

# Μετρό Θεσσαλονίκης Αρχαιολογικός Χώρος Σταθμού Βενιζέλου

## Διατήρηση «κατά χώραν» και ανάδειξη ή το χρονικό μιας χαμένης ευκαιρίας για την πόλη;

### Μελίνα Παϊσίδου

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια  
Βυζαντινής Αρχαιολογίας  
Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Το κείμενο εκθέτει τους λόγους υπεράσπισης της «κατά χώραν» παραμονής και ανάδειξης του σημαντικού αρχαιολογικού χώρου που αποκαλύφθηκε στη Θεσσαλονίκη κατά την κατασκευή του Σταθμού Βενιζέλου του Μετρό της πόλης. Πρόκειται για ένα πολεοδομικό σύνολο που διασώζει τον κεντρικό οριζόντιο άξονα της πόλης με τα εκατέρωθεν καταστήματα και εργαστήρια, τη διασταύρωσή του με μία κεντρική κάθετη οδό και τη διαμόρφωση μίας πλατείας, με χρονολογική τεκμηρίωση από τον 4ο αι. μ.Χ. έως και τον 9ο αι. μ.Χ.

#### Λέξεις ευρετηρίου

πολεοδομία  
βυζαντινή Θεσσαλονίκη  
decumanus maximus  
αρχαιολογική νομοθεσία  
διεθνείς συμβάσεις  
δημόσια αρχαιολογία

«Η Θεσσαλονίκη είναι μια παλίμψηστη πόλη. Ένα ανοιχτό χειρόγραφο, όπου οι νεότερες γενιές ξύνουν τις σελίδες του και ξαναγράφουν την περιπέτειά τους στο πέρασμα των είκοσι τριών αιώνων της παρουσίας της στον όρμο του Θερμαϊκού. Επάλληλα στρώματα σβησμένα από το χρόνο, ξαναγραμμένα από τις γενιές των απογόνων του Κασσάνδρου, που μιλούν εδώ και 2.300 χρόνια την ίδια γλώσσα και αναφέρονται στην πόλη τους με το ίδιο όνομα»

Χρίστος Ζαφείρης, *Η μνήμη της πόλης*, εκδ. Γνώση, 2008

**Η** Θεσσαλονίκη από το 2006 βιώνει την πραγματοποίηση των εργασιών κατασκευής ενός μεγάλου δημόσιου και κοινωφελούς έργου, του Μετρό της πόλης. Με την έναρξη των σωστικών ανασκαφών και ιδιαίτερα εντός του ιστορικού κέντρου της πόλης η Αρχαιολογική Υπηρεσία βρέθηκε στη δίνη μιας δοκιμασίας: από τη μία η πρόκληση για το μεγάλου κλίμακας ανασκαφικό έργο με αναμενόμενα σημαντικά ευρήματα στον άξονα του μεγάλου *decumanus* της πόλης και από την άλλη η ανησυχία για την τύχη των αρχαιοτήτων, καθώς η χωροθέτηση του έργου και ο υπερβολικός αριθμός των σταθμών μέσα στο ιστορικό κέντρο της πόλης δεν αντικατόπτριζε τη βούληση των αρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων. Η ιδιαίτερη σημασία των ευρημάτων κορυφώθηκε με την περίπτωση του Σταθμού Βενιζέλου, όπου η μοναδικότητα της αποκάλυψης της κεντρικής διασταύρωσης της βυζαντινής κοσμικής και κοσμοπολίτικης Θεσσαλονίκης συνιστά την πρόκληση για την Αρχαιολογία του παρόντος και του μέλλοντος. Το ζητούμενο είναι η πολιτεία να αδράξει την ευκαιρία και να παραδώσει το εύρημα αλώβητο

στους πολίτες και στη διεθνή κοινότητα, εφαρμόζοντας την κείμενη νομοθεσία και σεβόμενη το διεθνές θεσμικό πλαίσιο μέσα σε ένα περιβάλλον αειφόρου ανάπτυξης.

### Το εύρημα

Όταν το 2012 οι αρχαιολόγοι της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων διερευνούσαν τις ανθρωπογενείς επιχώσεις για την κατασκευή του Σταθμού Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης, στα έξι μέτρα βάθος από την επιφάνεια του εδάφους της σύγχρονης πόλης και στη συμβολή των σημερινών οδών Εγνατία και Ελευθερίου Βενιζέλου, βρέθηκαν μπροστά σε μια μοναδική αποκάλυψη. Σε 1512 τ.μ. ήλθε στο φως η μαρμαρόστρωτη Λεωφόρος της πρωτοβυζαντινής Θεσσαλονίκης, ο *decumanus maximus* και η διασταύρωσή του με τον μεγάλο κάθετο δρόμο (*cardo*), δηλαδή οι βασικοί οδικοί άξονες του καννάβου της πόλης, με τα πλευρικά κράσπεδα και τις υποδομές τους, καθώς επίσης και τα εκατέρωθεν καταστήματα και εργαστήρια, που σχηματίζουν οικοδομικές νησίδες, αλλά και σημαντικό τμήμα μιας τετράπλευρης, πλακόστρωτης



1. Άποψη του *decumanus* από ανατολικά προς τα δυτικά (αρχείο Κρ. Κωνσταντινίδου και ΕΦΑΠΟΘ).

