Δρ. Δέσποινα Μακροπούλου
Διευθύντρια της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων

Τα ευρήματα της βυζαντινής Θεσσαλονίκης που αποκαλύφθηκαν κατά τις εργασίες για την κατασκευή του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου της πόλης

Εισήγηση στο Τριακοστό Τέταρτο Συμπόσιο Βυζαντινής και Μεταβυζαντινής Αρχαιολογίας και Τέχνης, Αθήνα 2014

Οι ανασκαφές, που η 9η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων πραγματοποιεί στα εργοτάξια του υπό κατασκευήν Μετρό της Θεσσαλονίκης, γίνονται με επιστημονικό και εργατοτεχνικό προσωπικό που ο φορέας κατασκευής του έργου προσλαμβάνει και διαθέτει. Ο προγραμματισμός και η επίβλεψη των εργασιών πεδίου και τεκμηρίωσης γίνεται από προσωπικό της 9ης Εφορείας.

Το παρακάτω κείμενο και οι φωτογραφίες που το συνοδεύουν υπόκεινται σε πνευματικά δικαιώματα

Αξιότιμα μέλη της Χριστιανικής Αρχαιολογικής Εταιρείας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,

Έχοντας τη διεύθυνση των ανασκαφών του μετρό υπό την ιδιότητα της προϊσταμένης της αρμόδιας για τη βυζαντινή Θεσσαλονίκη εφορείας αρχαιοτήτων, θα σας παρουσιάσω σήμερα τα ευρήματα και τα συμπεράσματα για τη βυζαντινή Θεσσαλονίκη που προέκυψαν από τις ανασκαφές στους υπό κατασκευήν σταθμούς **(διαφάνεια 1)**. Ό,τι θα παραθέσω είναι αποτέλεσμα τεράστιας προσπάθειας της Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων Θεσσαλονίκης, που σχεδιάστηκε με μέθοδο και υλοποιείται από το 2006 με πολύ καλή υλικοτεχνική υποδομή, αυστηρή διοίκηση κάθε σκάμματος-σταθμού και αδιάλειπτη τεκμηρίωση, ακριβώς όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία.

Για τις ανάγκες της παρουσίασης θα επιμερίσω τις αναφορές μου στα ευρήματα της μεγάλης αυτής σωστικής ανασκαφής που γίνεται με συστηματικό τρόπο σε δύο μέρη: πρώτα θα σας παρουσιάσω τα ευρήματα έξω από τα τείχη της πόλης, ανατολικά και δυτικά, στις δύο περιοχές που σας είναι γνωστές ως ανατολικό και δυτικό νεκροταφείο. Κατόπιν θα προχωρήσω στην περιγραφή των εντός της πόλεως ευρημάτων. Γρήγορα θα φανεί ότι η χωροταξική οργάνωση της πόλης παρέμεινε η ίδια στους αιώνες μέχρι σήμερα, αλλά και ότι η μέριμνα για τη διάσωση των αρχαιοτήτων με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, ανάγκη και υποχρέωση για μας τους αρχαιολόγους, αντιτίθεται δυστυχώς και πάλι στο σχεδιασμό και την υλοποίηση του δημόσιου έργου. Συνέχεια και ασταμάτητα τα δημόσια έργα βρίσκονται απέναντί μας σαν αντίπαλοι, άλλη η Ελλάδα η δική τους και άλλη η δική μας.

Ο σχεδιασμός τους **(διαφάνεια 2)** δεν λαμβάνει υπ' όψιν τις απόψεις της αρχαιολογικής υπηρεσίας, όπως έγινε και στο σχεδιασμό του μετρό. Επιλογή της διαδρομής πάνω στον κύριο από την αρχαιότητα οδικό άξονα, σημεία χωροθέτησης των σταθμών, αριθμός των σταθμών είναι θέματα που μονομερώς αποφασίστηκαν. Όσον δε αφορά στην υπουργική απόφαση του 2004-προγαμιαίο συμβόλαιο με την Αττικό Μετρό- που περιέγραφε σαν να τα έβλεπε τα αρχαία που θα βρίσκονταν και όριζε τους τρόπους αντιμετώπισής τους, μεγάλη προσπάθεια έγινε για να μην τηρηθεί αυτή στις ουσιαστικές της λεπτομέρειες.

Στην πόλη έμπαιναν από τη *Χρυσή πύλη* στα δυτικά **(διαφάνεια 3)**, που βρισκόταν στο Βαρδάρι, στη σημερινή πλατεία Δημοκρατίας, και έβγαιναν από την *Κασσανδρεωτική πύλη*, στην πλατεία Σιντριβανίου για να πάνε στα χωράφια τους και στα χωριά που βρίσκονταν στο δρόμο προς τη Χαλκιδική.

Λίγα μέτρα πριν το Βαρδάρι, στο ύψος του ξενοδοχείου «Καψής», βρίσκεται η ***Διακλάδωση των τροχιογραμμών*** για τη μελλοντική επέκταση του μετρό προς τη Σταυρούπολη **(διαφάνεια 4)**. Ανασκάψαμε ως 5 μέτρα βάθος και φθάσαμε στα ρωμαϊκά χρόνια. Βρέθηκαν πολλά επάλληλα καταστρώματα του δρόμου-προκατόχου της σημερινής Μοναστηρίου, που οδηγούσε από την ύπαιθρο χώρα στη Χρυσή Πύλη και έτρεχε πιο νότια από ό,τι σήμερα, δίπλα δηλαδή στο σημερινό νότιο πεζοδρόμιο.

Το αρχαιότερο κατάστρωμα του δρόμου αυτού ανάγεται στα υστερορωμαϊκά χρόνια **(διαφάνεια 5)**. Είχε πλάτος 5μ., ήταν φτιαγμένο από βότσαλα, μικρές πέτρες και κεραμικά πακτωμένα στο χώμα πάνω σε υποδομή από πέτρες, και είχε κράσπεδα από σχιστόλιθους κάθετα πακτωμένους στο χώμα. Νησίδα οριζόμενη από λίθους

χώριζε το δρόμο σε δύο ρεύματα. Στη βόρεια πλευρά του και προφανώς και στη νότια αναπτυσσόταν μέρος του δυτικού νεκροταφείου της πόλης με ταφές έως και τον 4ο αιώνα μ.Χ. Ένα μνημειώδες περίκεντρο κτίσμα, ίσως οκταγωνικό, της ύστερης αρχαιότητας, μάλλον δημόσιο, καταπάτησε και κατάργησε το δρόμο αυτόν. Από τον 8ο αιώνα και μετά ως τον 15ο αιώνα, τα όρια του δρόμου χάνονται και η περιοχή μετατρέπεται σε αλάνα, που σκεπάζει πια το παλιότερο νεκροταφείο.

Στον 15ο -16ο αιώνα θάβονταν εκεί μουσουλμάνοι **(διαφάνεια 6)**. Πάνω στο μουσουλμανικό κοιμητήριο κτίστηκαν στα νεότερα χρόνια χάνια, καταστήματα και εργαστήρια της συνοικίας *Çayir*. Στα τέλη του 19ου αιώνα η Χρυσή Πύλη καθαιρείται και στην περιοχή καταλύουν έμποροι και ταξιδιώτες.

Ο ***Σταθμός της Πλατείας Δημοκρατίας*** απέχει ελάχιστα από τη Χρυσή Πύλη **(διαφάνεια 7)**. Οι κάτοικοι της αρχαίας Θεσσαλονίκης έθαβαν τους νεκρούς τους έξω από τα τείχη, όσο πιο κοντά στα τείχη, τόσο πιο πυκνοί οι τάφοι, και μόλις από τον 8ο αιώνα και μετά υιοθέτησαν εξ ανάγκης τον ενταφιασμό στο περιβάλλον των εκκλησιών μέσα στην πόλη.

Στο δυτικό τμήμα του σταθμού αποκαλύφθηκε οργανωμένο νεκροταφείο με τάφους που χρονολογούνται από τους αυτοκρατορικούς χρόνους και μετά, κυρίως στον 4ο αιώνα **(διαφάνεια 8)**. Ερευνήθηκαν ταφικοί περίβολοι με βωμούς, τάφοι λακκοειδείς, καλυβίτες και κιβωτιόσχημοι. Στο ανατολικό και κεντρικό τμήμα του σταθμού λιγοστεύουν οι τάφοι και πυκνώνουν τα κτήρια **(διαφάνεια 9)**, πυκνά και επάλληλα, με χρήση από τον 4ο αιώνα έως και τον 6ο και πιθανή καταστροφή και εγκατάλειψη στον 7ο ή τον 8ο αιώνα. Ορισμένοι χώροι ήταν πιθεώνες, δηλαδή αποθήκες με πιθάρια, άλλοι σπίτια και άλλοι εργαστήρια. Μία από τις αποθήκες, που χρησιμοποιήθηκε όλον τον 4ο αιώνα, ήταν μεγάλη, απλωμένη και από τις δυο μεριές του δρόμου, και φύλαγε κρασί. Στους περισσότερους χώρους της υπήρχαν πιθάρια βυθισμένα ως τη μέση σε πλινθόστρωτα δάπεδα -βρέθηκαν 31 πιθάρια κατά χώραν-.

Στο δεύτερο μισό του 5ου αιώνα, στα χρόνια του αυτοκράτορα Μαρκιανού (450-457) και μετά, πάνω στα ερείπια της αποθήκης, κτίστηκε μικρός μονόχωρος τετράγωνος ναός **(διαφάνεια 10)**, με αψίδα στα ανατολικά και μικρό τετράγωνο πρόσκτισμα στα νότια. Διατηρήθηκε αποσπασματικά κατά το ανατολικό – νοτιοανατολικό του κυρίως μέρος. Ήταν σε λειτουργία όλη την ιουστινιάνεια περίοδο (527-565). Έφερε στους εσωτερικούς τοίχους γραπτό διάκοσμο με μίμηση ορθομαρμάρωσης. Το δάπεδό του δεν σώθηκε, σε αντίθεση με το δάπεδο του προσκτίσματος.

Κάτω από το πρόσκτισμα βρέθηκαν τρεις ταφικές κατασκευές, οι δύο σύμφωνα με τον εθνικό τρόπο ταφής **(διαφάνεια 11)**: ένα μαρμάρινο λαρνακίδιο με οπή για χοές και υπολείμματα ταφής στο εσωτερικό του ενσωματωμένο σε τετράπλευρη κατασκευή με μορφή βωμού, μία κτιστή ορθογώνια κατασκευή που στήριζε δύο αμφορείς του τέλους του 5ου αιώνα με υπολείμματα ταφών στο εσωτερικό τους και ένας καμαροσκεπής τάφος του β' μισού του 5ο αιώνα, με 4 σκελετούς σε ανακομιδή, χωρίς κτερίσματα, και με ενδιαφέροντα τυπολογικά χαρακτηριστικά.

Η επιθυμία να συσχετισθεί η ίδρυση του ναού με τις παραπάνω ταφικές κατασκευές υπάρχει, αλλά δεν αποδεικνύεται ανασκαφικά. Αυτές μόνον με το

πρόσκτισμα μπορούν να συνδεθούν ως περίπου σύγχρονες. Σύγχρονοι με το ναό τάφοι δεν υπήρχαν στο άμεσο περιβάλλον του **(διαφάνεια 12)**. Ο ναός εγκαταλείφθηκε μάλλον στις αρχές του 7ου αιώνα κατά τις σλαβικές επιδρομές και αργότερα λιθολογήθηκε και πάνω στα ερείπιά του και στον περιβάλλοντα χώρο διανοίχθηκαν αρκετοί παιδικοί τάφοι.

Από τον 8ο ως και τον 18ο αιώνα, για δέκα αιώνες δηλαδή, δεν βρέθηκαν νεκροταφεία ή άλλα κατάλοιπα οίκησης στη θέση του σταθμού της Δημοκρατίας. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι ο χώρος παρέμεινε αλάνα, που εκτεινόταν και δυτικότερα, στη Διακλάδωση των τροχιογραμμών που είδαμε παραπάνω. Εδώ γινόταν η εμποροπανήγυρις, τα *Δημήτρια*, που ο νεαρός Καππαδόκης *Τιμαρίων* παρακολουθούσε τον 12ο αιώνα από γειτονικό ύψωμα.

Στον 19ο αιώνα η περιοχή ρυθμίζεται ρυμοτομικά και δημιουργείται τυπικός δρόμος που οδηγούσε από την ύπαιθρο χώρα στην πόλη, του οποίου βρέθηκαν επάλληλα καταστρώματα. Εκατέρωθεν αυτού χτίστηκαν χάνια για εμπόρους και ταξιδιώτες, των οποίων ερείπια βρέθηκαν στη βόρεια πλευρά του δρόμου **(διαφάνεια 13)**. Από τη νότια πλευρά θυμόμαστε ακόμη τα σύγχρονα με αυτά χάνια *Πατέρα-χάνι* και *Μοναστήρ-χανι*.

Στο ***Σταθμό Σιντριβάνι*** είχε βρεθεί το 2009 μία παλαιοχριστιανική βασιλική με τρία κλίτη **(διαφάνεια 14)** εν μέσω του εκεί νεκροταφείου, χριστιανικού και αρχαιότερου, και συγκεκριμένα το ανατολικό μόνον τμήμα της, που φαίνεται να αντιστοιχεί περίπου στο 1/3 του συνολικού μήκους της. Απείχε μόλις 94μ. από το ανατολικό τείχος και περίπου 100μ. από το σημείο που τοποθετείται η *Κασσανδρεωτική Πύλη*. Είχε οικοδομηθεί τον 5ο πιθανόν αιώνα δίπλα στην κοίτη άγνωστου ως την εύρεσή του χειμάρρου. Τα βασικά της χαρακτηριστικά είναι τα εξής: είχε πλάτος 16μ., μία ημικυκλική κόγχη ανατολικά και προσκτίσματα, πιθανόν δε και βαπτιστήριο. Δεν είχε *κύκλιον* εσωτερικά και το σύνθρονό της διασώθηκε εν μέρει. Δεν είχε εγκαίνιο, η περιοχή που αυτό έπρεπε να βρίσκεται έχει διασωθεί άριστα. Είχε φράγμα πρεσβυτερίου σε σχήμα Π, από το οποίο λίγα στοιχεία σώθηκαν, και υπερυψωμένους στυλοβάτες. Στοιχεία για τη βάση της Τράπεζας διατηρήθηκαν κατά χώραν, όπως επίσης και δάπεδα από δύο διαφορετικές χρονικές περιόδους-επισκευές.

Στο νότιο κλίτος είχε συμπεριληφθεί συστάδα αρχαιότερων της βασιλικής καμαροσκεπών τάφων **(διαφάνεια 15)** που υπαγόρευσαν την ανάγκη κατασκευής του δαπέδου της ψηλότερα από τα υπόλοιπα δάπεδα και που διατηρήθηκαν είτε από σεβασμό στις παλιότερες ταφικές κατασκευές, κανόνας που συνήθως ακολουθείται στη θεσσαλονικιώτικη νεκρόπολη, είτε επειδή είχαν άρρηκτη σχέση με το προηγούμενο της βασιλικής κτίσμα που θα δούμε παρακάτω. Η βασιλική διακοσμούνταν με τοιχογραφίες και ψηφιδωτά δάπεδα.

