

Un passato che riaffiora dal fango

di Titti Zezza

La città di Istanbul, che a partire dal 16 gennaio 2010 ha assunto il ruolo di capitale della cultura europea, con uno scatto di orgoglio torna oggi a sentirsi a pieno titolo erede di quel suo passato glorioso quando fu dapprima fulcro dell'Impero Romano d'Oriente, divenuto poi Impero Bizantino, e quindi dell'Impero Ottomano.

Dell'uno e dell'altro tracce cospicue e ben identificabili sono ancora presenti nel suo tessuto urbano, in particolare, per quanto riguarda l'insediamento romano, in quella parte della città che già a partire dall'antichità più remota fu scelta per la sua felicissima posizione geografica: un istmo collinare, ultima propaggine dell'Europa, che si protende quasi a toccare il continente asiatico da cui lo separa lo Stretto del Bosphoro, l'antico guado dei buoi. Notava Procopio che il mare circondava l'antica Costantinopoli come una ghirlanda. Ed in effetti l'istmo su cui si sviluppò la città è bagnato a sud dalle acque dell'antica Propontide, l'attuale Mar di Marmara, ad est dalle acque del Bosforo e a nord da quelle del cosiddetto Corno d'oro, una lunga e stretta rientranza naturale della costa europea. Proprio grazie a quest'ultima insenatura che si presenta come un accogliente porto naturale e che presto, per questo, diventerà richiamo sicuro per le imbarcazioni di tre continenti, l'insediamento si mostrò sin dalle origini adatto al ruolo di grande emporio commerciale, facendosi esso crocevia di idee, uomini e merci e punto di incontro tra Oriente ed Occidente. Ogni fonte storica antica esalta l'eccezionale posizione strategica della città che attraverso l'interno Mar di Marmara si poteva raccordare, risalendo il Bosforo in tutta la sua lunghezza, con il Ponto Eusino, l'attuale Mar Nero, mentre attraverso lo Stretto dei Dardanelli poteva comunicare con il Mar Egeo e quindi con il Mediterraneo in generale.

Affacciati sul Corno d'Oro, già in epoca precedente la dominazione romana vennero realizzati i primi due porti artificiali necessari all'approvvigionamento di beni utili alla città. Questi erano situati tra l'attuale cosiddetta Punta del Serraglio e il Ponte di Galata, denominati l'uno Bosphorion e l'altro Nérian, entrambi protetti da dighe fortificate e sbarrati, in tempo di guerra, da catene.

Un insediamento urbano, dunque, al confine tra due continenti, circondato dal mare e accessibile per via terra da un solo lato attraverso la Tracia, estrema estensione della penisola balcanica.

Furono proprio gli antichi greci a battere per primi quegli itinerari commerciali e la tradizione vuole che attorno al 659 a.C. alcuni di essi, provenienti dalla città di Megara, siano approdati qui e abbiano fondato una colonia di nome Bisanzio dal suo leggendario fondatore, un certo Byzas, colonia che proprio grazie al suo splendido porto naturale si sviluppò rapidamente.

Il mito che ci racconta dell'eroe greco Giasone approdato con i suoi compagni a bordo della nave Argo nella lontana Colchide sulle rive del Ponto Eusino, alla ricerca del Vello d'oro, adombra la penetrazione greca nelle regioni più orientali dell'Europa e l'impresa di quell'eroe diverrà esempio di ardimento umano.

Ma è nel IV secolo d.C., con la decisione dell'imperatore Costantino di fare di quell'insediamento commerciale, già soggetto alla tutela di Roma, una grande città dove potersi trasferire, che Bisanzio entrò nella Storia. Egli pensava di poter controllare da quella posizione avanzata, ma ben difendibile, i settori militarmente più nevralgici dell'Impero, sfruttando al tempo stesso la vocazione commerciale del luogo. Bisanzio era già una intersezione di rotte commerciali, di strade carovaniere provenienti sia da est che da ovest, sia da nord che da sud. Era il luogo in cui ci si poteva approvvigionare di moneta sonante e il *solidus*, la moneta romana coniata allora, avrà in futuro per oltre sette secoli la funzione dell'attuale dollaro o euro.