πλατείας που περιβάλλεται από στοές και διανοίγεται στα νότια της διασταύρωσης με μία μαρμάρινη κρήνη ή εξέδρα. Κάθετοι αγωγοί διαπερνούν τις θεμελιώσεις των κτηρίων και εκβάλλουν στον κεντρικό αποχετευτικό αγωγό του δρόμου. Στοές που στηρίζονται σε ογκώδεις πεσσούς ορίζουν το σημείο συνάντησης των δύο δρόμων και σχηματίζουν μνημειώδη πυλώνες. Αυτή η εικόνα αντιστοιχεί σε μία εξελικτική και στρωματογραφημένη πορεία της πόλης από τον 4ο έως και τον 9ο αιώνα μ.Χ. με βασικούς ιστορικούς σταθμούς τα μέσα του 4ου αιώνα, το πρώτο ήμισυ του 6ου αιώνα και τον 9ο αιώνα. Πρόκειται δηλαδή για ένα οικοδομικό παλίμψηστο του πολεοδομικού ιστού που διατρέχει χρονικά την ύστερη αρχαιότητα, τους μεταβατικούς χρόνους και την αρχή της μεσοβυζαντινής περιόδου για τη Θεσσαλονίκη και «αποδεικνύει τη διαχρονικότητα της πολεοδομικής οργάνωσης και της εμπορικής χρήσης της περιοχής» με ιδιαίτερα πλούσια ακίνητα και κινητά ευρήματα.<sup>1</sup> Επειδή το σύνολο καλύπτει έκταση που συμπίπτει με τη σημερινή διασταύρωση των δύο σύγχρονων κεντρικών οδών της Θεσσαλονίκης,

επικράτησε να ονομάζεται περιγραφικά ως το «Βυζαντινό σταυροδρόμι», εφόσον σχηματίζει εξίσου μία κομβική διασταύρωση στην εμπορική καρδιά της βυζαντινής πόλης. Ο σχηματισμός του «σταυρού» και ο εντοπισμός της πλακόστρωτης και στοοπερίβλητης πλατείας αφήνει πεδίο πλούσιας επιστημονικής συζήτησης σχετιζόμενης με τα «φόρα» που διανοίγονταν στις διασταυρώσεις των μεγάλων δρόμων, κατά τα πρότυπα της Κωνσταντινούπολης.<sup>2</sup> Η ανασκαφική αποκάλυψη δίνει απτή και αυθεντική εικόνα της χάραξης των οικοδομικών τετραγώνων στο πλαίσιο του ορθοκανονικού κανόνα της πόλης, σύμφωνα με το ιπποδάμειο σύστημα ανάπτυξης, όπως έχει ήδη υποστηριχθεί για την υστερορωμαϊκή Θεσσαλονίκη.<sup>3</sup>

Μέχρι πρότινος οι γνώσεις μας για τη μνημειακή τοπογραφία της παλαιοχριστιανικής και βυζαντινής Θεσσαλονίκης ήταν μεν πλούσιες, αλλά περιορίζονταν στις οχυρώσεις, στους βυζαντινούς ναούς και σε σημαντικές αλλά αποσπασματικές πληροφορίες από τις σωστικές ανασκαφές.<sup>4</sup> Το μεγάλο ζήτημένο ήταν η κοσμική πόλη, η πολεοδομία και η οργάνωση του αστικού ιστού της που μας δόθηκε



2. Άποψη του decumanus από δυτικά προς τα ανατολικά (προσωπικό αρχείο συγγραφέως).

πλουσιοπάροχα μέσα από τις ανασκαφές των δύο κεντρικών σταθμών του Μετρό, δηλαδή του σταθμού της Αγίας Σοφίας και του σταθμού της οδού Βενιζέλου, καθώς αποδείχθηκε ότι και τα δύο σύνολα αποτέλεσαν μέρος του ίδιου πολεοδομικού προγράμματος, δηλαδή της διαμόρφωσης της «Μέσης» οδού ή ορθότερα της «Λεωφόρου», όπως την ονομάζει ο Ιωάννης Καμινιάτης,<sup>5</sup> με παρόμοια διαχρονική ύπαρξη, με τις διασταυρώσεις, τα καταστήματα και τις πλατείες εκατέρωθεν και σε εξέλιξη διαμέσου δυναμικών αστικών τροποποιήσεων.<sup>6</sup>

Ειδικά όμως, στην περίπτωση του σταθμού Βενιζέλου, η μοναδικότητα του ευρήματος έγκειται στη διαφορά κλίμακας, στον διαφορετικό τρόπο που ανασκάφηκε, ο οποίος υπαγορεύτηκε από το τεχνικό έργο, αλλά και στην κατάσταση διατήρησής του. Έτσι, το σκάμμα του σταθμού Βενιζέλου ανοίχθηκε ενιαίο ανάμεσα στους διαφραγματικούς τοίχους του τεχνικού έργου κατασκευής που ορίζουν ένα ορθογώνιο 75 μ. x 20 μ. και η αρχαιολογική μαρτυρία φάνηκε απλόχερη και πλουσιοπάροχη σε άριστη κατάσταση διατήρησης,<sup>7</sup> σε βαθμό που ξεπερνούσε και τις πιο τολμηρές προσδοκίες των αρχαιολόγων.

Δεν είναι η θέση μας, ούτε ο ρόλος μας, να αναπτύξουμε το αρχαιολογικό εύρημα, καθώς το έργο αυτό ανήκει δικαίωμα στους ανασκαφείς. Εκείνο που θέλουμε να καταδείξουμε είναι η εξαιρετική σημασία του ευρήματος που υπαγορεύει την αδήριτη ανάγκη της «κατά χώραν» διατήρησής του, την απόδοσή του στους πολίτες και στους επισκέπτες της πόλης, στην ελληνική και τη διεθνή κοινότητα ως ένα σύνολο αυτούσιο, αλώβητο, διδακτικό και ενσωματωμένο στην καθημερινή πραγματικότητα, ως κεκτημένο της εθνικής και της παγκόσμιας κληρονομιάς.