Το καινούργιο στοιχείο που διαφοροποιεί το ναό αυτόν από τους μέχρι σήμερα ευρεθέντες ναούς εκτός των τειχών της πόλης και εντός των νεκροταφείων, είναι το γεγονός ότι διαδέχθηκε ένα προγενέστερο λατρευτικό χριστιανικό κτίσμα του 4ου αιώνα, που περιελήφθη στο χώρο του ιερού της βήματος. Το οικοδόμημα αυτό, που βρέθηκε κάτω από τη βασιλική άρρηκτα δεμένο με αυτήν, πιθανόν, εάν στο μέλλον αποκωδικοποιηθεί, να ερμηνεύσει την παρουσία της βασιλικής δίνοντάς της χαρακτήρα παραπάνω από κοιμητηριακό. Ήταν μάλλον μονόχωρο κτίσμα με

διαστάσεις 14x9,60μ. και έφερε, από την τρίτη και τελευταία επισκευή του, ψηφιδωτό δάπεδο με παράσταση του μυθικού πουλιού Φοίνιξ σε κληματίδα με σταφύλια και πουλιά, θέμα συμβολικό -ο Χριστός και οι απόστολοι- **(διαφάνεια 16)**. Όταν το 2011 αυτό το δάπεδο και τα προηγούμενά του από χονδρό ψηφιδωτό αποκολλήθηκαν για να συντηρηθούν στα εργαστήρια της Εφορείας, περίπου κάτω από τη θέση της αγίας τράπεζας της βασιλικής αποκαλύφθηκε τάφος του 4ου αιώνα, από τον οποίο ανασύρθηκαν δύο σκελετοί. Η ενδεχόμενη σημασία του τάφου αυτού για την ίδρυση του λατρευτικού κτίσματος ελέγχεται. Τα δύο επάλληλα λατρευτικά οικοδομήματα παρέμειναν καταχωσμένα στον τόπο όπου βρέθηκαν.

Ο ναός στο Σιντριβάνι είναι ο πέμπτος που ανευρίσκεται έξω από τα τείχη της πόλεως και ο τρίτος έξω ακριβώς από πύλη της οχύρωσης **(διαφάνεια 17)**. Τέταρτος είναι ο ναός έξω από τη Χρυσή Πύλη στον οποίο αναφερθήκαμε προηγουμένως. Άλλος ένας ναός υπάρχει έξω από τη *Ληταία Πύλη* στη συμβολή των οδών Αγίου Δημητρίου και Λαγκαδά. Μακρύτερα από τις πύλες, αλλά πάλι μέσα στο παλαιοχριστιανικό νεκροταφείο, είχαν βρεθεί παλιότερα ο ναός στην οδό Μαργαροπούλου 20 δυτικά και ο ναός κάτω από την γέφυρα της οδού 3ης Σεπτεμβρίου ανατολικά. Έχουμε τη γνώμη ότι έξω από κάθε πύλη υπήρχε ένας ναός προκειμένου να ευλογεί το δρόμο του ταξιδιώτη, την επιστροφή του μεροκαματιάρη από τα χωράφια, την παραμονή στην πόλη του επισκέπτη, τη μακροημέρευση του στρατιώτη φρουρού της πύλης.

Οι ανασκαφές με την αφορμή του μετρό «έδεσαν» τα ως τώρα ευρήματα εκατέρωθεν του κύριου οδικού άξονα της πόλης, που ήταν ο κύριος δρόμος της ανά τους αιώνες **(διαφάνεια 18)**. Ήταν ο decumanus αλλά maximus. Πάρα πολλές αρχαιότητες εκατέρωθεν του δρόμου δεν βρέθηκαν και δεν θα βρεθούν ποτέ. Χάθηκαν στην ανοικοδόμηση από το 1960 και μετά, όσο να αναπτυχθεί ο έλεγχος της οικοδομής από την αρχαιολογική υπηρεσία, κάπου από το 1977 και εξής. Από τον πρώτο Οργανισμό του υπουργείου και μετά οι αρχαιολόγοι πλήθυναν και ασχολήθηκαν με τη γη πια και όχι μόνον με τα ιστάμενα μνημεία.

Ο τρόπος που αντιμετωπίστηκαν τα ευρήματα του ***Σταθμού Αγίας Σοφίας*** είναι μία μικρογραφία του τρόπου που επιχειρήθηκε κατόπιν στο σταθμό Βενιζέλου, ήπιου εδώ και συναινετικού, αλλά με κάποια αιχμηρά σημεία για τη μελλοντική τύχη και αντιμετώπιση των αρχαίων, καθώς, παρά τις αντιρρήσεις μας, δεν ελήφθησαν προκαταβολικά μέτρα, που θα διευκολύνουν την επανάκαμψη των αρχαίων.

Έχει σημασία να προσέξετε σε όσα θα πω παρακάτω όχι μόνον τις ομοιότητες ανάμεσα στα ευρήματα των δύο σταθμών, αλλά και τις διαφορές **(διαφάνεια 19)**. Θέλω να παρατηρήσετε τις απλές γεωμετρικές φόρμες στα αρχαία της Αγίας Σοφίας και τα σύνθετα και χωρίς συνεκτικότητα των επιμέρους μερών τους αρχαία -εννοώ τις αργολιθοδομές και τους λασπόκτιστους τοίχους- και τους συσχετισμούς μεταξύ τους στη Βενιζέλου. Σας παρακαλώ επίσης να θυμάστε ότι το σύγχρονο οδόστρωμα στο σταθμό Αγίας Σοφίας έχει ήδη αποκατασταθεί.

Όταν ανασκάπταμε το σταθμό Αγίας Σοφίας, δεν γνωρίζαμε ακόμη ότι στη Βενιζέλου, λίγο αργότερα, η ιστορία του δρόμου θα διαγράφονταν καθαρότερα: ο δρόμος αποκαλύφθηκε διαχρονικά από δημιουργίας του ως το 1917, σε όλο του το πλάτος, όπως γνωρίζετε από τις πολλές φωτογραφίες που έχουν δημοσιευθεί, μαζί με τα κτίρια στη νότια πλευρά του.

Στο σταθμό Αγίας Σοφίας **(διαφάνεια 20)**, ο δρόμος αποκαλύφθηκε διαχρονικά μεν, μόνον όμως κατά το νότιο τμήμα του, καθώς έπαιρνε μία μικρή κλίση προς βορειοανατολικά. Από τις πρόδρομες του έργου γεωτρήσεις είχαμε μάθει ότι η *αψίδα του Γαλερίου* (η Καμάρα), βρισκόταν σε ύψωμα τρόπον τινα στην αρχαιότητα, ο decumanus maximus δηλαδή ανηφόριζε προς την Καμάρα. Με αριθμούς, η ανθρώπινη παρουσία στον άξονα της Εγνατίας έφθανε ως τα -9,50 μ., με εξαίρεση την περιοχή της Καμάρας που βρισκόταν πάνω σε φυσικό έξαρμα του εδάφους, στην Ίωνος Δραγούμη στα -7,50 μ. και στο Σιντριβάνι στα -11,00 μ. Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι αποφασίζοντας να κατασκευασθούν οι σταθμοί πάνω στον άξονα Εγνατία, ισάριθμα μέτρα ιστορίας έπρεπε να απωλεσθούν (οι συρμοί ούτως ή άλλως τρέχουν βαθύτερα).

Θα αναφερθώ τώρα εν συντομία στα αρχαιολογικά ευρήματα του σταθμού Αγίας Σοφίας **(διαφάνεια 21)**.

Σε παραπληρωματικά σκάμματα, έξω από το κύριο σκάμμα του σταθμού, υπήρξαν μερικά ευρήματα με ειδικό ενδιαφέρον: δύο κτίρια που εντοπίστηκαν και ανασκάφηκαν εν μέρει κάτω από την *Πλατεία Μακεδονομάχων:* το νεότερο κτίριο με αποθήκες και πιθάρια που κάηκε το 1917, και το δεύτερο, που χρησιμοποιήθηκε ανάμεσα στον 4ο και τον 6ο αιώνα, με θαυμάσιο πολύχρωμο ψηφιδωτό δάπεδο και τοίχους διακοσμημένους με μαρμαροθέτημα. Στο σκάμμα της νότιας εισόδου του Σταθμού βρέθηκαν τα ερείπια της εβραϊκής συνοικίας *Pulya*, που κάηκε το '17 **(διαφάνεια 22)**. Στη νησίδα επί της Αγίας Σοφίας βρέθηκαν το δημόσιο κτίριο ή αρχοντόσπιτο της ύστερης αρχαιότητας, με αίθουσα καλυμμένη με πολυτελές ψηφιδωτό δάπεδο του α' μισού του 4ου αιώνα **(διαφάνεια 23)**. Σε σκάμμα νότια της Εγνατίας βρέθηκε μέρος από νεκροταφείο του 13ου -14ου αιώνα με τάφους παιδιών και ενηλίκων με πήλινες κούπες και κοσμήματα. Τα νεκροταφεία της εποχής αυτής βρίσκονταν στις αυλές των εκκλησιών, και επομένως κάπου εδώ κοντά μπορούμε να αναμένουμε μια εκκλησία που δεν έχει βρεθεί ως σήμερα.

Στο κεντρικό σκάμμα του σταθμού τώρα **(διαφάνεια 24)**: Στην ίδια χάραξη και κατεύθυνση με τη σύγχρονη Εγνατία βρίσκονται όλοι οι πρόδρομοί της. Έτσι, σε βάθος ως 2μ. βρέθηκε πρώτα το νότιο τμήμα της *Kelemeriye Kapisi Caddesi* στο σημείο της διασταύρωσής της με την οδό Πλάτωνος. Έτσι ονομαζόταν στην τουρκοκρατία *το* ανατολικό τμήμα της Εγνατίας έως το Σιντριβάνι. Λεγόταν έτσι γιατί από εδώ πήγαινε κανείς στην *Kelemeriye Kapisi* (Πύλη της Καλαμαρίας). Στο ίδιο βάθος ερευνήθηκαν συνολικά δέκα διαδοχικά μεταξύ τους κτήρια που ανήκαν στα δύο παρακείμενα οικοδομικά τετράγωνα. Στα επόμενα 3 με 4 μέτρα βαθύτερα αναπτύσσονταν οι μεταβυζαντινοί και κατόπιν οι βυζαντινοί χρόνοι, έως να φθάσουμε στα -5,5 μ. περίπου στην ύστερη αρχαιότητα.

Στα -5,5 περίπου μέτρα λοιπόν βρέθηκε ο κεντρικός δρόμος της πόλης όπως ήταν στην ύστερη αρχαιότητα **(διαφάνεια 25)**. Η *Via Regia*, που ήταν ο *decumanus maximus* της πόλης. Ο cardo στη θέση της Βενιζέλου βρέθηκε επίσης.

Η *Via Regia* -η ονομασία δεν έχει αποδειχθεί, χρησιμοποιείται όμως-, αποκαλύφθηκε σε συνολικό μήκος 95μ. και σε πλάτος μέσα στο σκάμμα του σταθμού περίπου 2,50 με 3,50 μέτρα. Ήταν στρωμένη με χονδρές μαρμάρινες πλάκες, που εδράζονταν πάνω σε υπόστρωμα από πέτρες και θραύσματα κεραμιδιών και πλίνθων. Το κατάστρωμα έχει κατωφερική κλίση από δυτικά προς ανατολικά με

διαφορά 1μ. Επίσης κλίνει προς το νότιο μαρμάρινο κράσπεδο για να οδηγούνται τα όμβρια στον εκεί μεγάλο κτιστό αποχετευτικό αγωγό.

Στην επιφάνεια των μαρμάρινων πλακών βρέθηκαν ίχνη από αμαξοτροχιές και εγχάρακτα αποτυπώματα παιχνιδιών **(διαφάνεια 26)**. Η μαρμαρόστρωτη οδός χρονολογείται με βάση τα κινητά ευρήματα μετά τα μέσα του 3ου αιώνα, ενώ η χρήση της φθάνει μέχρι και τις αρχές του 7ου αιώνα.

Ο decumanus maximus ήταν μία *via colonnata* **(διαφάνεια 27)**. Μπροστά στις προσόψεις των κτισμάτων της νότιας οικοδομικής νησίδας έτρεχε απλή κιονοστοιχία –σώζονται κατά χώραν οι μαρμάρινες βάσεις των κιόνων της, του 4ου και του 6ου αιώνα. Η κιονοστοιχία εδράζεται σε ισχυρό και βαθιά θεμελιωμένο λιθόκτιστο στυλοβάτη.

Στο ανατολικό άκρο του σκάμματος υπάρχει λιθόστρωτο πλάτωμα που έγινε τον 6ο αιώνα, όταν ο δρόμος διαπλατύνθηκε και επισκευάστηκε με λιθόπλακες **(διαφάνεια 28)**. Στο κέντρο του ανοίγματος αυτού υπάρχει κρήνη για να ξεδιψούν πεζοί και άλογα. Βρισκόταν πάνω στη διασταύρωση με τον εκεί cardo, την αρχαία Αγίας Σοφίας δηλαδή, που όμως δεν βρέθηκε όντας έξω από τα όρια του σκάμματος.

Από τα κτίρια της νότιας οικοδομικής νησίδας σώθηκαν μόνον μέρη των όψεών τους προς το δρόμο **(διαφάνεια 29)**, δηλαδή είσοδοι και κατώφλια και μια τρίπλευρη αψίδα στραμμένη στην ανατολή, που ανήκε σε κτίριο που βαίνει εκτός του σκάμματος, προς τα νοτιοδυτικά. Η αποσπασματική διατήρηση των όψεων ήταν αποτέλεσμα της τυφλής διάτρησης των αρχαιοτήτων από τους πασσάλους της πασσαλοκουρτίνας που είχε κατασκευαστεί πρόδρομα στον κατά μήκος άξονα του σταθμού, για να ανακρατεί το σύγχρονο οδόστρωμα της Εγνατίας. Ανάμεσα στις προσόψεις και στην κιονοστοιχία ερευνήθηκε πυκνό δίκτυο υδροδοτικών και αποχετευτικών αγωγών με φρεάτια καθαρισμού σε λειτουργία μέχρι και τον 6ο αιώνα.

Η αρχαία οδός Πλάτωνος, με πλάτος 3 μ. διασταυρωνόταν με τον decumanus maximus **(διαφάνεια 30)** και είχε στις πλευρές της στεγασμένα πεζοδρόμια με τη βοήθεια πεσσοστοιχίας. Ο τρόπος αυτός, όπως θα δούμε παρακάτω, είναι κοινός με τα πεζοδρόμια της ίδιας εποχής που βρέθηκαν στο σταθμό Βενιζέλου. Οι διαστάσεις των πεσσών όμως εδώ είναι μικρότερες από της Βενιζέλου, 0,90 x 0,55μ., και απείχαν μεταξύ τους περίπου 2,50μ. Στον άξονα του cardo έτρεχε μεγάλος καμαροσκεπής αγωγός, που άδειαζε προς νότον, και στον οποίο κατέληγε όλο το αποχετευτικό σύστημα των κτιρίων της νότιας οικοδομικής νησίδας.

Κατά τον 7ο και 8ο αιώνα ανάμεσα στα κράσπεδα του decumanus και την κιονοστοιχία και ανάμεσα στους δύο κάθετους δρόμους Πλάτωνος και Αγίας Σοφίας αναπτύσσονταν τρεις οικοδομικές νησίδες. Δεύτερος δρόμος, παράλληλος στον κεντρικό, διέρχεται νότια των νησίδων **(διαφάνεια 31)**. Τα λασπόκτιστα κτίσματα είναι πλατειά στην πρόσοψή τους προς τον κεντρικό δρόμο (7 έως 11μ.), αλλά έχουν μικρό βάθος, μόλις 3,7μ. Η ίδια εικόνα παραμένει ως τις αρχές του 13ου αιώνα. Η χρήση των χώρων δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια, αλλά διάφορα ευρήματα, όπως μικρά αγγεία εργαστηριακής χρήσης, καλούπια για κατασκευή κοσμημάτων, διάφορα εργαλεία κ.ά., σε συνδυασμό με την κάτοψη των χώρων, οι οποίοι διατάσσονται παρατακτικά χωρίς να επικοινωνούν μεταξύ τους, μας οδηγούν στην υπόθεση ότι επρόκειτο για εργαστήρια και μαγαζιά. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η

επανάχρηση του παλαιοχριστιανικού δικτύου αγωγών με υπερύψωση των τοιχωμάτων και με κατασκευή νέων κάθετων αγωγών και φρεατίων.