L'undici maggio del 330 si festeggiò la nascita della città voluta da Costantino come quella di una nuova Roma e Nea Roma essa venne denominata, anche se poi si preferirà chiamarla Costantinopoli in onore dell'imperatore, mentre la vera Roma, ormai tagliata fuori dal grande asse militare ed economico dell'Impero, cadeva sotto i colpi dei barbari. Costantinopoli invece rispecchierà da subito, nelle costruzioni monumentali che via via l'abbelliranno, le sue nuove caratteristiche di città imperiale.

La città di Costantino si era sovrapposta al tessuto originario di Bisanzio che un predecessore, l'imperatore Severo, aveva già potenziato favorendone l'espansione verso occidente e fortificandolo con una muraglia più ampia rispetto a quella eretta quando essa era ancora un insediamento greco, muraglia che attraversava da un mare all'altro l'istmo. Un vigoroso impulso alla monumentalizzazione della città di allora, oggi corrispondente al settore occidentale di Istanbul che si sviluppa a sud del Corno d'Oro, fu impresso in particolare dall'imperatore Teodosio I (379-395) e successivamente per circa un sessantennio anche dai suoi discendenti, che le conferirono un magnifico assetto sia per calcolo politico che economico. In epoca teodosiana la cinta difensiva venne spostata ancora più ad occidente, ampliata e resa inespugnabile per un migliaio di anni a venire. Essa divenne, una volta ampliata, uno splendido circuito murario dotato di un triplice sistema difensivo (attualmente in corso di risanamento) e segnò la massima estensione raggiunta dall'abitato per tutta la durata della Costantinopoli bizantina. Fu Teodosio in persona a far realizzare sul lato sud dell'istmo anche un altro porto, per venire incontro ai bisogni della nuova capitale dell'Impero, che si andava accrescendo rapidamente e si consolidava sempre più nella sua vocazione commerciale. Già in precedenza pure l'imperatore Giuliano aveva voluto, nel 362, fornire la città di un nuovo porto, che fu realizzato sulla Propontide, a ovest del Palazzo imperiale e

dell'Ippodromo, per supportare l'attività di quelli più antichi che si affacciavano sul Corno d'Oro. Anche il porto voluto da Teodosio fu creato sulla Propontide, più ad ovest di quello di Giuliano, utilizzando una barriera frangiflutti che correva da est ad ovest lungo la parte sud di una profonda baia naturale. Da qui mercantili e galere partivano e arrivavano da e per tutto il Mediterraneo, determinando la potenza economica dell'Impero d'Oriente. Come altre strutture portuali, sappiamo che esso era dotato di una grande torre di avvistamento e di cinque enormi silos, presumibilmente divisi in compartimenti paralleli, per immagazzinare le merci, soprattutto il grano trasportato da Alessandria. Il porto fatto costruire da Teodosio fu uno dei più importanti del periodo bizantino nell'area mediterranea, citato ancora negli appunti di viaggio stesi da visitatori giunti ad Istanbul intorno alla metà del XVI secolo, appunti in cui si conferma il periodo della sua costruzione avvenuta nel IV secolo così come si ricorda il suo declino a partire dal VII secolo, quando cominciò ad insabbiarsi. Nel 715 dei cinque silos succitati ne rimaneva in funzione uno solo: allora l'imperatore Atanasio II, prevedendo l'attacco arabo, decretò l'allontanamento dalla città di coloro che, a causa delle ormai ridotte provviste, non avevano scorte alimentari. Quel silos resterà in funzione sino al X secolo quando ormai il porto era largamente insabbiato.

La causa iniziale di tale fenomeno si deve probabilmente al materiale alluvionale portato a valle dal fiume Lycos, le cui acque sfociavano proprio nella baia naturale in cui il porto teodosiano era stato costruito, ma successivamente la situazione fu aggravata da interventi antropici che vennero ad interferire con le correnti costiere. Il porto si riempì a tal punto di sedimenti che la linea di costa del Mar di Marmara in quel punto avanzò di circa un chilometro e mezzo. Così, benché più volte citato nelle fonti antiche, nel tempo si perse memoria della sua esatta ubicazione anche perché, dopo il suo progressivo insabbiamento e il conseguente abbandono, l'area venne messa a coltura e si trasformò in un prospero giardino che per centinaia d'anni fornì la città di Istanbul di frutta e ortaggi.

