὰ ἐξ ἐρίων τοῖς ἄλλοις ἐπινενόητο. Περὶ γὰρ τῶν ἄλλων ὑλῶν, χαλκοῦ καὶ σιδήρου κασσιτέρου τε καὶ μολύβδου καὶ ὑέλου, οἷς αἱ διὰ πυρὸς τέχναι τὸν βίον συνέχουσι, καὶ μνησθῆναι μόνον παρέλκον ἡγοῦμαι, τοσούτων ὄντων ὡς ἄλλην τινὰ δύνασθαι πόλιν δι' αὐτῶν δομῆσθαι τε καὶ ἀπαρτίζεσθαι.



Εικ. 29. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Τοπογραφικό διάγραμμα της πόλης με τους κύριους οριζόντιους και κάθετους οδικούς άξονες του πολεοδομικού ιστού.

Επίλογος

Οι επάλληλες και διαδοχικές φάσεις της πόλης, που ήρθαν στο φως στον σταθμό Βενιζέλου, αποτυπώνουν την ιστορική διαδρομή έξι αιώνων και συνιστούν ένα άρτιο αστικό σύνολο που αποδεικνύει την αδιάλειπτη ιστορική συνέχεια της πόλης με τον ίδιο πολεοδομικό ιστό και παρεμφερείς λειτουργίες και χρήση της περιοχής (Εικ. 28). Αποκαλύφθηκε σε έκταση 1,5 στρέμματος και σε άριστη κατάσταση διατήρησης η πρωτοβυζαντινή πόλη, αυθεντική και ευανάγνωστη, με τους

κεντρικούς μαρμαρόστρωτους δρόμους της σε ολόκληρο το πλάτος τους, με τη διασταύρωσή τους να αναδεικνύεται μνημειακά, με δημόσιους χώρους / πλατείες συγκέντρωσης των πολιτών για τη συμμετοχή τους στο κοινωνικό γίνεσθαι της εποχής, με τα μαγαζιά και τα εργαστήρια παραγωγής κοσμημάτων.

Επιπλέον, τα στοιχεία που αντλήθηκαν από την ανασκαφή, καταδεικνύουν ότι ο *cardo* της οδού Βενιζέλου συνιστά διαχρονικά έναν εκ των σημαντικότερων κάθετων αξόνων του αρχαιολογικού χάρτη της Θεσσαλονίκης. Οι άξονες αυτοί, για τον εισερχόμενο

στην πόλη από τη Χρυσή Πύλη στα δυτικά τείχη (Εικ. 29), είναι: ο άξονας της οδού Λέοντος Σοφού/Αντιγονιδών, με τη Στήλη των Όφεων, την περιοχή των ιερών και την Πύλη του Λέοντος στον λιμένα, ο άξονας της οδού Βενιζέλου, με το διοικητικό κέντρο της πόλης, το τετράπυλο στη διασταύρωση και την ορθογώνια μαρμαρόστρωτη πλατεία ανατολικά της, έως τον ναό του Αγίου Μηνά και τον Κωνσταντίνειο λιμένα, ο άξονας της οδού Αγίας Σοφίας, με την πεντάκλιτη παλαιοχριστιανική βασιλική στη θέση του βυζαντινού τρουλλαίου ναού της Αγίας Σοφίας και τον ναό της Παναγίας Αχειροποιήτου, και, τέλος, ο άξονας που συνέδεε το ανάκτορο με τη Ροτόντα στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με την αψίδα του Γαλεριού πριν από

Προέλευση εικόνων

Εικ. 1, 3, 6, 7, 16, 18, 19, 24, 25, 27: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ – φωτ. Κ. Ξενικάκης. Εικ. 2, 4, 9, 23: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ. Εικ. 5, 15, 22 (κατόψεις υφιστάμενης κατάστασης): Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ – Επεξεργασία Κρ. Κωνσταντινίδου και Μ. Μίζα. Εικ. 8, 17, 28: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ – φωτ. Ο. Κουράκης. Εικ. 5 (γραφική αποκατάσταση), 10, 11, 13,

την Κασσανδρεωτική Πύλη των ανατολικών τειχών.

