

UNO SGUARDO A COSTANTINOPOLI E AL COMMERCIO ATTRAVERSO GLI STRETTI

ELIO MIGLIORINI

1. — IL BOSFORO E I DARDANELLI: VEDUTE RECENTI INTORNO ALLA LORO FORMAZIONE. 2. — POSIZIONE DI COSTANTINOPOLI E VICENDE DELLA CITTÀ. 3. — IL PORTO DI COSTANTINOPOLI. 4. — IL MOVIMENTO PORTUALE DI COSTANTINOPOLI. 5. — IL MOVIMENTO NEGLI STRETTI.

I. — Mentre nella parte settentrionale la Regione Balcanica ha caratteri massicci, in quella meridionale ci si presenta molto articolata, specialmente verso SE., tra l'Egeo e il Mar Nero, dove due strette penisole a guisa di ponte uniscono l'Europa all'Asia, limitando il Mar di Marmara, piccolo ma assai profondo (m. 1354), in comunicazione con i mari vicini per mezzo di due strette aperture, i Dardanelli verso SO. (Egeo) e il Bosforo verso N. (Mar Nero). Anche il rilievo tende nelle linee generali ad abbassarsi e tra il solco segnato dalla Marizza e la valle del Sakaria (Anatolia) s'estendono delle montagne di poche centinaia di metri (Tekirdag in Europa e rilievi della Penisola Bitinica in Asia), a lato dei quali si affiancano invece alture più considerevoli. Il passaggio si apre quindi in una bassa fascia, plasmata già in epoca assai antica, limitata da rilievi a pieghe recenti.

Passaggi naturali simili a questo, aventi una grande importanza per il traffico, sono lo stretto di Gibilterra e quello di Malacca; in quest'ultimo Singapore ha una posizione per qualche riguardo paragonabile a Costantinopoli, salvo che si trova in un punto di passaggio obbligato che collega non già due mari, ma due oceani. Per molti altri caratteri gli stretti turchi si accostano invece, anche se il traffico è più modesto, ai grandi canali tagliati dall'uomo attraverso gli istmi di Suez e di Panama.

Il paesaggio naturale è del resto ben noto e non occorrerà che qualche parola per richiamarne alla memoria i lineamenti fondamentali, mentre invece un cenno merita la genesi, che ha dato luogo in epoca recente a nuove indagini. Quella parte della Tracia che è rivolta verso l'Asia Minore termina a SO. con la Penisola di Gallipoli (o Chersoneso Tracico), lunga 80 km., la quale fronteggia per 60 km. la costa opposta, che ha caratteri simili. Formata da calcari del Terziario recente, da arenarie, da terreni marnosi che fanno parte di un modesto rilievo a forme tabulari, la Penisola presenta un allargamento a sprone rivolto verso l'isoletta di Imbro, mentre poi si restringe due volte, una prima presso Bolayir (km. 4,5), là dove si ricollega alla terraferma, ed una seconda in corrispondenza di Eceabat (km. 7). A nord e al centro la Penisola è formata da alture che assumono una tinta grigia o giallastra, nude o ricoperte da una povera vegetazione di erbe e di arbusti.

spinosi, incise da valli profonde e con pendii ripidi verso la costa; solo nei luoghi un poco riparati cresce qualche oliveto e qualche cipresso. Verso S. essa degrada in un pianoro, arido e desolato.

Una linea che congiunge Silivri (sul Mar di Marmara) con Terkok (presso il Mar Nero) separa dal resto della Tracia l'altra penisola, detta di Bisanzio (o del Bosforo), formata da un nucleo di scisti argillosi devonici sui quali si sovrappongono calcari eocenici e terreni terziari. Le formazioni steppose, che prevalgono in gran parte della Tracia, si spingono fino alle porte di Costantinopoli, qua e là interrotte da qualche bosco, come avviene presso la località di Belgrado, dove nella zona di contatto tra gli scisti devonici e le alluvioni ciottolose plioceniche sgorgano delle ricche polle d'acqua che alimentano l'acquedotto della città. La Penisola di Bisanzio si ricollega ad un rilievo tabulare terziario che rivolge al Mar di Marmara un pendio ripido ed uniforme, mentre le valli danno luogo alla formazione di piccoli «liman». Verso la Tracia il rilievo, ondulato e nudo, alto 300 m., si presenta fortemente inciso in direzione nord-sud da valli profonde, che formano un sistema naturale di trincee, utilizzate a scopo difensivo sia verso il 500 dall'Imperatore Anastasio I («mura lunghe»), sia nel Medioevo, sia infine durante le ultime guerre balcaniche (linea di Ciataglia).