### Η σύνδεση του ευρήματος με τη βυζαντινή Θεσσαλονίκη

Είναι γνωστό ότι η Θεσσαλονίκη κατέχει σημαντική θέση στον κατάλογο της UNESCO ως βυζαντινή πόλη, καθώς από το 1989 μετρά δεκαπέντε μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς, τα οποία βρίσκονται μέσα στο ιστορικό κέντρο της. Πρόκειται για το σύνολο των τειχών της, για τη Ροτόντα, για δεκατρείς ναούς από την ύστερη αρχαιότητα έως την Παλαιολόγεια περίοδο και για το μοναδικό ακέραιο κοσμικό κτίσμα, το βυζαντινό λουτρό. Πέντε από αυτά πλαισιώνουν τη βυζαντινή Λεωφόρο σε όλο το μήκος της είτε με άμεση είτε με έμμεση πρόσβαση, όπως η Παναγία των Χαλκένων, η Παναγία Αχειροποίητος, η Αγία Σοφία, ο ναός της Μεταμορφώ-

σεως και ο Άγιος Παντελεήμων. Το αρχαιολογικό σύνολο του σταθμού Βενιζέλου βρίσκεται σε άμεσο τοπογραφικό συσχετισμό με την Παναγία των Χαλκένων και τον βυζαντινό Μεγαλοφόρο,<sup>8</sup> καθώς χωροθετείται στη γειτονία της Καταφυγής αποτελώντας το νότιο όριό της.<sup>9</sup> Πρόκειται για τη μεγαλύτερη πιθανώς και σημαντικότερη κεντρική γειτονία της πόλης, τη μόνη που κατονομάζεται στις πηγές ως ρεγεώνα σύμφωνα με την αντίστοιχη ονομασία των ρεγεώνων της Κωνσταντινούπολης.<sup>10</sup> Ο εμπορικός χαρακτήρας της περιοχής φαίνεται πως εκτείνεται στο μεγαλύτερο μήκος της Λεωφόρου, όπως έδειξαν και τα ευρήματα των μεσοβυζαντινών και υστεροβυζαντινών στρωμάτων του σταθμού Βενιζέλου και του σταθμού της Αγίας Σοφίας<sup>11</sup> και όπως μαρτυρούν συνδυαστικές πληροφορίες από τις ανασκαφές και από τις πηγές.<sup>12</sup>

Παράλληλα με την εμπορική και παραγωγική λειτουργία του κεντρικού δρόμου συνυπάρχει και η θρησκευτική λειτουργία, καθώς περιβάλλεται από ναούς και μονές σε άμεση γειτνίαση, όπως η Παναγία των Χαλκένων,<sup>13</sup> η Μονή Προδρόμου, ο μεγάλος ναός της Θεοτόκου (Αχειροποίητος)<sup>14</sup> και ο μητροπολιτικός ναός της Αγίας Σοφίας, που βρίσκονται στην ίδια στάθμη με το αποκαλυφθέν τμήμα του δρόμου. Το σύνολο εκλαμβάνεται ως πρόδρομος και προκάτοχος αυτού που θα ακολουθήσει στη Θεσσαλονίκη της Οθωμανικής περιόδου με την αγορά του Μπεζεστενίου και το Χαμζά Μπέη Τζαμί, ώστε να επιβεβαιωθεί και διαχρονικά η εμπορική σημασία της περιοχής, η οποία υφίσταται έως σήμερα.

Συνεπώς το εύρημα που αποκαλύφθηκε συμβάλλει στην ανασύσταση του πλέον ζωντανού τμήματος της πόλης και της ρυμοτομίας της, δια του οποίου κατανοούμε την ανάπτυξη και τη χωροθέτηση των σωζόμενων μνημείων της πόλης και τον συσχετισμό της αγοράς, των κατοικιών, των εκκλησιών και των αστικών μονών μεταξύ τους.

### Το αμετακίνητο εύρημα και το δίκαιο των αρχαιοτήτων του σταθμού Βενιζέλου

Γίνεται, επομένως, αντιληπτό ότι το εύρημα συνιστά ένα αστικό αρχαιολογικό τοπίο, τμήμα της πολεοδομίας της βυζαντινής Θεσσαλονίκης που απλώνεται σε εβδομήντα πέντε μέτρα μήκος, είκοσι μέτρα πλάτος, έχει ποικιλία υψών, μαρτυρεί πλούσια στρωματογραφία και αποτελείται από διαφορετικά δομικά υλικά και συνδετικές ύλες, περισσότερο ή λιγότερο φθαρτές. Ως τμήμα πολεοδομικού ιστού δεν δύναται να κατατμηθεί, να μεταφερθεί και συνεπώς να ακυρωθεί η γνησιότητα



**3. Άποψη της διασταύρωσης των δύο δρόμων (αρχείο Κρ. Κωνσταντινίδου και ΕΦΑΠΟΘ).**

του. Επιπροσθέτως θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η συνέχιση του συνόλου προς πάσα κατεύθυνση, καθώς ο δρόμος με τα πλευρικά κτίσματα διατρέχει όλο το μήκος της πόλης με φορά από ανατολικά προς τα δυτικά και δυνητικά μπορεί σε μελλοντική χρονική στιγμή να αποκαλυφθεί πλήρης και ενιαίος. Συνεπώς η επιχειρούμενη απόσπασή του θα σημάνει την τεχνητή κοπή και ουσιαστικά την ακύρωση ή μάλλον τον αφανισμό ενός σημαντικού τμήματος του αρχικού αρχαιολογικού ορίζοντα της πόλης.

