

**ΔΕΛΤΙΟΝ
ΤΗΣ
ΧΡΙΣΤΙΑΝΙΚΗΣ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Δ' ΤΟΜΟΣ ΜΑ'
2020



ΑΘΗΝΑ 2020

ΑΠΟ ΤΟΝ *DECUMANUS MAXIMUS* ΤΗΣ ΥΣΤΕΡΗΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΜΕΣΗ Ή ΛΕΩΦΟΡΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΑΤΩΝ ΑΝΑΣΚΑΦΩΝ

Οι ανασκαφικές εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο κέντρο της Θεσσαλονίκης από το 2006 και εξής, με αφορμή τις εργασίες κατασκευής του υπόγειου μητροπολιτικού σιδηροδρόμου, έφεραν στο φως, όπως αναμενόταν, μείζονος σημασίας ευρήματα από τη βυζαντινή φάση της ζωής της πόλης. Συγκεκριμένα, αποκαλύφθηκε σε μεγάλη έκταση το πολεοδομικό κέντρο της Θεσσαλονίκης κατά την Ύστερη Αρχαιότητα, την Παλαιοχριστιανική και Πρωτοβυζαντινή περίοδο, ώστε να είναι πλέον δυνατή η ανασύνθεση του ιστορικού της τοπίου σε μια μακρά χρονική περίοδο.

Στο επίκεντρο του επιστημονικού ενδιαφέροντος βρίσκονται δύο χώροι επί της Εγνατίας οδού, το σκάμμα του σταθμού Βενιζέλου, στα δυτικά, και το σκάμμα του σταθμού Αγίας Σοφίας, στα ανατολικά. Οι ανασκαφές στα δύο σκάμματα έφεραν στο φως τμήματα του *decumanus maximus* με τις κιονοστήρικτες στοές του, δηλαδή της κεντρικής οδικής αρτηρίας που διέτρεχε την τειχισμένη πόλη της Ύστερης Αρχαιότητας στον άξονα Α-Δ και συνέδεε τη Χρυσή Πύλη στα δυτικά με την Κασσανδρεωτική Πύλη στα ανατολικά, κοντά στην οποία αναπτυσσόταν το ανακτορικό συγκρότημα του Γαλερίου (αρχές του 4ου αιώνα). Επιπλέον, στο σκάμμα του σταθμού Βενιζέλου αποκαλύφθηκε ένας από τους βασικούς κάθετους δρόμους στον άξονα Β-Ν (*cardo*), που συνέδεε το βόρειο τμήμα της πόλης με τον λιμένα του Μεγάλου Κωνσταντίνου. Στη διασταύρωση των δύο οδικών αρτηριών διαμορφώθηκε κατά τον 4ο αιώνα μνημειακό τετράπυλο σε αντιστοιχία με το θριαμβικού χαρακτήρα μνημείο που υψωνόταν στο ανατολικό τμήμα της αρτηρίας, από το οποίο έχει διασωθεί η αψίδα του Γαλερίου. Το τετράπυλο με τη μνημειακή μορφή αποτελεί μοναδικό εύρημα, εφ' όσον τα ανευρεθέντα τμήματά του επιτρέπουν την αναπαράσταση της αρχικής μορφής του, κατ' αναλογία με προγενέστερα παραδείγματα ρωμαϊκών πόλεων. Αντίστοιχης σπουδαιότητας εύρημα για την αναπαράσταση της μορφής του *decumanus maximus* κατά τον 4ο αιώνα αποτελεί το κρηναίο/νυμφαίο οικοδόμημα που αποκαλύφθηκε στο σκάμμα του σταθμού Αγίας Σοφίας.

Στη διάρκεια του 5ου και κυρίως στον 6ο αιώνα, τον μνημειακό χαρακτήρα της μορφής της πόλης ανασυνθέτουν το τετράπυλο, που παραμένει επιβλητικό, ο διευρυμένος *decumanus maximus* με την ορθογώνια μαρμαρόστρωτη πλατεία, το κρηναίο/νυμφαίο, ανακατασκευασμένο μαζί με τις παράπλευρες ημικυκλικές πλατείες/φόρα, μεταξύ Αχειροποιήτου και επισκοπικής βασιλικής της Αγίας Σοφίας, και ανατολικότερα το ανακτορικό συγκρότημα.

Η ανασκαφική έρευνα ανέδειξε επιπρόσθετα μετατροπές στη μορφή της κεντρικής οδικής αρτηρίας και στις παράπλευρες οικοδομικές νησίδες, που επιβλήθηκαν από τη λειτουργία της πόλης με την ίδρυση καταστημάτων και εργαστηρίων στη νότια και βόρεια πλευρά της κατά τους επόμενους αιώνες (8ος-14ος αιώνες), όταν πια ο *decumanus maximus* λαμβάνει τη μορφή της Μέσης ή της Λεωφόρου των βυζαντινών χρόνων.

Τα ευρήματα αυτά συμπληρώνουν κενά στη γνώση μας για τη μορφή των βυζαντινών πόλεων και ειδικότερα της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για μοναδικά αρχαιολογικά κατάλοιπα από τη μόνη βυζαντινή μεγαλούπολη του ελλαδικού χώρου, όμοια των οποίων δεν έχουν ανασκαφεί ούτε στην Κωνσταντινούπολη.

Η ιδιαίτερα επίπονη, σε συνθήκες εργοταξίου, αλλά συστηματική ανασκαφική διερεύνηση των δύο αυτών θέσεων, όπως και των υπολοίπων σκαμμάτων οφείλεται σε πολυπληθή διεπιστημονική ομάδα αποτελούμενη από αρχαιολόγους, αρχιτέκτονες, τοπογράφους και πολιτικούς μηχανικούς, σχεδιαστές και συντηρητές, οι οποίοι προσλήφθηκαν για τις ανάγκες του έργου και εργάστηκαν με υποδειγματική αφοσίωση στο πεδίο, στη συντήρηση και την καταγραφή του υλικού, υπό την καθοδήγηση, τον συντονισμό και την εποπτεία της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλεως Θεσσαλονίκης. Το πολύχρονο αυτό έργο αποτυπώνεται σε σειρά εκθέσεων, ανακοινώσεων, διαλέξεων και δημοσιεύσεων, μια πρώτη αναγραφή των οποίων ακολουθεί εδώ.

Η Χριστιανική Αρχαιολογική Εταιρεία συμμετέχει εξ αρχής στην προσπάθεια διατήρησης της αυθεντικότητας των ευρημάτων του σταθμού Βενιζέλου με την παραμονή τους κατά χώραν, αφού μέρος των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν στον σταθμό της Αγίας Σοφίας, έχει ήδη αποσπαστεί από τον φυσικό τους χώρο. Με τη δημοσίευση στον παρόντα τόμο του *Δελτίου* των μελετών για τα δύο μνημειακά σύνολα η Χριστιανική Αρχαιολογική Εταιρεία επιθυμεί να συμβάλει στην καλύτερη ενημέρωση της ελληνικής και της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας αλλά και κάθε ενδιαφερομένου για το θέμα των σημαντικών ευρημάτων της Θεσσαλονίκης και για τη σημασία της διατήρησής τους κατά χώραν, όχι μόνο για την ιστορική και αρχαιολογική τους αξία αλλά και για τους μελλοντικούς ερευνητές.



FROM THE LATE ANTIQUE *DECUMANUS MAXIMUS* TO THE MIDDLE BYZANTINE *MESE* IN THESSALONIKI: WHAT THE RECENT EXCAVATIONS TELL US

The excavations that were carried out in the centre of Thessaloniki from 2006 onwards in connection with the construction works for the building of the city's underground railway have, as was to be expected, uncovered some highly important finds from the Byzantine phase of the city's lifetime. To be more specific, a large part of Late Antique and Early Byzantine urban centre of Thessaloniki was discovered, making it possible to reconstruct its historic cityscape over several centuries.

Academic interest focused on two sites on the modern Egnatia Odos, the Venizelos underground station trench and, further east, the trench dug at the Hagia Sophia station. These excavations uncovered parts of the *decumanus maximus* with its colonnaded arcades, i.e. the main arterial route crossing the walled city of Late Antiquity on an East-West axis and connecting the Golden Gate to the west with the Kassandreotiki (Cassandrian) Gate in the east, near where the palace complex of the Emperor Galerius developed (early fourth century). Moreover, in the Venizelos station trench they discovered one of the main roads leading off the North-South axis (the *cardo*), which linked the northern part of the city with the harbour built by Constantine the Great. At the crossroads where the two arterial roads met a monumental *tetrapylon* was built in the fourth century corresponding to the triumphal monument on the eastern part of the via Egnatia from which only the Arch of Galerius now remains. The monumental *tetrapylon* is an exceptional find, in as much as the parts that came to light, allow us to reconstruct its original form by analogy with earlier examples from Roman cities. An equally important find for reconstructing the form of the *decumanus maximus* in the fourth century is the building housing the *nymphaeum* found in the Hagia Sophia station trench.

Over the course of the fifth and more especially in the sixth century it was the, no doubt still impressive, *tetrapylon*, the widened *decumanus maximus*, a rectangular square/plaza nearby, the *nymphaeum*, constructed along with the adjoining semi-circular squares/*fora*, between the Acheiropoietos church and the episcopal basilica of Hagia Sophia, and to the east the palace complex that shaped the city's monumental character.

The excavations highlighted other changes to the form of the main arterial road and the adjoining city blocks (*insulae*), necessary to the functioning of the city, such as the establishment of commercial outlets and workshops in the northern and southern parts in later centuries (8th–14th centuries), by which time the *decumanus maximus* had taken on the form of a Byzantine *Mese* or *Leoforos* (main street).

These finds fill in gaps in our knowledge about the layout of Byzantine cities and in particular Thessaloniki. They are outstanding archaeological remains from the only Byzantine conurbation on Greek soil, the likes of which have never been excavated, not even from Constantinople.

The intensely laborious, but systematic archaeological investigation of these two sites, despite having to work surrounded by a construction site, and of the other trenches was carried out by a large interdisciplinary team of experts, made up of archaeologists, architects, topographers and civil engineers, draftsmen, and conservators, who were employed for the purposes of the dig and who worked with exemplary dedication to the discipline to conserve and record material, under the direction, leadership and supervision of the Ephorate of Antiquities of the city of Thessaloniki. The results of this long-term project have been set out in a series of reports, talks, lectures and publications, of which what follows is an initial record.

The Christian Archaeological Society has been participating from the very beginning in efforts to maintain the authenticity of the finds from the Venizelos station site by keeping them *in situ*, while some of the antiquities found at the Hagia Sophia site have already been removed from their physical environment. With the publication on the two monumental complexes in this volume of its *Deltion* the Society is hoping to help better inform Greek and international scholars, as well as all other interested parties, on the subject of these important finds from Thessaloniki, and on the necessity of their preservation *in situ*, not only because of their historical and archaeological value but for the purposes of future research.

(Translated by Valerie Nunn, MA)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΣΚΑΦΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Αρχαιολογικόν Δελτίον

- ΑΔ 61 (2006), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2014, 819-822 (Χ. Μπακιρτζής – Ν. Παζαράς).
ΑΔ 62 (2007), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2014, 885-892 (Στ. Βασιλειάδου – Ν. Παζαράς).
ΑΔ 63 (2008), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2014, 913-916 (Ε. Μαρκή – Στ. Βασιλειάδου).
ΑΔ 64 (2009), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2014, 741-742 (Μ. Παϊσίδου – Στ. Βασιλειάδου).
ΑΔ 65 (2010), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 1275 (Σταθμός Βενιζέλου) (Μ. Παϊσίδου – Κρ. Κωνσταντινίδου).
ΑΔ 65 (2010), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 1275, 1277 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Μ. Παϊσίδου – Στ. Βασιλειάδου).
ΑΔ 66 (2011), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 726-728 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Δ. Μακροπούλου – Στ. Βασιλειάδου).
ΑΔ 66 (2011), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 730-732 (Σταθμός Βενιζέλου) (Δ. Μακροπούλου – Κρ. Κωνσταντινίδου).
ΑΔ 67 (2012), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 507-512 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Δ. Μακροπούλου – Στ. Τζεβρένη).
ΑΔ 67 (2012), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 512-513 (Σταθμός Βενιζέλου) (Δ. Μακροπούλου – Κρ. Κωνσταντινίδου).
ΑΔ 69 (2014), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2020, 2060-2063 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Δ. Μακροπούλου – Στ. Βασιλειάδου).

- Χ. Μπακιρτζής (προϊστ. 2007) – Ε. Μαρκή (προϊστ. 2008) – Μ. Παϊσίδου (προϊστ. 2009-2010), «9η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, Θεσσαλονίκη. Μετρό Θεσσαλονίκης (2006-2010)», *2000-2010 Από το ανασκαφικό έργο των Εφορειών Αρχαιοτήτων*, γεν. επιμ. Μ. Ανδρεαδάκη-Βλαζάκη, ΥΠΠΟΤ – ΓΔΑΠΚ, Αθήνα 2012, 233-234.
Π. Αδάμ-Βελένη – Γ. Σκιαδαρέσης – Στ. Βασιλειάδου – Κρ. Κωνσταντινίδου – Στ. Τζεβρένη, «Το αρχαιολογικό έργο στο πλαίσιο κατασκευής του ΜΕΤΡΟ 2011-2019: ξαναγράφοντας την ιστορία της πόλης κατά την Ύστερη Αρχαιότητα και τους βυζαντινούς χρόνους», *Επιστημονική Συνάντηση για το Αρχαιολογικό Έργο των Εφορειών Αρχαιοτήτων κατά τη χρονική περίοδο 2011-2019 (Αθήνα, 25-30 Νοεμβρίου 2019)*, ΥΠΠΟΑ, Αθήνα (υπό δημοσίευση).

Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και στη Θράκη (ΑΕΜΘ)

- Στ. Βασιλειάδου – Ν. Παζαράς, «ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης 2007», *ΑΕΜΘ* 21 (2007), Θεσσαλονίκη 2010, 231-240.
Ε. Μαρκή – Στ. Βασιλειάδου, «ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης 2008. Το έργο της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων», *ΑΕΜΘ* 22 (2008), Θεσσαλονίκη 2011, 297-306.
Μ. Παϊσίδου – Στ. Βασιλειάδου – Στ. Τζεβρένη, «Μετρό Θεσσαλονίκης 2009. Το έργο της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων», *ΑΕΜΘ* 23 (2009), Θεσσαλονίκη 2013, 255-266.
Μ. Παϊσίδου – Στ. Βασιλειάδου – Κ. Κωνσταντινίδου, «Μετρό Θεσσαλονίκης 2010. Το έργο της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων», *ΑΕΜΘ* 24 (2010), Θεσσαλονίκη 2014, 223-234.
Δ. Μακροπούλου – Στ. Βασιλειάδου – Κ. Κωνσταντινίδου – Στ. Τζεβρένη, «Πολεοδομικές και χωροταξικές παρατηρήσεις για τη Θεσσαλονίκη από τους παλαιοχριστιανικούς έως τους νεότερους χρόνους στο πλαίσιο κατασκευής του Μετρού», *ΑΕΜΘ* 25 (2011), Θεσσαλονίκη 2015, 317-326.
Ι. Κανονίδης – Κρ. Κωνσταντινίδου – Στ. Τζεβρένη, «Το έργο της Εφορείας Πόλης Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο κατασκευής του ΜΕΤΡΟ. Τα αρχαιολογικά ευρήματα στο κέντρο της βυζαντινής Θεσσαλονίκης», *ΑΕΜΘ* 30 (2016) (υπό δημοσίευση).
Π. Αδάμ-Βελένη – Στ. Βασιλειάδου – Κ. Κωνσταντινίδου – Ε. Λαμπροθανάση – Σ. Πρωτοψάλτη – Στ. Τζεβρένη, «ΜΕΤΡΟ 2017-2018. Νέα ευρήματα», *ΑΕΜΘ* 31 (2017) (υπό δημοσίευση).

- Π. Αδάμ-Βελένη – Στ. Βασιλειάδου – Στ. Τζεβρένη – Ζ. Αλ Σααγιάχ, «Το κρηναίο στη συμβολή του *decumanus maximus* με τον *cardo* της οδού Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη», *ΑΕΜΘ* 32 (2018) (υπό δημοσίευση).
- Π. Αδάμ-Βελένη – Σ. Πρωτοψάλτη, «Νέα δεδομένα για την ελληνιστική Θεσσαλονίκη από τις ανασκαφές του ΜΕΤΡΟ», *ΑΕΜΘ* 32 (2018) (υπό δημοσίευση).

Πρακτικά Συνεδρίων

- Κ. Ρ. Konstantinidou – Κ. Τ. Raptis, «Archaeological evidence of an eleventh century kiln with rods in Thessaloniki», *Actas do X Congresso Internacional a Cerâmica Medieval no Mediterrâneo (Silves – Métrala, 22-27.10.2012)*, επιμ. Μ. J. Gonçalves – S. Gómez-Martínez, Silves 2015, 589-595.
- Ε. Lianta, «The Second Thessalonica/2007 Hoard of Byzantine Thirteenth Century Billon Trachea», *XV International Numismatic Congress (Taormina, 21-25 September 2015)*, Congress Book, Messina 2015, 155.
- Κ. Ρ. Konstantinidou – Κ. Τ. Raptis, «Eleventh century innovations in the Byzantine firing technology: evidence from Thessaloniki», *Proceedings of the 23rd International Congress of Byzantine Studies (Belgrade, 22-27 August 2016)*, *Thematic Sessions of Free Communications*, επιμ. D. Dželebdžić – St. Bojanin, Βελιγράδι 2016, 368-369.
- Ε. Lianta, «The Byzantine Numismatic Single Finds from the Thessalonica Metro Archaeological Excavations 2008-2015», *Ege Dünyası liman kentleri sikke, mühür ve ağırlıkları / Port Cities of the Aegean World. Coins, Seals and Weights*, Manisa 2018, 198-205.
- Γ' Επιστημονικό Συμπόσιο «Βυζαντινή Μακεδονία», Θεολογία – Ιστορία – Φιλολογία – Δίκαιο – Αρχαιολογία – Τέχνη (Θεσσαλονίκη, 14-15 Μαΐου 2016), Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη 2019:
- Στ. Βασιλειάδου, «Εργαστήρια ... εις την γειτονίαν της υπεραγίας Θεοτόκου (9ος-12ος αι.): από τις ανασκαφές στον Σταθμό Αγίας Σοφίας του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης», 591-604.
- Κρ. Κωνσταντινίδου, «... ἐν τῇ γειτονίᾳ τῆς Καταφυγῆς. Ευρήματα από τις ανασκαφές για την κατασκευή σταθμού του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης (9ος-12ος αι.)», 605-617.
- Ε. Λιάντα, «Λατινικές απομμήσεις από κράμα (bill.) του νομισματοκοπείου της Θεσσαλονίκης (1204-1224)», 635-654.
- Μ. Παϊσίδου, «Η μνημειακή ζωγραφική της παλαιοχριστιανικής περιόδου στη Θεσσαλονίκη. Ψηφιδωτά και τοιχογραφίες από τις ανασκαφές του Μετρό», 655-679.
- St. Vasileiadou, «Glazed Tableware from Thessaloniki's middle byzantine pottery workshops. Finds from the excavation in "Hagia Sophia" METRO Station», *Proceedings of the 12th International Congress on Medieval and Modern Period Mediterranean Ceramics (Athens, October 21-27, 2018)* (υπό δημοσίευση).
- Διημερίδα «Αρχαιότητες σε τροχιά» (Θεσσαλονίκη, 11-12 Απριλίου 2019) (υπό δημοσίευση):
- Π. Αδάμ-Βελένη, «Αφροδίτες στο ΜΕΤΡΟ».
- Δ. Ασημακόπουλος, «Το ορόσημο της μεσοβυζαντινής διασταύρωσης στον Σταθμό Βενιζέλου».
- Στ. Βασιλειάδου – Στ. Τζεβρένη – Ζ. Αλ Σααγιάχ, «Ο αστικός χώρος της Ύστερης Αρχαιότητας στη Θεσσαλονίκη, μέσα από τα νέα ευρήματα στον Σταθμό Αγίας Σοφίας του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου: οργάνωση και χρήση».
- Στ. Ζαχαριάδης, «Το θαλάσσιο εμπόριο της Θεσσαλονίκης του 5ου αι. μ. Χ.: η μαρτυρία των αμφορέων».
- Δ. Κρικελίκος, «Νομισματοκοπία και νομισματική κυκλοφορία στη Θεσσαλονίκη κατά την Ύστερη Αρχαιότητα. Μαρτυρία από τις αρχαιολογικές ανασκαφές για την κατασκευή του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης. Μια πρώτη καταγραφή».
- Κρ. Κωνσταντινίδου – Τ. Πρωτοψάλτη – Μ. Μίζα, «Ο μετασχηματισμός του πολεοδομικού ιστού της Θεσσαλονίκης από τους ρωμαϊκούς χρόνους έως και την πυρκαγιά του 1917 μέσα από τα ευρήματα στον Σταθμό Βενιζέλου».
- Σ. Κωνσταντινίδου, «Εικονιστικές παραστάσεις σε βυζαντινά εφυαλωμένα κεραμικά από τον Σταθμό Αγίας Σοφίας του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκη».