Από τον 13ο αιώνα και εξής οι χώροι επεκτείνονται προς το βορρά, πάνω στο κατάστρωμα της *Λεωφόρου*, με τοιχάρια και πρόχειρα σκίαστρα, στα στηρίγματα των οποίων επαναχρησιμοποιούνται μαρμάρινα αρχιτεκτονικά μέλη. Σταδιακά οι χώροι αναπτύσσονται και προς τον νότο, καταργώντας το νότιο παράλληλο δρόμο και έτσι οι παλαιότερες νησίδες μετατρέπονται πλέον σε διευρυμένα οικοδομικά τετράγωνα.

Ο ***Σταθμός Βενιζέλου*** σχεδιάστηκε πάνω στο αιώνιο σταυροδρόμι **(διαφάνεια 32)**. Όσοι ενεπλάκησαν με το σχεδιασμό του μετρό το ήξεραν από την πρώτη στιγμή και αυτό αποδεικνύεται από τη σχετική υπηρεσιακή αλληλογραφία. Άλλωστε τα γύρω δημόσια κτίρια το μαρτυρούν: Το *Μπεζεστένι* (1455-1459), το Αλκαζάρ (*Hamza Bey Camii),* το πρώτο και παλιότερο τζαμί στην πόλη (1467/8), το *Karavan – Seray*, ξενοδοχείο δηλαδή, που βρισκόταν στη θέση του παλιού δημαρχείου και του έδωσε το όνομά του, τα λουτρά *Παράδεισος* (*Bey Hamamı*, 1444) **(διαφάνεια 33)**. Ο σταθμός καλύπτει επιφάνεια περίπου 1.600 τ.μ.

Ως τα 2,00 μ. κάτω από την επιφάνεια της σημερινής Εγνατίας οι έρευνες μας έδωσαν στοιχεία σχετικά με το οδικό δίκτυο και την πολεοδομική οργάνωση κατά τη νεότερη περίοδο, ως πριν δηλαδή από την πυρκαγιά του 1917. Οι παλιότερες Βενιζέλου και Εγνατία βρέθηκαν με μορφή επάλληλων καταστρωμάτων με αποχετευτικούς και υδρευτικούς αγωγούς κάτω από αυτά.

Η Εγνατία στα νεότερα αυτά χρόνια είχε πλάτος 9,00μ. και καταστρώματα χωμάτινα και χαλικόστρωτα, και ανηφόριζε ελαφρά από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Με σημείο αφετηρίας το σταυροδρόμι, ονομαζόταν *Kelemeriye Kapisi Caddesi* στο ανατολικό της μέρος έως το Σιντριβάνι, όπως προείπαμε, και *Vardar Kapisi Caddesi* στο δυτικό της μέρος ως την *Vardar Kapisi*, την Πύλη του Βαρδαρίου **(διαφάνεια 34)**.

Η Βενιζέλου είχε πλάτος 7,5 ως 8,70μ. και βρισκόταν πιο δυτικά από σήμερα. Ονομαζόταν *λεωφόρος Sabri Pasha* από το όνομα του διοικητή με το εκσυγχρονιστικό πνεύμα που τη διαπλάτυνε στα 1870, που ήθελε να φέρει την ανατολή πιο κοντά στην Ευρώπη και που γκρέμισε στα 1860 τα θαλάσσια τείχη. Η *Sabri Pasha* οδηγούσε τους επισκέπτες και ταξιδιώτες από το λιμάνι μπροστά στην *πλατεία Ολύμπου* – μετονομασθείσα από το 1908 σε *πλατεία Ελευθερίας* - στο κονάκι, το διοικητήριο της πόλης, εκεί όπου είναι σήμερα είναι το Διοικητήριο **(διαφάνεια 35)**. Το τμήμα της *Sabri Pasha* που διέσχιζε την κατεξοχήν αγορά, ήταν το τμήμα από την οδό Αγίου Μηνά μέχρι την Εγνατία. Μέρος ήταν σκεπαστό ανάμεσα από τη σημερινή Ερμού ως την Εγνατία **(διαφάνεια 36)**. Η μεταλλική κατασκευή με τις μεγάλες γυάλινες στέγες αντικατέστησε γύρω στα 1863, επί δημαρχίας *Hamdi Bey*, τα παλιότερα πρόχειρα στέγαστρα από ξύλα και τέντες που κάλυπταν κατά την παράδοση των souk της Ανατολής τον κεντρικό δρόμο της αγοράς και κάποιους παράπλευρους δρόμους. Ίδια ήταν η αγορά, όπως θα δούμε, και στο Βυζάντιο.

Ο ρόλος της Βενιζέλου στη νεότερη ιστορία της πόλης είναι καταλυτικός: εδώ δολοφονούνται καπνεργάτες στις 9 Μαίου 1936, για τούτο ο *Γιάννης Ρίτσος* γράφει το μετέπειτα μελοποιημένο από το *Μίκη Θεοδωράκη* ποίημα *Επιτάφιος*, εδώ δολοφονείται ο βουλευτής της αριστεράς *Γρηγόρης Λαμπράκης* στις 22 Μαΐου 1963 **(διαφάνεια 37)**.

Η *Sabri Pasha* που βρήκαμε στην ανασκαφή μας **(διαφάνεια 38)** είχε επάλληλα χωμάτινα καταστρώματα και κατωφερική κλίση από βορρά προς νότο. Εκατέρωθεν αυτής αποκαλύφθηκαν κτήρια που κατασκευάστηκαν πριν και μετά τη διάνοιξή της ή και μεταγενέστερα αυτής έως την πυρκαγιά του '17. Βρέθηκε και το μουσουλμανικό κοιμητήριο της αυλής του *Αλκαζάρ*.

Ανατολικά της *Sabri Pasha* εντοπίστηκαν δύο ακόμη παράλληλοι με αυτήν δρόμοι (δεν υφίστανται σήμερα), που κατέληγαν στην Εγνατία και που εικονίζονται σε χάρτες της Θεσσαλονίκης του τέλους του 19ου αιώνα, η οδός *Θεμιστοκλέους* και η οδός *Τζίνα*. Στα οικοδομικά τετράγωνα, που διαμορφώνονταν εκατέρωθεν όλων των παραπάνω δρόμων, υπήρχαν κτίρια εμπορικής και παραγωγικής δραστηριότητας και χάνια για τους ταξιδιώτες εμπόρους που συνέρεαν στην αγορά.

Ανατρέχοντας στους πριν τον 19ο αιώνα χρόνους της οθωμανοκρατίας, ξεχωριστό ενδιαφέρον παρουσιάζει το μεγάλο δημόσιο κτίριο που χτίστηκε στο α' μισό του 15ου αιώνα και επέζησε ως τον 18ο αιώνα, συνυπήρχε όμως μαζί με τα υφιστάμενα κτίσματα *Hamza Bey* Camii, *Bedesten* και *Bey Hamamı* **(διαφάνεια 39)**.

Ανατρέχουμε στο χρόνο και φθάνουμε στη *Λεωφόρο* **(διαφάνεια 40)**. Έτσι ονομαζόταν η Εγνατία στα βυζαντινά χρόνια. Τη βρήκαμε με πλάτος κατά μέσο όρο 5,50μ., άλλοτε χαλικόστρωτη και άλλοτε χωμάτινη. Επισκευαζόταν με ρυθμό κατά μέσο όρο τρία καταστρώματα ανά αιώνα. Τα ψηλότερα από το κατάστρωμα κράσπεδα ήταν κατασκευασμένα είτε από μαρμάρινα αρχιτεκτονικά μέλη σε δεύτερη χρήση είτε από σειρά λίθων είτε εμφανίζονται ως στενές επιφάνειες πατημένου χώματος ή στρωμένου κονιάματος.

Ένα κεραμικό εργαστήρι λειτουργεί στη γύρω περιοχή στον 11ο αιώνα, ενδείξεις του οποίου αποτελούν τα ανευρεθέντα στην ανασκαφή απορρίμματα κεραμικού κλιβάνου, πήλινες ράβδοι όπτησης και πήλινα σιγμοειδή εξαρτήματα ανάρτησης **(διαφάνεια 41)**.

Η *Λεωφόρος* διασταυρώνεται με δρόμο ελικοειδούς πορείας **(διαφάνεια 42)**. Στα ανατολικά όρια του σκάμματος εντοπίζεται η διασταύρωση με άλλον κάθετο δρόμο πλάτους 3,00μ.

Από τα βυζαντινά χρόνια ανασκάφηκαν στο σύνολο έξι οικοδομικά τετράγωνα εκατέρωθεν της *Λεωφόρου*. Τα καταστήματα βλέπουν στην *Λεωφόρο* **(διαφάνεια 43)**. Ενίοτε οι προσόψεις τους κλείνονταν με ξύλινα κινητά διαφράγματα και σε λίθινες και μαρμάρινες βάσεις στηρίζονταν κάθετα ξύλα –για να μην σαπίζουν- που ανακρατούσαν ξύλινα σκίαστρα και υφασμάτινες τέντες για να προστατεύονται τα πωλούμενα προϊόντα και οι πωλητές.

Πλήθος από μικροαντικείμενα και κοσμήματα, επιστήθιοι σταυροί, εγκόλπια, γυάλινα και χάλκινα βραχιόλια, χάλκινα κυρίως και σπανιότερα ασημένια δακτυλίδια, μαρτυρούν ότι εδώ υπήρχαν αργυροχρυσοχοεία –όπως και σήμερα- **(διαφάνεια 44)**. Στις αρχές του 2012 βρέθηκε μικροποσότητα μεταλλικού υδραργύρου μέσα σε δύο χώρους βυζαντινών χρόνων. Γνωρίζουμε ότι στο μεσαίωνα ο υδράργυρος χρησιμοποιήθηκε στην κατεργασία των ψηγμάτων χρυσού. Βέβαια ο εντοπισμός του υδραργύρου έγινε η αιτία να σταματήσει η ανασκαφή για τρεις και πλέον μήνες και χρησιμοποιήθηκε και ως επιχείρημα πρόσφατα για να μην πραγματοποιηθεί αυτοψία των μελών του ΚΑΣ στο χώρο.

Η εικόνα που βλέπει κανείς σήμερα, αυτήν που θέλουμε να διασώσουμε **(διαφάνεια 45)**, εκπροσωπεί έξι αιώνες ιστορίας της πόλης, από τον 4ο ως και τον 9ο αιώνα και είναι η παρακάτω:

Ο decumanus maximus που ένωνε τις δύο πύλες του τείχους από τη μια άκρη της πόλης στην άλλη και ο cardo, που αποκαλύφθηκε σε όλο το πλάτος του σκάμματος, συνέδεε τα βόρεια τείχη με τη θάλασσα. Πάνω στη διασταύρωση των δύο αυτών δρόμων υπήρχε διαμόρφωση με σειρές πεσσών που στήριζαν έναν κεντρικό θόλο και στοές στη θέση των πεζοδρομίων **(διαφάνεια 46)**, κάτι ανάλογο με αυτό που βλέπουμε σήμερα στα πεζοδρόμια της πλατείας Αριστοτέλους. Τα στεγασμένα πεζοδρόμια είχαν πλάτος 5μ. στον κύριο δρόμο και 3μ. στο κάθετο. Κάτω από το μνημειακό αυτό συγκρότημα της διασταύρωσης διέρχονταν πεζοί και άμαξες **(διαφάνεια 47)**. Σώθηκε περίπου ως το ύψος των 3μ., ενώ αρχικά είχε τουλάχιστον τριπλάσιο ύψος.

Οι δύο δρόμοι ήταν μαρμαρόστρωτοι με μαρμάρινα κράσπεδα **(διαφάνεια 48)**, υπερυψωμένα κατά 10 με 15εκ. από τα καταστρώματα, ώστε να συγκρατούν τα νερά και να τα οδηγούν στους οχετούς. Ο decumanus έχει πλάτος 4,90μ. και κατωφερική κλίση προς τη διασταύρωση και ο cardo έχει πλάτος 3μ. και κατωφερική κλίση από τον βορρά προς το νότο. Στην επιφάνεια του οδοστρώματος διατηρούνται ίχνη αμαξοτροχιών.

Η εικόνα αυτή του σταυροδρομίου που σας διηγούμαι είναι η παλιότερη, του 4ου αιώνα. Δύο αιώνες αργότερα, στον 6ο, ο decumanus επισκευάζεται με λιθόπλακες, όπως είδαμε πιο πάνω στο σταθμό της Αγίας Σοφίας, και διαπλατύνεται κατά 3μ. ακόμη, γίνεται δηλαδή 7,8μ. **(διαφάνεια 49)**. Η κλίση προς το νότιο κράσπεδο διατηρείται για την απορροή των νερών στο εκεί μεγάλο κτιστό αγωγό, ο οποίος παραμένει σε λειτουργία τουλάχιστον μέχρι και τον 10ο αιώνα.

Στον 6ο αιώνα, μαζί με τη διαπλάτυνση του δρόμου, ανοίγεται και μια μεγάλη μαρμαρόστρωτη πλατεία δίπλα σε αυτόν, χωρίς να μεσολαβεί πεζοδρόμιο, με στοά στα δυτικά και νότια. Πάνω στα μάρμαρά της διατηρήθηκαν χαραγμένοι οι κάναβοι επιτραπέζιων παιχνιδιών **(διαφάνεια 50)**. Οι πεζοί εισέρχονταν σε αυτήν από τρίβηλο άνοιγμα με δύο μαρμάρινους κίονες ψηλούς ως 7μ. **(διαφάνεια 51)**.

Στις αρχές του 7ου αιώνα τη Θεσσαλονίκη έπληξαν ισχυροί σεισμοί που άλλαξαν την πολεοδομική της οργάνωση. Μαρτυρούνται από τις πηγές και από τις ανασκαφές. Ο λιθόστρωτος decumanus χάθηκε κάτω από χώμα και οικοδομικά υλικά από την πτώση των παρακείμενων κτιρίων **(διαφάνεια 52)**. Η ανωδομή του συγκροτήματος της διασταύρωσης κατέρρευσε αλλά οι πεσσοί παρέμειναν όρθιοι.

Περίπου μισό αιώνα μετά τους σεισμούς αρχίζει η ανασυγκρότηση της πόλης. Ο cardo, χωματόδρομος πλέον, τρέχει ανάμεσα στα ισοπεδωμένα ερείπια, από ευθύγραμμος δρόμος μετατρέπεται σε ελικοειδή και την ελικοειδή πορεία του κρατά έως και τον 19ο αιώνα. Η πλατεία επισκευάζεται και δυτικά της χτίζεται κτίριο που ενσωματώνει στην πρόσοψή του προς τον κύριο δρόμο παλιότερα αρχιτεκτονικά μέλη συγκεντρωμένα από τα κατεστραμμένα γύρω κτίρια **(διαφάνεια 53)**. Μπροστά του δημιουργείται κιονοστήρικτη στοά.