Le due penisole fronteggiano gli stretti. I Dardanelli (Ellesponto) sono lunghi poco più di 60 km., profondi, da 54 a 105 m., larghi in media da 4 a 7,5 km., con un minimo di 1370 m. presso Çanakkale, in corrispondenza di un delta fluviale, e si presentano piuttosto monotoni e uniformi, essendo incisi in rocce non troppo resistenti. Invece il Bosforo (detto pure Stretto di Istanbul) ha un aspetto più vario perchè è scavato in rocce più resistenti e conserva ancora, specie nelle zone più riparate dai venti di nord, una rigogliosa vegetazione. Assai meno lungo (31,7 km.) e più tortuoso, facile da percorrere e da traversare, ma anche da sbarrare, è largo in media 1.500 m., ma appena 600 nei punti più stretti, profondo al massimo 119 m. Esso si apre dalla parte del Mar Nero a forma d'imbuto, che si restringe in corrispondenza dei castelli di Rumelia e di Anatolia, costruiti da Maometto II e da Baiazet I (1452 e 1393) e che costituiscono la porta d'accesso a Costantinopoli. In questa prima parte il paesaggio è piuttosto triste e nudo per la presenza di andesiti vulcaniche e la frequenza di fitte nebbie. Poi l'aspetto si anima e le coste si fronteggiano in modo che ad ogni sperone corrisponde dalla parte opposta una baia, salvo dove esistono dei disturbi tettonici. E il paesaggio diventa tanto più ameno quanto più ci si avvicina a Costantinopoli, dove la monotonia cessa per l'esistenza di una diramazione, il Corno d'Oro — così chiamato dai Bizantini per la sua forma e per le ricchezze d'ogni sorta che si scambiavano sulle sue rive — il quale si presenta come un porto naturale ideale per larghezza (da 350 a 900 m.), profondità (fondali sempre superiori a 20 m., tenuti sgombri dall'insabbiamento dalle correnti), ancoraggio (sabbie), privo di scogli, con rive basse, ben protetto dal vento, dalle onde e dalle correnti, con un'apertura abbastanza ampia, ma non tanto che non vi fosse la possibilità, nelle epoche passate,

di chiuderla per maggior sicurezza con catene. Il Corno d'Oro si trova sulla linea che separa i terreni devonici da quelli terziari, in una bassura (lunga 7,5 km.) che è stata invasa dal mare, mentre verso monte è stata riempita dai sedimenti di due ruscelli ora scarsamente attivi, le Acque Dolci d'Europa.

Quanto all'origine degli Stretti vi sono teorie diverse. Fino a qualche anno fa si riteneva infatti che Bosforo e Dardanelli con le loro valli laterali fossero i tronconi di un sistema fluviale unitario formatosi nel Pliocene superiore e invaso più tardi dalle acque, in seguito ad un movimento di sommersione che ha portato queste valli fluviali a 50 o 60 m. sotto il livello attuale del mare. E realmente percorrendo il Bosforo si ha l'impressione di essere non già in un braccio di mare, ma lungo il corso di un fiume che si sia scavata tortuosamente la sua strada tra le rocce, come ha fatto il Reno nei Monti Scistosi o il Danubio nella Wachau e alle Porte di Ferro. La stessa impressione si ha osservando gli Stretti dall'alto. Ma mentre PHILIPPSON e CVIJC' ritenevano che l'andamento della corrente fluviale fosse, come attualmente la corrente marina superficiale, diretto da NE. verso SO., HOERNES, basandosi sia su considerazioni geologiche (studio dei sedimenti a partire dal Sarmatico) che morfologiche (esame del letto del Bosforo, orientamento delle fosse sottomarine dello Stretto, sbocco verso il Mar Nero), ha sostenuto che l'antico fiume era tributario del Mar Nero; quanto ad età soltanto nel Quaternario inferiore, incisa la soglia in seguito ad erosione, le acque mediterranee avrebbero invaso gli Stretti, collegandosi col Mar Nero. In epoca più recente W. PENCK ha esposto una teoria ancora diversa sostenendo che all'altezza di Costantinopoli, tra Scutari e Stambul, ci sarebbe stato uno spartiacque, là dove tuttora si osserva una soglia sottomarina di 37 m. e quindi il fiume, il cui tratto medio sarebbe costituito dal Corno d'Oro, avrebbe inciso la soglia ondulata che separa l'Europa dall'Asia, tanto più profondamente quanto più il livello di questa tendeva ad alzarsi; tale soglia sarebbe persistita fino in epoca diluviale tarda.