- Β. Μαλαδάκης, «Η εγχρημάτη οικονομία στη Θεσσαλονίκη από τον 7ο έως τον 9ο αιώνα».
 Δρ. Μπάδραβος – Χρ. Μπατζέλας, «Από την Ύστερη Αρχαιότητα στο Βυζάντιο. Έργα υποδομής στη Θεσσαλονίκη μέσα από την ανασκαφική έρευνα στον Σταθμό Βενιζέλου».
 Χρ. Μπελέκου, «“Φωτίζοντας” την καθημερινή ζωή του κέντρου της βυζαντινής Θεσσαλονίκης: Τα λυχνάρια από τον Σταθμό Βενιζέλου».
 Β. Νάνης – Κ. Σισιάνη, «Επανάχρηση αρχιτεκτονικών μελών σε κατάστρομα της βυζαντινής Λεωφόρου. Απόπειρα ερμηνείας μέσα από τα ανασκαφικά δεδομένα στον Σταθμό Αγίας Σοφίας».
 Π. Σλαμπέας, «Οθωμανική κεραμική από τον Σταθμό Βενιζέλου του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης».

Άρθρα σε περιοδικά

- Ε. Λιάντα, «Ο θησαυρός Θεσσαλονίκη 2007 με βυζαντινά τραχέα από κράμα (bill.) του 13ου αιώνα», *Νομισματικά Χρονικά* 28 (2010), 51-72.
 Δ. Μακροπούλου, «Διαδρομή δεκάξι αιώνων με το ΜΕΤΡΟ από το Βαρδάρι έως το Σιντριβάνι ή από την Χρυσή Πύλη έως την Κασσανδρεωτική. Οι σταθμοί διηγούνται», *Φιλόλογος* 154 (2013), 543-558.

Λήμματα σε καταλόγους εκθέσεων

- Βυζάντιο και Άραβες, Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, Οκτώβριος 2011 – Ιανουάριος 2012* (κατάλογος έκθεσης), Θεσσαλονίκη 2011:
 Πήλινα σφαιροειδή αγγεία, πιθανόν για εκτόξευση εμπρηστικής ύλης, αριθ. καταλ. 24 σ. 66-67 (Στ. Βασιλειάδου).
Οι Εβραίοι της Θεσσαλονίκης. Ανεξίτηλα σημάδια στο χώρο, Αρχαιολογικό Μουσείο Θεσσαλονίκης, 17/9/2011 – 30/9/2012 (κατάλογος έκθεσης), Θεσσαλονίκη 2012:
 Σφραγίδα, αριθ. καταλ. 25 σ. 47 (Στ. Βασιλειάδου).
Εκ Θεσσαλονίκης Φως / Ex Thessalonica Lux, Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, 31 Ιανουαρίου – 4 Μαΐου 2014 (κατάλογος έκθεσης), Θεσσαλονίκη 2014:
 Νομίσματα, αριθ. καταλ. 18-33 σ. 109-117 (Ε. Λιάντα).
 Εγκόλπιος σταυρός, αριθ. καταλ. 36 σ. 119 (Στ. Βασιλειάδου).
 Κεραμικά, αριθ. καταλ. 56, 79 σ. 131, 148 (Κρ. Κωνσταντινίδου).
 Κεραμικά, αριθ. καταλ. 63, 64 σ. 136-137 (Στ. Τζεβρένη).

Για μια συνολική παρουσίαση των ευρημάτων με πλούσιο φωτογραφικό υλικό, βλ.

- Π. Αδάμ-Βελένη – Γ. Μυλόπουλος (επιμ.), *Μετρώ-ντας την ιστορία της Θεσσαλονίκης / The Metro-nome of Thessaloniki's History*, Θεσσαλονίκη 2018 (διαθέσιμο στο διαδίκτυο):
 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», 125-158.
 Στ. Βασιλειάδου – Κρ. Κωνσταντινίδου – Στ. Τζεβρένη, «Από τις βυζαντινές αγορές έως τη Θεσσαλονίκη της πυρκαγιάς του 1917», 159-177.

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 διεκπεραιούμενου *decumanus maximus*, διαμορφώνεται ορθογώνια μαρμαρόστρωτη πλατεία πλαισιωμένη με στοές. Σταδιακά, εκατέρωθεν της χαλκίστρωτης 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

* 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

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. Αστρεϊνίδου, «Μπεξεστένι. Θεσσαλονίκη, Ελλάδα», *Sl. Ćurčić*

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

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 ύψιμης αρχαιότητας», Π. Αδάμ-Βελένη – Γ. Μυλόπουλος (επιμ.), *Μετρά-ντας την ιστορία της Θεσσαλονίκης / The Metro-nome of Thessaloniki's History*, Θεσσαλονίκη 2018 (διαθέσιμο στο διαδίκτυο), 129. Κρ. Κωνσταντινίδου – Τ. Πρωτοψάλτη – Μ. Μίζα, «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).

– 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.

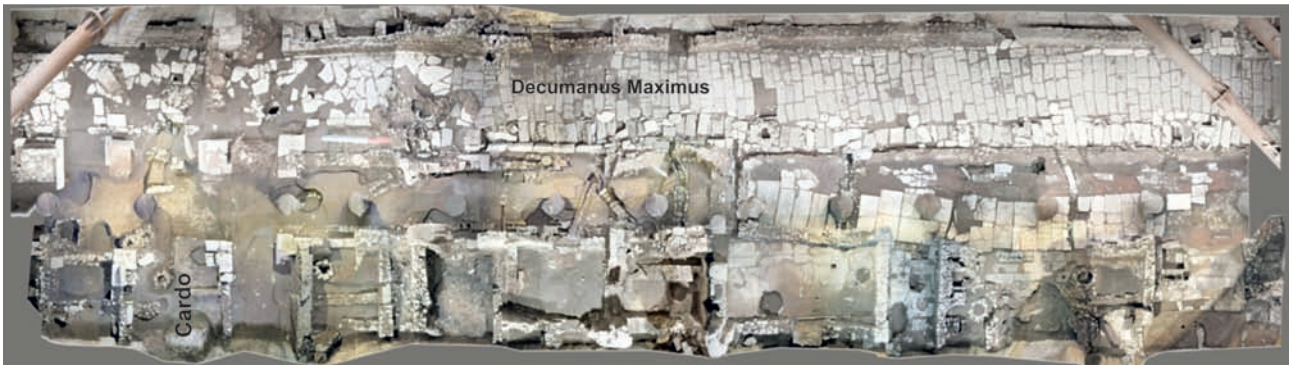
⁶ Π. Ανδρουδής, «Το μεγάλο Καραβάν-σεράι της Θεσσαλονίκης. Ιστορικές και αρχαιολογικές μαρτυρίες», *Μακεδονικά* 35 (2005-2006), 63-97.



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.

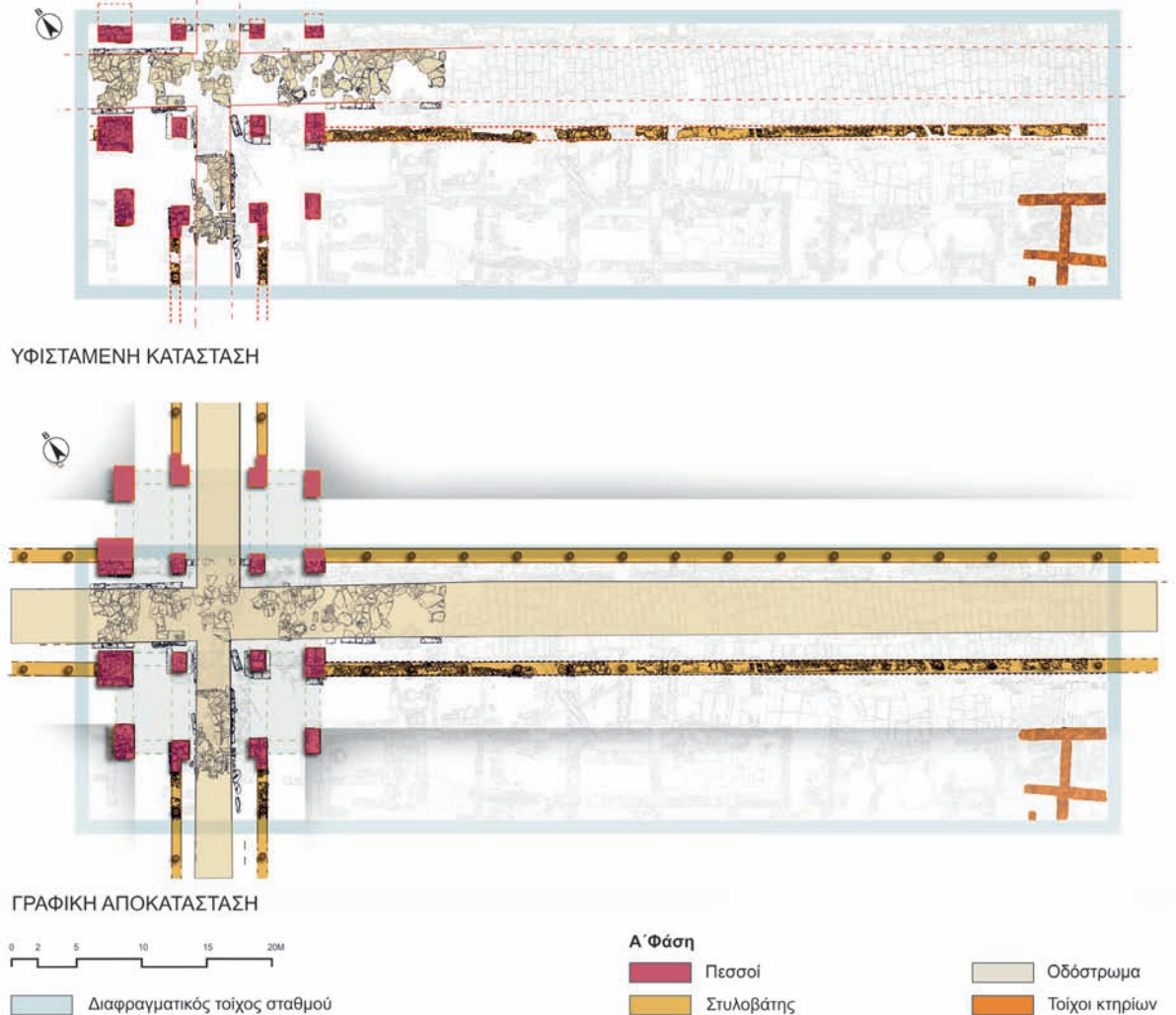
+4,60 μ. (7 μ. χαμηλότερα της σημερινής επιφάνειας του εδάφους), με τον *cardo* να παρουσιάζει κλίση προς νότο 4,7% (Εικ. 5).

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 κρυσπεδα 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 οριζόντιου οδικού άξονα ανέρχεται στα 4 μ. (4,85 μ. συμπεριλαμβανομένων των κρυσπέδων), 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 αμαξίτιο 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, M. Mundell Mango, «The Porticoed Street at Constantinople», N. 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 κιονοστήρικες 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.



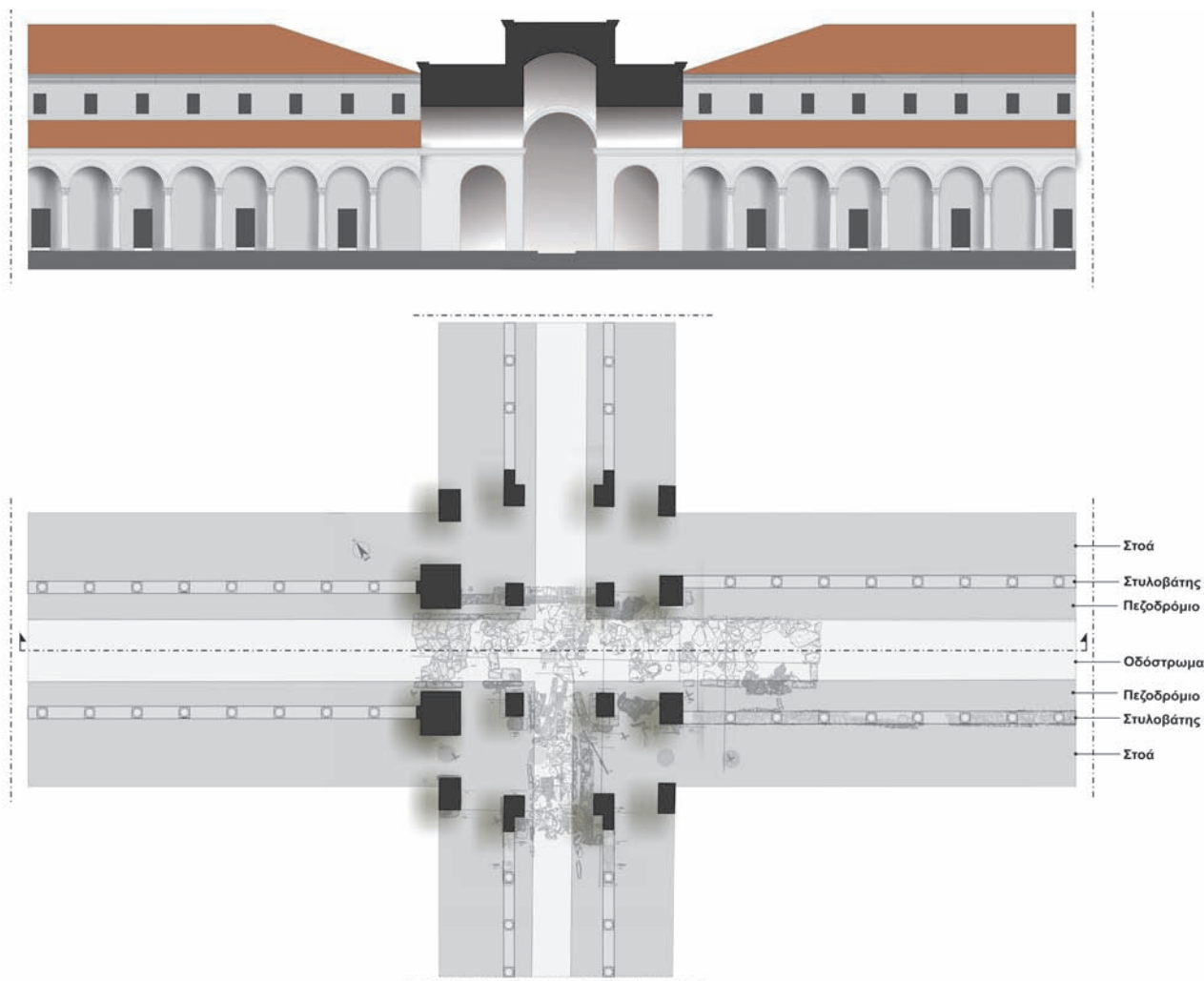
Εικ. 7. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο μαρμαρόστρωτος *decumanus maximus*. Διακρίνεται στα δεξιά τμήμα του νότιου στυλοβάτη, άποψη από τα δυτικά.



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).



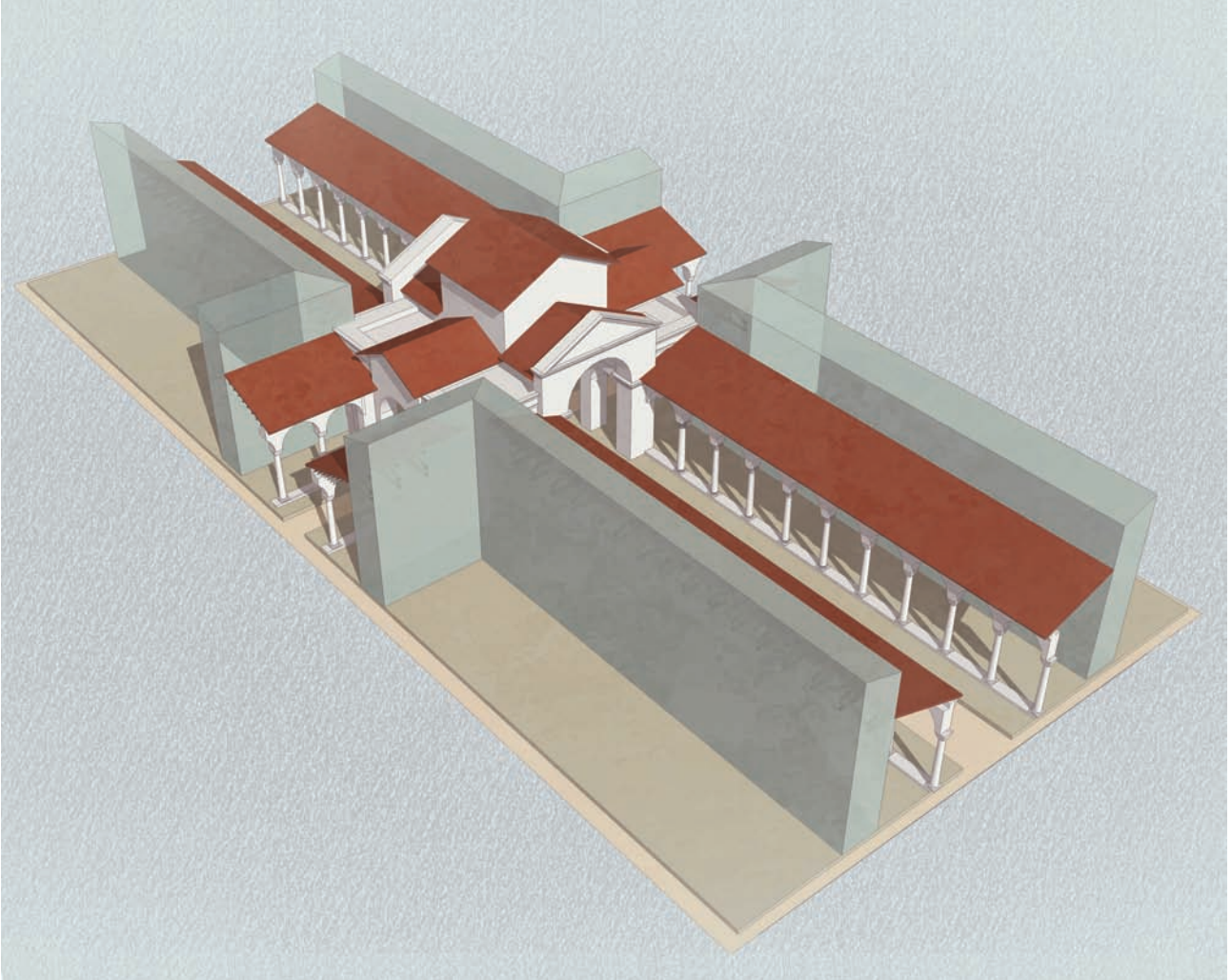
Εικ. 10. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γραφική αναπαράσταση του τετραπύλου στη συμβολή του *decumanus maximus* με τον *cardo*, δεύτερο μισό του 4ου αιώνα. Βόρεια όψη και κάτοψη.

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 M. 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.