Secoli dopo, infatti, un'altra data risulta determinante per la storia di questa città: è il 29 maggio del 1453 quando Maometto II si impadronì di Costantinopoli, stremata ormai dalla lunga decadenza bizantina, e diede avvio all'era ottomana. Il possesso di questa città era da tempo il sogno accarezzato da tutta la dinastia turca che vedeva in essa la degna nuova capitale dell'Impero Ottomano e per questo in breve tempo, dopo la sua conquista, la città venne rivitalizzata. La croce cristiana sulle cupole delle chiese venne sostituita dalla mezzaluna e sulle rovine della Costantinopoli bizantina nacque Istanbul, città dei sultani e fulcro dell'islam.

In epoca moderna la città si è progressivamente ingigantita sino a divenire una megalopoli di 15 milioni di abitanti. Ma proprio la volontà di dotare Istanbul, per questo 2010, di una linea ferroviaria integrata con una metropolitana per fronteggiare l'annoso problema dei trasporti ha portato alla casuale individuazione dell'antico porto di Teodosio. La linea ferroviaria in via di

realizzazione, denominata Marmaray, che attraverserà diagonalmente il centro storico e mediante un tunnel sottomarino, il più profondo del pianeta, consentirà di collegare i quartieri europei della città con quelli asiatici passando sotto lo Stretto del Bosforo, coprirà una distanza complessiva di soli 76,3 km, ma risulterà di estrema utilità. Essa è stata progettata per alleggerire il traffico abnorme che oggi rischia di soffocare Istanbul e che i due ponti gettati sulle acque dello Stretto non riescono più a smaltire. Risale ormai a tempi lontani il progetto di un passaggio sottomarino per superare il Bosforo sulle cui rive la città si è sviluppata a dismisura, ma solo ora ci si è impegnati nella realizzazione di quest'opera a causa delle notevoli difficoltà tecniche ed economiche che essa comporta. Il suo costo si aggirerà sui tre miliardi di euro e comporterà tra l'altro l'assemblaggio di undici segmenti che costituiranno il tunnel, posati sul fondo marino secondo un lavoro di precisione condotto per così dire alla cieca, con la complicazione del dislivello che tra una sponda e l'altra dello Stretto è quasi di 18 metri.

Sono stati proprio gli scavi resisi necessari per realizzare le stazioni sotterranee della metropolitana da collegare con la ferrovia che hanno consentito il rinvenimento di numerosissimi reperti archeologici nell'area anticamente abitata da greci e romani; reperti preziosi che contribuiscono oggi a chiarire ancor meglio la storia di questa città. In particolare è emerso che il sovrapporsi dei numerosi insediamenti umani in quest'area, non è relativo solo alla presenza ottomana, bizantina, romana e greca, come si riteneva sinora, in quanto sono emerse tracce di insediamenti precedenti che risalgono al periodo neolitico. E ciò in contrasto con la tradizione che collocava la nascita di questa città nel primo millennio a.C. Oggi grazie a questi reperti che attestano come il luogo fosse già abitato tra i 6500 anni e gli 8000 dal presente improvvisamente la storia di Istanbul risulta di molto retrodatata.

Sono circa 25.000 i manufatti archeologici che sinora sono venuti alla luce a partire dal 2004, quando si diede l'avvio ai lavori: resti di scheletri risalenti al Neolitico, come pure resti di abitazioni coeve; lucerne in terracotta risalenti al VI-VII secolo d.C.; calzature in legno del V-VII secolo d.C.; pettini del IX-X secolo d.C.; cucchiari di una dozzina di tipi, stampi per il pane, bilance in bronzo con relativi pesi, attrezzi in osso o avorio, ma anche immagini del Cristo, una chiesa risalente al XIII secolo e dentro e attorno a questa 23 tombe. Questi reperti ci forniscono informazioni preziose circa la vita quotidiana, l'economia, il commercio, le credenze religiose del periodo a cui vengono ascritti.