Ricerche più recenti, riassunte dal MAYER, hanno potuto determinare l'esistenza nel Bosforo di 5 livelli di terrazze, le quali hanno un'estensione molto limitata e son quindi spesso mal riconoscibili, forse perchè incise in rocce assai resistenti. Esse si trovano ai seguenti livelli: 1. Terrazza superiore, inclinata a S., tra 120-70 m. a O. e 120-80 m. a E.; 2. Terrazza inferiore, inclinata a S., tra 60-30 m. a O. e 70-50 m. a E.; 3. Prima terrazza sottomarina, inclinata a S., posta a 16-38 m. sotto il livello attuale delle acque; 4. Seconda terrazza sottomarina, a 48-38 m., pur essa inclinata verso S.; 5. Fondo attuale inclinato invece verso N. L'evoluzione morfologica è stata riassunta dal MAYER nel modo seguente. La regione del Bosforo nel Paleozoico aveva già aspetto montuoso ed è stata a più riprese soggetta a movimenti, che l'hanno fortemente ripiegata. Prima che si stabilisse l'idrografia attuale si è formata una fossa tettonica, che è stata riempita, assieme ai monti vicini, da sedimenti terziari. In essi e nel rilievo precedente si è formato nel Pliocene medio un peneplano (di Pera o di Tracia), che

è la forma iniziale dalla cui evoluzione deriva il rilievo recente del Bosforo. Tale penepiano s'innalza obliquamente e mentre presso il Mar Nero si trova a 230 m., a Pera è a 100 m. e presso Stambul scompare sotto il Mar di Marmara. L'erosione ha ripreso lena ed ha messo a nudo presso la riva asiatica alcuni dossi di quarziti devoniche, i lembi terziari sono stati in gran parte asportati, la fossa è stata progressivamente vuotata. Le modalità con cui si è svolto il processo erosivo — mentre contemporaneamente avveniva un movimento d'innalzamento specialmente nel Pliocene superiore e nel Quaternario antico — sono documentate dalle terrazze, tutte rivolte verso S., salvo la più bassa che è invece inclinata a N. Poi uno spostamento postdiluviale negativo della linea di riva ha fatto invadere la valle dal mare e le due terrazze inferiori sono state sommerse. Essendo mutata la base dell'erosione, che si trovava ad un livello più alto, gli affluenti tendono a creare forme deltizie e tratti paludosi, che costituiscono delle lacune nell'insediamento. Fenomeni analoghi, da mettere in rapporto col movimento di sommersione, sono del resto comuni a tutti i paesi rivieraschi del Mar Nero.

Bosforo e Dardanelli presentano per la navigazione condizioni piuttosto difficili, a causa soprattutto di una forte corrente diretta dal Mar Nero all'Egeo, la quale d'estate col vento a favore può raggiungere una velocità di 9,5 km. all'ora nei punti più stretti. In genere la velocità aumenta d'intensità a misura che, dal Mar Nero si procede verso S. Le modalità secondo le quali avviene lo scambio delle acque sono state dettagliatamente studiate durante la guerra mondiale dall'oceanografo tedesco MERZ, e pubblicate in un lavoro postumo curato da L. MÖLLER. Ma ancor prima le linee essenziali del fenomeno erano state studiate da G. B. Magnaghi e prima di lui da L. F. Marsili.

La corrente superficiale, che ha un volume d'acqua molto maggiore, è mediocrementemente salata (19 per mille) e porta acque fresche e leggere, mentre invece alquanto più calda e salata è la corrente sottomarina, che dal Mediterraneo entra nel Mar Nero. Tali correnti sono perciò dovute allo scambio di acqua tra due mari che hanno diversa densità. La causa è essenzialmente climatica. Infatti in seguito alle temperature elevate, specialmente nei mesi estivi, le acque del Mediterraneo vanno soggette ad una forte evaporazione, a compensare la quale le piogge non sono sufficienti. D'altra parte anche i fiumi che vi si gettano, compreso il Nilo, hanno portate limitate. Il livello superficiale del Mediterraneo risulta quindi leggermente inferiore a quello dei mari vicini. A mantenere costante l'equilibrio provvede l'afflusso di acque attraverso lo Stretto di Gibilterra (dall'Atlantico) e attraverso il Bosforo ed i Dardanelli (dal Mar Nero); in quest'ultimo mare l'evaporazione è modesta e inoltre vengono accolti fiumi aventi grandi portate (Danubio, Nistro, Nipro, ecc.) Date queste condizioni lo specchio d'acqua degli Stretti è lievemente inclinato verso l'Egeo. D'altra parte le acque del Mediterraneo, sempre a causa della considerevole evaporazione, risultano molto più salate (39 per mille) di quelle del Mar Nero (18 per mille). L'equilibrio è perciò ristabilito da una corrente superficiale che viene dal Mar Nero e da