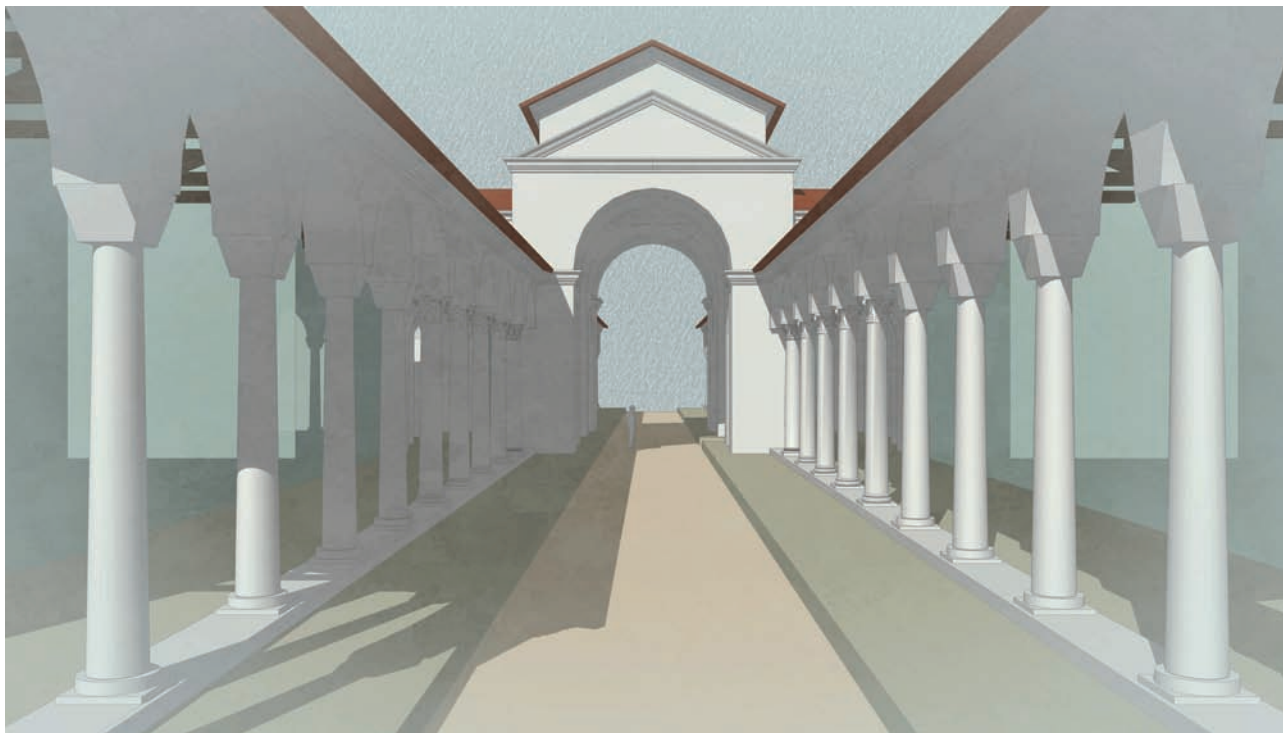
Παστέρ¹⁴ και, τέλος, σε οικοπέδο της οδού Τάσκου Παπαγεωργίου¹⁵, δυτικά της αρχαίας Αγοράς, διαμορφώ-

στηκε τμήμα του δυτικού στυλοβάτη του *cardo*, μήκους 19 μ. και πλάτους 0,70 μ. Διατηρούνται οι βάσεις των κιόνων με μετακίνηση 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. Σιγανίδου).

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,

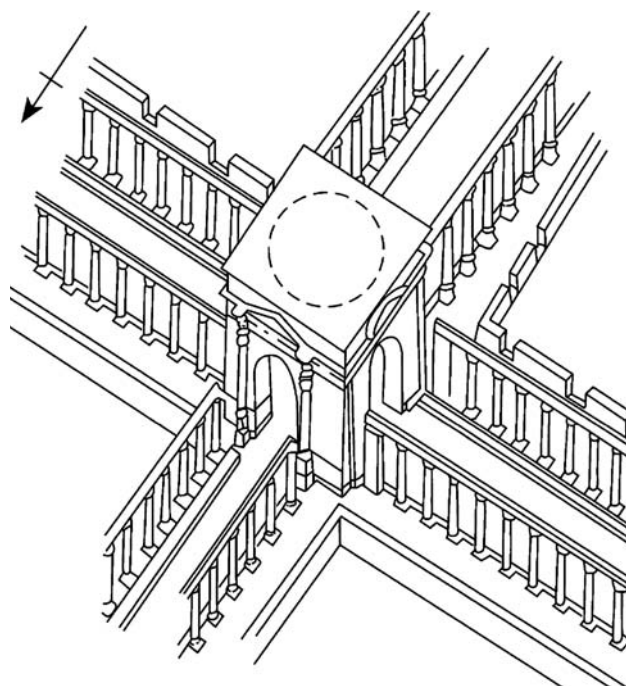


Εικ. 13. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Γραφική αναπαράσταση του decumanus maximus και του τετραπύλου, δεύτερο μισό του 4ου αιώνα. Άποψη από τα ανατολικά.

καθώς στην περιοχή υπήρχαν κτήρια, πιθανότατα δημόσια, που το επέβαλλαν, όπως στην αρχαία Αγορά¹⁶ που καταλαμβάνει σχεδόν τριάνμισι οικοδομικά τετράγωνα. Λιγοστά 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», *ΑΑΑ* 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 διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*, στο ύψος της οδού Βενιζέλου (Εικ. 13), κατ' αντιστοιχία με την αψίδα του Γαλερίου 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.

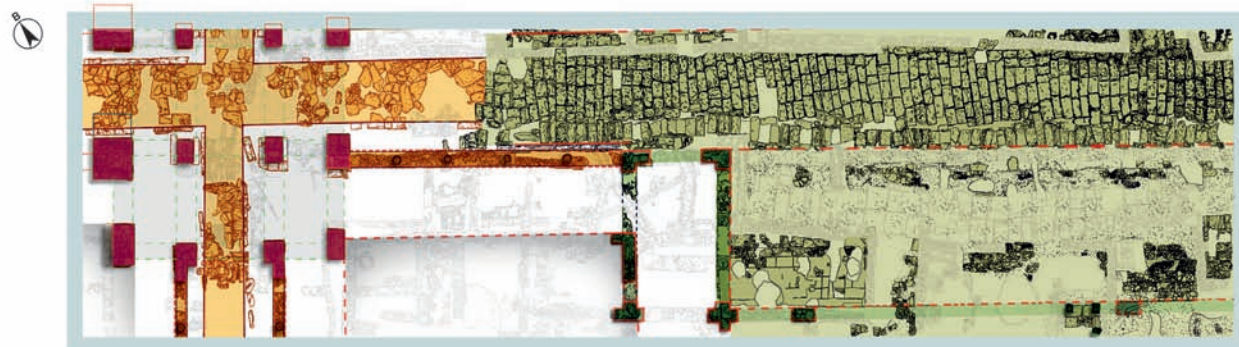
Για την κατασκευή της πλατείας που ανοίγεται ελεύθερη προς το αμαξιτό τμήμα της οδού (Εικ. 17) και καταλαμβάνει μέρος της κιονοστήρικτης στοάς της πρωιμότερης διαμόρφωσης του μαρμαρόστρωτου δρόμου, τα προγενέστερα κτήρια της νότιας οικοδομικής νησίδας του 4ου και του 5ου αιώνα, που ερευνήθηκαν στο ανατολικό 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 κιόνων του 6ου αιώνα, με μετακίνιο 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.),

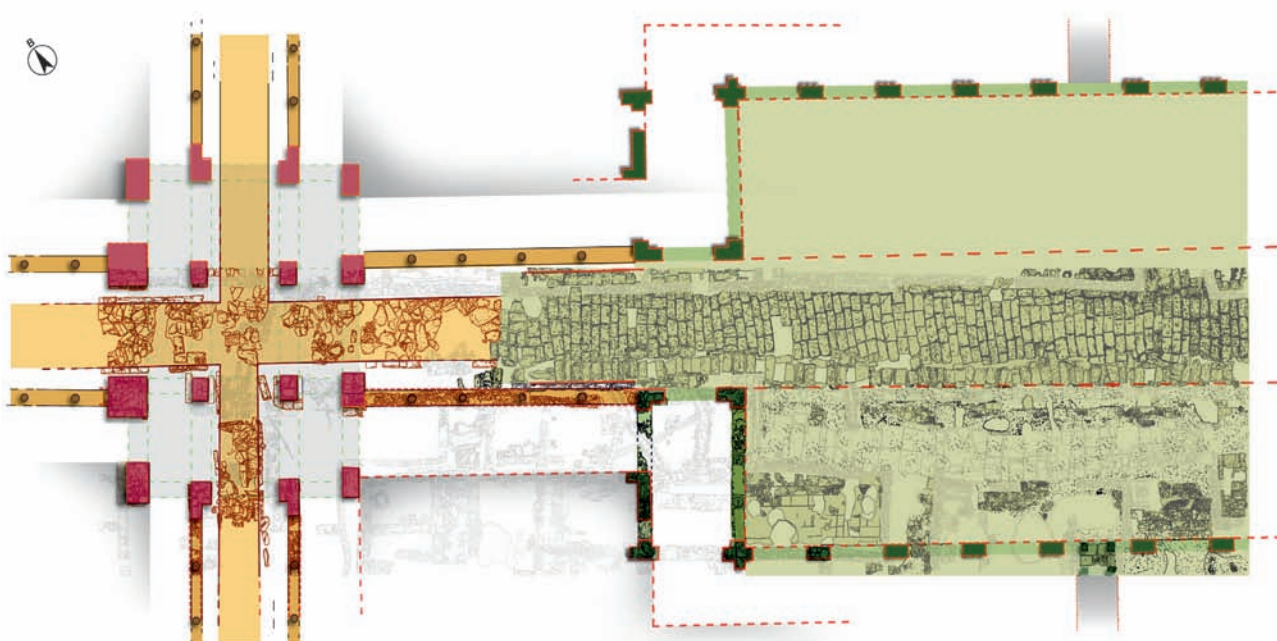
των υποστρωμάτων τους βρέθηκαν χάλκινα νομίσματα Βαλεντινιανού Β' (375-378), Ουάλεντος (364-378), Θεοδοσίου Α' (379-395) και θησαυρός 45 χάλκινων μικρών υποδιαίρέσεων ΑΕ4 και ΑΕ3, εκ των οποίων μία Αρκαδίου (χρον. έκδ.: 395-401), τρεις ακέραιες αταύτιστες-διαβρωμένες, που χρονολογούνται στα τέλη του 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 τετράπυλων σε διασταυρώσεις δρόμων στη Λαοδίκεια, στα Γέ-ρασα 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

Α' Φάση

- | | |
|------------|----------------|
| Πεσσοί | Οδόστρωμα |
| Στυλοβάτης | Τοίχοι κτηρίων |

Β' Φάση

- | | |
|----------------|---------------------|
| Πεσσοί | Οδόστρωμα / Πλατεία |
| Τοίχοι κτηρίων | |

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 πρόπυλο 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.



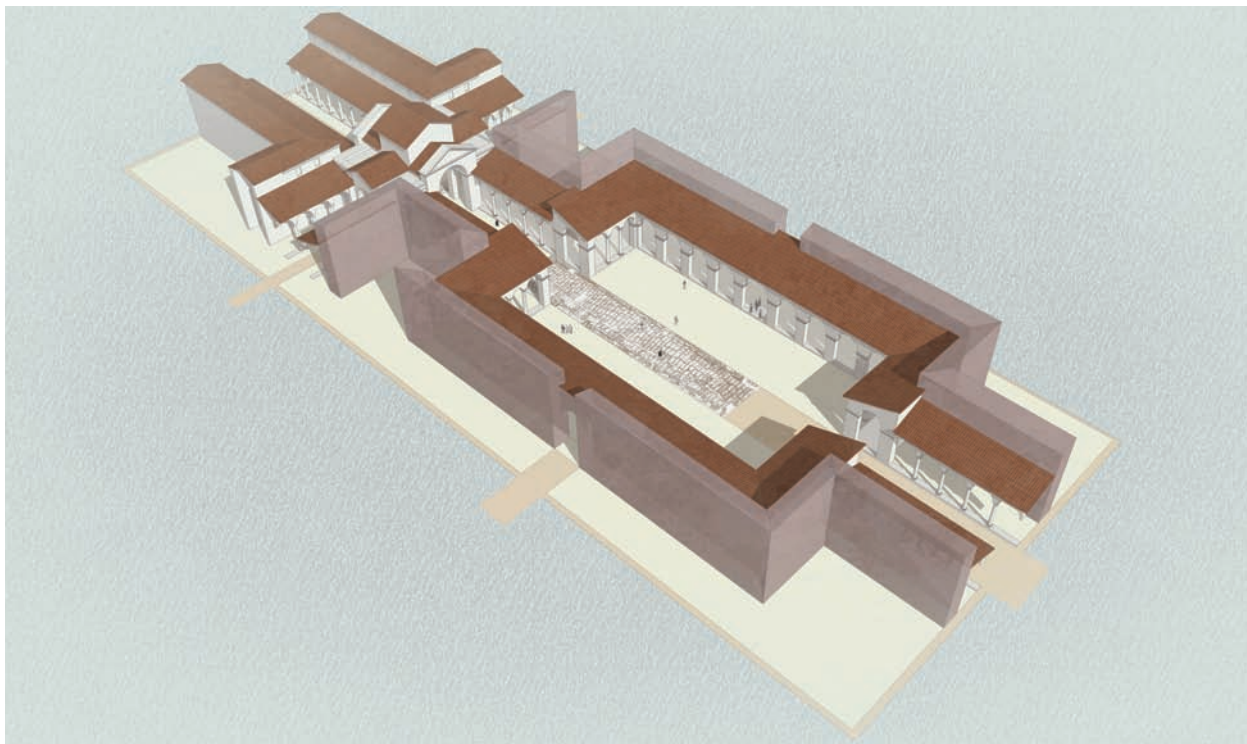
Εικ. 17. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Ο λιθόστρωτος *decumanus maximus* και τμήμα της ορθογώνιας μαρμαρόστρωτης πλατείας στη νότια πλευρά του, 6ος αιώνας. Άποψη από τα βορειοδυτικά.



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



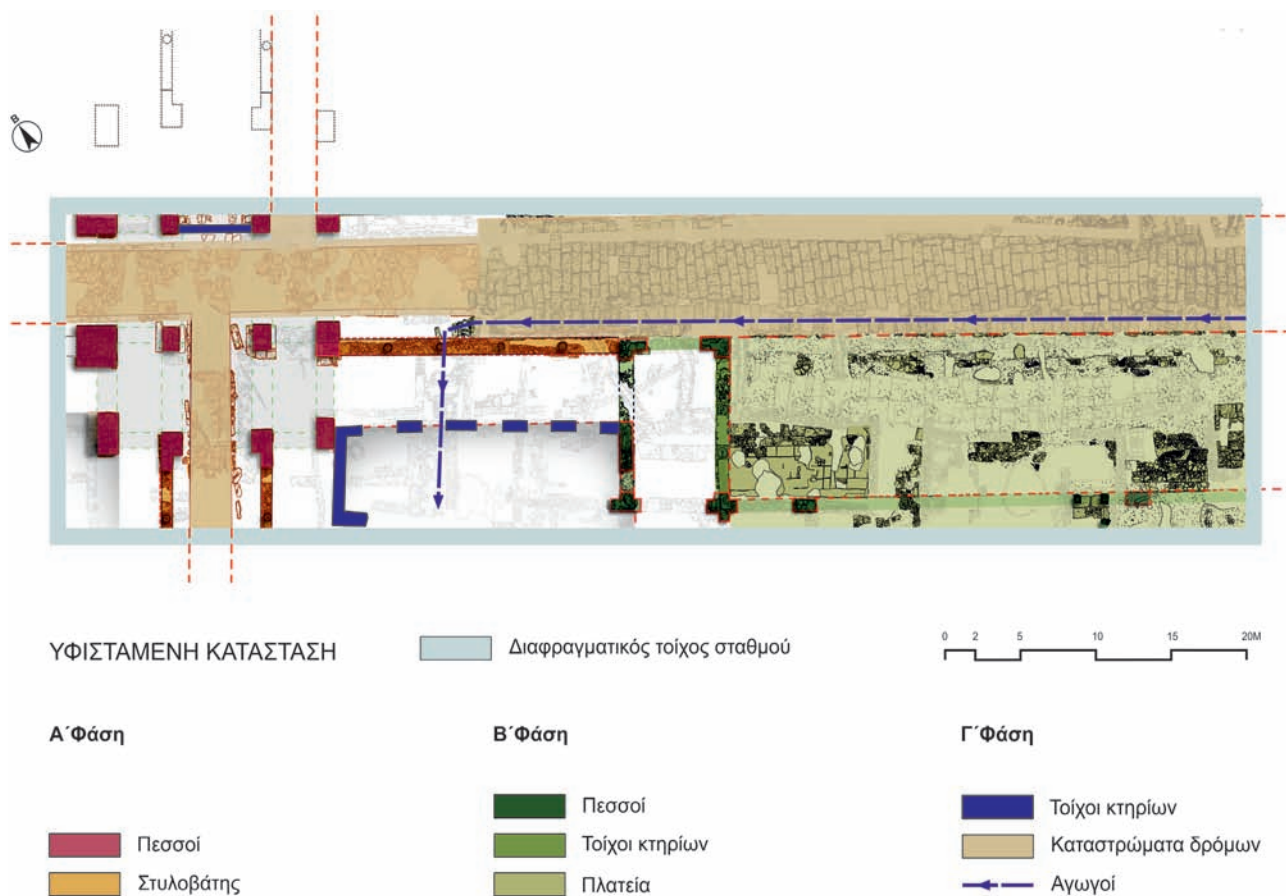
Εικ. 19. Θεσσαλονίκη, σταθμός Βενιζέλου. Μαρμάρινοι πεσσοί προπύλου στη νότια στοά της πλατείας, 6ος αιώνας. Αποψη από τα νοτιοδυτικά.



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. Mündell-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 καταστροφμάτων 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 δεκανόμμιον 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,

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 ορίζοντας, 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

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 Κοσμοφυίνισσης Παγγαίου. Βλ. σχετικά Κ. Θεοχαρίδου, *Η αρχιτεκτονική του ναού της Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη*, Αθήνα 1994, 30.



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

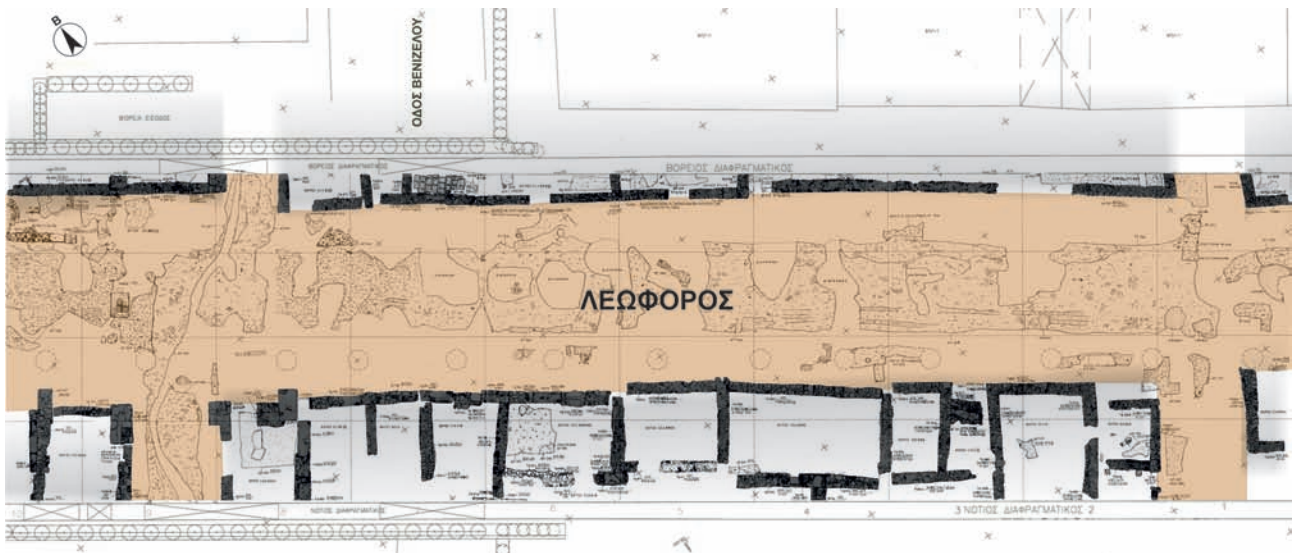
πρωιμότερης μαρμαρόστρωτης πλατείας (Εικ. 27). Οι νέοι αυτοί χώροι αποτελούν εργαστήρια και καταστήματα της βυζαντινής αγοράς της πόλης²⁵. Η εμπορική πλέον συνοικία, που αναπτύσσεται στη «γειτονία της Καταφυγής», και τα ανασκαφικά κινητά ευρήματα –μήτρες κατασκευής κοσμημάτων, δοχεία μεταλλουργικής επεξεργασίας, 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, «... ἐν τῇ γειτονίᾳ τῆς Καταφυγῆς. 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.



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 μαρμαρόστρωτης πλατείας, 8ος-9ος αιώνας. Άποψη από τα ανατολικά.