Σιγά –σιγά από τον 8ο και 9ο αιώνα ο δημόσιος χώρος καταπατείται από νέα κτίσματα και τα παλιότερα επιμερίζονται σε μικρότερους χώρους και συμπληρώνονται σε ύψος ώστε τα ισόγεια των παλαιοχριστιανικών χρόνων

μετατρέπονται σε υπόγεια των βυζαντινών οικοδομών **(διαφάνεια 54)**. Για την κατάτμηση των μεγάλων χώρων της ύστερης αρχαιότητας και την καταπάτηση των δρόμων με νέα κτίσματα ευθύνεται η αύξηση του πληθυσμού, καθώς η ύπαιθρος εγκαταλείπεται σταδιακά ως ανασφαλής πλέον. Από την ανάγκη εξεύρεσης τρόπου προσέγγισης των μικρών καταλυμάτων ένας ακόμη κάθετος τετράμετρος δρόμος δημιουργείται στο ανατολικό άκρο του σκάμματός μας.

Στον 9ο αιώνα άλλος ένας σεισμός αποκεφαλίζει οριστικά το συγκρότημα της διασταύρωσης. Παρά την καταστροφή, ανάμεσα σε λιγότερο μνημειακά κτίρια αλλά πολύ θόρυβο και χρώμα, ο ιερέας *Ιωάννης Καμινιάτης* περιγράφει στις αρχές του 10ου αιώνα το εμπορικό αλισβερίσι στο κέντρο της αγοράς όπου *πλήθος από όλες τις φυλές από αυτόχθονες και ταξιδιώτες πλημμυρίζει τους δρόμους, ώστε είναι ευκολότερο να μετρήσεις την άμμο της θάλασσας παρά τους ανθρώπους που κυκλοφορούν στην αγορά και συναλλάσσονται.* **(διαφάνεια 55)**.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,

Δημόσιες παρουσιάσεις και συζητήσεις για το ζήτημα της απομάκρυνσης των αρχαιοτήτων της Βενιζέλου έγιναν αρκετές και πάντα αποδεχόμαστε την πρόσκληση που μας γίνεται, όπως και σήμερα άλλωστε και ευχαριστούμε το διοικητικό συμβούλιο της ΧΑΕ που μας έδωσε την ευκαιρία να παρουσιάσουμε τα αποτελέσματα των ερευνών μας εδώ στην Αθήνα **(διαφάνεια 56)**. Ανάγνωση της ιστορίας και της αρχαιολογίας του τόπου μας, δια βίου εκπαίδευση του πληθυσμού, ανάδειξη του ιστορικού τοπίου, ανάπτυξη του εμπορίου, βελτίωση της συγκοινωνίας, τόνωση του τουρισμού, ανάπτυξη της εμπιστοσύνης στο κράτος και τις δομές του είναι μερικά από τα ωφελήματα που θα αντλήσει η πόλη από την παραμονή των αρχαιοτήτων της Βενιζέλου όπου βρέθηκαν. Αν θέλετε να το επεκτείνουμε, τόση γνώση μπορεί να μην είχε αποκτηθεί στις αρχές του 21ου αιώνα εάν δεν κατασκευάζονταν το μετρό. Όμως η ενδελεχής και απρόσκοπτη έρευνα, οι αποσπάσεις, μετακινήσεις και επανατοποθετήσεις μνημείων, όπου όμως αυτό είναι ουσιαστικά απαραίτητο να γίνει, η απόδοση στους πολίτες όσων τους ανήκουν με την έκθεσή τους στον τόπο που βρέθηκαν και στα δημόσια μουσεία, είναι στρατηγικές κινήσεις που η πολιτεία δεν πρέπει να παραλείπει να κάνει, γιατί και καθήκον της αποτελούν αλλά και με αυτόν τον τρόπο καταξιώνεται στα μάτια των πολιτών.

Αθήνα, 11 Μαΐου 2014

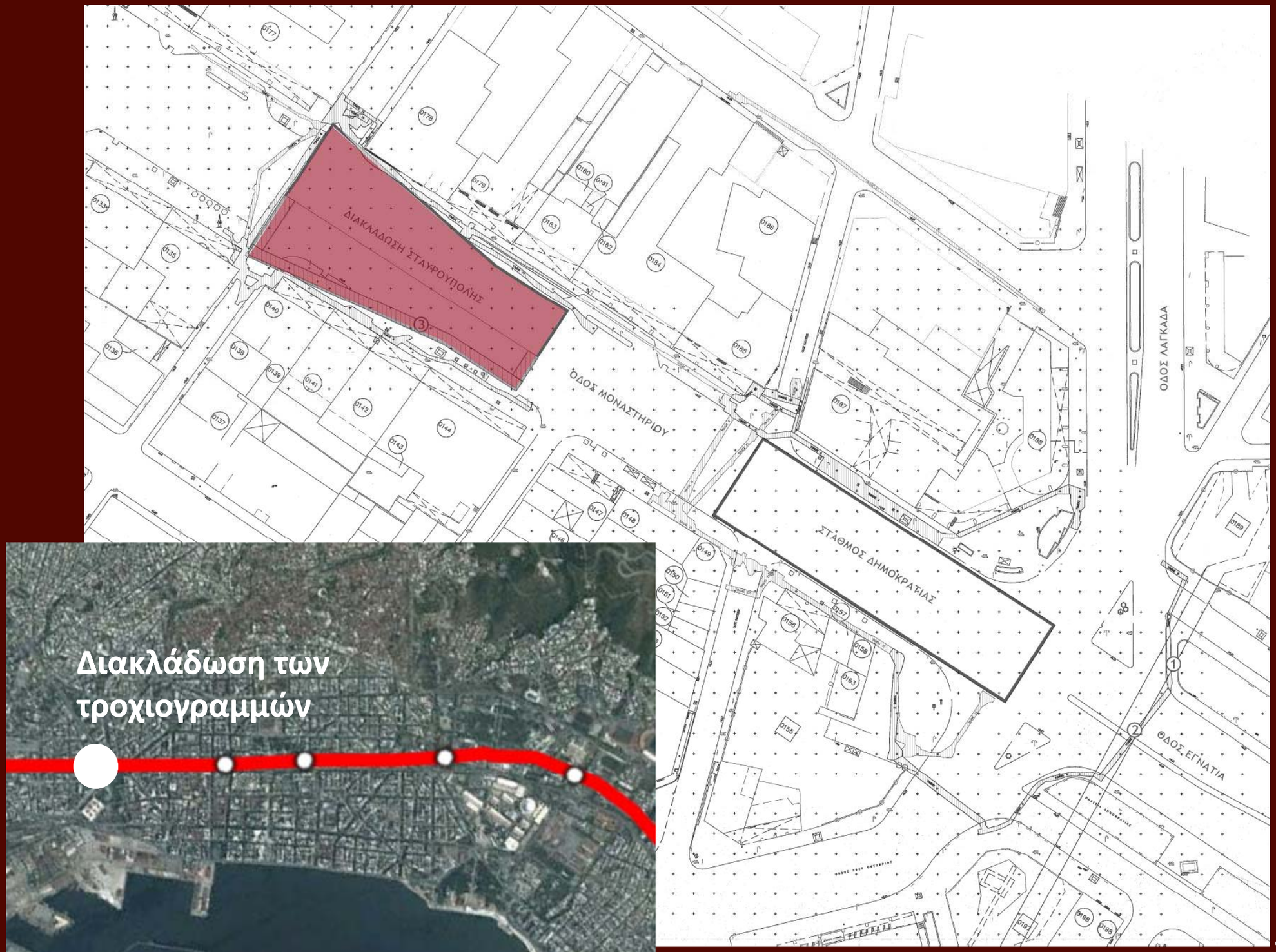
Δρ. Δέσποινα Μακροπούλου
Έφορος Βυζαντινών Αρχαιοτήτων

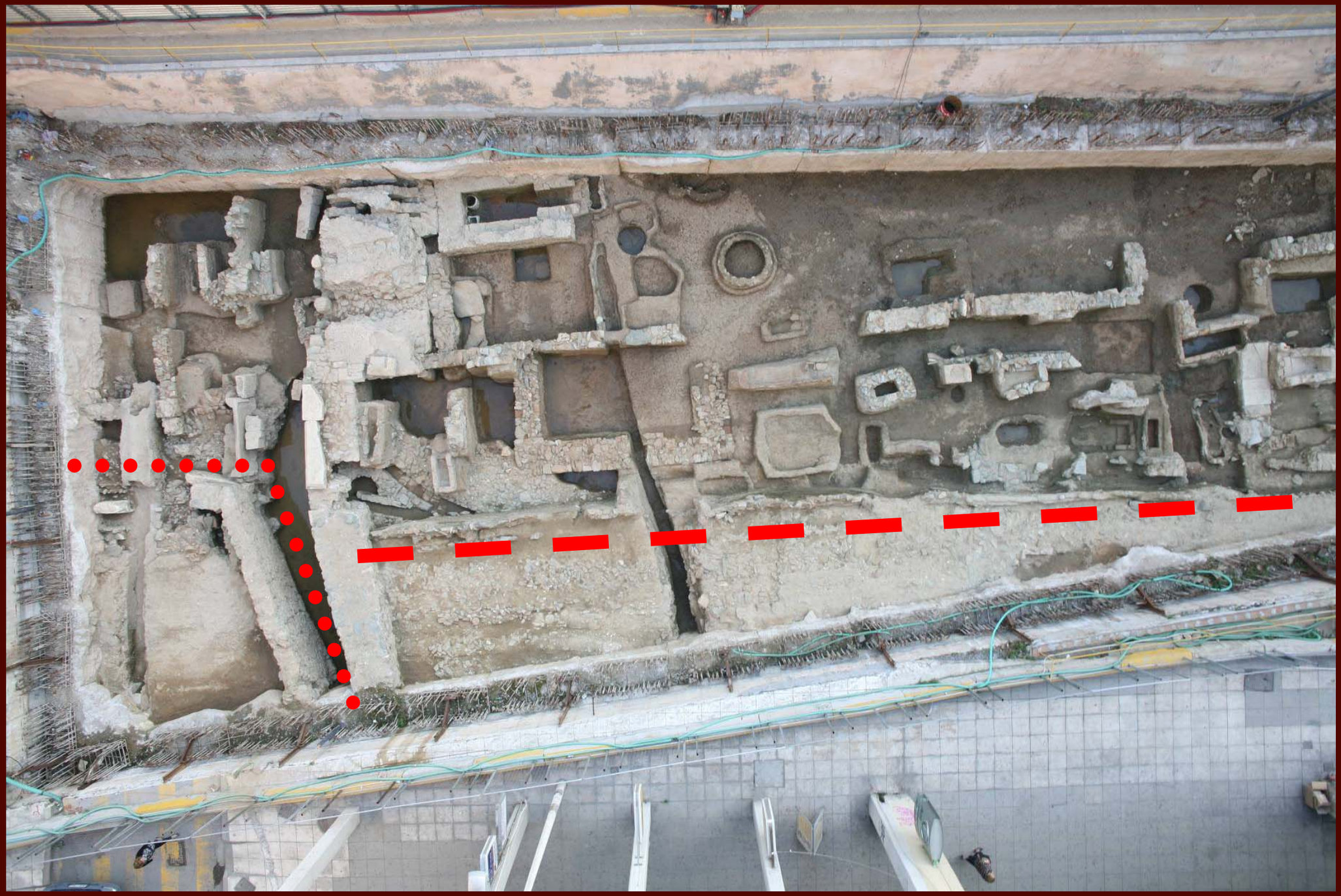
Τα ευρήματα της βυζαντινής Θεσσαλονίκης που αποκαλύφθηκαν κατά τις εργασίες για την κατασκευή του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου της πόλης

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

πηγή εικόνας: http://www.ametro.gr

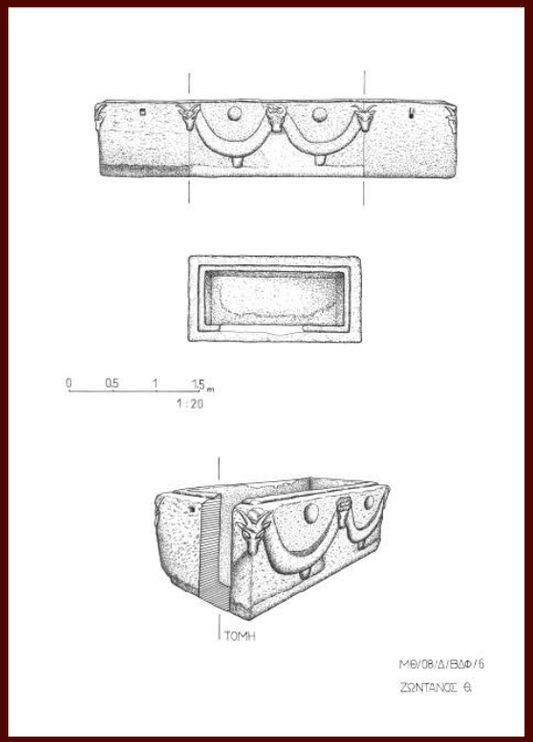
πηγή αεροφωτογραφίας: google earth


ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗΣ
ΟΔΟΣ ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΟΔΟΣ ΛΑΓΚΑΔΑ
ΟΔΟΣ ΕΓΝΑΤΙΑ
Διακλάδωση των τροχιογραμμών

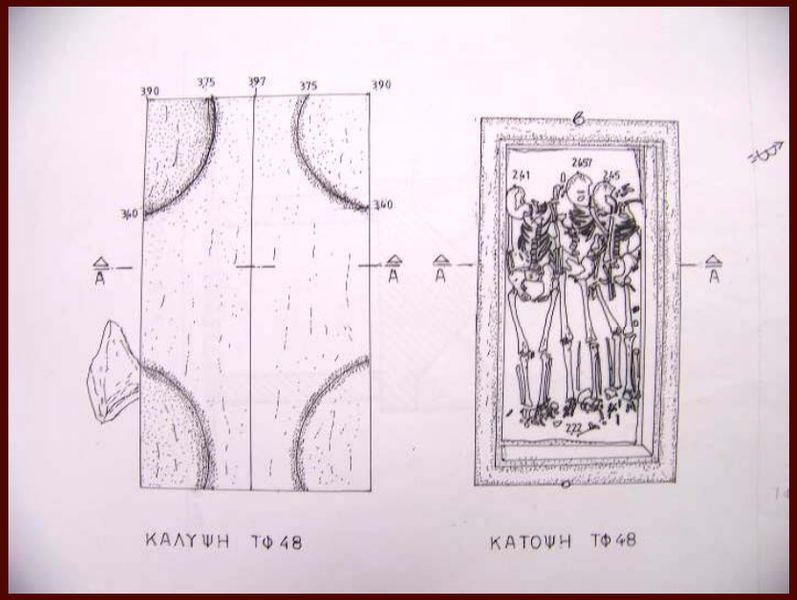


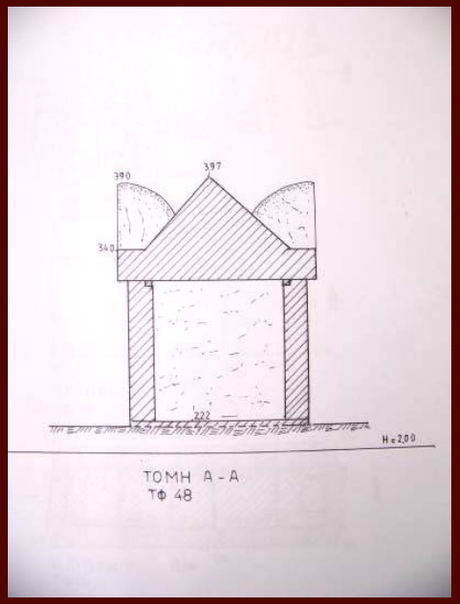
AVE 50
B4
B13
B14
P15

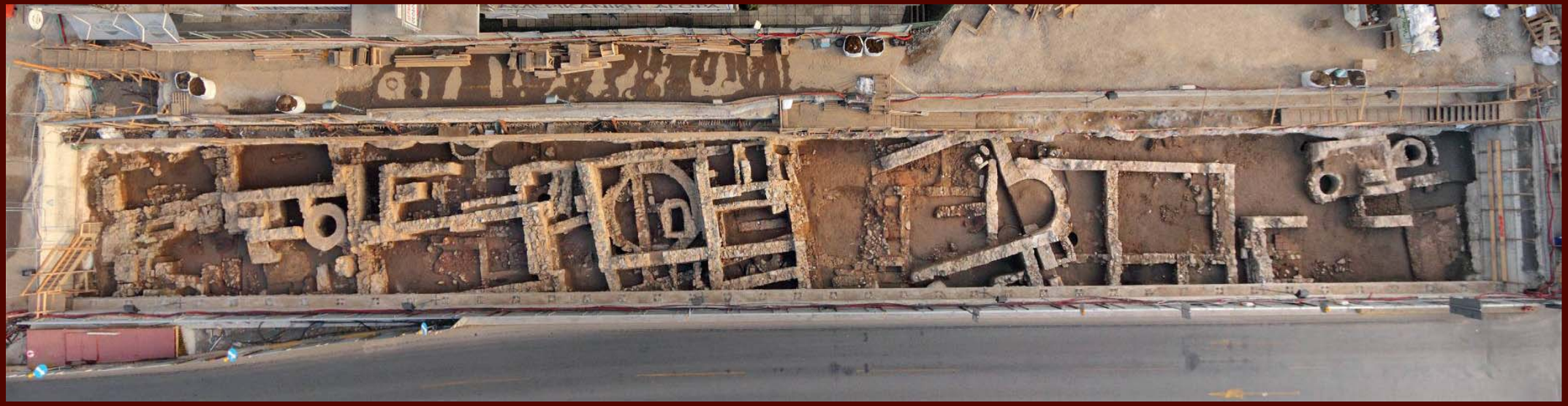
Σταθμός
Πλ. Δημοκρατίας
ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΟΔΟΣ ΛΑΓΚΑΔΑ
ΘΔΟΣ ΕΓΝΑΤΙΑ