Καθώς η Θεσσαλονίκη αποτελεί τη δεύτερη σημαντική πόλη μετά την Κωνσταντινούπολη, με χαρακτηριστικά μεγάλου αστικού κέντρου καθ' όλη τη διάρκεια της βυζαντινής αυτοκρατορίας, ακολουθώντας και εφαρμόζοντας οικοδομικά προγράμματα με πρότυπο τον πολεοδομικό σχεδιασμό της βασιλεύουσας, και δεδομένου ότι δεν διατηρείται αντίστοιχο αστικό σύνολο στην Κωνσταντινούπολη, ο αρχαιολογικός χώρος του σταθμού Βενιζέλου προσφέρει μια μοναδική εικόνα βυζαντινής πόλης με αστική δομή, μνημειακή μορφή και συνεχή ροή από τους πρώτους αιώνες της βυζαντινής αυτοκρατορίας έως και τον 9ο αιώνα.

15 (γραφική αποκατάσταση), 20, 21: Κρ. Κωνσταντινίδου και Μ. Μίζα. Εικ. 11, 13, 20, 21: Σχεδίαση: Δ. Παπαδέλης. Εικ. 12: Μ. Vitti, *Πολεοδομική εξέλιξη*, ό.π. (υποσημ. 11), χάρτης 3 – Επεξεργασία Κρ. Κωνσταντινίδου και Μ. Μίζα. Εικ. 14: Mundell-Mango, «The Porticoed Street», ό.π. (υποσημ. 9), εικ. 6. Εικ. 26: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ – Επεξεργασία Κρ. Κωνσταντινίδου. Εικ. 29: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ – Επεξεργασία Κρ. Κωνσταντινίδου και Μ. Μίζα.

Krino Konstantinidou - Maria Miza

TRANSFORMATIONS OF THE URBAN LANDSCAPE
OF THESSALONIKI FROM THE 4TH TO THE 9TH CENTURY
AT THE INTERSECTION OF THE *DECUMANUS MAXIMUS*
WITH THE *CARDO* OF VENIZELOU STREET
(EXCAVATION AT VENIZELOU STATION – THESSALONIKI METRO)

A large-scale excavation was conducted at Venizelou station on the occasion of the construction of the Metropolitan Railway of Thessaloniki. The station is situated within the historic center of the city, at the junction of Egnatia and Venizelou streets (Figs 1, 2).

The broad area of the excavation, measuring 1512 square meters, contributed significantly to our knowledge of the urban planning and of the uses of the area. It revealed, preserved in an excellent state, a section of the urban fabric of Thessaloniki from the 4th to the 9th century. The successive phases of the city reflect the historical course of six centuries and constitute an integral urban ensemble, which proves the uninterrupted historical continuity of the city with the same urban planning and analogous functions and uses of the area.

The new archaeological data help reconstruct the image of the city around the intersection of two central roads, the predecessors of the modern Egnatia and Venizelou streets: a 77-meter long section of the *decumanus maximus* of Late Antiquity, later the *Mese* or *Leophoros* of the Byzantine period, which passed through the city from the Gate of Cassandreia in the East to the Golden Gate in the west, and 20 meters of the *cardo*, which after crossing the administrative center of the city, connected the north wing of the fortification walls with the Constantinian port (Figs 3, 4).

In the second half of the 4th century the urban landscape acquired a monumental form. The streets were paved with large marble slabs of various sizes, flanked by marble sidewalks and lined with colonnaded porticoes, of which the stylobates preserving marble column bases of the 4th and 5th centuries in situ are still extant (Figs 5-7). Below the roadbed of the *cardo* and along its axis passed a central vaulted pipe (Fig. 8). The horizontal street axis is 4 m wide, whereas with the sidewalks and the porticoes

it adds up to 17 m. The *cardo* is narrower, 3,30 wide at the north branch and 2,80 m at the south. The total width of the perpendicular street, together with the sidewalks and porticoes flanking it, is approximately 15 m.

At the intersection of the marble-paved streets a hitherto unknown monumental tetrapylon was revealed, which highlights in an emblematic way a significant junction within the city's urban fabric (Figs 5, 10, 29).