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

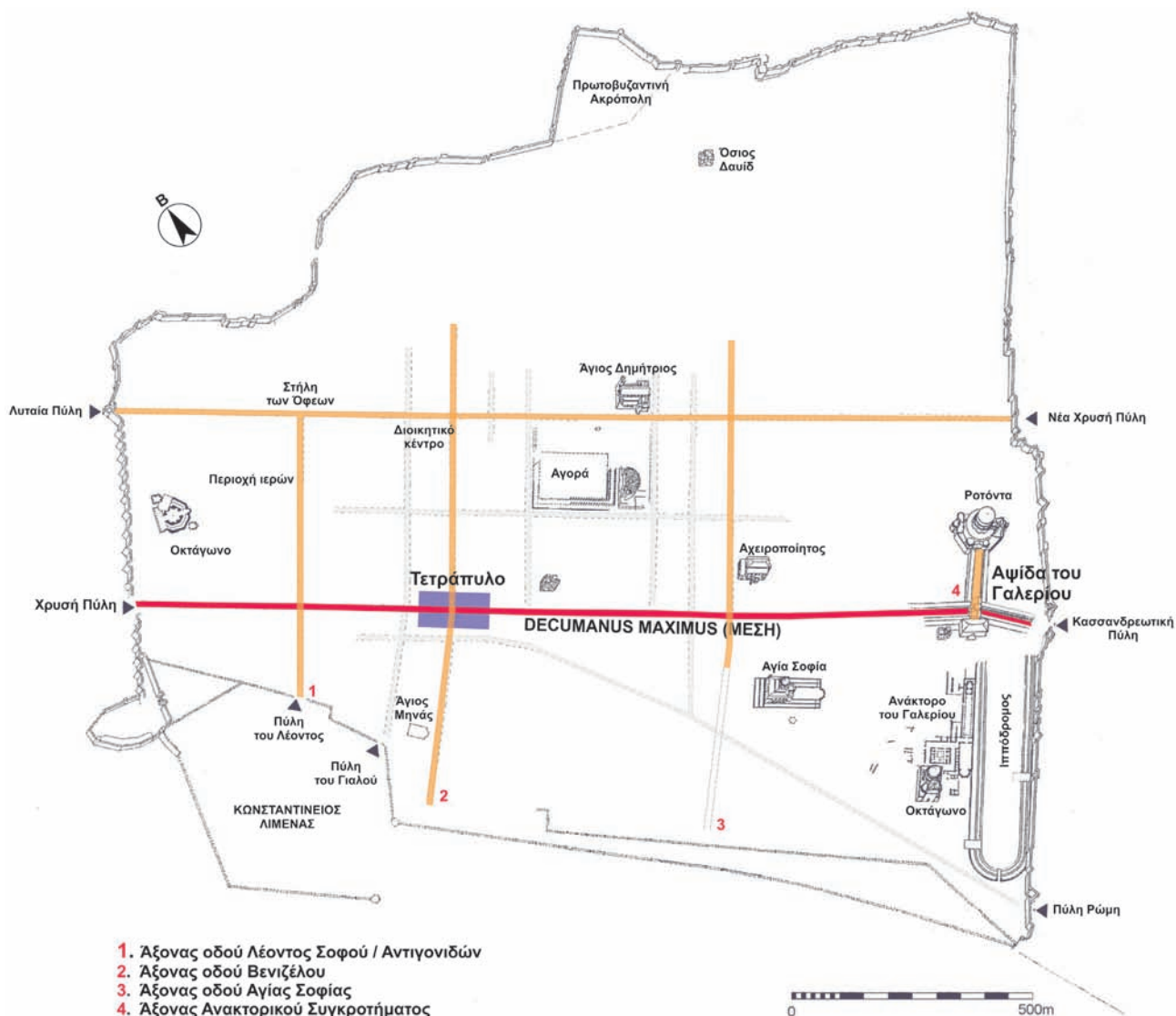
εύρωστη οικονομικά πόλη με έντονη εμπορική δραστηριότητα κατά μήκος της κεντρικής της Λεωφόρου²⁷:

Λεωφόρου γάρ δημοσίας τῆς πρὸς ἀνατολὴν ἀγοῦσης 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 ἐκαρπούμεθά 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 αἰὲ περιεστοίχει τὰς ἀγυῖας τῶν τε αὐτοχθόνων καὶ τῶν ἄλλως ἐπιξενουμένων, ὥς εὐχερέστερον εἶναι ψάμμιον παράλιον ἐξαριθμεῖν ἢ τοὺς τὴν ἀγορὰν διοδεύοντας καὶ τῶν συναλλαγμάτων ποιουμένους τὴν μέθοδον[...].

[...] ἐντεῦθεν χρυσίου καὶ ἀργυρίου καὶ λίθων τιμίων παμπληθεῖς θησαυροὶ τοῖς πολλοῖς ἐγίνοντο, καὶ τὰ ἐκ Σηρῶν ὑφάσματα ὥς 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, τοσοῦτων ὄντων ὥς ἄλλην τινὰ δύνασθαι πόλιν δι' αὐτῶν δομεῖσθαι 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 γίγνεσθαι 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: M. 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.

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

ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΎΣΤΕΡΗ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ (4ος-6ος ΑΙ.) ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΑΝΑΣΚΑΦΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Μέσα από τα ανασκαφικά δεδομένα στον σταθμό Αγίας Σοφίας του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, ακολουθώντας σταθερά τον *decumanus maximus* στο ύψος της σημερινής Εγνατίας και με τοπόσημο το μνημειακό νυμφαίο στη συμβολή δύο κεντρικών οδών, σκιαγραφείται η μετάβαση από τις οικιστικές νησίδες με τις πολυτελείς αστικές επαύλεις του 4ου αιώνα στις μνημειακές διαμορφώσεις του δημόσιου χώρου, με τις άγνωστες –μέχρι πρότινος– κιονοστήρικες, μαρμαρόστρωτες πλατείες (φόρα), που ανοίγονται κατά τον 6ο αιώνα ανάμεσα στην Αχειροποιήτο και την επισκοπική βασιλική, στη θέση του ναού της Αγίας Σοφίας.

Λέξεις κλειδιά

Ύστερη Αρχαιότητα, πολεοδομική οργάνωση, *decumanus maximus*, Μέση οδός, επαύλεις, ψηφιδωτά δάπεδα, ιδιωτικά λουτρά, πλατείες (φόρα), κρηναίο-νυμφαίο, Θεσσαλονίκη.

Οι σωστικές ανασκαφές που διεξήχθησαν την τελευταία δεκαετία στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, με αφορμή την κατασκευή του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου, συμπλήρωσαν τον αρχαιολογικό χάρτη της πόλης, στο ύψος της σημερινής οδού Εγνατίας, της διαχρονικά κύριας οδικής αρτηρίας της πόλης με κατεύθυνση Α-Δ, που υπήρξε ο *decumanus maximus* της Ύστερης Αρχαιότητας και η μετέπειτα βυζαντινή Μέση ή Λεωφόρος (Εικ. 1). Τα πρόσφατα ανασκαφικά ευρήματα επιβεβαίωσαν γενικά παραδεδομένα τοπογραφικά στοιχεία και υποθέσεις, κυρίως όμως ανέτρεψαν άλλα, όπως τα νότια όρια της ελληνιστικής

Based on the archaeological data of the excavations at the Hagia Sophia Station of the Metropolitan Railway, the decumanus maximus of the 4th century was revealed underneath the modern Egnatia Street, along with a monumental nymphaeum at the junction of two main streets, and large urban villas on both sides of the central street. The principal transformation of the urban tissue involves the transition from the residential plots of the 4th century to the open public spaces with the unknown –until recently– colonnaded marble-paved plazas (fora), which were erected in the 6th century between the Acheiropoietos and the Episcopal basilica at the site of the Byzantine Hagia Sophia church.

Keywords

Late Antiquity; urban landscape; *decumanus maximus*; Mese street; villas, mosaics pavements; private baths; plazas (fora); fountain-nymphaeum; Thessaloniki.

Θεσσαλονίκης –βασικό ζητούμενο της αρχαιολογικής έρευνας–, την εφαρμογή ή μη ενός αυστηρού ιπποδάμειου συστήματος, το πλάτος της διαχρονικά κεντρικής οριζόντιας οδού ανά εποχές αλλά και ζητήματα χρονολόγησης και αναχρονολόγησης της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης κατά την Ύστερη Αρχαιότητα¹.

Στο παρόν άρθρο παρουσιάζονται οι μεταμορφώσεις του αστικού τοπίου της Θεσσαλονίκης, με αφορμή τα ανασκαφικά δεδομένα στον σταθμό Αγίας Σοφίας, από τον 4ο έως τον 6ο –αρχές 7ου αιώνα, περίοδο κατά

¹ Για συνθετικές μελέτες που αναφέρονται στη μνημειακή τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά τον 4ο-7ο αιώνα, βλ. K. Hattersley-Smith, *Byzantine Public Architecture between the Fourth and Early Eleventh Centuries AD with Special Reference to the Towns of Byzantine Macedonia*, Θεσσαλονίκη 1996, 118-170. J.-M. Spieser,

* Στ. Βασιλειάδου, αρχαιολόγος ΕΦΑΠΟΘ, stellavass@gmail.com

** Στ. Τζεβρένη, αρχαιολόγος ΕΦΑΠΟΘ, stzevreni@gmail.com

την οποία η Θεσσαλονίκη μετασχηματίζεται σταδιακά από επαρχιακή πρωτεύουσα της Τετραρχίας σε χριστιανική μητρόπολη².

Οι δρόμοι: *decumanus maximus* και *cardines*

Τα αρχαιολογικά ευρήματα στον σταθμό Αγίας Σοφίας³ επιβεβαιώνουν ότι η Θεσσαλονίκη, ήδη από την ίδρυσή της στους ελληνιστικούς χρόνους, σχεδιάστηκε σύμφωνα με το ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα στα πεδινά τμήματά της⁴. Στο ύψος των σημερινών οδών Εγνατίας και Πλάτωνος εντοπίστηκε αρχαία διασταύρωση με πλατείς δρόμους και στοές. Τα επάλληλα χωμάτινα καταστρώματα των δρόμων χρονολογήθηκαν

από τους ανασκαφείς μεταξύ του 3ου και του 1ου αι. π.Χ.⁵. Η ίδια χάραξη των δρόμων, πλακωμένων επίσης με στοές, διατηρήθηκε και στους ρωμαϊκούς χρόνους⁶. Λιθόκτιστες βάσεις σε σειρά, του 1ου-2ου αι. μ.Χ., κατά μήκος του *decumanus maximus* αλλά σε απόκλιση προς τα βορειοανατολικά⁷ σε σχέση με τον άξονά του, ερμηνεύθηκαν ως θεμελίωση μιας στοάς που έδινε πρόσβαση στα κτίσματα νοτίως του δρόμου⁸. Ο *decumanus maximus* διασταυρωνόταν με τον *cardo* στη θέση της σημερινής οδού Πλάτωνος, που διέθετε, επίσης, στοές. Εντοπίστηκαν τέσσερις πεσσοί της δυτικής στοάς και αγωγός που συνέχιζε και κάτω από τον μεταγενέστερο μαρμαρόστρωτο *decumanus maximus*⁹.

Βασικό στοιχείο στον αστικό ιστό αποτελεί διαχρονικά η κεντρική οδός (*decumanus maximus*)¹⁰ που

Thessalonique et ses monuments du IV^e au VI^e siècle: contribution à l'étude d'une ville paléochrétienne (Bibliothèque des écoles françaises d'Athènes et de Rome, 254), Παρίσι 1984. H. Torp, «Thessalonique paléochrétienne. Une esquisse», L. Ryden – J. O. Rosenqvist (επιμ.), *Aspects of Late Antiquity and Early Byzantium* (Swedish Research Institute in Istanbul, Transactions 4), Στοκχόλμη 1993, 113-132. A. Tourta, «Thessalonike», J. Albani – E. Chalkia (επιμ.), *Heaven and Earth, 2. Cities and Countryside in Byzantine Greece*, Αθήνα 2013, 75-93. K. T. 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 δημοσίευση).
² Sl. Ćurčić, «Christianization of Thessalonikē: The Making of Christian "Urban Iconography"», L. Nasrallah – Ch. Bakirtzis – St. J. Friesen (επιμ.), *From Roman to Early Christian Thessalonikē. Studies in Religion and Archaeology* (Harvard Theological Studies 64), Κάμπριτζ Μασσαχουσέτης 2010, 213-244. Raptis, «Late Antique Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 1).

³ Π. Αδάμ-Βελένη – Σ. Πρωτοψάλτη, «Νέα δεδομένα για την ελληνιστική Θεσσαλονίκη από τις ανασκαφές του ΜΕΤΡΟ», *ΑΕΜΘ* 32 (2018) (υπό δημοσίευση).

⁴ Για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης, βλ. M. Vitti, *Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης. Από την ίδρυσή της έως τον Γαλέριο*, Αθήνα 1996. M. Vickers, «Towards Reconstruction of the Town Planning of Roman Thessaloniki», *Α΄ Διεθνές Συμπόσιο Αρχαία Μακεδονία* (Θεσσαλονίκη, 26-29 Αυγούστου 1968), Θεσσαλονίκη 1970, 239-251. H. von Schoenebeck, «Die Stadtplanung des römischen Thessaloniki», *Bericht über den VI. Internationalen Kongress für Archäologie (Berlin, 21-26 August 1939)*, Βερολίνο 1940, 478-482. Σ. Ακριβοπούλου, «Στο δρόμο για το λιμάνι. Πολεοδομικά και τοπογραφικά Θεσσαλονίκης», *Medieval Ports in North Aegean and the Black Sea. Links to the Maritime Routes of the East, International Symposium (Thessalonike, 4-2.12.2013)*, *Proceedings*, Θεσσαλονίκη 2013, 141-157.

⁵ Αδάμ-Βελένη – Πρωτοψάλτη, «Νέα δεδομένα για την ελληνιστική Θεσσαλονίκη», ό.π. (υποσημ. 3).

⁶ Για τους δρόμους με στοές, βλ. A. Segal, *From Function to Monument*, Οξφόρδη 1997, 5-53. G. Bejor, *Vie colonnate: paesaggi urbani del mondo antico*, Ρώμη 1999. R. Burns, *Origins of the Colonnaded Streets in the Cities of the Roman East*, Οξφόρδη 2017.

⁷ ΑΔ 67 (2012), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 507-512 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Δ. Μακροπούλου – Στ. Τζεβρένη), κυρίως 510.

⁸ Β. Μισαηλίδου-Δεσποτίδου, «Μετρό Θεσσαλονίκης 2012. Το έργο της ΙΣΤ' ΕΚΠΑ», *ΑΕΜΘ* 26 (2012), Θεσσαλονίκη 2017, 297-299, εικ. 18.

⁹ Στ. Βασιλειάδου – Ν. Παζαράς, «ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης 2007», *ΑΕΜΘ* 21 (2007), Θεσσαλονίκη 2010, 239-240, σχέδ. 6. Δώδεκα όμοιοι πεσσοί στον άξονα Β-Ν αποκαλύφθηκαν στο σκάμμα για την τοποθέτηση του νέου αγωγού ύδρευσης το 2001, κατά μήκος της ανατολικής παρειάς της οδού Σοφοκλέους (συνέχεια προς βορρά της οδού Πλάτωνος), στο τμήμα επάνω από την οδό Κασσάνδρου. Οι πεσσοί ανήκαν στην ανατολική στοά (πλάτους 2,50 μ.) του *cardo* της οδού Σοφοκλέους, βλ. σχετικά «Σωστική ανασκαφή Αγωγού Ύδρευσης Θεσσαλονίκης II (2000-2002)», Α΄, *Τετράδια Αρχαιολογίας* 4 (2006) 318-321 (έκδοση σε DVD). Τα ευρήματα του 2007 από το σκάμμα του μετρώ στην οδό Πλάτωνος αποκαθιστούν τη συνέχεια του *cardo* στο κατώτερο τμήμα της πόλης, όπου δεν είχε εντοπιστεί έως τότε στο πλαίσιο άλλων ανασκαφών, αλλά και πάλι αποσπασματικά. Μνημειακή διαμόρφωση με πεσσοστήριζες στοές διαπιστώθηκε μετά από σύνθεση των ανασκαφικών δεδομένων στην περιοχή του Διοικητηρίου του Θεσσαλονίκης, βλ. 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.

¹⁰ Τμήματα της κεντρικής οδού (*decumanus maximus*) ή ενδείξεις για τη διέλευσή της έχουν φέρει κατά το παρελθόν στο φως σωστικές ανασκαφές στην πόλη της Θεσσαλονίκης, βλ. σχετικά



Εικ. 1. Θεσσαλονίκη. Τοπογραφικό διάγραμμα της πόλης με σήμανση του Τόξου του Γαλερίου στη διασταύρωση της κεντρικής οδού (*decumanus maximus*) με την πομπική οδό που οδηγούσε στη Ροτόντα (1), της διασταύρωσης της κεντρικής οδού με τον *cardo* της Αγίας Σοφίας (2) και της διασταύρωσης της κεντρικής οδού με τον *cardo* της Βενιζέλου (3).

διέσχισε την πόλη στον άξονα Α-Δ, απολήγοντας στα δυτικά στη Χρυσή Πύλη και στα ανατολικά στην Κασσανδρεωτική Πύλη (Πύλη της Καλαμαριάς), διασχίζοντας το ανακτορικό συγκρότημα, όπου ο δρόμος αποκτούσε ακόμη μνημειακότερη μορφή διερχόμενος κάτω από το κεντρικό τόξο της αψίδας του Γαλερίου στα ανατολικά¹¹ και, αντίστοιχα, στα δυτικά κάτω από το τετράπυλο στη διασταύρωση με τον *cardo* της οδού Βενιζέλου¹² (Εικ. 1).

Μετά τα μέσα του 4ου αιώνα διαπιστώνεται ανασχεδιασμός της προγενέστερης πολεοδομικής διαμόρφωσης: ο *decumanus maximus* ανακατασκευάζεται, επιστρώνεται με μεγάλων διαστάσεων ακανόνιστες μαρμάρινες πλάκες και οριοθετείται με μαρμάρινα κράσπεδα (Εικ. 2). Το πλάτος του αμαξιτού δρόμου περιορίζεται¹³ και το συνολικό πλάτος μετράται πλέον,

μαζί με τα κράσπεδα, στα 4,70 μ., με τα πεζοδρόμια έφθανε στα 10 μ., ενώ με τις στοές υπολογίζεται στα 19 μ. Το πολυσύχναστο του δρόμου μαρτυρούν οι βαθιές αμαξοτροχιές (με μετατόχιο διάστημα¹⁴ στα 1,40 μ.), που άφησαν τα ίχνη τους πάνω στο κατάστρωμα, αλλά και εγχάρακτοι κύκλοι παιχνιδιών δρόμου¹⁵ και χαράγματα/ενθυμίσεις όσων περνούσαν τον καιρό τους καθισμένοι στα κράσπεδα του δρόμου.

Ισχυρός στυλοβάτης με κατά χώραν διατηρημένες βάσεις κιόνων, του 5ου-6ου αιώνα¹⁶, όριζε στην ίδια ακριβώς χάραξη τον μαρμαρόστρωτο δρόμο στα νότια. Κατά την κατασκευή του στυλοβάτη ενσωματώθηκαν στην τοιχοποιία του κτιστές βάσεις της πεσσοστήρικτης

Ε. Hébrard, «Les travaux du Service Archéologique de l'Armée d'Orient à l'arc de triomphe "de Galère" et à l'église Saint-Georges à Salonique», *BCH* 44 (1920), 9, εικ. 3. *ΑΔ* 25 (1970), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 1973, 377 (Μ. Σιγανίδου). Vitti, *Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης*, ό.π. (υποσημ. 4), 67-86 και αριθ. κατ. 67, 86, 127, 128, 130, εικ. XXI. Γ. Βελένης, *Τα τείχη της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη 1998, 92. *ΑΔ* 52 (1997), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2003, 636 (Α. Λιούτας). Α. Λιούτας – Μ. Μανδάνη, «Τρία σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα της εντός τειχών Θεσσαλονίκης από τις εκσκαφικές εργασίες για το δίκτυο φυσικού αερίου», *ΑΕΜΘ* 11 (1997), Θεσσαλονίκη 1999, 365-378.

¹¹ Α. Μέντζος, «Το ανάκτορο και η Ροτόντα της Θεσσαλονίκης. Νέες προτάσεις για την ιστορία του συγκροτήματος», *Βυζαντινά* 18 (1995-1996), 339-364. Πρβλ. Γ. Βελένης, «Πολεοδομικά Θεσσαλονίκης», *ΑΕΜΘ* 10Β (1996), Θεσσαλονίκη 1997, 491-492. Θ. Στεφανίδου-Τιβεριίου, «Το ανακτορικό συγκρότημα του Γαλερίου στη Θεσσαλονίκη. Σχεδιασμός και χρονολόγηση», *Εγνατία* 10 (2006), 163-188.