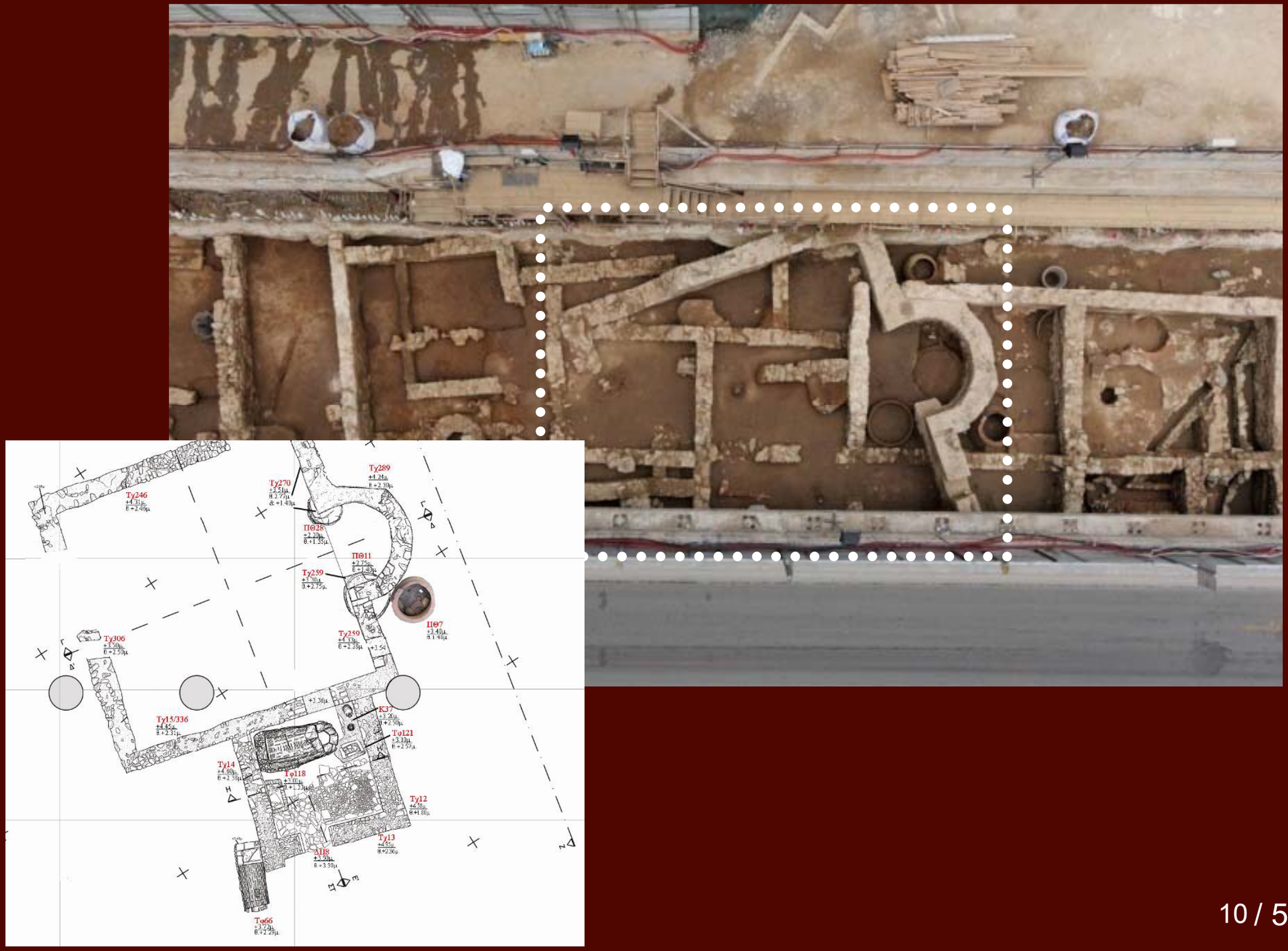

0 0.5 1 1.5 m
1:20
ΤΟΜΗ
ΜΘ/08/Δ/ΕΔΦ/6
ΖΩΝΤΑΝΟΣ Θ.

ΚΑΛΠΟΥΡΝΙΟΣ ΕΥΔΗΜΟΣ ΚΑΛΠΟΥΡΝΙΑ ΜΑΚΑΡΙΑ ΤΗ
ΓΛΥΚΥΤΑΤΗ ΣΥΝΒΙΩ ΚΑΙ ΕΑΥΤΩΖΩΝ ΟΒΛΕΠΙΣ
0 0.5 1 1.5 m
1:20
ΚΑΛΠΟΥΡΝΙΟΣ ΕΥΔΗΜΟΣ ΚΑΛΠΟΥΡΝΙΑ ΜΑΚΑΡΙΑ ΤΗ
ΓΛΥΚΥΤΑΤΗ ΣΥΝΒΙΩ ΚΑΙ ΕΑΥΤΩΖΩΝ ΟΒΛΕΠΙΣ
ΜΘ/09/Δ/ΚΠ/210