Σύμφωνα με την αρχαιολογική νομοθεσία το σύνολο είναι άρρηκτα δεμένο με το έδαφος και ανήκει στην κατηγορία των ακίνητων μνημείων κατά το άρθρο 2 του Ν. 3028/2002 «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς», σύμφωνα με το οποίο τα ακίνητα μνημεία είναι «συνδεδεμένα με το έδαφος και παραμένουν σε αυτό ... και δεν είναι δυνατόν να μετακινηθούν χωρίς βλάβη της αξίας τους ως μαρτυριών». Ένα τοπίο δεν μετακινείται και δεν καθίσταται κινητό μουσειακό έκθεμα καθώς η απόσπασση και επανατοποθέτηση ολόκληρου τμήματος

πόλης αποτελεί λύση μη αντιστρεπτή που αντιβαίνει στις βασικές αρχές της συντήρησης και της αναστήλωσης και καταλήγει τόσο στην απώλεια της αυθεντικότητάς του όσο και στην ανεπανόρθωτη βλάβη του ως αρχαιολογικού αγαθού και μαρτυρίας.

Επιπλέον το άρθρο 42 του ίδιου νόμου (3028/2002) ορίζει ότι «η μετακίνηση μνημείου λόγω τεχνικού έργου εξετάζεται μόνο όταν μετά από σχετικό επιστημονικό έλεγχο αποκλείεται κάθε δυνατότητα διατήρησής του στο περιβάλλον του».

Παρ' όλα αυτά, η πρόσφατη γνωμοδότηση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, δυνάμει της οποίας επιτρέπεται η απόσπασση των αρχαιολογικών ευρημάτων του σταθμού (18/19 Δεκεμβρίου 2019), πέρα από το ότι προσπερνά την έννοια του ακίνητου μνημείου και του αρχαιολογικού τοπίου, αντιτίθεται και στο άρθρο 42. Ας σημειωθεί ότι από το 2017 έως πρόσφατα, με έγκριση επίσης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, υλοποιείτο η μελέτη της κατασκευής του σταθμού με την «κατά χώραν» διατήρηση των αρχαιοτήτων. Οι εργασίες διακόπηκαν αναπάντεχα και ανατιολόγητα, όταν η



4. Λεπτομέρεια της διασταύρωσης των δύο δρόμων (προσωπικό αρχείο συγγραφέως).

ίδια κατασκευάστρια εταιρεία (Αττικό Μετρό Α.Ε.) αποφάσισε να επιστρέψει στην προηγούμενη (και καταργημένη) πρόταση της απόσπασης των αρχαιοτήτων και της επανατοποθέτησής τους, όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή του σταθμού. Η ψήφιση της πρότασης από την πλειοψηφία των μελών του ΚΑΣ παρά τις τρεις αρνητικές εισηγήσεις των αρμόδιων υπηρεσιών έναντι δύο θετικών ως προστεθεί στο οξύμωρο ότι η συντριπτική πλειοψηφία των μελών του Συμβουλίου δεν έχει επισκεφθεί τον χώρο και δεν έχει βιωματική εμπειρία με το εύρημα.

Από την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους έως σήμερα η θεσμική προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς της χώρας μας πέρασε από ποικίλες διακυμάνσεις, λόγω του ιδιαίτερα μεγάλου κεφαλαίου που αποτελεί αλλά και λόγω των ποικίλων εθνικών και κοινωνικοπολιτικών συνθηκών, μεταβολών και ανατροπών από το 1830 έως σήμερα. Η πορεία της θεσμικής προστασίας δεν είναι καθόλου ακύμαντη και συχνά οι παραβιάσεις ήταν κραυγαλέες,<sup>15</sup> παρά την ικανοποιητική θεσμική θωράκιση και τις συνεχείς βελτιώσεις.<sup>16</sup>

Στο Σύνταγμα της Ελλάδας του 2001 (άρθρο 24, παράγραφος 1) ορίζεται ότι «Η προστασία του

φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας» (ΦΕΚ 85/Α/18-4-2001). Με την έμφαση στην έννοια της αειφορίας συνυφαίνεται ο σεβασμός στο πολιτιστικό περιβάλλον ως βασική αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας. Το πολιτιστικό περιβάλλον συνιστά αγαθό και αναφαίρετο κοινό κτήμα, και μαζί με το φυσικό περιβάλλον αποτελούν δύο συστήματα συνυπάρχοντα και αλληλοϋποστηριζόμενα.

Το υφιστάμενο εθνικό νομικό πλαίσιο ενισχύεται από διεθνή κείμενα. Η *Χάρτα της Βενετίας* για την Αποκατάσταση και Συντήρηση Μνημείων και Μνημειακών Συνόλων (1964) έθεσε την ευθύνη έναντι των μελλοντικών γενεών, στις οποίες οφείλουμε να παραδώσουμε ακέραια τα μνημειακά έργα των λαών ως πανανθρώπινη πολιτιστική κληρονομιά. Στη *Διακήρυξη του Άμστερνταμ* του 1975 υποστηρίζεται η βασική αρχή ότι «το μέλλον δεν μπορεί και δεν πρέπει να κτίζεται σε βάρος του παρελθόντος». Με τους νόμους 1126 και 1127 του 1981

(ΦΕΚ 32/Α/10-02-1981) κυρώθηκαν για τη χώρα μας η «Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς» (Λονδίνο 1969) και η «Διεθνής Σύμβαση για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς» (Παρίσι 1972). Και οι δύο Συμβάσεις συνιστούν καθοριστικούς θεσμικούς παράγοντες στο ζήτημα των εννοιών του μνημείου, του τοπίου, του αρχαιολογικού αντικειμένου και της προστασίας τους<sup>17</sup> και αποτελούν δεσμευτικά κείμενα.<sup>18</sup> Ως θεματοφύλακας τους στη μεν πρώτη είναι το Συμβούλιο της Ευρώπης και στη δεύτερη η UNESCO.