¹² Βλ. Κρ. Κωνσταντινίδου – Μ. Μίζα, «Μεταμορφώσεις του αστικού τοπίου της Θεσσαλονίκης από τον 4ο στον 9ο αι. στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo* της οδού Βενιζέλου (ανασκαφή σταθμού Βενιζέλου – μετρό Θεσσαλονίκης)», στον παρόντα τόμο.

¹³ Σημειώνεται ότι στα σκάμματα του σταθμού Αγίας Σοφίας ο μαρμαρόστρωτος δρόμος αποκαλύφθηκε σε συνολικό ορατό μήκος 94,80 μ. (72,80 μ. στο κέλφος και 22 μ. δυτικότερα σε παράπλευρη τομή μετατόπισης δικτύων του έργου του μετρό το 2008 / Τομέας Ξ). Παρουσίαζε κατωφερική κλίση της τάξης του 1% από δυτικά προς ανατολικά, με υψομετρική διαφορά περίπου ενός μέτρου, καθ' όσον εντοπίστηκε σε βάθος -4,70 μ. (Δ) έως -5,70 μ. (Α), κάτω από τη στάθμη του σύγχρονου οδοστρώματος. Αποκαλύφθηκε όχι σε όλο το πλάτος του αλλά κατά το

νότιο ήμισυ, σε πλάτος 3,70 μ. (Δ) / 2,90 μ. (Α), βλ. σχετικά *ΑΔ* 67 (2012), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 508-512, κυρίως 509-511 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Δ. Μακροπούλου – Στ. Τζεβρένη). Το συνολικό πλάτος των 4,60 μ. υπολογίστηκε με βάση τα ανασκαφικά στοιχεία παράπλευρης τομής (Τομέας Ξ), όπου και εντοπίστηκε αποσπασματικά το νότιο και το βόρειο κράσπεδο του δρόμου (βλ. σχετικά Ε. Μαρκή – Στ. Βασιλειάδου, «ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης 2008. Το έργο της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων», *ΑΕΜΘ* 22 [2008], Θεσσαλονίκη 2011, 302-303 και σημ. 17), και σαφώς επιβεβαιώθηκε από το σκάμμα του σταθμού Βενιζέλου. Το πλάτος αυτό είναι πολύ μικρότερο από το αναμενόμενο βάσει της μέχρι τότε βιβλιογραφίας, βλ. σχετικά Vitti, *Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης*, ό.π. (υποσημ. 4), 80-86.

¹⁴ Α. Γ. Πίκουλας, «Το σταθερό μετατόχιο (1,40 μ.) του αρχαίου αμαξήλατου οδικού δικτύου. Διερεύνηση και ερμηνεία», *2ο Διεθνές Συνέδριο Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας. Πρακτικά, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Αθήνα 2006*, 607-611.

¹⁵ Πρόκειται για το ρωμαϊκό παιχνίδι *tabula lusoria*, μια παραλλαγή της σημερινής τριλίτσας με χρήση πεσσών. Παρόμοια χαράγματα εντοπίζονται σε δρόμους και ανοιχτούς χώρους, ενδεικτικά αναφέρουμε την περίπτωση των Φιλίππων (βλ. σχετικά Α. Γκιώγκη, *Το οδικό δίκτυο της πόλης των Φιλίππων* (αδημοσίευτη κύρια μεταπτυχιακή εργασία στο Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη 2009, σ. 54, εικ. 5 α-γ) και στον παράλληλο με τη νότια πλευρά της Ρωμαϊκής Αγοράς της Θεσσαλονίκης δρόμο.

¹⁶ Στη θέση τους βρέθηκαν κατά την ανασκαφή επτά βάσεις από λευκό μάρμαρο· ανήκουν οι πέντε στον τύπο της απλοποιημένης αττικής ιωνικής βάσης και οι άλλες δύο σε παραλλαγές του τύπου της συνηθισμένης αττικής ιωνικής βάσης και χρονολογούνται στον 5ο-6ο αιώνα. Βλ. σχετικά, J. Kramer, «Attische Säulenbasendes 5. und 6. Jahrhunderts und ihre Rohform», *Bonner Jahrbücher* 170 (1970), εικ. 3-5 και εικ. 2. Θεωρούμε ότι οι βάσεις τοποθετήθηκαν κατά την επισκευή της κιονοστοιχίας στο πλαίσιο ευρύτερου πολεοδομικού ανασχεδιασμού της περιοχής στον 6ο αιώνα, βλ. αναλυτικά παρακάτω.



Εικ. 2. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Η μαρμαρόστρωτη κεντρική οδός (*decumanus maximus*) των μέσων του 4ου αιώνα και η διαπλάτυνση με τις μεταμορφωμένες πλάκες του 6ου αιώνα. Άποψη από τα βορειοανατολικά.

στοάς των ρωμαϊκών χρόνων¹⁷, ενώ οι υπόλοιπες βάσεις εγκιβωτίστηκαν στο νότιο τοίχωμα του κτιστού αποχετευτικού αγωγού που έτρεχε σε επαφή με τον στυλοβάτη κάτω από το πεζοδρόμιο. Σε αυτόν τον αγωγό κατέληγαν μικρότεροι αγωγοί πυκνού δικτύου που εξυπηρετούσε τα κτήρια της νότιας οικοδομικής γραμμής αλλά και τα όμβρια από την επιφάνεια του οδοστρώματος. Νοτίως του στυλοβάτη διερχόταν στενός υδροδοτικός αγωγός με καλοκτισμένα ολόπλινθα τοιχώματα.

Μετά τα μέσα του 4ου αιώνα στη διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον *cardo*, στη θέση της σημερινής οδού Πλάτωνος, ο κάθετος αμαξιτός δρόμος καταργείται παραμένει όμως προσπελάσιμος για τη διέλευση των πεζών. Άνοιγμα πλάτους 4,90 μ. στον στυλοβάτη υποδείκνυε τη θέση περάσματος στον άξονα του παλαιού *cardo*. Στο σημείο αυτό, κάτω από το κατάστρωμα του *decumanus maximus*, διερχόταν εγκάρσια μεγάλος καμαροσκεπής συλλεκτήριος οχετός με κατεύθυνση προς τη θάλασσα, ο οποίος παρέμεινε σε χρήση μέχρι τη βυζαντινή περίοδο.

Ασφαλή χρονολόγηση για την κατασκευή του μαρμαρόστρωτου δρόμου στα χρόνια των διαδόχων του Κωνσταντίνου Α¹⁸ δίνουν νομίσματα κοπής μετά το 337, που βρέθηκαν κάτω από τις πλάκες, μέσα στην υποδομή της ανώτερης στρώσης με χοντρή λατύπη¹⁹.

¹⁸ Για την παραμονή του Μεγάλου Κωνσταντίνου στη Θεσσαλονίκη και τα έργα υποδομής με τα οποία αυτός σχετίζεται, βλ. Tourta, «Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 1), 79. Çurčić, «Christianization of Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 2), 213-216. Επίσης, Α. Χατζηιωαννίδης – Χ. Π. Τσαμίσης, «Οι λιμενικές αποθήκες της Θεσσαλονίκης: Από τα δημόσια ὠρεῖα στην αποθήκη τῶν βασιλικῶν κομμερζίων», *Medieval Ports in North Aegean and the Black Sea Links to the Maritime Routes of the East, International Symposium, Proceedings*, Θεσσαλονίκη 2013, 190-194, κυρίως 193.

¹⁹ Η χρονολόγηση του μαρμαρόστρωτου δρόμου στα μέσα του 4ου αιώνα βασίζεται στη συντήρηση και την καταγραφή του μεγαλύτερου αριθμού των νομισμάτων που βρέθηκαν στην υποδομή του μετά την απόσπασή του, βλ. ΑΔ 67 (2012), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 510 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Δ. Μακροπούλου – Στ. Τζεβρένη). Στις πρώτες πρώτες δημοσιοποιήσεις/δημοσιεύσεις του ευρήματος, το 2012, ο μαρμαρόστρωτος χρονολογήθηκε μετά τα μέσα του 3ου αιώνα με βάση τα μέχρι τότε νομισματικά τεκμήρια, όπως προέκυψαν από διερευνητική τομή, σε υφιστάμενο όμως χάλασμα του καταστρώματος αλλά και χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η συντήρηση και καταγραφή του υλικού, βλ. Μισαηλίδου-Δεσποτίδου, «Μετρό Θεσσαλονίκης 2012», ό.π. (υποσημ. 8).

¹⁷ ΑΔ 67 (2012), Β'2 Χρονικά, Αθήνα 2016, 510 (Σταθμός Αγίας Σοφίας) (Δ. Μακροπούλου – Στ. Τζεβρένη).

Ο δρόμος ακολουθεί διαχρονικά τον ίδιο περίπου άξονα και επιδέχεται συνεχή συντήρηση με κρατική μέριμνα. Τα κομμάτια των θραυσμένων μαρμάρινων πλακών παλαιότερου καταστροφώματος επαναχρησιμοποιούνται στην υπόβαση του δρόμου. Το σύνολο των νομισμάτων που βρέθηκαν πάνω στο οδόστρωμα του μαρμαρόστρωτου ή στους αρμούς των μαρμάρινων πλακών, επιβεβαιώνουν τη μακρά χρήση του, που φθάνει έως τον 7ο αιώνα²⁰. Ασφαλές χρονολογικό κριτήριο της κατασκευής του στυλοβάτη είναι η εύρεση θησαυρού 24 χάλκινων νομισμάτων των διαδόχων του Μ. Κωνσταντίνου, με ημερομηνία απόκρυψης τη δεκαετία 380-390, επί Θεοδοσίου Α΄ (379-395)²¹.

Το κρηναίο/νυμφαίο οικοδόμημα

Στο ίδιο πολεοδομικό πρόγραμμα με τον μαρμαρόστρωτο δρόμο, στα χρόνια του διαδόχου του Μ. Κωνσταντίνου²², ανήκει και το μνημειακό κρηναίο/νυμφαίο

Ωστόσο, τόσο η απόλυτη αξονομετρική χάραξη μαρμαρόστρωτου και στυλοβάτη όσο και η απόλυτη χρονολόγηση βάσει νομισματικής μαρτυρίας του τελευταίου πιστοποιούν το σύγχρονο της κατασκευής τους σε κοινό πρόγραμμα, ενισχύοντας τη χρονολόγηση στα μέσα του 4ου αιώνα.

²⁰ Τα νομίσματα καλύπτουν χρονολογικά ένα εύρος από τα μέσα του 4ου έως το δεύτερο μισό του 6ου αιώνα, με οψιμότερες κοπές χάλκινα δεκανούμια και οκτανούμια Ιουστινιανού Α΄ (527-565).

²¹ Ο θησαυρός περιλαμβάνει: νόμισμα μικρής υποδιαίρεσης (ΑΕ4) Κωνσταντίνου Β΄ (337-361), νόμισμα μικρής υποδιαίρεσης (ΑΕ3) καίσαρος Κωνσταντίνου Γάλλου (351-354), τέσσερα νομίσματα μικρής υποδιαίρεσης (ΑΕ3) Ουάλεντος (364-378), νόμισμα μικρής υποδιαίρεσης (ΑΕ4) Γρατιανού (367-383), δώδεκα νομίσματα μικρής υποδιαίρεσης (ΑΕ3) αταύτιστης κοπής (δεύτερο μισό του 4ου αιώνα), τέσσερα νομίσματα μικρής υποδιαίρεσης (ΑΕ4) αταύτιστης κοπής (δεύτερο μισό του 4ου αιώνα) και ένα νόμισμα αταύτιστο, διαβρωμένο. Στις περισσότερες αταύτιστες κοπές διακρίνονται ίχνη των προτομών, που υποδηλώνουν ότι οι κοπές δεν είναι πρωιμότερες του 350, ενώ με βάση μετρολογικά κριτήρια δεν φαίνεται να ξεπερνούν το 395 μ.Χ. Η πλειονότητα των νομισμάτων είναι: όψιμες κοπές, Κωνσταντίνου Β΄ (337-361) και κυρίως Ουάλεντος (364-378) και Γρατιανού (375-383). Τη χρονολόγηση αυτή ενισχύουν δύο ακόμη χάλκινα νομίσματα μεγάλης υποδιαίρεσης, κοπής επίσης Θεοδοσίου Α΄ και Βαλεντινιανού Β΄ (379-392), μέσα από την τοιχοποιία του στυλοβάτη.

²² Για τα νυμφαία της Ύστερης Αρχαιότητας, τα νεοανεγειρόμενα αλλά και όσα επισκευάζονται αυτήν την περίοδο, βλ. I. Jacobs – J.

οικοδόμημα²³ που αποκαλύφθηκε στη συμβολή του *decumanus maximus* με τον *cardo*, στη θέση της σημερινής οδού Αγίας Σοφίας. Το νυμφαίο ανοικοδομήθηκε σε επαφή με τη βόρεια οικοδομική γραμμή του *decumanus maximus* καταργώντας τμήμα του πεζοδρομίου και της βόρειας στοάς του δρόμου (Εικ. 3). Τη λειτουργία του εξυπηρετούσαν υδρευτικές υποδομές, δεξαμενή τροφοδοσίας καθώς και ένα πολύπλοκο και πυκνό δίκτυο αγωγών, υδροδοτικών και αποχετευτικών, που κατασκευάστηκαν πάνω στα ερείπια αστικών επαύλεων της οικοδομικής νησίδας του 3ου-4ου αιώνα. Το πιάσχημο νυμφαίο ανήκει στον τύπο με θεατρική πρόσοψη (*scaenae frons*)²⁴ και αποτελεί μια από τις πιο μνημειακές δημιουργίες αυτού του τύπου και αυτής της λειτουργίας κτηρίων (Εικ. 4). Το μέγεθός του, που επιβάλλεται με τον όγκο και το ύψος του²⁵, θα το καθιστούσε ορατό από παντού, καθώς αποτελεί ένα από τα πιο επιβλητικά κτίσματα του δημόσιου χώρου. Οι τοίχοι του είναι κτισμένοι με μεικτή τοιχοποιία, στο πάχος της οποίας διαγράφονται ημικυκλικές κόγχες, δύο στον δυτικό τοίχο και εννιά στον βόρειο, που βρέθηκαν τοιχισμένες. Δεύτερη σειρά κογχών, εναλλάξ ελλειψοειδών-ορθογώνιων και ημικυκλικών

Richard, «We Surpass the Beautiful Waters of Other Cities by the Abundance of Ours»: Reconciling Function and Decoration in Late Antique Fountains», *Journal of Late Antiquity* 5/1 (2012), 3-71.

²³ Αναλυτικά για το νυμφαίο/κρηναίο, βλ. Π. Αδάμ-Βελένη – Στ. Βασιλείαδου – Στ. Τζεβρένη – Ζ. Αλ Σααγιάχ, «Το κρηναίο στη συμβολή του *decumanus maximus* με τον *cardo* της οδού Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη», *AEMΘ* 32 (2018) (υπό δημοσίευση).

²⁴ Γενικά για τα ρωμαϊκά νυμφαία, βλ. Cl. Dörfl-Klingenschmid, *Prunkbrunnen in kleinasiatischen Städten. Funktion im Kontext* (Bayerische Akademie der Wissenschaften. Studien zur antiken Stadt 7), Μόναχο 2001. Γ. Α. Αριστοδήμου, *Ο γλυπτός διάκοσμος νυμφαίων και κρηνών στο ανατολικό τμήμα της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας*, Θεσσαλονίκη 2012. Πολυύροφα νυμφαία με κόγχες και αγάλματα στη διασταύρωση κύριων οδικών αρτηριών εμφανίζονται στις ρωμαϊκές πόλεις της Ανατολής, π.χ. Γέρασα, Bosra, τα οποία σε κάποιες περιπτώσεις ανακαινίζονται κατά τον 4ο-5ο αιώνα, π.χ. στη Σκυθόπολη ανακαινίζεται νυμφαίο του 2ου αιώνα, στην Εφεσο σε νυμφαίο μετατρέπεται η βιβλιοθήκη του Κέλσου, βλ. Segal, *From Function*, ό.π. (υποσημ. 6), 151-168, και M. Mundell Mango, «The porticoed street at Constantinople», N. Necipoğlu (επιμ.), *Byzantine Constantinople. Monuments, Topography and Everyday Life*, Leiden – Βοστώνη – Κολωνία 2001, 39-40.

²⁵ Υπολογιζόμενες διαστάσεις: μήκος 20 μ. (άξονας Α-Δ) και 5,50 μ. (άξονας Β-Ν), πλάτος 1,85 μ. μέγ. σωξ. ύψος 2,95 μ.



Εικ. 3. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Το νυμφαίο/κρηναίο οικοδόμημα επί του *decumanus maximus*, 4ος-6ος αιώνας. Άποψη από τα δυτικά.



Εικ. 4. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Γραφική αναπαράσταση του νυμφαίου-κρηναίου συγκροτήματος επί του *decumanus maximus*, 4ος-6ος αιώνας. Άποψη από τα νοτιοανατολικά.



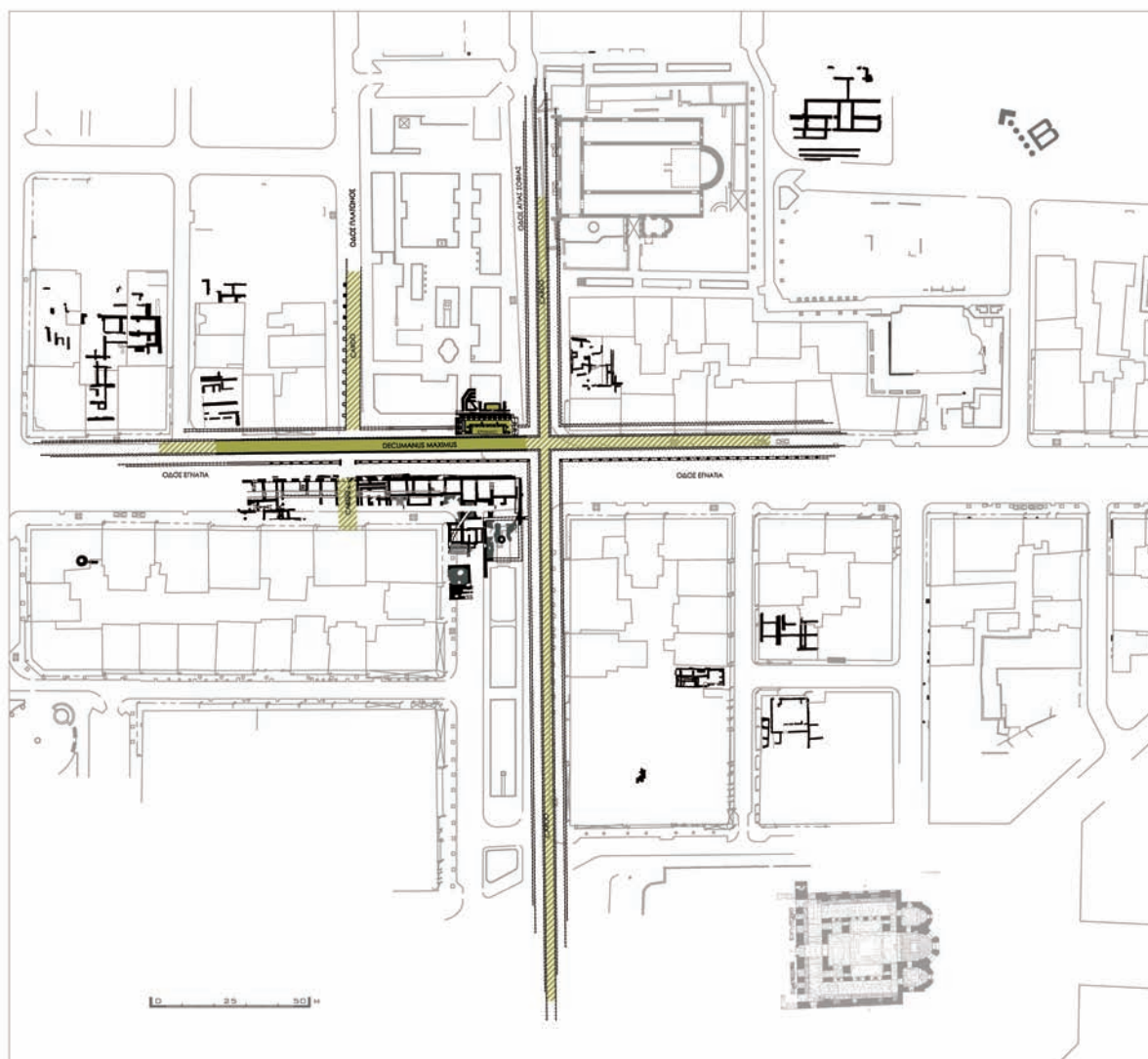
Εικ. 5. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Το νυμφαίο/κρηναίο οικοδόμημα με τμήμα της δεξαμενής κατά την τελευταία φάση λειτουργίας του: σε πρώτο επίπεδο θωράκιο σε δεύτερη χρήση με απολαξευμένο σταυρό· στο βάθος διακρίνεται η μαρμάρινη λεοντοκεφαλή από το πόδι λεκανίδας, 7ος αιώνας κ.ε. Άποψη από τα νοτιοανατολικά.