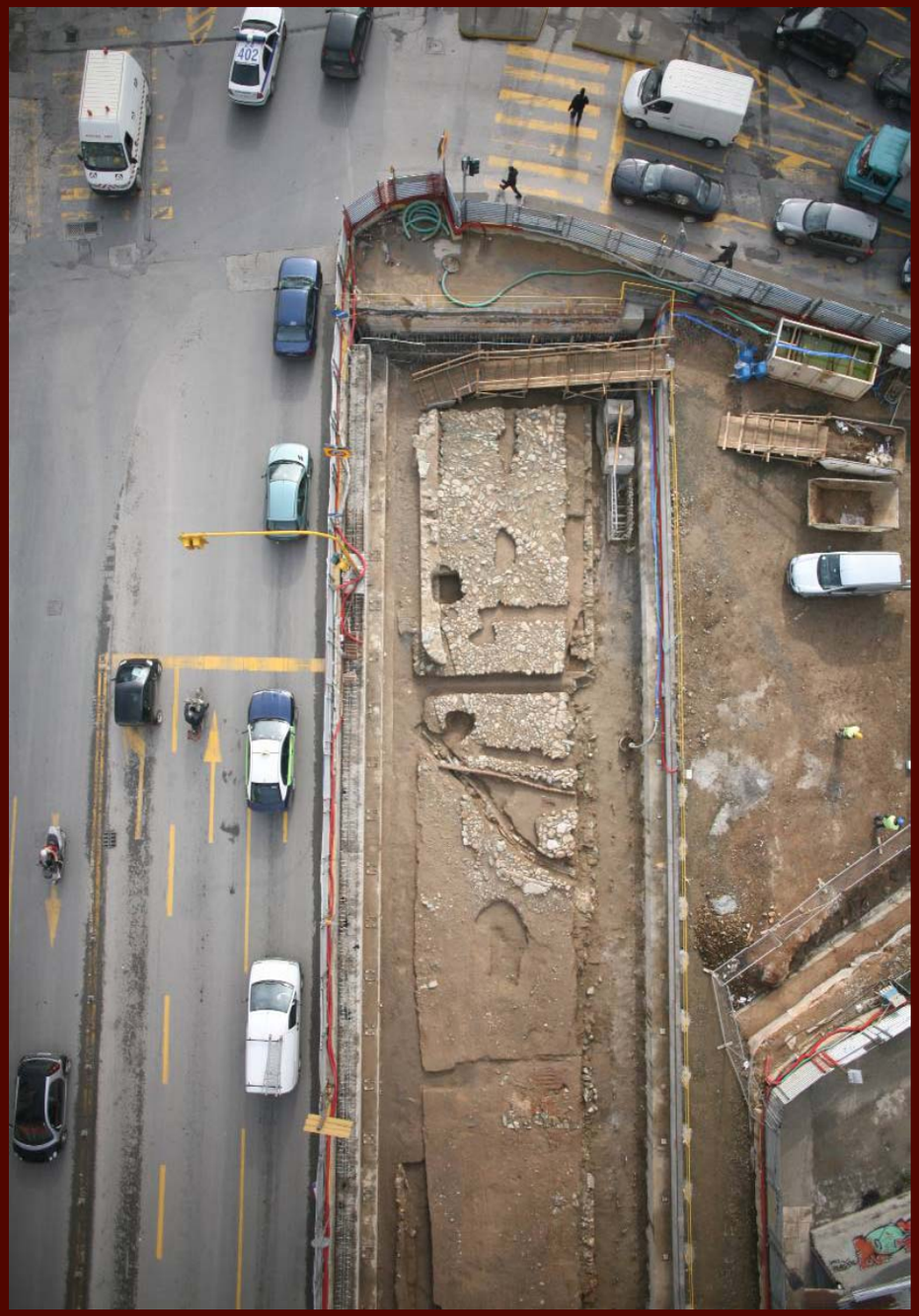

390
375
397
375
390
340
340
Α
Α
Α
Α
ΚΑΛΥΨΗ ΤΦ 48
ΚΑΤΟΨΗ ΤΦ 48

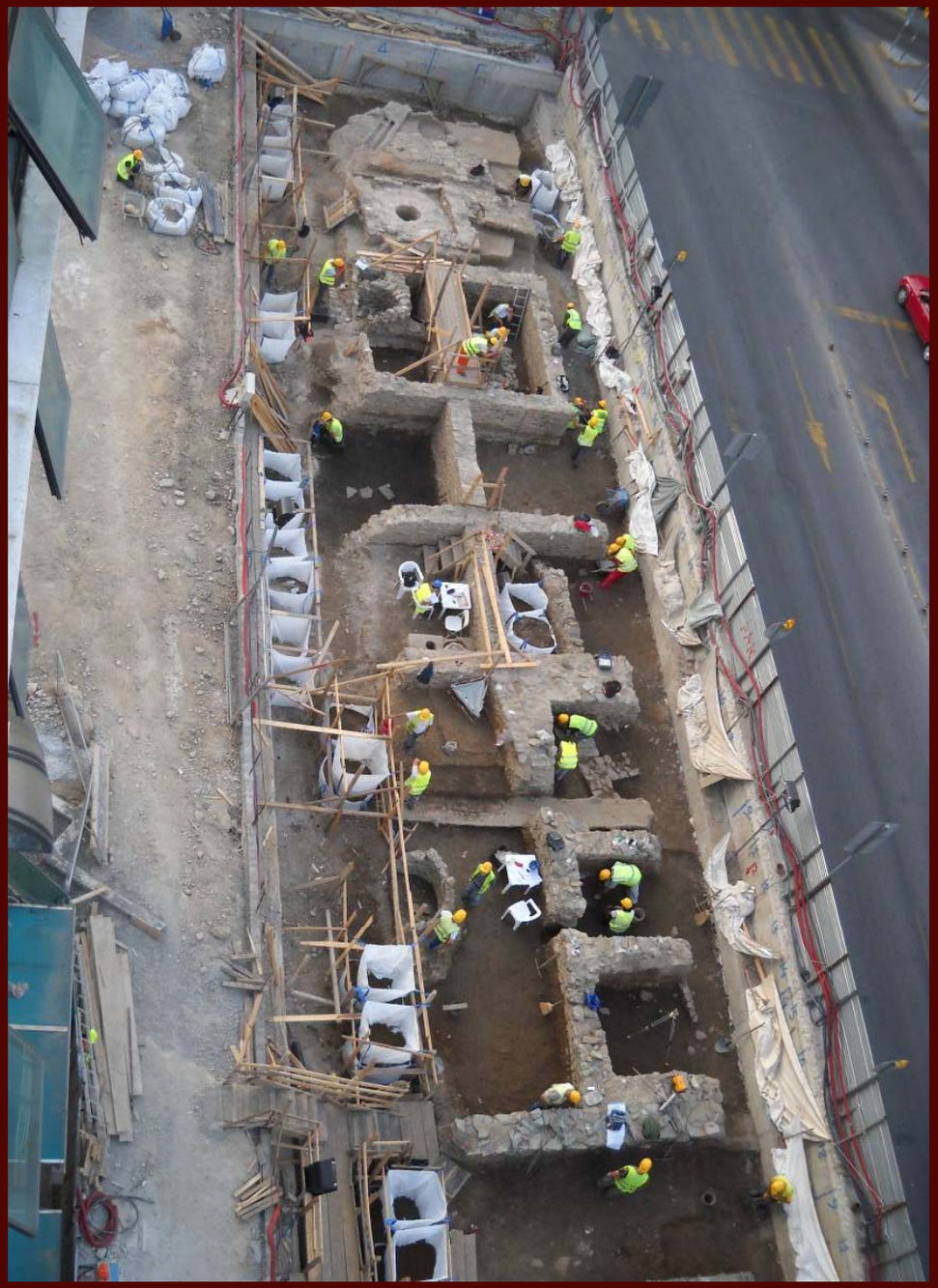

390
397
340
ΤΟΜΗ Α-Α
ΤΦ 48

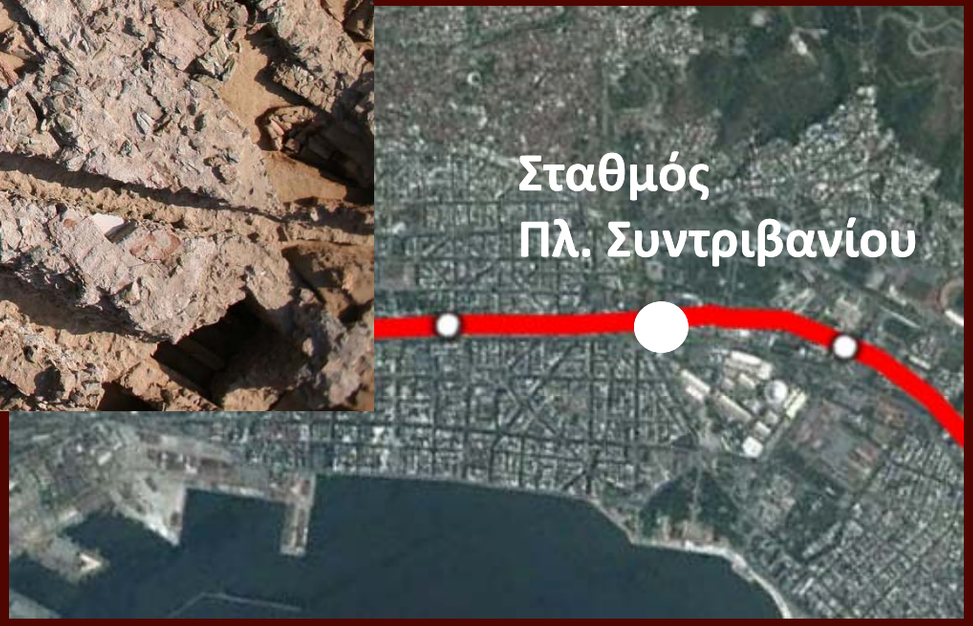


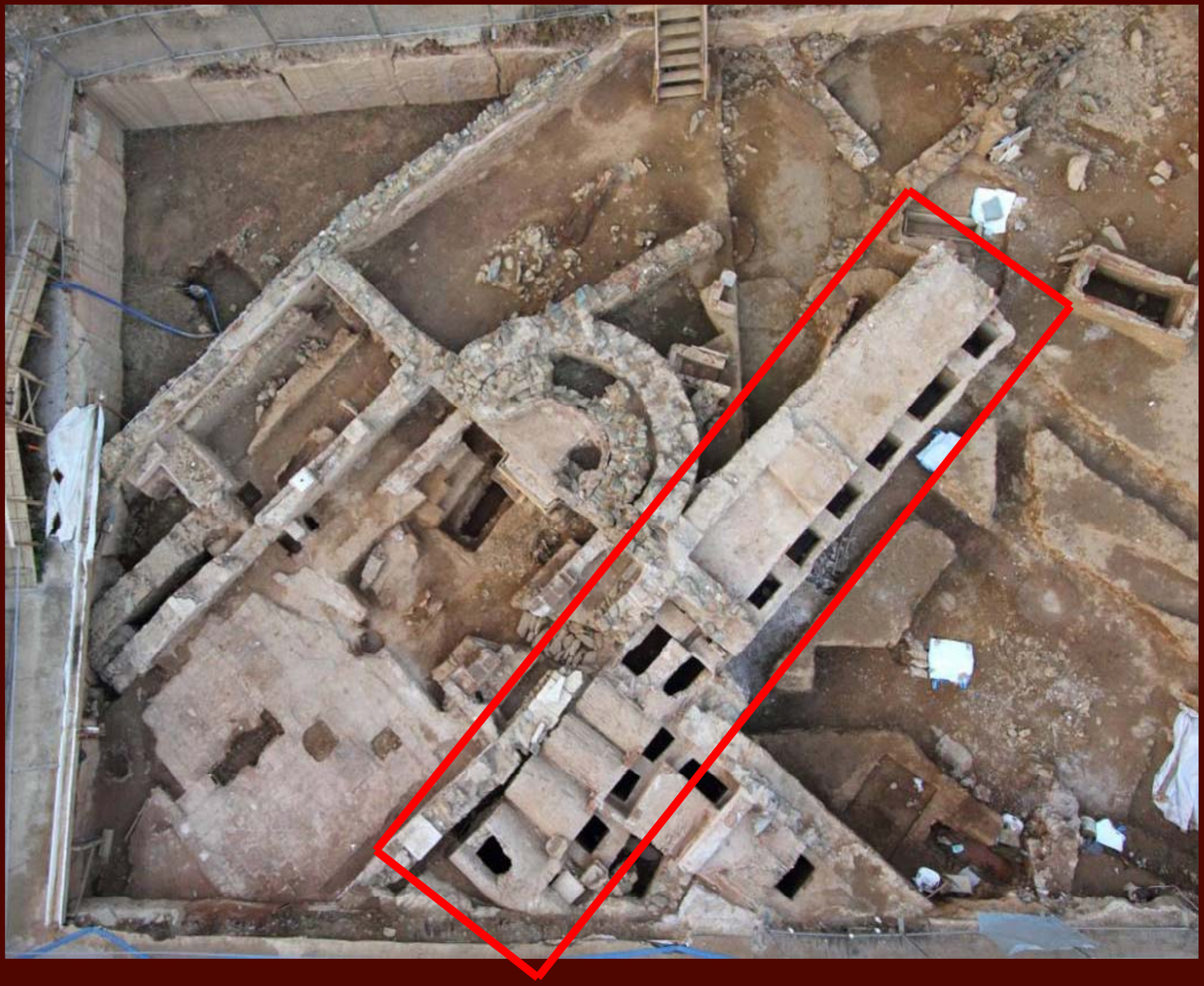

Ту246
+4.31м
В +2.46м
Ту270
+3.5м
В 2.7м
& +1.4м
Ту289
+1.24м
В +2.30м
ПФ28
+2.20м
В +1.35м
ПФ11
+2.75м
В +1.40м
Ту259
+3.30м
В +2.75м
ПФ7
+3.40м
В 1.40м
Ту259
+4.35м
В +2.28м
+3.54
Ту306
+3.50м
В +2.59м
+3.36м
Ту15/336
+4.45м
В +2.31м
К37
+3.20м
В +2.50м
Тф121
+3.10м
В +2.57м
Ту14
+4.60м
В +3.38м
Тф118
+3.10м
+1.33м
Ту12
+4.9м
В +1.80м
Ту13
+4.55м
В +2.56м
А118
+3.50м
В +3.30м
Тф66
+3.2м
В +2.29м

14 15 16 17






Σταθμός
Πλ. Συντριβανίου



Σιδηροδρομικός Σταθμός
Αγορά Ειρήνης
Πλατεία Διοικητηρίου
Παλαιοπωλεία
Δικαστήριο
Αγ. Δημήτριος
Ρωμαϊκή Αγορά
Παναγία Χαλκέων
Πλατεία Δικαστηρίων
Αγορά Βλάλη
Μοδιάνο
Αγορά Βατικώτη
Πλατεία Άθωνος
Αγειροποίητος
Πλατεία Ελευθερίας
Κεντρικό Λιμάνι
Πλατεία Αγ. Γεωργίου
Ροτόντα
ΑΠΘ Πανεπιστημιούπολη
HELEXPO
Λευκός Πύργος
Θέατρο ΕΜΣ
ΧΑΝΘ
Θέατρο
Πρωτοήτης Ηλίας
Επταπύργιο
Μέτρα
Λεπτά της Ίντσας
Σε ορθόδοξο έδαφος
Γ
Δ
Ε
Ζ
Η
Θ
Ι
2
3
4
6