Η «Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς» (Βαλέττα 1992) προβλέπει «τη συμφιλίωση και συνάρθρωση των αναγκών της αρχαιολογίας και των αναπτυξιακών σχεδίων, τη συστηματική διαβούλευση αρχαιολόγων, πολεοδόμων και χωροτακτών, την τροποποίηση σχεδίων αναπτύξεως που ενδέχεται να αλλοιώσουν την αρχαιολογική κληρονομιά, τη διατήρηση κατά χώραν των στοιχείων της αρχαιολογικής κληρονομιάς, όταν ευρίσκονται επί ευκαιρία εργασιών αναπτύξεως». Με θεματοφύλακα της ισχύος της το Συμβούλιο της Ευρώπης, το απόσπασμα του κειμένου είναι το πλέον εύγλωττο και κατάλληλο για την περίπτωση της διαχείρισης του πολιτιστικού αγαθού του σταθμού Βενιζέλου. Η Σύμβαση της Βαλέττας κυρώθηκε από τη χώρα μας το 2005 (Ν. 3378/2005, ΦΕΚ 203/Α/19-08-2005) και έχει δεσμευτική ισχύ.<sup>19</sup>

### **Μία ακόμη χαμένη ευκαιρία ή η ανάδειξη του συνόλου και η ενσωμάτωσή του στη δημόσια ζωή της σύγχρονης πόλης**

Σε αντιπαράθεση με το παραπάνω νομικό πλαίσιο, οι πρόσφατες εξελίξεις δίνουν το πράσινο φως στην αμφιλεγόμενη –σε κάθε περίπτωση– πρακτική της απόσπασης, δηλαδή την εκρίζωση του συνόλου από την αρχική κοιτίδα του, η οποία θα καταστραφεί ολοσχερώς προκειμένου να προχωρήσει το τεχνικό έργο στα βαθύτερα στρώματα. Η απόσπασση των στοιχείων θα γίνει κομματιαστά, δηλαδή με τεμαχισμό, καθότι τα 1500 τ.μ. και οι 700 τόνοι που κατά προσέγγιση ζυγίζουν, δεν δύνανται να απομακρυνθούν διαφορετικά. Και ασφαλώς σε αυτά δεν θα συμπεριλαμβάνονται οι χωμάτινες υποδομές τους, οι καταπονημένοι πλίνθινοι και πήλινοι αγωγοί που συμπληρώνουν το τοπίο κάτω από τον πλακόστρωτο δρόμο ούτε τα υπερκείμενα κτίσματα με τα χαλαρά συνδετικά υλικά. Λόγω της βαθιάς εκσκαφής που θα ακολουθήσει γίνεται εύκολα κατανοητό ότι για την επανατοποθέτησή τους

θα δημιουργηθεί ένα νέο τεχνητό επίπεδο από τεχνητά υλικά. Η διαδικασία θα ψευτίσει εντελώς την αρχική υπόσταση του μνημειακού συνόλου και θα το καταστήσει αντίγραφο καταλήγοντας στη δημιουργία ενός σκηνικού. Το αποτέλεσμα δεν θα είναι στην υπηρεσία της Αρχαιολογίας αλλά της Σκηνογραφίας.

Ο τραυματισμός και η μη αντιστρεπτή κατάσταση στην οποία θα περιέλθει το σύνολο, πέρα από την απώλεια της αυθεντικότητάς του θα επιφέρουν και την απώλεια του ενδιαφέροντός του ως τεκμηρίου μελέτης στο πλαίσιο των επιστημονικών συζητήσεων, αντίθετα με ότι συμβαίνει με όλα τα υφιστάμενα μνημεία και τους αρχαιολογικούς χώρους, όπου υπάρχει διαρκώς η δυνατότητα επανεξέτασης των δεδομένων και των ερμηνειών τους. Τα παραπάνω θα χαθούν ανεπιστρεπτή εάν το εύρημα τεμαχιστεί, αποσπαστεί από την κοιτίδα του, αποθηκευτεί και επανατοποθετηθεί αργότερα, συναρμολογημένο και σε μία κατασκευασμένη στάθμη. Εάν αυτή η διαδικασία πραγματοποιηθεί, θα οδηγήσει στην ακύρωση της έννοιας του αρχαιολογικού χώρου και θα αποτελέσει εκτεταμένη και συστηματοποιημένη καταστροφή αρχαιοτήτων.

Η Θεσσαλονίκη με αυτό το εξαιρετικό εύρημα που της δωρίθηκε έχει την ευκαιρία να αναδείξει αυτό ακριβώς που λείπει από τη βυζαντινή Κωνσταντινούπολη, δηλαδή την αστική δομή της πρωτοβυζαντινής και μεσοβυζαντινής πόλης. Καθώς για πρώτη φορά στα αρχαιολογικά πράγματα της πόλης το κέντρο βάρους της έρευνας πέφτει στην κοσμική Θεσσαλονίκη δίνονται απαντήσεις για την οργάνωσή της, ενώ το ίδιο το εύρημα με την κατάλληλη ανάδειξή του θα συντελέσει στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και στη λειτουργική ενσωμάτωση των υποκειμένων στα υπερκείμενα ως «η πόλη μέσα στην πόλη» με την έννοια μιας ολοκληρωμένης διαδρομής με χωρική και χρονική συνέχεια και αλληλεπίδραση, αντάξια της πολιτισμικής ταυτότητας της ελληνιστικής, ρωμαϊκής, βυζαντινής, μεταβυζαντινής και σύγχρονης Θεσσαλονίκης των 2.335 χρόνων της. Με την «κατά χώραν» ανάδειξή τους τα ευρήματα του σταθμού Βενιζέλου σε διάλογο με εκείνα του σταθμού της Αγίας Σοφίας θα δίνουν τη δυνατότητα για τη βιωματική πρόσληψη του παρελθόντος της πόλης στα πλέον πολυσύχναστα μέρη της με ταυτόχρονη αγωγή στο παρόν. Θα δίνει το δικαίωμα και την ευκαιρία στον πολίτη να αντιληφθεί το δημόσιο πρόσωπο της αρχαιολογίας και το δημόσιο πολιτιστικό αγαθό που του ανήκει.