σε υποχώρηση, διαμορφώνονται καθ' ύψος στον κατά μήκος τοίχο. Την άνω απόληξη των ημικυκλικών κογχών πλαισίωσαν μαρμάρινοι ημικυκλικοί κοσμήτες, λοξότιμητοι στην όψη, που ακολουθούσαν την καμπυλότητα των κογχών, ενώ πάνω τους εδράζονταν οι κιονίσκοι του υπερκείμενου ορόφου.

Το μνημείο εμφανίζει συνεχείς μετασκευές καθ' όλη τη διάρκεια του 5ου και του 6ου αιώνα. Οικοδομήθηκε αρχικά στον απλό ευθύγραμμο τύπο και στη συνέχεια προστέθηκαν τα δύο κάθετα πλευρικά σκέλη. Στη φάση αυτή, μπροστά από το κρηναίο διαμορφώθηκε ορθογώνια ανοικτή δεξαμενή, στο επίπεδο του δρόμου. Σε επόμενη φάση, διαμορφώνεται πύσχημος αναβαθμός με χαμηλή ανοικτή δεξαμενή, και μαρμάρινες λεκανίδες πάνω σε πόδια με ολόγλυφες λεοντοκεφαλές. Όλες οι κάθετες επιφάνειες καλύπτονται είτε με ανάγλυφες μαρμάρινες πλάκες –φατνώματα σε δεύτερη χρήση,

παρόμοια με τα γλυπτά του κρηναίου που διατηρείται στη συμβολή των οδών Εγνατίας και Μητροπολίτου Γενναδίου²⁶, μπροστά από τα νεότερα προσκτίσματα του Bey Hamam–, είτε με ακόσμητες πλάκες μαρμάρου. Η κρήνη συνεχίζει να λειτουργεί μέχρι τους σεισμούς του 7ου αιώνα, οπότε και ανακατασκευάζεται ως μικρή δεξαμενή πάνω στο δυτικό σκέλος του αρχικού κτίσματος, με την επαναχρησιμοποίηση παλαιότερων μαρμαρίνων μελών από το ίδιο το μνημείο (Εικ. 5).

²⁶ Γ. Βελένης – Π. Αδάμ-Βελένη, «Κρήνη της ύστερης Αρχαιότητας στη Θεσσαλονίκη», *AEMΘ* 25 (2011), Θεσσαλονίκη 2015, 277-295. Βλ. και M. Vitti, «Το νυμφαίο της Εγνατίας οδού και η αρχιτεκτονική διακόσμηση στο κέντρο της ρωμαϊκής Θεσσαλονίκης. Μία προοπτική», *Bonae Gratiae. Μελέτες ρωμαϊκής γλυπτικής προς τιμήν της καθηγήτριας Θεοδοσίας Στεφανίδου-Τιβερίου*, Θεσσαλονίκη 2017, 427-438.



Εικ. 6. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Τοπογραφικό με την κεντρική οδική αρτηρία *decumanus maximus*, το νυμφαίο/κρηναίο οικοδόμημα στη βορειοανατολική γωνία της, τη νότια στοά, τα κατά μήκος της νότιας οικοδομικής γραμμής καταστήματα-εργαστήρια και νοτιότερα την αστική επάνυλη με τα ψηφιδωτά δάπεδα, 5ος αιώνας.

Οι αστικές επαύλεις

Την ίδια εποχή, τον 4ο αιώνα, βορείως και νοτίως της κεντρικής οδού χωροθετούνταν πολυτελείς αστικές επαύλεις²⁷. Ερείπιά τους εντοπίστηκαν σε ανασκαφές

²⁷ Γενικά για τις επαύλεις της Ύστερης Αρχαιότητας στη Θεσσαλονίκη, βλ. Ν. Καρύδας, «Παλαιοχριστιανικές οικίες με τρικλίνιο στη Θεσσαλονίκη», *ΑΕΜΘ* 10Β (1996), Θεσσαλονίκη 1997, 571-586. Ο ίδιος, «Παλαιοχριστιανικές οικίες με τρικλίνιο στη Θεσσαλονίκη – Μέρος II: δέκα χρόνια μετά», *ΑΕΜΘ* 20 χρόνια.

στην ευρύτερη περιοχή, και συγκεκριμένα επί της Πλατείας Μακεδονομάχων²⁸, στη γωνία των οδών Μενελάου

Επετειακός τόμος, Θεσσαλονίκη 2009, 127-141. Βλ. και Μ. Vitti, «Le domus tardoantiche di Salonicco: aggiornamenti e bilanci», *Abitare nel Mediterraneo Tardoantico*, *Atti del II Convegno Internazionale del Centro Interuniversitario di Studi sull' Edilizia abitativa tardoantica nel Mediterraneo (CISEM)* (Bologna, 2-5 marzo 2016), επιμ. Ι. Baldini – C. Sfameni, Μπάρι 2018, 75-87.

²⁸ Βασιλειάδου – Παζαράς, «ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης 2007», ό.π. (υποσημ. 9), 236, σχέδ. 5, εικ. 7.



Εικ. 7. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Το υπόκαυστο του λουτρού της αστικής έπανυλης, 4ος αιώνας.

και Εγνατίας²⁹, στη στοά Χορτιάτη³⁰ και κάτω από τη βασιλική της Αχειροποιήτου³¹. Νοτίως του μαρμαρόστρωτου *decumanus maximus* και εκατέρωθεν του *cardo* της οδού Πλάτωνος εκτείνονταν δύο οικοδομικές νησίδες (Εικ. 6). Οι τοίχοι της νότιας οικοδομικής γραμμής βρέθηκαν διατρυπημένοι και συνθλιμμένοι από την κεντρική «πασσαλοκουρτίνα» του τεχνικού

έργου, επάνω στην οποία διατηρήθηκαν «φλούδες» των όψεων τοίχων και κατασκευών σε μια σφικτή επαλληλία οικοδομικών φάσεων. Την ανατολική οικοδομική νησίδα καταλάμβανε μεγάλο κτηριακό συγκρότημα που αποκαλύφθηκε σε έκταση 300 τ.μ. Οι τοίχοι του ήταν ισχυροί με βαθιά θεμέλια που ανοίγονταν σε βάθος τουλάχιστον 2μ. μέσα στο φυσικό αργιλώδες χώμα, γεγονός που δικαιολογεί την ύπαρξη τουλάχιστον και δεύτερου ορόφου. Στο αρχικό κτίσμα ανήκε ευρύχωρη ημιυπόγεια αίθουσα, στα νότια, με πλινθόκτιστη κλίμακα για την πρόσβαση στο ισόγειο. Μαριμάρινα και γύψινα αρχιτεκτονικά στοιχεία κοσμούσαν τους επιχρωματισμένους τοίχους. Η πολυτελής έπανυλη διέθετε ιδιωτικό λουτρό, το υπόκαυστο του οποίου βρέθηκε σε άριστη σχεδόν κατάσταση (Εικ. 7). Διατηρούσε επιμελημένα κτιστά με αμιγή πλινθοδομή τοιχώματα, ακέραιες τέσσερις σειρές πεσσίσεων με τοξύλια που ανακρατούσαν τα πλινθόστρωτα δάπεδα του θερμού

²⁹ Ε. Μαρκή, «Το πρόβλημα της ανάγνωσης των σωστικών ανασκαφών με αφορμή τα ευρήματα του οικοπέδου των οδών Εγνατίας 57 και Μπακατσέλου (πρώην Μενελάου)», *ΑΕΜΘ* 20 (2006), Θεσσαλονίκη 2008, 455-464.

³⁰ Κ. Ελευθεριάδου – Ι. Κανονίδης – Δ. Μακροπούλου – Δ. Ναλπάντης, «Σωστικές ανασκαφές Θεσσαλονίκης», *ΑΕΜΘ* 2 (1988), Θεσσαλονίκη 1991, 272-273. Ε. Μαρκή, «Ανασκαφή στοάς Χορτιάτη», *ΑΕΜΘ* 6 (1992), Θεσσαλονίκη 1995, 327-337.

³¹ Κ. Θ. Ράπτης, «Η Αχειροποίητος Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο της πρωτοβυζαντινής εκκλησιαστικής αρχιτεκτονικής», *ΔΧΑΕ Μ'* (2019), 34 όπου και η σχετική βιβλιογραφία.



Εικ. 8. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Άποψη από το εσωτερικό της αστικής έπαυλης νοτίως της κεντρικής οδικής αρτηρίας. Διακρίνονται τα ψηφιδωτά της δυτικής στοάς του περιστυλίου και οι λιθολογημένοι τοίχοι, 4ος-5ος αιώνες. Άποψη από τα νότια.

χώρου, και ακέραιο σχεδόν το δάπεδό του, στρωμένο με ευμεγέθεις πλίνθους.

Στις αρχές του 5ου αιώνα το συγκρότημα ανακαινίζεται, επιμερίζεται σε μικρότερους χώρους, κτίζεται ανοιχτή δεξαμενή στην κεντρική αυλή και διαμορφώνεται αίθριο που ανοίγεται προς τον ανατολικό κάθετο δρόμο. Το λουτρό παύει να λειτουργεί. Χρησιμοποιείται πλέον ως αποθήκη, όπου στοιβάχθηκαν θραυσμένες πλάκες ορθομαρμάρωσης, μαρμάρινα αρχιτεκτονικά γλυπτά και γύψινα διακοσμητικά της αρχικής έπαυλης. Τα δάπεδα των αιθουσών επιστρώνονται με ψηφιδωτά και με χρωματιστά μαρμάρινα πλακίδια που σχηματίζουν γεωμετρικά μοτίβα. Το εξαιρετικής ποιότητας ψηφιδωτό δάπεδο του αιθρίου αποτελείται από κεντρικό πολύχρωμο μαρμαροθέτημα³² πλαισιωμένο

από πλατιές ταινίες ψηφιδωτού, γύρω από το *impluvium* (Εικ. 8). Από τις περιθούμενες ταινίες ψηφιδωτού η βόρεια κοσμεύεται με συνεχόμενη γεωμετρική σύνθεση, η δυτική αποτελείται από τρία συνεχόμενα διάχωρα, εκ των οποίων τα δύο φέρουν γεωμετρικό διάκοσμο, ενώ το μεσαίο κοσμεύει μετάλλιο με παράσταση καθιστής Αφροδίτης και Έρωτα γύρω από ταινία σπειρομαϊάνδρου μαύρου χρώματος. Δυτικά του αιθρίου, και γύρω από τον ημιυπαίθριο αύλειο χώρο με τη δεξαμενή, οργανώνονταν τέσσερις αίθουσες στον άξονα Β-Ν. Η νοτιότερη αίθουσα στρώθηκε με ψηφιδωτό δάπεδο διακοσμημένο με γεωμετρικά θέματα (Εικ. 9). Επικοινωνούσε στα νότια με θερμό χώρο που λειτουργούσε πλέον

³² M. Vitti, «Sectilia pavimenta di Salonicco. Nota preliminare»,

La mosaïque greco-romaine IX 2, Ρώμη 2005, 695-711. Για την τεχνική *opus sectile*, βλ. Π. Ασημακοπούλου-Ατζακά, *Η τεχνική opus sectile στην εντοίχια διακόσμηση*, Θεσσαλονίκη 1980.



Εικ. 9. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Ψηφιδωτό δάπεδο με γεωμετρικό διάκοσμο στη μεγάλη νότια αίθουσα της αστικής έπαυλης, αρχές του 5ου αιώνα. Άποψη από τα ανατολικά.

στο ανακαινισμένο συγκρότημα. Βορείως της αυλής δύο μικρότεροι χώροι σε μεσοτοιχία συνδέονταν με θυραίο άνοιγμα. Τρίτος χώρος στα δυτικά έσωζε, επίσης, ψηφιδωτό δάπεδο με γεωμετρικό διάκοσμο και κεντρικό μαρμαροθέτημα. Τα ψηφιδωτά³³ της έπαυλης

³³ Τμήμα των ψηφιδωτών είχε αποκαλυφθεί σε σκάμμα για την παράκαμψη του παντοροϊκού αγωγού πυρκαϊούστου ζώνης Θεσσαλονίκης, βλ. σχετικά Μαρκή – Βασιλειάδου, «METPO Θεσσαλονίκης 2008», ό.π. (υποσημ. 13), σχέδ. 6, εικ. 14 και Μ. Παϊσίδου, «Η μνημειακή ζωγραφική της παλαιοχριστιανικής περιόδου στη Θεσσαλονίκη. Ψηφιδωτά και τοιχογραφίες από τις ανασκαφές του Μετρό», Γ' Επιστημονικό Συμπόσιο «Βυζαντινή Μακεδονία» (Θεσσαλονίκη, 14-15 Μαΐου 2016), Θεσσαλονίκη 2019, 655-679, για τα ψηφιδωτά, 655-657. Έγχρωμες φωτογραφίες των ψηφιδωτών, βλ. Π. Αδάμ-Βελένη – Γ. Μυλόπουλος (επιμ.), *Μετρό-ντας την ιστορία της Θεσσαλονίκης / The Metro-nome of Thessaloniki's History*, Θεσσαλονίκη 2018 (διαθέσιμο και στο διαδίκτυο), 132-133, 135-139.

χρονολογούνται στο δεύτερο μισό του 4ου – αρχές 5ου αιώνα, βάσει νομισμάτων στα υποστρώματά τους³⁴. Χαρακτηρίζονται από εξαιρετική ποιότητα και εντάσσονται σε μια ομάδα ψηφιδωτών που απαντούν σε πολλά κτήρια της εποχής, με εξέχοντα αυτά του ανακτορικού συγκροτήματος³⁵.

³⁴ Στο υπόστρωμα του δαπέδου της νότιας αίθουσας εντοπίστηκαν χάλκινη μικρή υποδιαίρεση ΑΕ4 Ονωρίου (395-408) και χάλκινη μικρή υποδιαίρεση ΑΕ3 Αρκαδίου (384-408), αντίστοιχα, της δυτικής στοάς εννέα χάλκινες μικρές υποδιαιρέσεις ΑΕ3 και ΑΕ4 του 4ου αιώνα, χάλκινη μικρή υποδιαίρεση, ΑΕ2, Θεοδοσίου Α' (383-388) και τρεις χάλκινες μικρές υποδιαιρέσεις, ΑΕ3, ΑΕ4, επίσης του 4ου αιώνα.

³⁵ Για τα ψηφιδωτά του γαλεριανού συγκροτήματος, βλ. Π. Ασημακοπούλου-Ατζακά, *Τα ψηφιδωτά δάπεδα της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκης 1998, 71-112, η οποία τα χρονολογεί στις αρχές του 4ου αιώνα. Σε νεότερη δημοσίευση για τις εργασίες

Η έπαυλη που είχε είσοδο στον κάθετο δρόμο της Αγίας Σοφίας στα ανατολικά, δεν έφθανε μέχρι τον *decumanus maximus*. Στα βόρεια του συγκροτήματος και μέχρι την οικοδομική γραμμή λειτουργούσαν, κατά τον 5ο αιώνα, καταστήματα καθώς και μεταλλουργικά και υαλουργικά εργαστήρια. Πέντε χώροι στη σειρά (μέσου εμβαδού 15-20 τ.μ.) με θυραία ανοίγματα (πλάτους 1-1,70μ.) προς τη νότια στοά ήρθαν στο φως. Στο ανατολικότερο βρέθηκαν μαρμάρινα, λίθινα και μεταλλικά εργαλεία. Πλήθος χάλκινων νομισμάτων επιβεβαιώνει τις εμπορικές συναλλαγές. Σε έναν και μόνο χώρο καταμετρήθηκαν πάνω από 600 χάλκινα νομίσματα, μικρές υποδιαίρεσεις κυρίως του 4ου αιώνα, και δεκανούμια του 5ου αιώνα, κυρίως εκδόσεις του νομισματοκοπείου της Θεσσαλονίκης³⁶. Δυτικά του *cardo*, στο ύψος της οδού Πλάτωνος, εντοπίστηκαν ακόμη έξι καταστήματα/εργαστήρια, επίσης με άμεση πρόσβαση στη στοά νοτίως του *decumanus maximus*. Στο δυτικότερο από αυτά βρέθηκε κυκλικός μεταλλουργικός κλίβανος³⁷. Τη διάρκεια χρήσης και λειτουργίας τους στον 4ο και τον 5ο αιώνα μαρτυρεί αναμφίβολα η επαλληλία των πλινθόστρωτων και χωμάτων δαπέδων τους, η ανασκαφική διερεύνηση των οποίων απέδωσε, μεταξύ άλλων, πληθώρα χάλκινων νομισμάτων (*minimi*). Από τη νομισματική μαρτυρία προκύπτει επίσης ότι τα καταστήματα παρέμειναν σε χρήση και μετά τον 7ο αιώνα.

Τα αρχαιολογικά ευρήματα τεκμηριώνουν όσα αναφέρουν οι πηγές για τον εμπορικό χαρακτήρα των

κιονοστήρικτων στοών (*εμβόλων*³⁸): με αυτοκρατορική χορηγία ανεγείρονταν δημόσιες στοές στις μεγάλες πόλεις της αυτοκρατορίας, με σκοπό να στεγάσουν καταστήματα και εργαστήρια *ομοτέχνων*³⁹. Στη Θεσσαλονίκη τον 5ο αιώνα η αρχαία αγορά είχε περιέλθει σε παρακμή⁴⁰. Στο εξής η κοινωνική ζωή και η εμπορική δραστηριότητα μεταφέρεται κατά μήκος της πολυσύχναστης κεντρικής οδικής αρτηρίας (*decumanus maximus*), ενώ την ίδια εποχή οι διοικητικές λειτουργίες της πόλης συγκεντρώνονται στο ανακτορικό συγκρότημα που συνεχίζει να επεκτείνεται⁴¹.

Από τη σύνθεση των ανασκαφικών δεδομένων προκύπτει ότι, στα μέσα του 4ου αιώνα, ο ανακατασκευασμένος δρόμος, ο *decumanus maximus*, επιστρώνεται με μαρμάρινες πλάκες και περιβάλλεται από μνημειακές, ενίοτε και δίτονες στοές⁴² (Εικ. 10). Αυτήν την εικόνα της πόλης αντίκρισε ο ρήτορας Ιμέριος που εκφώνησε εγκωμιαστικό λόγο στη Θεσσαλονίκη, όταν την επισκέφθηκε τον χειμώνα του 361: «έντεῦθεν

³⁸ Για τον όρο «ομότεχνοι», βλ. Φ. Κουκουλές, *Βυζαντινὸν βίος καὶ πολιτισμὸς*, Δ', Αθήνα 1951, 336-346.

³⁹ J. St. Crawford, *The Byzantine Shops at Sardis* (Archaeological Exploration of Sardis Monographs 9), Καίμπριτζ Μασσαχουσέτης – Λονδίνο 1990. Γενικά για τα εργαστήρια-καταστήματα μέσα σε στοές κατά μήκος των κεντρικών δρόμων, βλ. M. Mudell Mango, «The Commercial Map of Constantinople», *DOP* 54 (2000), 189-207, κυρίως 194-197 και εικ. 1, 5, 13, 16, 19, 29, όπου παραδείγματα καταστημάτων από την Κόρινθο, την Έφεσο και τη Σκυθόπολη, και τα λίγα καταστήματα που ημιτελώς δημοσιευμένα έχουν βρεθεί παράλληλα με τη Μέση οδό στην Κωνσταντινούπολη.

⁴⁰ Σύμφωνα με τον Γ. Βελένη «από την εποχή του Θεοδοσίου και μετά η Αγορά είχε μετατραπεί σε εργοτάξιο», Γ. Βελένης, «Αρχαία Αγορά Θεσσαλονίκης», *AAA* 23-28 (1990-1995), 139. Σταδιακά μέρος των εμπορικών δραστηριοτήτων που παραδοσιακά διεξάγονταν στην Αγορά/*forum*, μετακινήθηκαν στις στοές των δρόμων, βλ. Segal, *From Function*, ό.π. (υποσημ. 6), 3. Αικ. Μπόλη – Γ. Σκιαδαρέσης, «Η στρωματογραφία στη νότια πτέρυγα», *Αρχαία Αγορά Θεσσαλονίκης. Πρακτικά Διημερίδας για τις εργασίες των ετών 1989-1999*, επιμ. Π. Αδάμ-Βελένη, Θεσσαλονίκη 2001, 87-104.