Twelve of the 16 piers of the structure were detected within the limits of the excavated area (Figs 6, 8, 9). The four central piers, rectangular in section, are positioned in the four corners of the intersection of the *decumanus maximus* with the *cardo*, forming a tetrapylon. Four pairs of piers are placed around the central ones and are organically connected with the colonnaded porticoes that complement the streets. The south pair is comprised of L-shaped piers, with their long sides extended in order to meet the colonnades. The north pair of piers on the *cardo* must have been analogous. The complex structure that lined the intersection was complemented by four additional piers which occupied the inner corner at the intersection of the covered porticoes and were adjacent to the buildings that stood at the corners of the four insulae around the intersection.

As a whole, all the above elements form a complex structure consisting of three parallel porticoes on each axis, with the central portico accommodating the carriageway of the streets and two side porticoes lining the sidewalks flanking it (Figs 11, 13).

In the 6th century the intersection continued to be marble-paved with the tetrapylon and the flanking colonnaded porticoes still standing. However, a large part of the *decumanus maximus* with the colonnaded porticoes was expanded (7 m wide) and paved with rectangular slabs made of metamorphic rock (Figs 15, 16). A part of the

roadbed also covered a central masonry pipe of rectangular section, which passed along the south limit of the street.

During this period, a marble-paved plaza (forum) of rectangular plan was formed south of the *decumanus maximus*, accompanied on three sides by pier-supported porticoes (Figs 15, 17).

The west portico and part of the south portico of the forum have been detected. The entry from the west colonnade was through an opening in the form of a tribelon (Fig. 18). Within the south portico a propylon was discovered, of which three marble piers are preserved (Fig. 19). The propylon may indicate the center of the forum's long side, but the question whether it constitutes the entrance to a monumental building extending south beyond the area of the metro station or whether it marks the end of the south branch of a second *cardo*, which must have existed there according to the street grid, remains open (Figs 12, 20, 21).

The excavation finds dating from the 4th and 6th centuries demonstrate that large-scale building programs were implemented in Thessaloniki, in accordance with the urban planning of Constantinople where tetrapyla and fora/plazas were constructed on important junctions along the main thoroughfare, the so-called *Mese*.

Starting in the 6th century and during the 7th century Thessaloniki was faced with the incursions of the Avars and Slavs on one hand and on the other hand with the intense seismic activity of the third decade of the 7th century, which caused extensive damages to the urban fabric of the city, as reflected in the excavation finds (Fig. 22). The roads ceased to be marble- or rock-paved and are flooded by crushed building material. The *cardo* acquired a spiral route and its north branch was relocated to the area of the eastern portico.

However, within the framework of the city's restoration after the earthquakes, the tetrapylon, of which a

section of the elevation had collapsed, remained in place with repairs, parts of the colonnaded porticoes of the streets were maintained thanks to repairs to their stylobates and the public space of the forum remained in use with restorations of its pavement.

At the same time, at the first *insula* southeast of the junction, a luxurious building was erected, which probably functioned as a bath, whose façade is articulated by rectangular oblong piers incorporating older marble pieces in its construction (Fig. 24).

The complete transformation of the urban landscape took place gradually during the 8th and 9th century, with the change in the use of the area. The tetrapylon at the intersection collapsed, probably due to an earthquake (Fig. 25), whereas on both sides of the central horizontal street, the *Mese* or *Leophoros*, densely built insulae were shaped, lined with workshops and shops comprising the Byzantine market of the city (Figs 26, 27). The movable finds from the excavation –jewelry molds, vessels for metallurgical processing, small quantities of mercury and a plethora of jewels– confirm the existence of an industrial production and mainly the operation of a silver and goldsmithing market.

The archaeological site of the Venizelou station offers a unique picture of a Byzantine city with an urban structure, monumental form, and a continuous course from the first centuries of the Byzantine empire until the 9th century (Fig. 28).

*Krino Konstantinidou, Archaeologist
Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City
kkonstantinidou@culture.gr*

*Maria Miza, Architect
Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City
miza_maria@culture.gr*