Uno scavo, in particolare, effettuato nell'area di Yenikapi, non lontano dal centro storico di Istanbul, sul versante europeo, là dove la metropolitana si dovrebbe incontrare con la linea ferroviaria che, attraverso il tunnel sottomarino, collegherà la parte europea con quella asiatica, ha evidenziato inizialmente, all'apparenza, mura bizantine risalenti a 1600 anni fa che si sono rivelate

invece essere le strutture dei moli del porto fatto costruire da Teodosio. Qui gli scavatori hanno estratto resti ben conservati di 34 imbarcazioni che per la maggior parte sono state individuate nella parte est del porto e vicino alla sua entrata: imbarcazioni di lunghezza e tipologia diverse (da kahn lunghi sei metri fino a galere che arrivano a trenta metri, tra cui anche quattro navi da guerra bizantine) risalenti ad un periodo storico che va dalla tarda antichità sino all'alto medioevo. Da ciò gli studiosi hanno dedotto che l'insabbiamento del porto avvenne a partire dalla sua estremità occidentale, ma che esso rimase in funzione anche se parziale sino al sopravvenire di un disastro naturale da collocarsi tra la fine del X secolo e l'inizio dell'XI, dovuto forse ad un particolarmente violento tsunami, onda gigantesca innescata da un terremoto, che distrusse la maggior parte delle imbarcazioni lì ancorate in quel momento. Infatti alcune delle barche rinvenute giacevano affondate nello stesso tipo di sedimento e da ciò si desume che devono essere colate a picco nello stesso momento. Tale fenomeno naturale sarebbe giustificato dall'alta sismicità dell'area, ben nota agli studiosi, i quali non si nascondono che anche il tunnel sottomarino, che ora si va a posizionare, ha più del sessanta per cento di probabilità che sia sottoposto agli effetti di un pesante terremoto nei prossimi trent'anni. Il ritrovamento su quelle navi di tavolette di argilla con incisi i nomi e i luoghi di origine dei proprietari delle imbarcazioni, ma anche il rinvenimento di ancore in pietra e in ferro, argani e gomene e anfore, nonché la raffigurazione di un'imbarcazione riportata su una di queste ultime risalente al X secolo, assume un importante valore per le informazioni che tali reperti forniscono agli studiosi circa la navigazione e i tipi di imbarcazioni allora in uso.

L'ubicazione del porto di Teodosio era nota agli studiosi attraverso fonti scritte come anche attraverso antiche mappe. Non conosciuto invece sino ad oggi era il suo aspetto, la sua dimensione e l'esatta posizione. Ora grazie ai resti archeologici venuti alla luce possiamo ricostruirne l'aspetto reale.

Una banchina fatta di blocchi di pietra rettangolari è stata identificata lungo l'asse nord-sud nella parte più occidentale del porto, entro la linea frangiflutti. I pali di legno conficcati sul fondo marino e disposti in due file parallele immediatamente davanti ai blocchi di pietra, probabilmente sostenevano un piano di calpestio, che serviva come estensione della banchina medesima. Un secondo camminamento, che doveva essere stato allo stesso modo realizzato su pali disposti a distanza molto ravvicinata, è stato identificato sempre in quest'area di scavo in un altro settore del porto dove è stata rinvenuta anche una moneta d'oro del tempo di Giustiniano.

I delicati lavori di recupero del materiale archeologico fervono tuttora: la sua interpretazione, il trasporto, quando è possibile, e la sua conservazione richiedono tempi lunghi. La data di conclusione dei lavori della metropolitana e della linea ferroviaria è ormai slittata al 2013, con danni economici rilevanti e un certo disappunto per gli organizzatori delle manifestazioni legate al

ruolo di Istanbul quale capitale della cultura europea; grande evento questo per i turchi, che mostrano quasi un'ansia da prestazione volendo dimostrare all'Europa di essere all'altezza del compito. Nel frattempo la scoperta degli importanti reperti archeologici, in particolare i resti del porto di Teodosio, hanno fatto di quest'area un richiamo impellente per molti studiosi, che si sono portati ad Istanbul per constatare de visu le condizioni del manufatto e godere dell'opportunità unica che la scoperta offre loro. Il futuro incalza, ma il passato con i suoi tesori culturali deve essere sottratto all'oblio e in questo caso la Turchia sente ancor più la responsabilità della difesa di tale patrimonio, perché esso è tutto da condividere con il nostro Occidente europeo.