⁴¹ Αθανασίου – Μίτζα – Σαραντίδου, *Η αποκατάσταση*, ό.π. (υποσημ. 35), σποραδικά.

⁴² Η συγκέντρωση και μελέτη των μαρμαρίνων αρχιτεκτονικών μελών της ανασκαφής – αν και σε πρόωπη φάση – μας επιτρέπει την υπόθεση ότι η νότια στοά ήταν δίτονη, με κίονες ύψους 2,90 μ. στην κάτω και μικρότερους ύψους, 1,70 μ., στην πάνω σειρά.

αποκατάστασης στο ανακτορικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, τα ψηφιδωτά στο μεγάλο βόρειο περιστύλιο έχουν χρονολογηθεί στο δεύτερο μισό του 4ου αιώνα, βλ. σχετικά Φ. Αθανασίου – Μ. Μίτζα – Μ. Σαραντίδου, *Η αποκατάσταση των ερειπίων του Γαλεριανού Συγκροτήματος στη Θεσσαλονίκη 1994-2014*, Θεσσαλονίκη 2015, 155-156, 162.

³⁶ Μ. Παϊσίδου – Στ. Βασιλειάδου – Στ. Τζεβρένη, «Μετρό Θεσσαλονίκης 2009. Το έργο της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων», *AEMΘ* 23 (2009), Θεσσαλονίκη 2013, 261, εικ. 8 και για τα νομίσματα πίν. στο σχέδ. 3. A. Ch. Antonaras, *Arts, Crafts and Trades in Ancient and Byzantine Thessaloniki. Archaeological, Literary and Epigraphic Evidence*, Mainz 2016, αριθ. 48, 154 και εικ. 211.

³⁷ Παϊσίδου – Βασιλειάδου – Τζεβρένη, «Μετρό Θεσσαλονίκης 2009», ό.π. (υποσημ. 36), 260-261, εικ. 7. Ο Antonaras, *Arts, Crafts and Trades*, ό.π. (υποσημ. 36), αριθ. 48 σ. 154 και εικ. 210, αναφερόμενος στην εργαστηριακή χρήση των χώρων εκ παραδρομής συγχέει τα δύο αυτά εργαστήρια.



Εικ. 10. Θεσσαλονίκη. Η μαρμαρόστρωτη κεντρική οδός (*decumanus maximus*) με τον στυλοβάτη, το νότιο πεζοδρόμιο και τη στοά και βόρεια τη σιγμοειδή πλατεία με το κρηναίο/νυμφαίο οικοδόμημα στη βορειοανατολική γωνία. Πάνω στην πλατεία εδράστηκαν οι μεταγενέστεροι λασπότοιχοι των καταστημάτων και εργαστηρίων της βυζαντινής αγοράς.

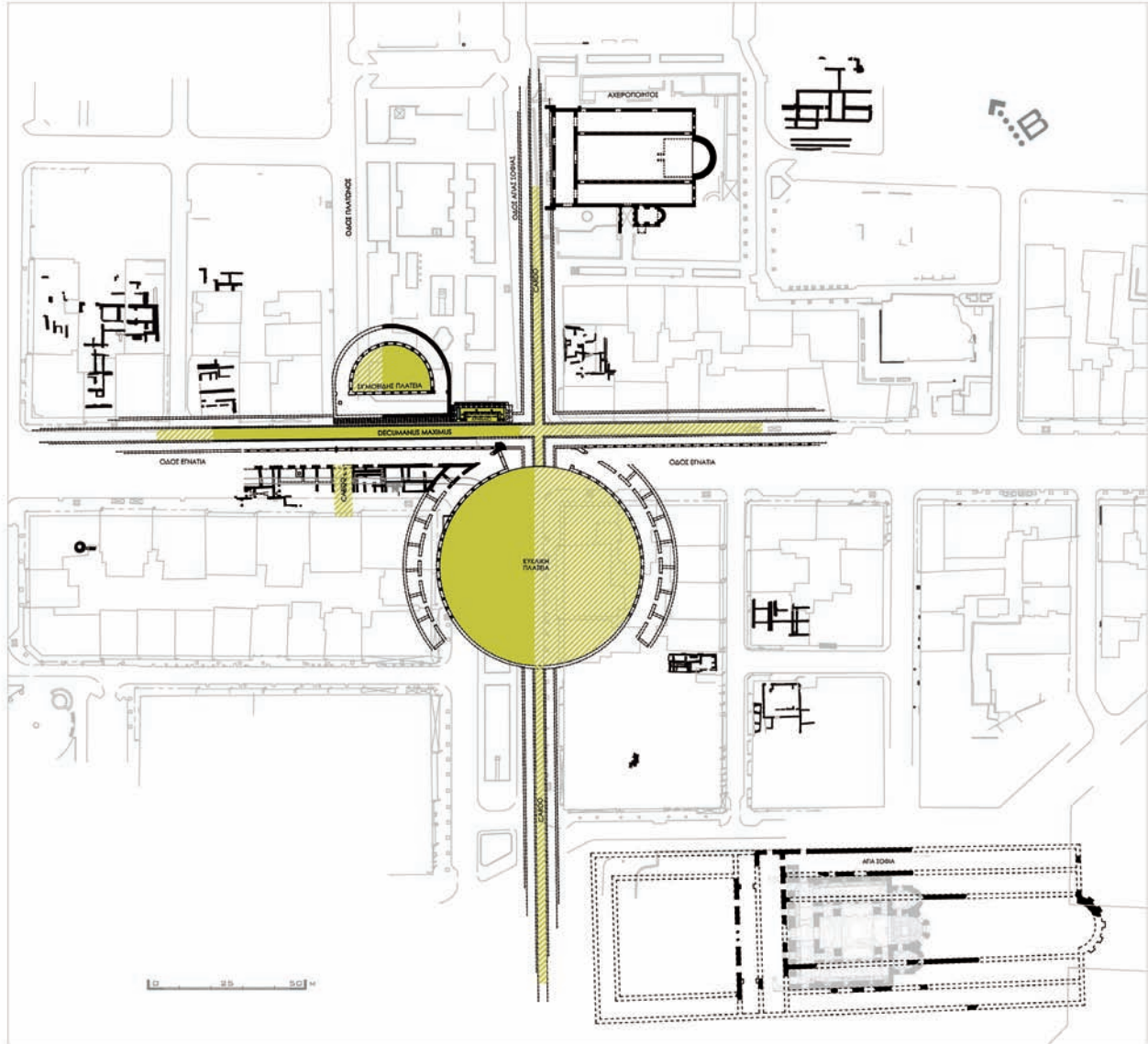
ἀγοραί, λουτρὰ πλησίον, στοαὶ διὰ πάσης, ἱερὰ πανταχοῦ»⁴³. Ο αμαξιτός *cardo* της οδού Πλάτωνος έχει καταργηθεί αυτήν την εποχή. Ανατολικότερα, στη διασταύρωση της κεντρικής οδού με τον *cardo* στο ύψος της οδού Αγίας Σοφίας ανεγείρεται πολυώροφο μνημειακό κρηναίο, ενώ στις όμορες οικοδομικές νησίδες οι πολυτελείς επαύλεις ανακαινίζονται, επιστρώνονται με ψηφιδωτά δάπεδα και μαρμαροθετήματα, και συνεχίζουν να κατοικούνται καθ' όλη τη διάρκεια του 5ου αιώνα.

⁴³ Βλ. Ιμέριος, Λόγος 39, *Λαλιὰ εἰς Ἰουλιανὸν καὶ εἰς Μουσώνιον*. Himerius, *Or.* 39, 7, εκδ. A. Colonna, *Himerius declamations et orations*, Ρώμη 1951, I 52, σ. 162. Βλ. και R. J. Penella, «In Praise of Cities and Men. Himerius's Orations at Thessalonica, Philippi and Constantinople», *Topoi. Orient – Occident. Supplément* 7 (2006), *Mélanges A. F. Norman*, 295-307.

Οι πλατείες/φόρα

Ριζική αλλαγή στον πολεοδομικό σχεδιασμό σημειώνεται στον 6ο αιώνα, όταν στο κομβικό σημείο της διασταύρωσης της κεντρικής οδού με τις κάθετες, αντίστοιχα στο ύψος των οδών Πλάτωνος και Αγίας Σοφίας, διαμορφώνονται βόρεια και νότια μαρμαρόστρωτες ημικυκλικές πλατείες (*φόρα*, *plazas* ή *piazas*)⁴⁴ με κιονοστήρικτες στοές (Εικ. 11). Την ίδια εποχή, τμήμα του μαρμαρόστρωτου δρόμου, λίγο πριν από τη συμβολή του στα ανατολικά με τον *cardo* της Αγίας Σοφίας, επισκευάζεται, διευρύνεται σε πλάτος κατά 2,50 μ. καλύπτοντας και την περιοχή του νότιου πεζοδρομίου και επιστρώνεται με ορθογώνιες πλάκες μεταμορφωμένου πετρώματος. Οι πλάκες τοποθετούνται

⁴⁴ Segal, *From Function*, ό.π. (υποσημ. 6), 55-81.



Εικ. 11. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Τοπογραφικό της περιοχής ανάμεσα στην Αχειροποιήτο και τη μεγάλη βασιλική στη θέση του βυζαντινού ναού της Αγίας Σοφίας. Σχεδιαστική αναπαράσταση της μνημειακής διαμόρφωσης με τη βόρεια σιγμοειδή και τη νότια κυκλική πλατεία εκατέρωθεν της κεντρικής μαρμαρόστρωτης οδού (*decumanus maximus*) στη διασταύρωσή της με τον *cardo* της Αγίας Σοφίας, 6ος αιώνας.

εγκάρσια ως προς τον κατά μήκος άξονα των δρόμων, ώστε από την τοποθέτησή τους προκύπτει και η διασταύρωση της κεντρικής οδού με την κάθετη. Εκεί εξακολουθεί να λειτουργεί το κρηναίο/νυμφαίο του 4ου αιώνα, διατηρώντας τη μνημειακότητά του αλλά ελαφρώς μετασκευασμένο, καθώς νέα διαφράγματα με μαρμάρινα θωράκια φράσσουν τη δεξαμενή.

Οι δημόσιοι ανοιχτοί χώροι εκτείνονται πάνω στις

προγενέστερες οικοδομικές νησίδες σφραγίζοντας τα ερείπια μεγάλων κτηριακών συγκροτημάτων που είτε ισοπεδώθηκαν από σεισμούς του 5ου αιώνα⁴⁵, είτε απλώς κατεδαφίστηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης του

⁴⁵ Δύο σεισμοί αναφέρονται στον 5ο αιώνα, στα 416 και 476 (Αρχείο Imperial College), βλ. Κ. Θεοχαρίδου, *Η αρχιτεκτονική του ναού της Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη*, Αθήνα 1994, 30.



Εικ. 12. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Γραφική αναπαράσταση της μνημειακής μαρμάρινης κλίμακας ανόδου από την κεντρική μαρμαρόστρωτη οδό (*decumanus maximus*) προς τη σιγμοειδή βόρεια πλατεία· δεξιά διακρίνεται το κρηναίο/νυμφαίο οικοδόμημα.

νέου αστικού ανασχεδιασμού. Οι τοίχοι των ερειπωμένων κτηρίων λιθολογήθηκαν συθέμελα. Ανάμεσα στα χαλάσματα διανοίχθηκαν ασβεστόλακκοι, προκειμένου να λειώσουν μαρμάρινα αρχιτεκτονικά και διακοσμητικά γλυπτά. Τα οικοδομικά υλικά χρησιμοποιήθηκαν στη λιθορριπή για τις υποβάσεις στις πλατείες. Πέντε μαρμάρινοι αναβαθμοί οδηγούσαν βορείως του *decumanus maximus* σε ημικυκλική/σιγμοειδή πλατεία⁴⁶ (ακτίνας 7,70 μ.) με ομόλογη στοά, η οποία υπολογίζεται ότι κάλυπτε συνολικά επιφάνεια

940 τ.μ.⁴⁷ (Εικ. 12). Την ημικυκλική στοά όριζε στυλοβάτης. Έφερε βάσεις κιόνων πάνω σε βάθρα, από τα οποία βρέθηκε *in situ* μόνο ένα. Ο τοίχος της στοάς διατηρείται σε ύψος που φθάνει τα 3 μ. (Εικ. 13). Ήταν επιχρισμένος με ασβεστοκονίαμα και εμφανίζει μεταγενέστερες συμπληρώσεις και επεμβάσεις. Δύο θυραία ανοίγματα οδηγούσαν βόρεια και βορειοανατολικά, πιθανότατα, σε τρίτο ομόκεντρο σκέλος του στωικού οικοδομήματος, όπου θα λειτουργούσαν καταστήματα. Τα δάπεδα της πλατείας και της στοάς ήταν επιστρωμένα

⁴⁶ Ανάλογες σιγμοειδείς πλατείες είναι γνωστές από την Κόρινθο (τέλη του 4ου αιώνα κ.ε., R. L. Scranton, *Mediaeval Architecture in the Central Area of Corinth* [Corinth XVI], Πρίνστον 1957, 14-16), από τη Σκυθόπολη (Bet Shean), που κατασκευάστηκε, βάσει επιγραφής, στα χρόνια του Αναστασίου Α΄, 506-7 (Y. Tsafirir – G. Foerster, «Urbanism at Scythopolis – Bet Shean in the Fourth to Seventh Centuries», *DOP* 51 [1997], 85-146, κυρίως 116), από τους Φιλίππους, ενώ δύο σιγμοειδείς πλατείες υπήρχαν και στην Κωνσταντινούπολη, μία στην Τρίτη ρεγέωνα και μία δεύτερη στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης, δίπλα στη Χρυσή Πύλη, που ίδρυσε ο Θεοδόσιος Β΄. Η Mundell Mango, μάλιστα, διατυπώνει

τη σκέψη ότι αυτός ο τύπος πλατείας πρωτοεμφανίζεται στην Κωνσταντινούπολη, βλ. Mundell Mango, «The porticoed street at Constantinople», ό.π. (υποσημ. 24), 37. Για τις σιγμοειδείς πλατείες, βλ. W. Müller-Wiener, «Das “Sigma”, eine spätantike Bauform», *Akurgal’a Armağan. Festschrift Akurgal* (Anadolu [Anatolia] 21 1978/1980), Άγκυρα 1987, 121-129. Για μια διαφορετική άποψη, βλ. A. Berger, «Tauros e Sigma: Due piazza di Constantinopoli», *Bisanzio e l’Occidente: arte, archeologia, storia. Studi in onore di Fernanda de’ Maffei*, Ρώμη 1996, 19-24.

⁴⁷ Εντός του σκάμματος της βόρειας εισόδου αποκαλύφθηκε το ανατολικό ήμισυ, σε έκταση 190 τ.μ.



Εικ. 13. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Λεπτομέρεια του στυλοβάτη και του τοίχου της ημικυκλικής στοάς της σιγμοειδούς βόρειας πλατείας, 6ος αιώνας.

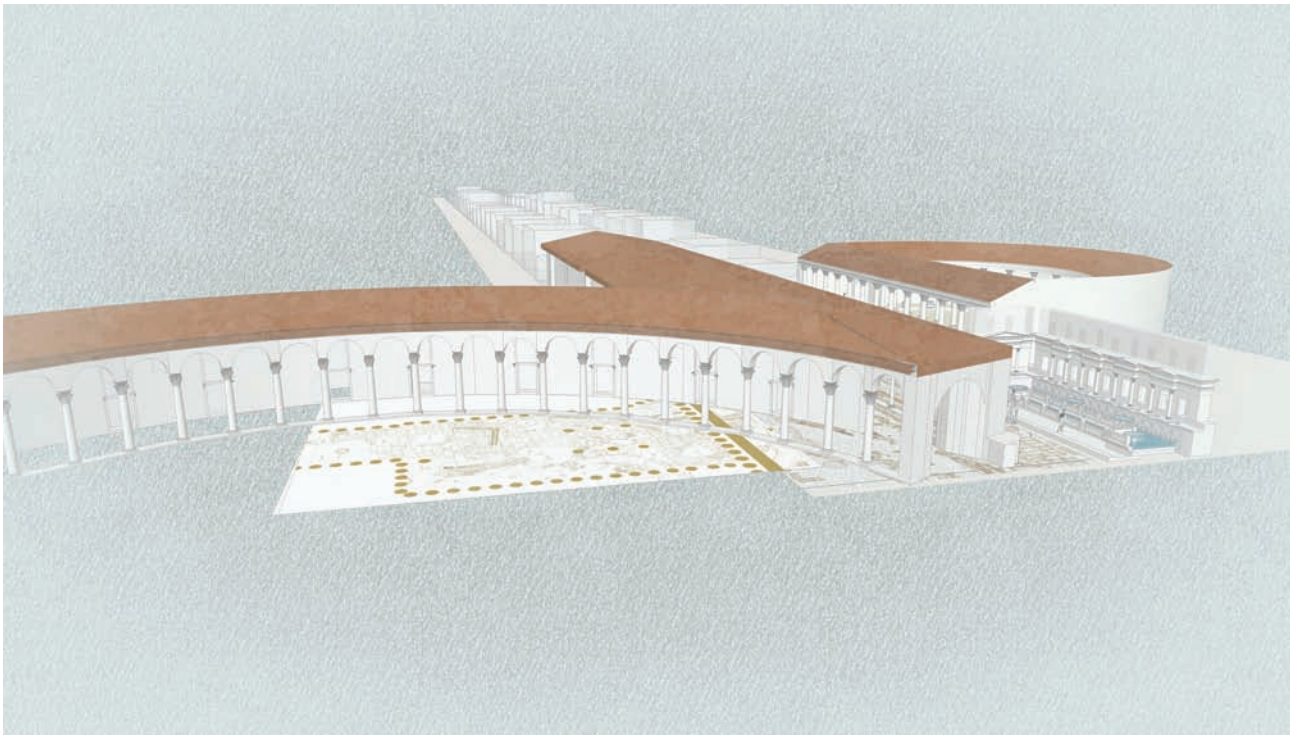
με μεγάλες μαρμάρινες ορθογώνιες πλάκες. Ελάχιστες διασώθηκαν στη θέση τους, κυρίως όσες χρησιμοποιήθηκαν για την έδραση των μεταγενέστερων λασπόκτιστων τοίχων των βυζαντινών χρόνων. Στη μεγαλύτερη επιφάνεια διατηρούνται τα αποτυπώματά τους σε παχύ υπόστρωμα υδραυλικού κονιάματος.

Δεύτερη ημικυκλική πλατεία⁴⁸ (ακτίνας 31 μ.) με στοά και ομόκεντρο σκέλος με καταστήματα ανοίγεται νότια της κεντρικής οδού (Εικ. 14). Μαζί με την ομόλογή της στα ανατολικά θα συνιστούσαν έναν κυκλικό *φόρο* (*forum*) νοτίως του κεντρικού δρόμου και βορείως της μεγάλης πεντάκλιτης βασιλικής που υπήρχε στη θέση του βυζαντινού ναού της Αγίας Σοφίας. Υπολογίζεται ότι κάλυπτε συνολικά επιφάνεια 3.000 τ.μ. Τμήματα των καμπύλων τοίχων και του στυλοβάτη

της πλατείας εντοπίστηκαν αποσπασματικά στα σκάμματα του νοτίου κελύφους και της νότιας εισόδου του σταθμού. Ο στυλοβάτης σώζει κατά χώραν μαρμάρινα βάθρα και βάση κίονα. Σώζονται *in situ* μία βάση κίονα με συμφυή πλίνθο πάνω σε βάθρο και δύο ακόμη βάθρα (Εικ. 15). Από το αρχιτεκτονικό σύνολο βρέθηκαν δύο μεγάλοι μονολιθικοί αράβδωτοι κίονες από ατράκειο λίθο⁴⁹ (ύψους 3,50 μ.) (Εικ. 15). Κρημνίσματα ολόπλινθων τόξων της ανωδομής βρέθηκαν πάνω στον στυλοβάτη. Θραύσματα εντοιχίων ψηφιδωτών και μεμονωμένες ψηφίδες, καθώς και σπαράγματα τοιχογραφιών, μέσα σε στρώμα καταστροφής μαρτυρούν τον πολυτελή διάκοσμο των τόξων της στοάς. Η πλατεία ήταν επιστρωμένη με μαρμάρινες πλάκες. Και σε αυτήν την περίπτωση μεγάλη επιφάνεια του δαπέδου είχε λιθολογηθεί. Στην υπόλοιπη επιφάνεια εντοπίστηκε

⁴⁸ Για τις κυκλικές ή ωοειδείς πλατείες, βλ. Segal, *From Function*, ό.π. (υποσημ. 6), 67-81. Mundell Mango, «The porticoed street at Constantinople», ό.π. (υποσημ. 24), 35, 37.