5. Τα καταστήματα και η πλατεία στα νότια (αρχείο Κρ. Κωνσταντινίδου και ΕΦΑΠΟΘ).

Η περίπτωση των αρχαιολογικών ανασκαφών του Μετρό κατέδειξε με τον πιο αδήριτο τρόπο την ανάγκη σύνδεσης της αρχαιολογίας με την κοινωνία σε μία ενεργό συμμετοχή και σε αμφίδρομη σχέση με συνεχή διάλογο και με δικαίωμα του πολίτη στην πληροφόρηση. Κατέδειξε επιπλέον την ανάγκη την κατάρτισης της αποστασιοποιημένης επιστημονικής διαδικασίας έναντι μιας επιστήμης που συμμετέχει ενεργά στη δημόσια συζήτηση, μέσω δημόσιων παρουσιάσεων, κειμένων στον Τύπο και ενεργών δράσεων.<sup>20</sup> Όταν το αστικό αρχαιολογικό τοπίο λειτουργεί ως φορέας της συλλογικής μνήμης, τότε τα μνημεία αποκτούν την ασφαλέστερη ομπρέλα προστασίας πέρα από κάθε νομικό πλαίσιο και θεσμοθετημένο φορέα προστασίας. Το κεκτημένο κοινωνικό και δημόσιο αγαθό προσδίδει προστιθέμενη αξία στο καθημερινό ανθρωπογενές περιβάλλον. Το μνημειακό σύνολο λειτουργεί ανταποδοτικά στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας, της περιβαλλοντικής και εν γένει ποιοτικής βελτίωσης της αστικής περιοχής. Το όφελος για την πόλη στο τέλος του έργου και η μέγιστη προ-

στιθέμενη αξία που θα δώσει θα είναι πολλαπλάσια με την «κατά χώραν» ανάδειξη, η οποία συμβαδίζει απόλυτα με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης και την αρχή της αειφορίας.

Ο ενεργός ρόλος των μνημειακών συνόλων, η ένταξή τους στην καθημερινότητα, η οργανική σύνδεσή τους με τη ζωή της πόλης και ο ρόλος τους στη συλλογική ιστορική μνήμη<sup>21</sup> επιφέρει ως αυτοδίκαιη συνεπαγωγή και την ενεργό συμμετοχή των πολιτών στην προστασία τους. Η βιωματική εμπειρία που καθιστά την πόλη ένα ανοιχτό μουσείο αποτελεί την καλύτερη υπόσχεση για το μέλλον του παρελθόντος μας και τη διαφύλαξή του.<sup>22</sup> Εξάλλου η αυθεντική διατήρηση του συνόλου ανταποκρίνεται στην έννοια του όρου «μνημείο», δηλαδή του αντικειμένου που ανακαλεί μνήμες και παρέμπει σε ένα γνήσιο πολιτισμικό πλαίσιο του οποίου όλοι είμαστε συν-κοινωνοί.

Το 2005 ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων διοργάνωσε συνέδριο με θέμα «Το παρόν και το μέλλον των μνημείων μας. Πολιτιστική Κληρονομιά και Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης. Η προσφορά



της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας στην κοινωνία των πολιτών». Ως σύνθημα χρησιμοποιήθηκε η φράση «Τα μνημεία ανήκουν σε όλους», ενώ στο εισαγωγικό κείμενο ο συντάκτης του ανέλυσε την ανάγκη της μετατροπής της κρατικής αρχαιολογίας σε δημόσια αρχαιολογία.<sup>23</sup> Σε απόλυτη συμφωνία με αυτή τη θέση θεωρούμε πλέον απαραίτητη την ένταξη της Δημόσιας Αρχαιολογίας, της Αρχαιολογικής Νομοθεσίας και της προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς στα προγράμματα σπουδών εκείνων των Τμημάτων των ελληνικών πανεπιστημίων που διδάσκουν Ιστορία, Αρχαιολογία και Πολιτισμό. Γιατί μόνο έτσι θα διαφυλαχθεί το βαρύ πολιτισμικό μας κεφάλαιο σε τοπικό, εθνικό και οικουμενικό επίπεδο, όπως αρμόζει στην παγκόσμια διάσταση που ενυπάρχει στο χνάρι του ανθρώπου και στα έργα του.