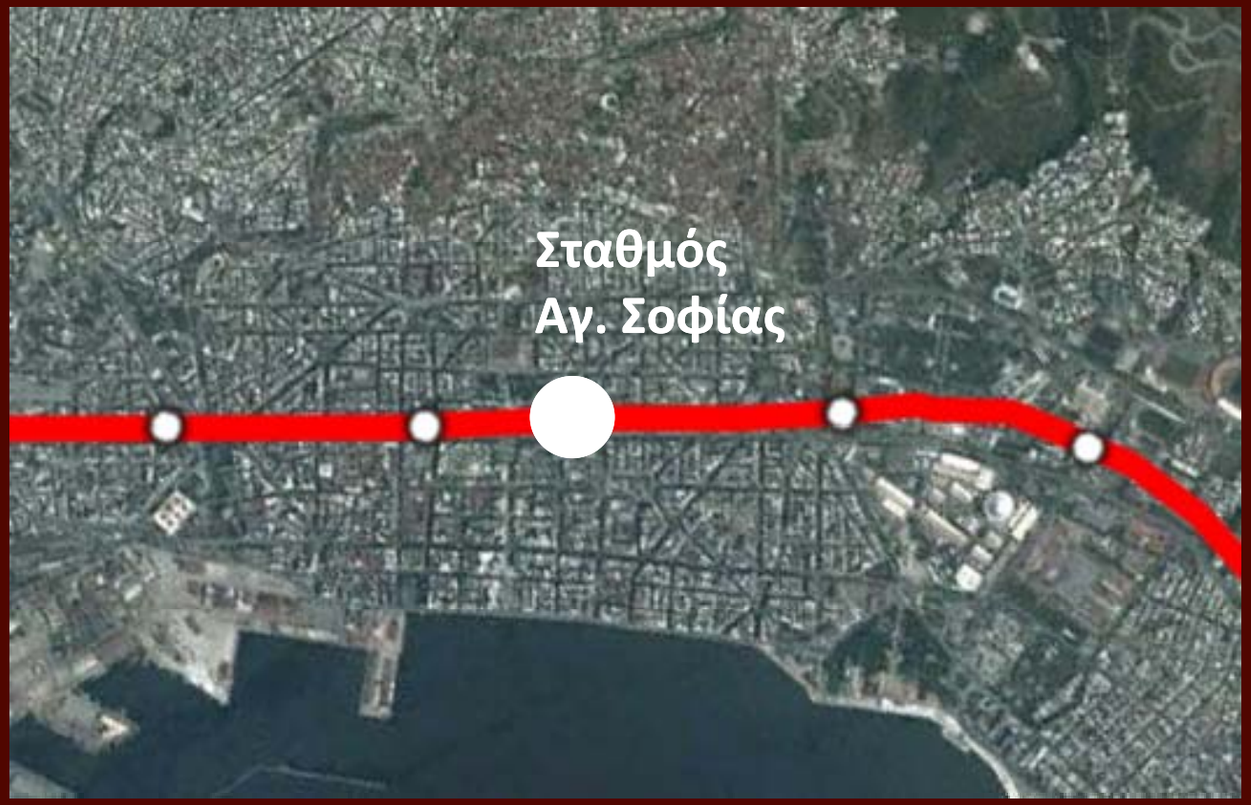
πηγή αεροφωτογραφίας: google earth

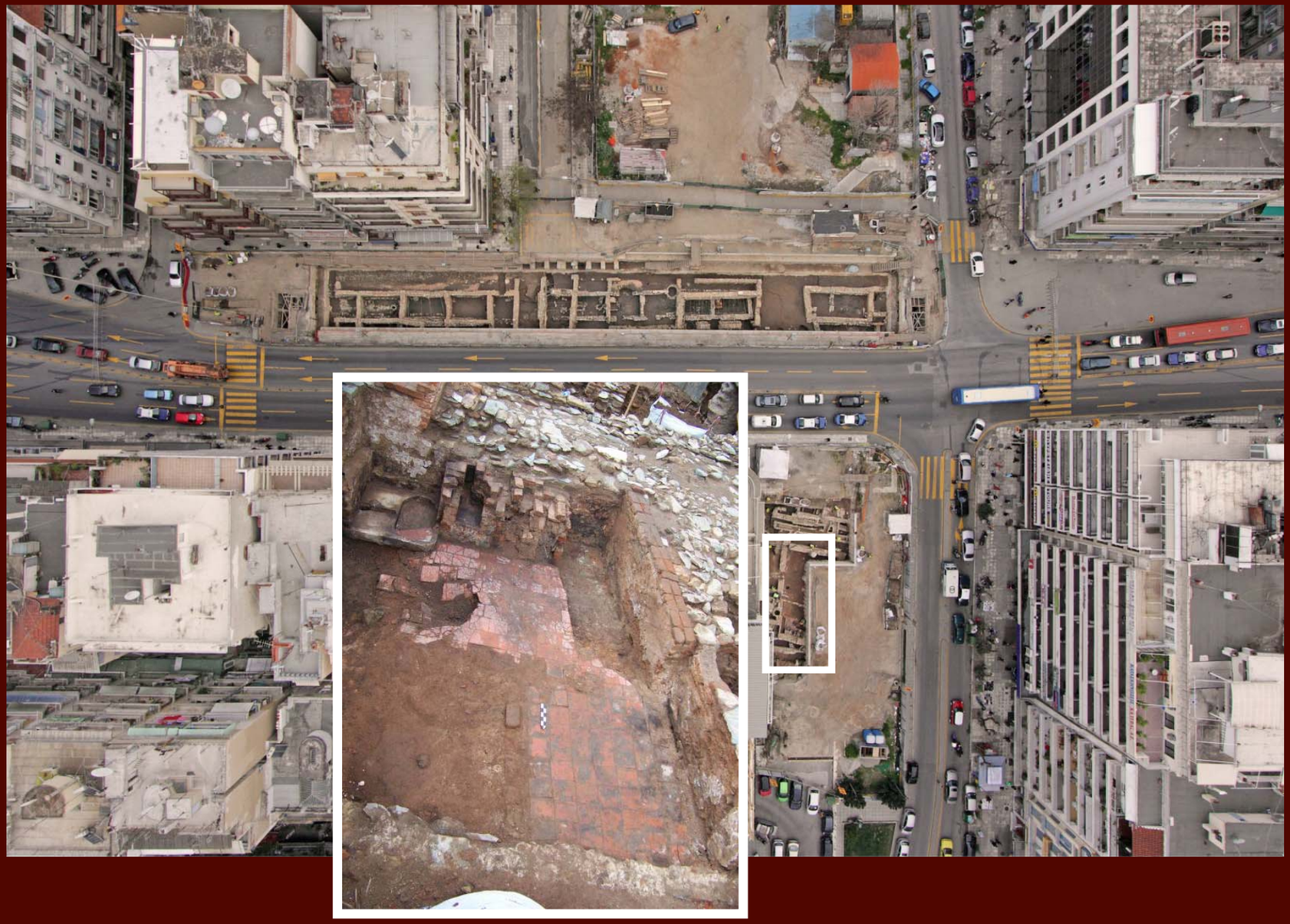
άποψη ανασκαφής στο σταθμό Βενιζέλου

άποψη ανασκαφής στο σταθμό Αγ. Σοφίας

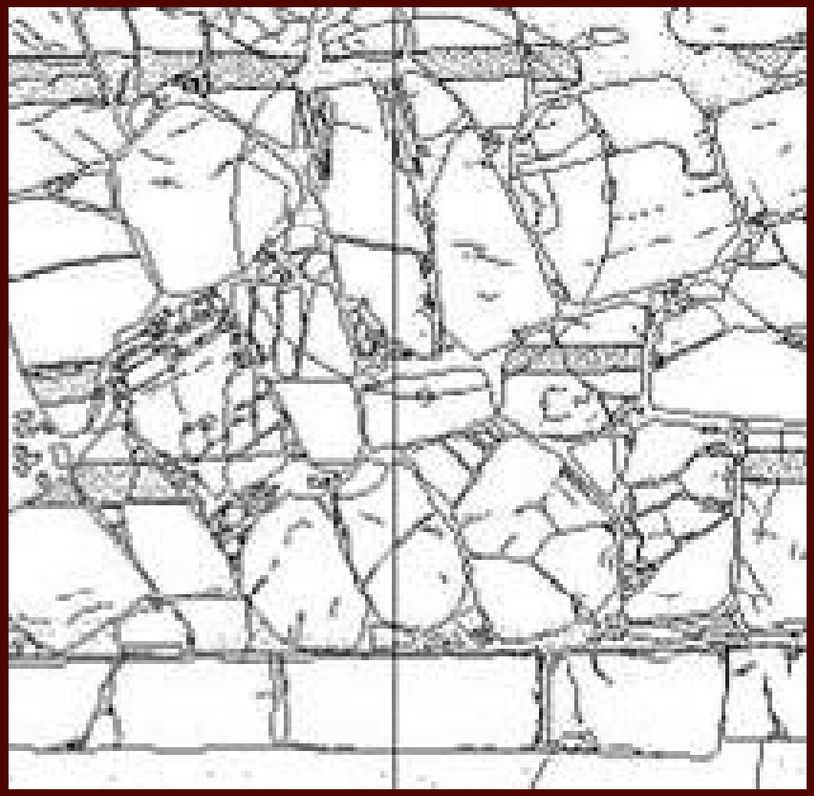
άποψη ανασκαφής στο σταθμό Αγ. Σοφίας

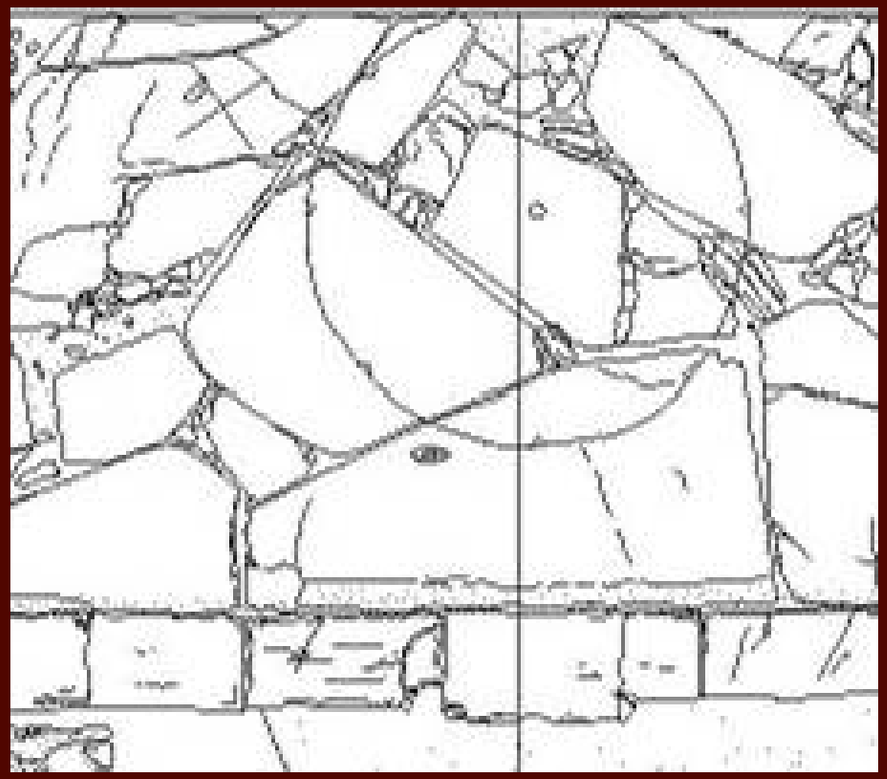
άποψη ανασκαφής στο σταθμό Βενιζέλου

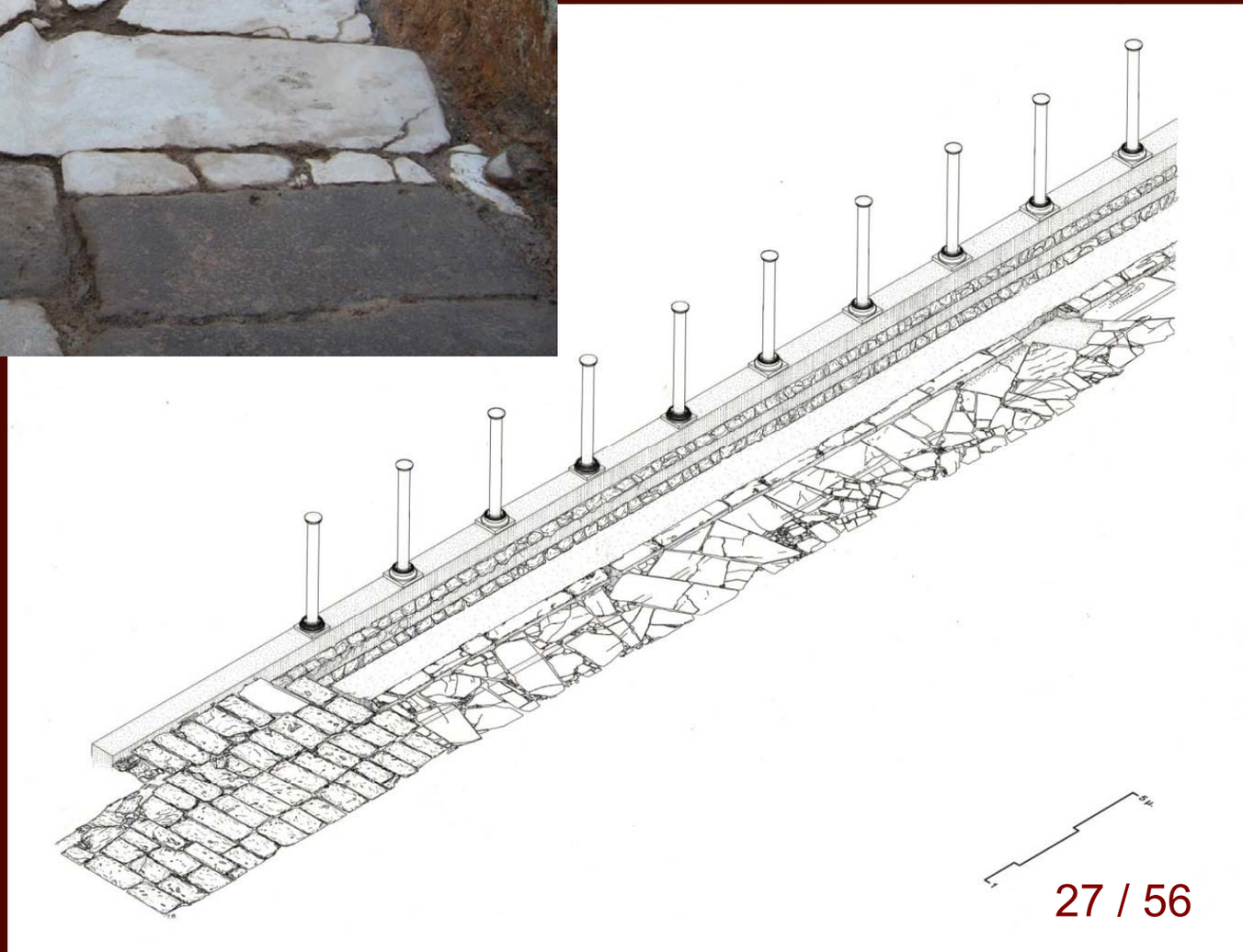

Σταθμός
Αγ. Σοφίας



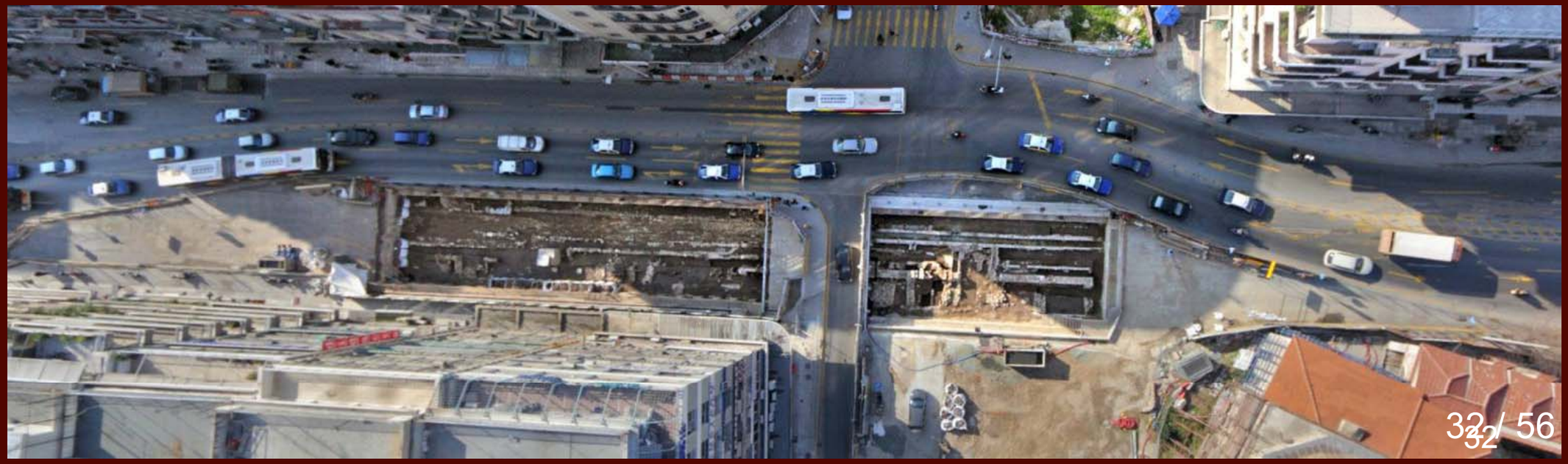
οδός Πλάτωνος
Kelemeriye Kapisi Caddesi

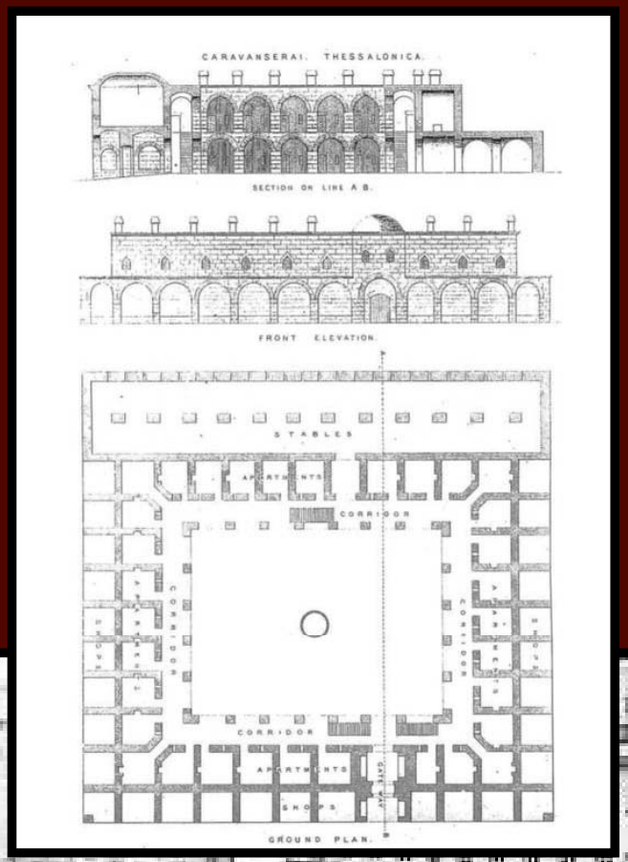


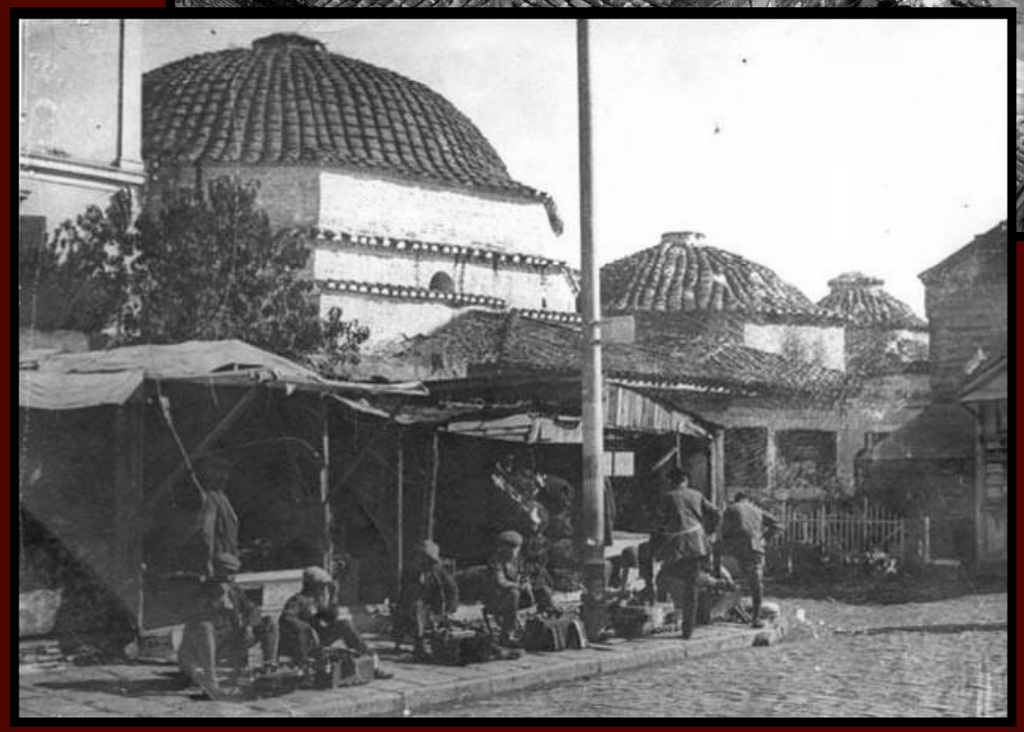


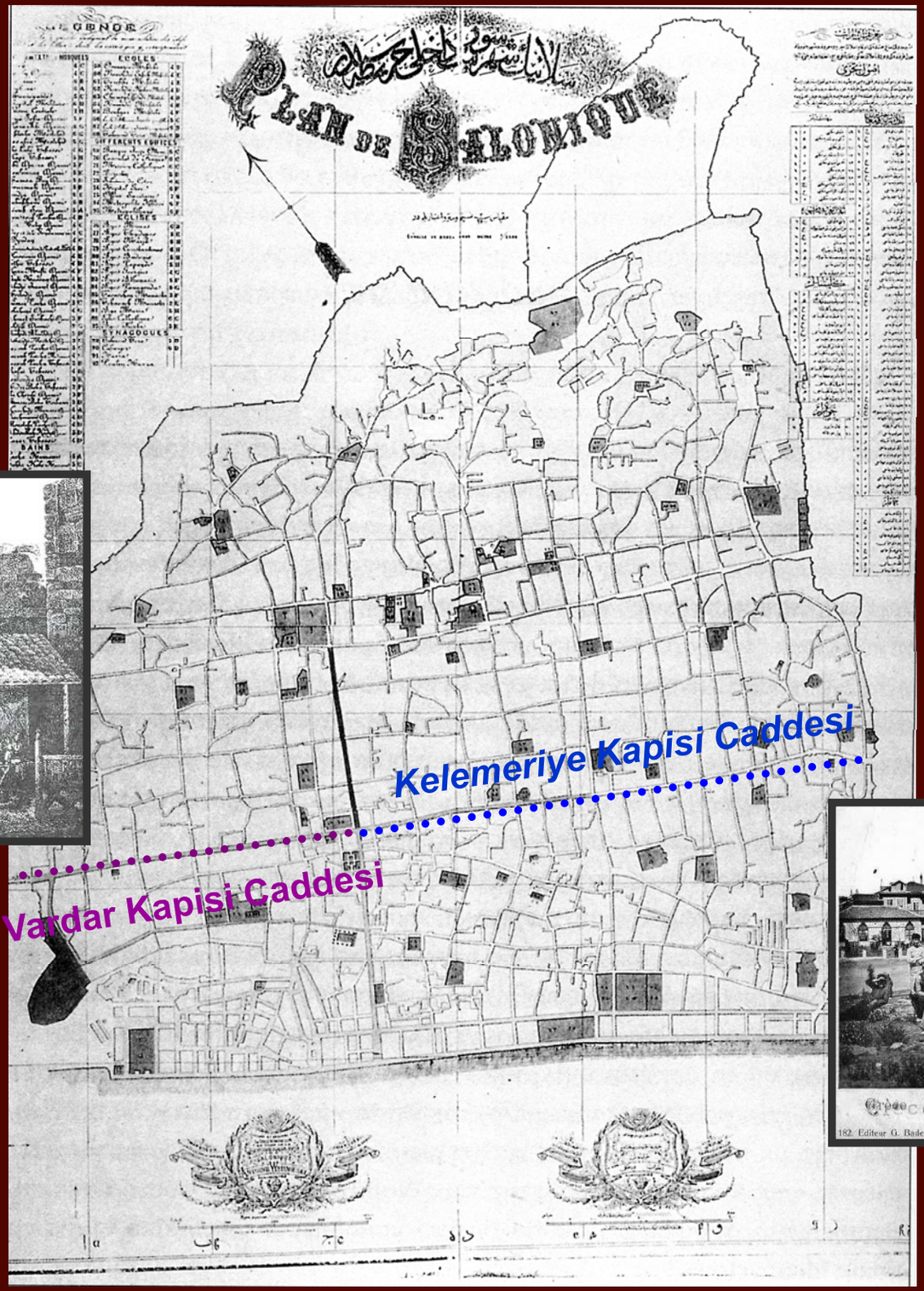


Σταθμός
Βενιζέλου

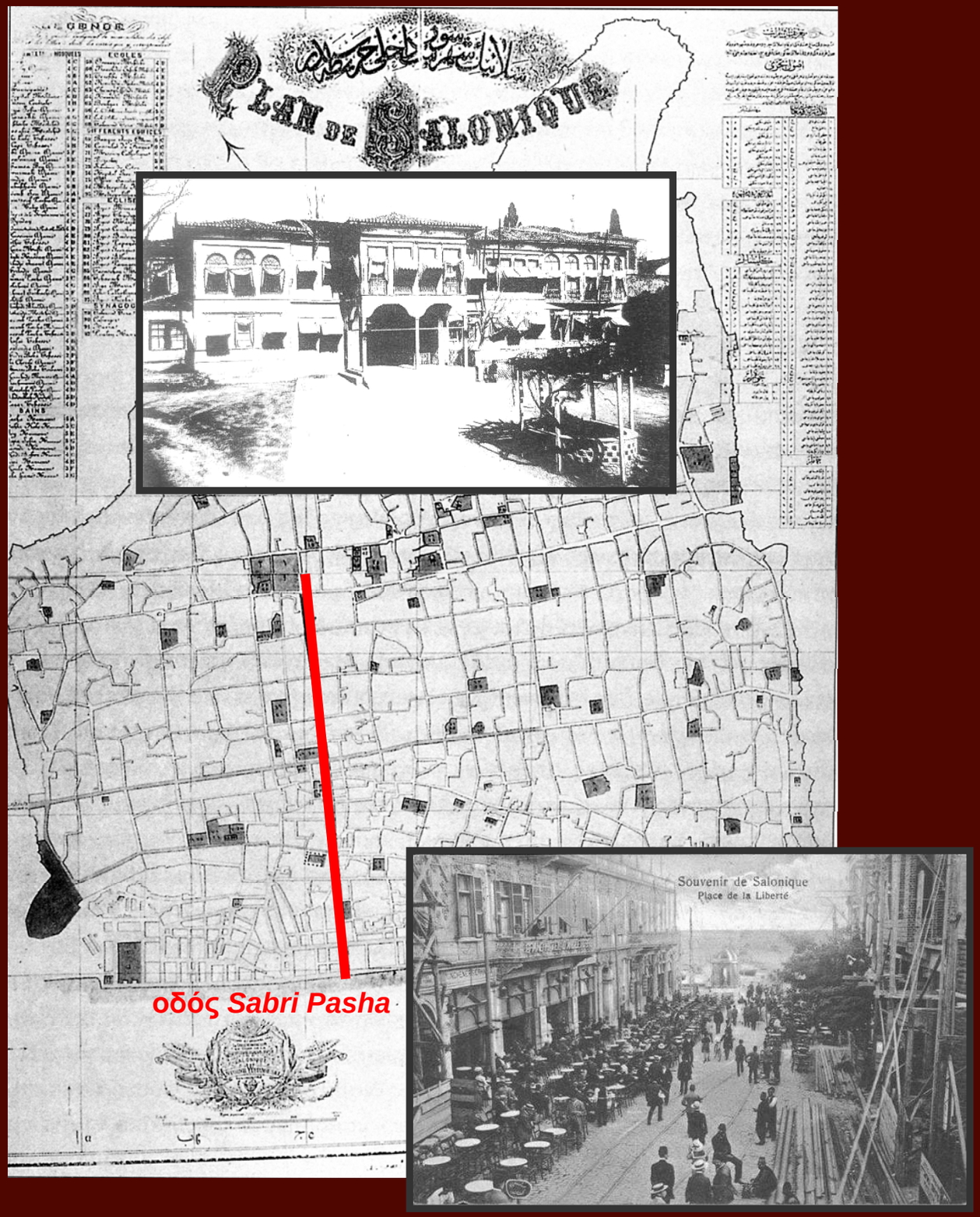


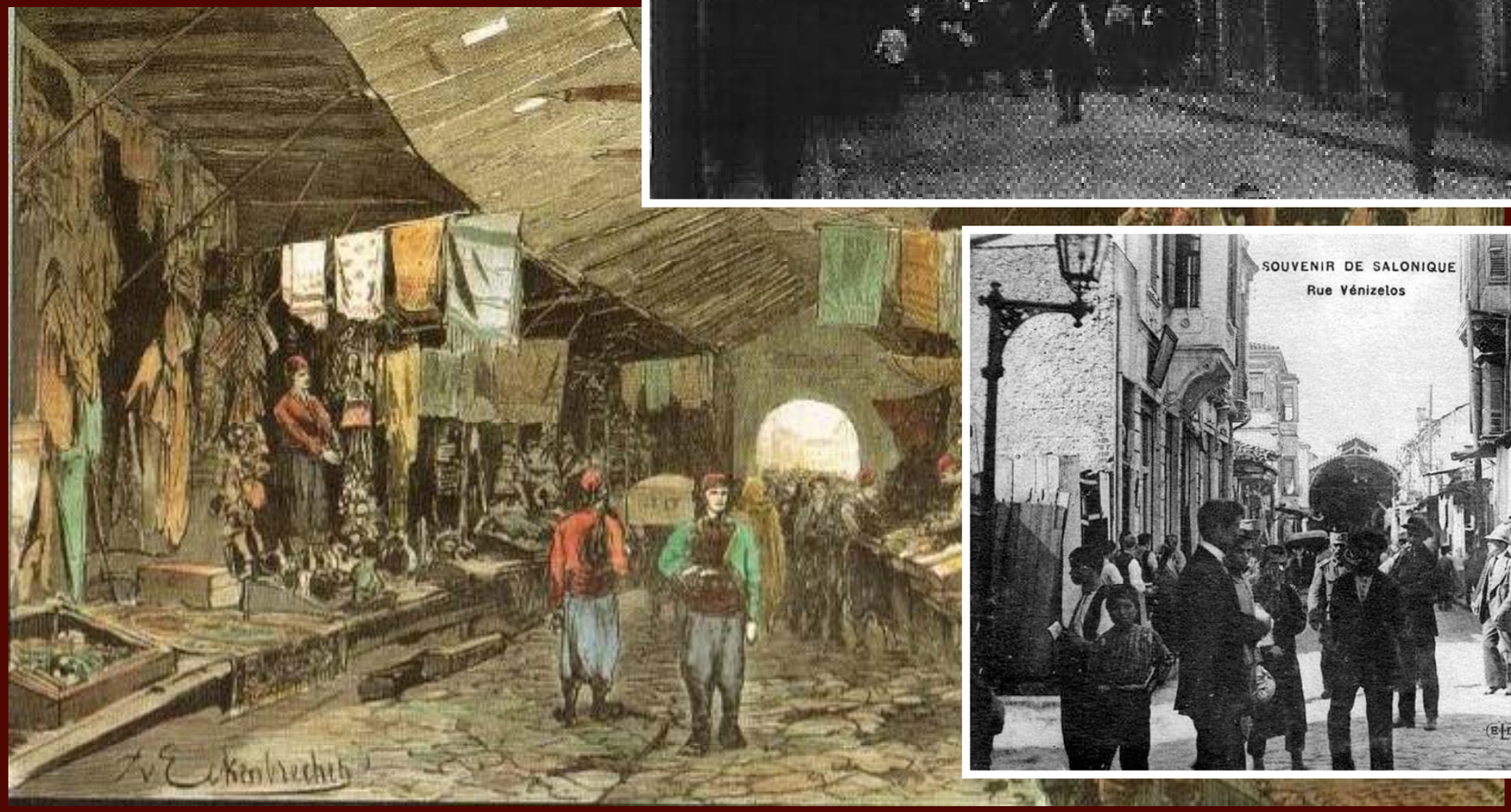

CARAVANSERAI. THESSALONICA.
SECTION ON LINE A B.
FRONT ELEVATION.
STABLES
CORRIDOR
CORRIDOR
CORRIDOR
CORRIDOR
CORRIDOR
SHOPS
GROUND PLAN.



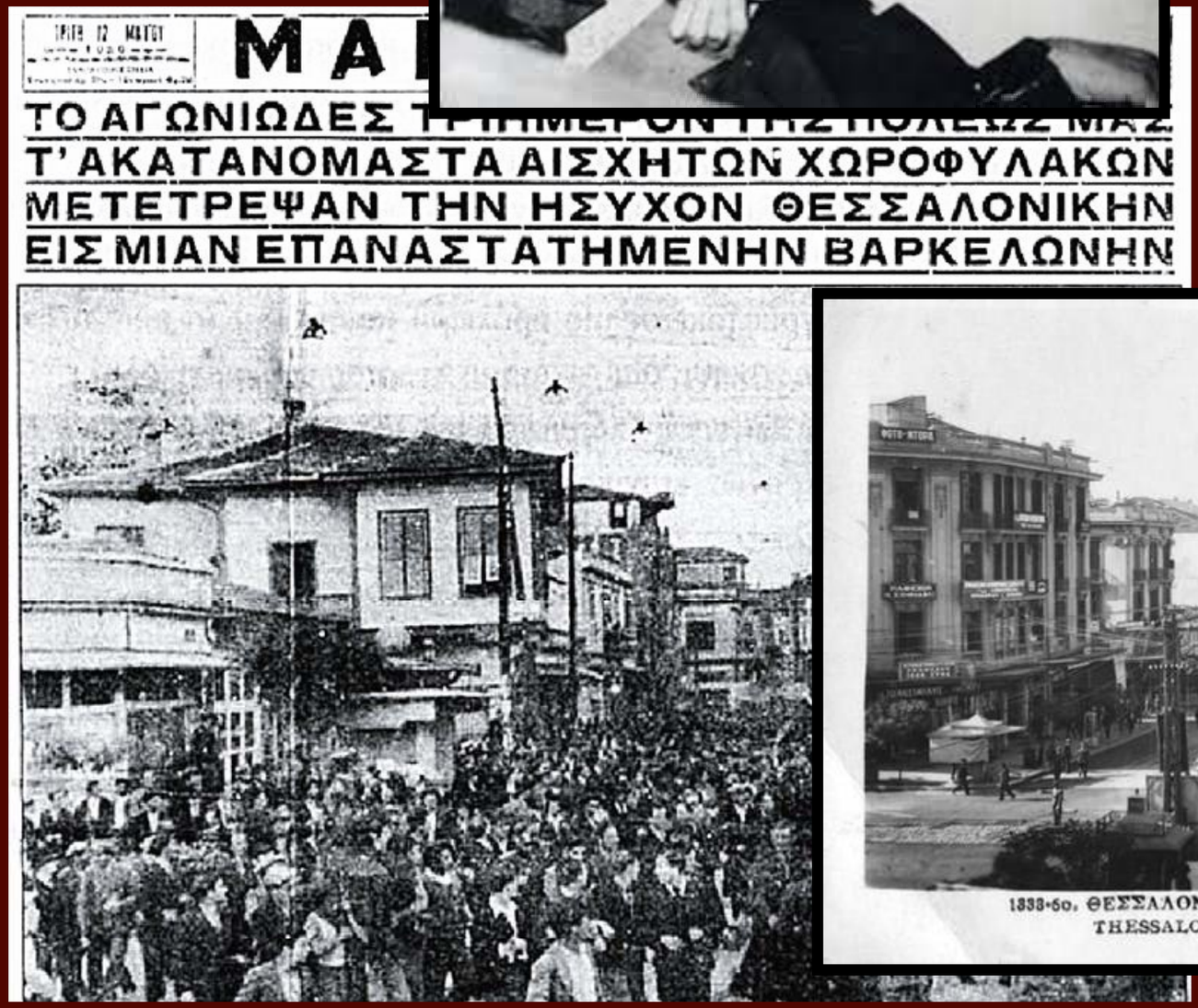

PLAN DE SALONIQUE
Kelemeriye Kapisi Caddesi
Vardar Kapisi Caddesi

Muraille-Rempart de Salonique.
182. Editeur G. Bader, Salonique.


PLAN DE SALONIQUE
οδός Sabri Pasha
Souvenir de Salonique
Place de la Liberté



SOUVENIR DE SALONIQUE
Rue Vénizelos