⁴⁹ Β. Μέλφος, *Ο πράσινο θεσσαλικός λίθος και τα λατομεία της Χασάμπαλης*, Δήμος Νέσσωνας 2009.



Εικ. 14. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Γραφική αναπαράσταση του δυτικού τμήματος της κυκλικής πλατείας με την κιονοστήριξη στοά, νοτίως του *decumanus maximus*. Στο βάθος διακρίνονται η σιγμοειδής πλατεία και το νυμφαίο/κρηναίο οικοδόμημα βορείως της κεντρικής μαρμαρόστρωτης οδού. Άποψη από τα νοτιοανατολικά.

μόνον το υπόστρωμα από υδραυλικό κονίαμα με ευδιάκριτα τα αποτυπώματα των μαρμάρινων πλακών και, χαμηλότερα, ισχυρή υποδομή με λιθορριπή.

Αναμφίβολα, η δραστική αυτή πολεοδομική επέμβαση συνδέεται με αυτοκρατορική χορηγία που δεν είναι γνωστή από τις γραπτές πηγές. Τα ανασκαφικά δεδομένα χρονολογούν την επέμβαση στην εποχή του Ιουστινιανού Α΄ (527-565)⁵⁰, νομισματικές κοπές του οποίου βρέθηκαν στην υποδομή της διαπλάτυνσης της κεντρικής οδού και της νότιας πλατείας. Η εκπόνηση ενός τόσο μεγαλεπήβολου και φιλόδοξου πολεοδομικού σχεδιασμού στην περιοχή συνδέεται αναμφίβολα με

την ανέγερση των δύο κύριων ναών της πόλης, της Παναγίας Αχειροποιήτου⁵¹ και της επισκοπικής μνημειακής πεντάκλιτης βασιλικής της Αγίας Σοφίας⁵². Η

⁵¹ Ράπτης, «Η Αχειροποίητος Θεσσαλονίκης», ό.π. (υποσημ. 31), 57-58.

⁵² Η βασιλική κάτω από τον ναό της Αγίας Σοφίας έχει χρονολογηθεί από τον 5ο έως τις αρχές του 6ου αιώνα (π. 500), βλ. Α. Μέντζος, «Συμβολή στην έρευνα του αρχαιότερου ναού της Αγίας Σοφίας Θεσσαλονίκης», *Μακεδονικά* 21 (1981), 201-220. Θεοχαρίδου, *Η αρχιτεκτονική*, ό.π. (υποσημ. 45), 34-39, Sl. Ćurčić, *Architecture in the Balkans. From Diocletian to Süleyman the Magnificent*, New Haven – Λονδίνο 2010, 105-106, Torp, «Thessalonique paléochrétienne», ό.π. (υποσημ. 1), 124-125. Πρόσφατα ο Βελένης χρονολογεί τη βασιλική στα τέλη του 6ου αιώνα, Γ. Βελένης, «Βυζαντινή Θεσσαλονίκη. Η πόλη και τα μνημεία της», Φλ. Καραγιάννη (επιμ.), *Το ημέτερον κάλλος. Βυζαντινές εικόνες από τη Θεσσαλονίκη*, Πατριαρχικό Ίδρυμα Πατερικών Μελετών, Θεσσαλονίκη 2018, 61. Για μια πρόταση περί της ένταξης του ναού στην κατηγορία των βασιλικών με εγκάρσιο κλίτος στα πρότυπα των σύγχρονων βασιλικών της Δύσης, βλ. Raptis, «Late Antique Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 1).

⁵⁰ Κάτω από τις πλάκες της διαπλάτυνσης και στο υπόστρωμα της νότιας πλατείας μεταξύ άλλων εντοπίστηκαν χάλκινο νόμισμα μικρής υποδιαίρεσης (ΑΕ4), αταύτιστης κοπής (δεύτερο μισό του 5ου – πρώτο μισό του 6ου αιώνα), χάλκινο τετρανούμιον Ιουστινιανού Α΄ (527-565), χάλκινο δεκανούμιον, αταύτιστης κοπής (6ος αιώνας) και θραύσμα υποδιαίρεσης χάλκινου φόλλεως (6ος αιώνας κ.ε.), οκτανούμιον, εποχής Ιουστινιανού Α΄ (527-565) και μισός φόλλης του 6ου αιώνα.



Εικ. 15. Θεσσαλονίκη, σταθμός Αγίας Σοφίας. Η μαρμαρόστρωτη νότια ημικυκλική μαρμαρόστρωτη πλατεία με πεσμένους τους δύο από ατράκιο λίθο κίονες της δυτικής κιονοστήρικτης στοάς. Άποψη από τα νότια.

ανέγερση των δύο αυτών βασιλικών στην εποχή πιθανώς του Αναστασίου Α΄ (491-518), όπως έχει πρόσφατα προταθεί⁵³, εντάσσεται στη μεγάλη οικοδομική ανάπτυξη που σημειώνεται στην πόλη ήδη από τον 5ο αιώνα, στο πλαίσιο της οποίας ανεγείρονται μεγάλο-πρεποί ναοί και συντελείται σταδιακά ο εκχριστιανισμός της Θεσσαλονίκης, που θα την καταστήσει στο εξής χριστιανική μητρόπολη⁵⁴. Οι μεγάλες πλατείες

που κατασκευάζονται στον 6ο αιώνα ανάμεσα στις δύο βασιλικές εξυπηρετούσαν λιτανείες, θρησκευτικές και τελετουργικές πομπές και λοιπές συνάξεις πιστών και πολιτών⁵⁵. Παρόμοιες διαμορφώσεις δημόσιων χώρων υλοποιήθηκαν στην Κωνσταντινούπολη ως μεγάλα οικοδομικά προγράμματα αυτοκρατόρων του 4ου, 5ου και 6ου αιώνα⁵⁶, γνωστά από τις πηγές, στο πλαίσιο προβολής του αυτοκράτορα και προκειμένου

⁵³ Κ. Θ. Ράπτης, «Αρχιτεκτονικά έργα του Αναστασίου Α΄ στη Θεσσαλονίκη», *Διεθνές Συνέδριο προς τιμήν του καθηγητή Γ. Βελένη (Θεσσαλονίκη, Οκτώβριος 2017)* (υπό δημοσίευση). Raptis, «Late Antique Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 1).

⁵⁴ Ch. Bakirtzis, «The Early Christian Church, 4th-7th centuries», A. Drandaki – D. Papanikola-Bakirtzi – A. Tourta (επιμ.), *Heaven and Earth. Art of Byzantium from Greek Collections*, Αθήνα 2013, 94-97. Sl. Ćurčić, «Christianization of Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 2), 213-244. Η έντονη οικοδομική δραστηριότητα για την ανέγερση βασιλικών στην πόλη συνήθως αποδίδεται στα μέσα του 5ου αιώνα, βλ. Bakirtzis, «The Early Christian Church»,

ό.π. και Tourta, «Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 1). Για μια επανεκτίμηση των δεδομένων που μεταθέτει αυτήν την οικοδομική έκρηξη στις αρχές του 6ου αιώνα, βλ. σχετικά Raptis, «Late Antique Thessalonike», ό.π. (υποσημ. 1).

⁵⁵ Για λιτανείες κατά τη βυζαντινή εποχή, που σχετίζονται με τους δύο ναούς, βλ. S. E. J. Gerstel – C. Kyriakakis – K. T. Raptis – S. Antonopoulos – J. Donahue, «Soundscapes of Byzantium. The Acheiropoietos Basilica and the Cathedral of Hagia Sophia in Thessaloniki», *Hesperia* 87/1 (2018), 177-213, κυρίως 179-181.

⁵⁶ Mundell Mango, «The porticoed street at Constantinople», ό.π. (υποσημ. 24), 29-51.

να εξυπηρετήσουν πομπές και τελετουργίες σύμφωνα με το αυλικό και εκκλησιαστικό τυπικό⁵⁷. Οι επιβλητικές αυτές αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις του δημόσιου χώρου, πλατείες (φόρα), στοές και κρήνες/νυμφαία στην πορεία κεντρικών οδών συνθέτουν την τελευταία μνημειακή εικόνα της Ύστερης Αρχαιότητας.

Πάνω στα κρημνίσματα που ισοπεδώθηκαν, και τα εκτεταμένα στρώματα καταστροφής που άφησαν πίσω τους οι σεισμοί της δεκαετίας 620-630⁵⁸, θα συνεχιστεί η ζωή της βυζαντινής πόλης. Οι μαρμάρινες και λίθινες πλάκες του *decumanus maximus* χάνονται πλέον κάτω από τα χαλικόστρωτα και χωμάτινα καταστρώματα της βυζαντινής Μέσης ή Λεωφόρου. Σταδιακά, και κυρίως από τον 8ο-9ο αιώνα και εξής, και ενώ η περιοχή της νότιας πλατείας της Αγίας Σοφίας παραμένει αδόμητη, στον δημόσιο χώρο της βόρειας σιγμοειδούς πλατείας ανεγείρονται κτίσματα της βυζαντινής αγοράς, που σταθερά οργανώνεται εκατέρωθεν της Λεωφόρου. Εργαστήρια ομοτέχνων και καταστήματα

καταλαμβάνουν και το πεζοδρόμιο νοτίως του δρόμου, ενώ σε λειτουργία παραμένουν και τα παλαιότερα καταστήματα νοτίως της στοάς, που πλέον διαμορφώνεται σε ανοιχτό υπαίθριο χώρο ή παράδρομο⁵⁹. Η Θεσσαλονίκη πλέον βαδίζει προς τον Μεσαίωνα.

⁵⁹ Για τη βυζαντινή αγορά, βλ. Μ. Παϊσίδου – Στ. Βασιλειάδου – Κ. Κωνσταντινίδου, «Μετρό Θεσσαλονίκης 2010. Το έργο της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων», *AEMΘ* 24 (2010), Θεσσαλονίκη 2014, 223-234. Στ. Βασιλειάδου, «Εργαστήρια ... εἰς τὴν γειτονίαν τῆς ὑπεραγίας Θεοτόκου (9ος-12ος αι.): ἀπὸ τῆς ἀνασκαφῆς στὸν Σταθμὸ Ἀγίας Σοφίας τοῦ ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης», *Γ' Επιστημονικὸ Συμπόσιο «Βυζαντινὴ Μακεδονία», Θεολογία – Ἱστορία – Φιλολογία – Δίκαιο – Αρχαιολογία – Τέχνη (Θεσσαλονίκη, 14-15 Μαΐου 2016)*, Εταιρεία Μακεδονικῶν Σπουδῶν, Θεσσαλονίκη 2019, 591-604. Ι. Κανονίδης – Κρ. Κωνσταντινίδου – Στ. Τζεβρένη, «Το έργο της Εφορείας Πόλης Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο κατασκευῆς τοῦ ΜΕΤΡΟ. Τα ἀρχαιολογικὰ ευρήματα στὸ κέντρο τῆς βυζαντινῆς Θεσσαλονίκης», *AEMΘ* 30 (2016) (υπὸ δημοσίευση).

Προέλευση εικόνων

Εικ. 1, 2: Αρχείο της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης (ΕΦΑΠΟΘ). Εικ. 3, 5, 7, 9, 13, 15: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ, φωτ. Α. Σαμουρκασιδής. Εικ. 4: Μελέτη – επεξεργασία Στ. Βασιλειάδου και Στ. Τζεβρένη. Σχέδιο Μ. Μίτζα, Ζ. Αλ Σααγιάχ και Δ. Παπαδέλης. Εικ. 6: Μελέτη – επεξεργασία Στ. Βασιλειάδου και Στ. Τζεβρένη. Σχέδιο Χ. Σιωνίδης και Στ. Γαλάνης. Εικ. 8: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ, φωτ. Ο. Κουράκης. Εικ. 10: Αρχείο ΕΦΑΠΟΘ: ορθοφωτογραφία, Μ. Ξυνόγαλος και Β. Λαγός και φωτ. Κ. Ξενικάκης. Εικ. 11: Μελέτη – επεξεργασία Στ. Τζεβρένη και Στ. Βασιλειάδου. Σχέδιο Χ. Σιωνίδης και Στ. Γαλάνης. Εικ. 12: Μελέτη – επεξεργασία Στ. Τζεβρένη και Στ. Βασιλειάδου. Σχέδιο Ζ. Αλ. Σααγιάχ και Δ. Παπαδέλης. Εικ. 14: Μελέτη – επεξεργασία Στ. Τζεβρένη και Στ. Βασιλειάδου, Σχέδιο Ζ. Αλ Σααγιάχ, Δ. Παπαδέλης, Χ. Πινιώτη και Χ. Σιωνίδης.

⁵⁷ Fr. Alto Bauer, «Urban Space and Ritual: Constantinople in Late Antiquity», J. Rasmus Brandt (επιμ.), *Imperial art as Christian art, Christian art as imperial art: expression and meaning in art and architecture from Constantine to Justinian*, Ρώμη 2001, 27-62. L. Lavan, «Fora and Agorai in Mediterranean Cities during the 4th and 5th c. AD.», W. Bowden – A. Cutteridge – C. Machado (επιμ.), *Social and Political Life in Late Antiquity (Late Antique Archaeology, 3/1)*, Leiden 2006, 195-249.

⁵⁸ Χ. Μπακιρτζής (εισαγ., σχόλ., επιμ.), Α. Σιδέρη (μτφρ.), *Ἁγίου Δημητρίου Θαύματα. Οἱ συλλογὲς ἀρχιεπισκόπου Ἰωάννου καὶ Ἀωνύμου. Ὁ βίος, τὰ θαύματα καὶ ἡ Θεσσαλονίκη τοῦ Ἁγίου Δημητρίου*, Αθήνα 1997, 262-73, κυρίως 265-67, σχόλια σ. 410, §217, 218 (Θαύμα τρίτον. Περὶ τῶν γενομένων σεισμῶν καὶ ἐμπρησμοῦ τοῦ ναοῦ).

TRANSFORMATIONS OF THESSALONIKI'S URBAN SPACE DURING LATE ANTIQUITY (4TH-6TH CENTURY), THROUGH THE ARCHAEOLOGICAL DATA FROM THE HAGIA SOPHIA STATION OF THE METROPOLITAN RAILWAY

The rescue excavations held inside the historical center of Thessaloniki enriched the archaeological city map in the area along the present Egnatia Street, which has always been the main East – West thoroughfare, the so-called *decumanus maximus* of the Roman period and Late Antiquity, the *Mese* or *Leophoros* of the Byzantine era (Fig. 1). The archaeological context of the Metropolitan Railway Hagia Sophia Station under construction confirmed the use of the Hippodamian grid plan in the city's lower part, even from the Hellenistic period. The same layout of porticoed streets remained unchanged in the Roman period. The main factor of urban planning remained the diachronic central street (*decumanus maximus*). After the middle of the 4th century, the *decumanus maximus* had been reconstructed and it was paved with large irregular marble slabs, bordered with marble kerbs, and lined with colonnades (Fig. 2). Then the width of the carriageway was reduced. Together with the kerbs the total width was 4,70 m, with the sidewalks it reached 10 m, while with the porticoes it was estimated at 19 m. A sturdy stylobate with a series of marble column bases of the 5th-6th century preserved in situ defined the marble-paved street to the south.

After the middle of the 4th century, at the intersection of the *decumanus maximus* with the *cardo* of Platonos Street (W), the vertical carriage road seems to have been abolished. At this point a large vaulted drainage pipe crossed the *decumanus maximus* to leach into the sea. The numismatic evidence dates the construction of the marble-paved street in the reign of the successors of Constantine I (306-337), joint regents after 337. Isolated bronze coins were found under the marble slabs, inside the upper layer of the *decumanus* substructure. Furthermore, precise chronological evidence for the stylobate's construction is undoubtedly a hoard of 24 bronze coins of the successors of Constantine I, with a date of concealment in the 380s, during the reign of Theodosius I (379-395).

To the same urban plan belonged a monumental fountain/nymphaeum which was revealed at the intersection of the *decumanus maximus* with the *cardo* of Hagia Sophia street (E) (Fig. 3). The U-shaped nymphaeum belongs to the architectural type with a theatrical facade (*scaenae frons*) (Fig. 4). The monument underwent successive alterations throughout the 5th and 6th centuries and continued to be in use until the catastrophic earthquakes of the 7th century (Fig. 5).

Dated at the same period in the 4th century, large private building complexes (*villas*) were erected on the plots on either side of the main street (Fig. 6). A large building complex occupied the eastern plot, covering an area of almost 300 m². The luxurious villa faced the east *cardo*, boasted an atrium with porticoes, lateral rooms with two levels and a private bathhouse, the hypocaust of which was found well preserved (Fig. 7). At the beginning of the 5th century, the complex was renovated, divided into smaller spaces, a cistern was built in the inner courtyard, the porticoes were formed, and all the floors were covered with mosaics of geometric patterns (Fig. 8). This renovation can be securely dated by coins that were found on the substrates of the mosaics. Only the mosaic floor of the atrium was decorated with an iconographical theme; consisting of a central multicoloured marble frame enclosed by wide mosaic borders, around an *impluvium*. Of the surrounding mosaic borders, the middle one was adorned with a medal depicting a seated Aphrodite and Eros. West of the atrium and around the inner open-air courtyard, four rooms were organized on the NS axis. The southernmost one was also paved with a mosaic floor with geometric patterns (Fig. 9).

Along the northern building line, shops as well as metallurgical and glass workshops were in use at that time. It should be mentioned that the market remained in use even after the 7th century, as the numismatic records proved. In the 5th century, the Roman Agora in

Thessaloniki had fallen into decline. Since then, both the social life and the commercial activity were transferred along the main street, while at the same time the administrative functions of the city were gathered in the Palace complex.

However, the radical change in the urban planning took place in the 6th century, when circular and sigmoid marble-paved colonnaded squares (*fora, plazas*) were erected at the intersection of the main street (Egnatia) with the *cardines* [Platonos (W) and Hagia Sophia (E)] north and south of the main street (Fig. 11).

In the meanwhile, part of the marble-paved street had been restored and widened just before the east intersection. The monumental fountain/nymphaeum was also still in use, after being reconstructed (Fig. 10).

A monumental staircase with five long marble steps led north of the *decumanus maximus* to a semi-circular/sigmoid (sigma) plaza (radius 7,70 m) with a homologous portico (Fig. 12). It is estimated that the monumental plaza covered a total area of 940 m². The semi-circular portico was defined by a colonnade; only one column base on a marble pedestal was found in situ on the stylobate (Fig. 13). Two entrances apparently led north and northeast to a third concentric section, where shops would probably have operated.

A second semicircular plaza (radius 31 m) with a portico and a concentric section with shops in line apparently faced south towards the main street (Fig. 14). Together with an identical formation to the east, it would have constituted a circular forum south of the main street, indeed. It is estimated that it covered a total area of 3.000 m². Its stylobate preserved a few marble pedestals and only one column base. From the original

architectural ensemble, two large (height 3,50 m) monolithic unfluted columns made of green Thessalian Stone were found (Fig. 15). The fragments of wall mosaics and murals of the brickwork arches that were unearthed in the destruction layers, testify to the luxurious decoration of the arches' portico.

Undoubtedly, this drastic urban intervention, even though unattested in the written sources, could only be attributed to an imperial endowment. The excavation data date this architectural project in the time of Justinian I (527-565). The development of such a grand and ambitious urban plan in this specific area of the city is certainly related to the erection of Panagia Acheiropoietos and the Episcopal basilica on the site of the Byzantine Hagia Sophia Church (Fig. 11). These imposing architectural configurations of the public space, plazas (*fora*), porticoes, and fountains/nymphaea along the main streets compose the last monumental image of Thessaloniki during Late Antiquity. Then, the Byzantine city would continue to live on the ruins, which were repeatedly flattened on the extensive destruction layers left behind by the earthquakes of the decade 620-630. During the Byzantine era, the south plaza remained in use while the north plaza was occupied by a market place consisting of shops and workshops.

St. Vasileiadou, Archaeologist
Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City
stellavass@gmail.com

St. Tzevreni, Archaeologist
Ephorate of Antiquities of Thessaloniki City
stzevreni@gmail.com