## Βιβλιογραφία

- Αθανασούλης Δ., «Τα μνημεία στους πολίτες με τη μέθοδο της αυτεπιστασίας», στο: Το παρόν και το μέλλον των μνημείων μας. Πολιτιστική Κληρονομιά και Γ Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης. Η προσφορά της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας στην κοινωνία των πολιτών (εκδ. Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων), Θεσσαλονίκη 2007, σ. 22-25.
- Αδάμ-Βελένη Π. & Μυλόπουλος Γ. Α. (επ.), Μετρώ-ντας την Ιστορία της Θεσσαλονίκης / The Metro-nome of Thessaloniki's History, ΥΠΠΟ-ΕΦΑΠΟΘ, Θεσσαλονίκη 2018.
- Αρχαιολογικό παλίμψηστο και αστικός ιστός. Σύγχρονες διαχειριστικές προσεγγίσεις. Ερευνητική εργασία (υπ. καθ. Α. Τζομπανάκης), Πολυτεχνείο Κρήτης, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Σεπτέμβριος 2016, σ. 10-11.
- Bakirtzis, Ch., «Περί του συγκροτήματος της Αρχαίας Αγοράς της Θεσσαλονίκης», στο: Αρχαία Μακεδονία, τ. II (1977), σ. 257-269.
- Βασιλείδου Σ., Κωνσταντινίδου Κ., Τζεβρένη Σ., «Από τον Decumanus Maximus στη Λεωφόρο: πολεοδομικοί μετασχηματισμοί στη βυζαντινή Θεσσαλονίκη», στο: Επιστημονικό Συμπόσιο προς τιμήν του Ομότιμου καθηγητή Γεωργίου Βελένη. Περιλήψεις ανακοινώσεων, Θεσσαλονίκη 2017, σ. 60-61.
- Βασιλείδου Σ., «Εργαστήρια [...] εις την γειτονίαν της υπεραγίας Θεοτόκου (9ος -12ος αι.): Από τις ανασκαφές του σταθμού Αγίας Σοφίας ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης», στο: Γ Επιστημονικό Συμπόσιο «Βυζαντινή Μακεδονία». Θεολογία -Ιστορία -Φιλολογία -Δίκαιο -Αρχαιολογία -Τέχνη, 14-16 Μαΐου 2016, Θεσσαλονίκη 2019, σ. 591-604.
- Γαλανίδου Ν., «Προλεγόμενα στη σειρά "Δημόσια Αρχαιολογία"», στο: Μιλώντας στα παιδιά για το παρελθόν. Μία διεπιστημονική προσέγγιση (επ. Γαλανίδου Ν., L.-H. Dommasnes), Δημόσια Αρχαιολογία 1, Αθήνα 2012, σ. 7-16.
- Δωροβίνης Β., «Κράτος και Πολιτιστική Κληρονομιά», Αρχαιολογία τ. 12 (Αύγουστος 1984), σ. 83-88.
- Ioannis Caminiatae de Expugnatione Thessalonica (εκδ. G. Böhlng) [CFHB 4] (1973), σ. 11, 9.71-9.87.
- Καραδήμου Α., Η προστασία των χώρων και των ακίνητων μνημείων στα ευρωπαϊκά και διεθνή κείμενα προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς, Νόμος + Φύση. Κείμενα, 16/11/2018. (<https://nomosphysis.org.gr/18675/i-prostasia-ton-xoron-kai-ton-akiniton-mnimeion-sta-eyropaika-kai-diethni-keimena-prostasias-tis-politistikis-klironomias/>).
- Καρύδας Ν., «Παλαιοχριστιανικές οικίες με τρικλίνιο στη Θεσσαλονίκη-μέρος II: δέκα χρόνια μετά», Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη 20 (2009), σ. 127-141.
- Κωνσταντινίδου Κρ., «[...] εν τη γειτονία της Καταφυγής, Ευρήματα από τις ανασκαφές για την κατασκευή σταθμού του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης (9ος -12ος αι.)», στο: Γ Επιστημονικό Συμπόσιο «Βυζαντινή Μακεδονία». Θεολογία -Ιστορία -Φιλολογία -Δίκαιο -Αρχαιολογία -Τέχνη, 14-16 Μαΐου 2016, Θεσσαλονίκη 2019, σ. 605-617.
- Magdalino P., Constantinople médiévale, Etudes sur l'évolution des structures urbaines, Παρίσι 1996.
- Μακροπούλου Δ., Βασιλείδου Σ., Κωνσταντινίδου Κρ., Τζεβρένη Σ., «Πολεοδομικές και χωροταξικές παρατηρήσεις για τη Θεσσαλονίκη από τους παλαιοχριστιανικούς έως τους νεότερους χρόνους στο πλαίσιο κατασκευής του Μετρό», Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη 25 (2011), Θεσσαλονίκη 2015, σ. 317-326.
- Μακροπούλου Δ., Κωνσταντινίδου Κρ., «Μετρό Θεσσαλονίκης-Σταθμός Βενιζέλου. Αρχαιότητες σε διαχρονική συνομιλία», Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη 26 (2012) (υπό έκδοση).
- Μακροπούλου Δ., «Διαδρομή δεκάξι αιώνων με το μετρό από το Βαρδάρη ως το Σιντριβάνι ή από τη Χρυσή Πύλη ως την Κασσανδρεωτική. Οι σταθμοί διηγούνται», Φιλολογός τ. 154 (2013), σ. 543-558.
- Μαρκή Ε., «Οι σωστικές ανασκαφές, κύριος παράγων διαμόρφωσης της εικόνας της βυζαντινής Θεσσαλονίκης», Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη 20 (2009), σ. 215-219.
- Παϊσίδου Μ., «Το δέκατο έκτο μνημείο UNESCO για τη Θεσσαλονίκη ή ...», Ανάσκαμμα 6 (Ιούνιος 2013), σ. 147-153.
- Παϊσίδου Μ., Βασιλείδου Σ., Κωνσταντινίδου Κρ., «Μετρό Θεσσαλονίκης 2010. Το έργο της 9ης ΕΒΑ», Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη 24 (2010), Θεσσαλονίκη 2014, σ. 223-234.
- Παϊσίδου Μ., Τάντσης Α., Γραϊκού Γ., Μαρινέλη Δ., Τριχιά Μ., «Η τεκμηρίωση της μεσοβυζαντινής Θεσσαλονίκης. Μνημειακά κατάλοιπα και αρχαιολογικές πληροφορίες: συμπεράσματα ενός ερευνητικού προγράμματος», Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και Θράκη 27 (2013), Θεσσαλονίκη 2018, σ. 267-278.
- Paisidou M., «The church "Panagia ton Chalkeon in Thessaloniki". A different approach of a monastic institution and its founder», SIRIS 15 (2015), σ. 121-133.
- Πάντος Π., Κωδικοποίηση Νομοθεσίας για την Πολιτιστική Κληρονομιά. Α. Ελληνική Νομοθεσία, Β. Διεθνές και Κοινωνικό Δίκαιο, Αθήνα 2001-2005.