πηγές εικόνων: http://www.resaltomag.gr, http://tramvageris.blogspot.gr , http://www.moriasnews.gr

οδός Sabri Pasha

οδός Θεμιστοκλέους
οδός Τζίνα

10.13

1172

A6

"...τι να πρωτοπώ για τις διάφορες ανταλλαγές που γίνονται ανάμεσα στους κατοίκους και τους παρεπιδημούντες στην πόλη? για τη δημόσια λεωφόρο που οδηγεί από τη δύση στην ανατολή διασχίζοντας την πόλη και αναγκαστικά αυτοί που την διαβαίνουν μένουν στην πόλη και εξασφαλίζουν τα προς το ζην και εμείς έτσι ευημερούμε. Εδώ ***πλήθος από όλες τις φυλές από αυτόχθονες και ταξιδιώτες πλημμυρίζει τους δρόμους, ώστε είναι ευκολότερο να μετρήσεις την άμμο της θάλασσας παρά τους ανθρώπους που κυκλοφορούν στην αγορά και συναλλάσσονται.*** *Εδώ πολλοί έχουν αποκτήσει αμέτρητους θησαυρούς από χρυσό, ασήμι και πολύτιμους λίθους, και τα μεταξωτά υφάσματα διακινούνται όπως αλλού τα μάλλινα. Τα άλλα υλικά που η κατεργασία τους γίνεται με τη φωτιά, χαλκό, σίδερο, κασσίτερο, μόλυβδο, γυαλί, υλικά που διαμορφώνουν την καθημερινή μας ζωή, νομίζω ότι και να τα αναφέρω μόνον θα πάρει πολύ χρόνο, επειδή είναι τόσα πολλά ώστε να μπορεί να χτιστεί και να εξοπλισθεί μια άλλη πόλη με αυτά..."*

Ιωάννου κληρικοῦ καὶ κουβουκλεισίου τοῦ Καμινιάτου, *Εἰς τὴν ἅλωσιν τῆς Θεσσαλονίκης*, 9.5-9.9