- Παπαπετρόπουλος Δ., Ν.3028/2002 για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη 2006.
- Ράπτης Κ., «Η Αχειροποίητος της Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο της πρωτοβυζαντινής εκκλησιαστικής αρχιτεκτονικής», *Δελτίον της Χριστιανικής Αρχαιολογικής Εταιρείας*, τ. 40 (2019), σ. 29-60.
- Vitti M., *Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης. Από την ίδρυσή της έως τον Γαλέριο*, Θεσσαλονίκη 1996.
- Χαμηλάκης Γ., <http://www.avgi.gr/article/10966/5595939/giannes-chamelakes-as-tolmesoume-na-angixoume-to-parelthon>, (φύλλο: 8/6/2015).

## Σημειώσεις

1. Μακροπούλου & Κωνσταντινίδου 2012 (υπό έκδοση)· Μακροπούλου 2013, σ. 549-551. Κωνσταντινίδου 2019, σ. 605-617.
2. Magdalino 1996, σ. 9-13, 19-25, 106 (χάρτης).
3. Vitti 1996, σ. 67-96.
4. Καρύδας 2009, σ. 127-141· Μαρκή 2009, σ. 215-219.
5. Ioannis Caminiatae 1973, σ. 11, 9.71-9.87.
6. Μακροπούλου, Βασιλείδου, Κωνσταντινίδου, Τζεβρένη 2011, σ. 317-326· Μακροπούλου & Κωνσταντινίδου 2012 (υπό έκδοση)· Βασιλείδου, Κωνσταντινίδου, Τζεβρένη 2017, σ. 60-61· Βελήν & Μυλόπουλος (επ.) 2018, σ. 129-133.
7. Μακροπούλου 2013, σ. 549-551.
8. Για το Μεγαλοφόρο βλ. Bakirtzis 1977, σ. 257-269.
9. Κωνσταντινίδου 2019, σ. 605-606.
10. Παϊσίδου 2018, σ. 270.
11. Παϊσίδου, Βασιλείδου, Κωνσταντινίδου 2010, σ. 229-231.
12. Παϊσίδου, Τάντσης, Γραϊκού, Μαρινέλη, Τριχιά 2013, σ. 267-278· Ράπτης 2017, σ. 109-115.
13. Paisidou 2015, σ. 121-123.
14. Ράπτης 2019, σ. 34-38.
15. Δωροβίνης 1984, σ. 83-88.
16. Για το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας βλ. Πάντος 2001-2005.
17. Δωροβίνης 1984, σ. 84.
18. Καραδήμου 16/11/2018.
19. Καραδήμου 16/11/2018.
20. Σχετικές απόψεις βλ. Χαμηλάκης (8/6/2015) <http://www.avgi.gr/article/10966/5595939/giannes-chamelakes-as-tolmesoume-na-angixoume-to-parelthon>
21. Αρχαιολογικό παλίμψηστο, σ. 10-11.
22. Γαλανίδου 2012, σ. 9-12.
23. Αθανασούλης 2007, σ. 22-25.

## Πρόελευση φωτογραφιών

Οι φωτογραφίες με αριθμό 1, 3, 5 προέρχονται από το αρχείο της Εφορείας Πόλης Θεσσαλονίκης και της αρχαιολόγου Κρινώς Κωνσταντινίδου. Οι φωτογραφίες με αριθμό 2, 4 προέρχονται από το προσωπικό αρχείο της γράφουσας και η λήψη τους έγινε με την άδεια της Εφορείας Πόλης Θεσσαλονίκης το 2017.

## ABSTRACT

### Thessaloniki's Subway: The Archaeological Site of the Venizelos' Station An "in situ" maintenance or the chronicle of a missed opportunity for the city?

Melina Paisidou

Associate Professor in Byzantine Archaeology

Department of History and Archaeology, Aristotle University of Thessaloniki, Greece

Themes in Archaeology Magazine 2019, 3(3): 338 - 347

The text concerns the issue of the "in situ" maintenance of the most important archaeological findings that have been excavated in the historical center of Thessaloniki, during the works of the Metro construction in the Venizelos Station. Namely, the urban planning of the early Christian and byzantine Thessaloniki from the 4th to the 9th centuries has been revealed in an archaeological site of 1500 m<sup>2</sup>. A considerable part of the *decumanus maximus* of the city, of its monumental crossroad with the vertical *cardo*, of a public square and of numerous stores and workshops are displayed. According to the national archaeological legislation and to the international conventions for the monuments and sites, the whole area must be maintained, protected and rendered to the public as a good of worldwide importance.

**Key words:** Urban planning, byzantine Thessaloniki, *decumanus maximus*, archaeological legislation, international conventions, public archaeology