una corrente sottomarina meno abbondante di acqua, in senso opposto. Un profilo lungo il Bosforo ci mostrerebbe l'esistenza di due strati diversi, uno superiore meno salato e diretto verso il Mediterraneo, l'altro inferiore più salato, diretto al Mar Nero. La superficie neutra che separa questi due strati non ha un'altezza costante, ma s'innalza da 51 metri presso il Mar Nero a 15 m. di fronte a Costantinopoli: lo spessore della corrente proveniente dal Mar Nero quindi si attenua verso SO. Il trasporto delle acque da un mare all'altro avviene senza che esse si mescolino, ma poichè nel suo movimento da N. la corrente superiore tende a respingere ed a convogliare una parte della corrente inferiore, le acque mordono i salienti, si verificano spesso dei gorgghi, dei mulinelli e dei rigurgiti. Sulla velocità e violenza della corrente influisce pure la differenza di pressione. I venti di nord-est (detti dai Greci etesie) presentano d'estate una maggiore intensità e pur attenuandosi d'inverno sono sempre il vento di gran lunga dominante (1); solo di primavera i venti di sud-ovest hanno quasi pari intensità; quando si hanno forti venti di N. la corrente superiore aumenta ancor più la sua prevalenza, se invece prevalgono venti di sud la corrente inferiore si rafforza (2). Per le modeste navi degli antichi le etesie costituivano un ostacolo alla navigazione ed era necessario attendere nel Corno d'Oro che il vento attenuasse la sua violenza, mentre invece ora il Bosforo presenta ben pochi pericoli, i quali a breve distanza da terra sono in gran parte segnalati da mede, mentre il canale centrale ha fondali da 9 a 24 m. fino a breve distanza dalla riva; una compagnia francese ha costruito (tra il 1856 e il 1891) 21 fari nei punti più pericolosi ed altri di minori ne sono stati creati in seguito.

Quanto a portate, la differenza media tra la corrente superiore e quella inferiore oscilla tra 20 mila e 15 mila mc. al secondo, la prima cifra all'entrata nel Mar di Marmara dal Mar Nero, la seconda in senso inverso. Si calcola in tal modo che il Mar Nero ceda al Mediterraneo annualmente 146,6 kmc. all'anno, pari a 4.650 mc. al secondo.

Essendo quello degli Stretti un passaggio obbligato, esso viene utilizzato non soltanto dagli uomini, ma anche dai pesci e dagli uccelli. Il Bosforo e i Dardanelli sono notevolmente ricchi di pesce, dato che essi mettono in comunicazione due mondi marini ben distinti, il Mediterraneo, ad acque calde, omogenee, uniformemente salate, e il Mar Nero, che presenta invece due strati sovrapposti, di cui solo quello superiore adatto alla vita, essendo l'altro saturo di gas solfidrici. Tra questi due ambienti avvengono delle migrazioni stagionali, di cui l'uomo ha saputo trarre profitto fin da epoca antica. Già Strabone ricorda

(1) P. es. a Scutari (osservazioni del decennio 1871-1880) si ebbero come dominanti in 72,8 giorni venti di SO. e in 126,1 giorni venti di NE., con netta prevalenza sulle altre direzioni.

(2) In rapporto con i venti di N. è la maggiore piovosità estiva (luglio: 30-50 mm.) della regione del Bosforo in confronto ai Dardanelli e ai paesi mediterranei. Cfr. i dati recenti raccolti da H. LEMBKE nell'articolo *Eine neue Karte des Jahresniederschlags im westlichen Vorderasien*. Petermanns Mitteilungen, 1940, pp. 217-25.

che il Corno d'Oro è molto pescoso e quanta importanza avesse l'alimentazione ittica anche nel passato è confermato dal fatto che l'antica Bisanzio portava un pesce nel suo stemma. Tra gli uccelli lo attraversano al tempo delle migrazioni grossi stormi di cicogne.

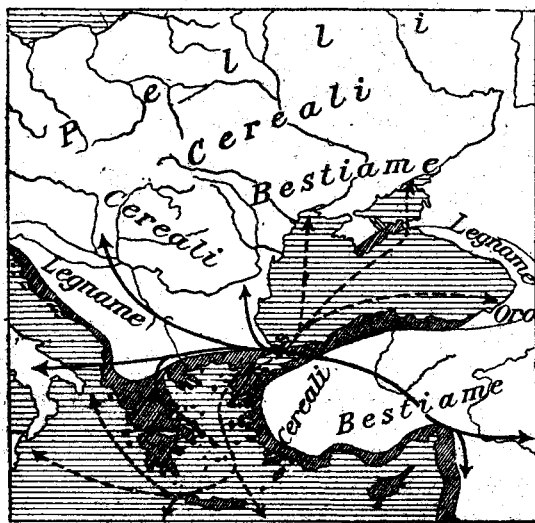
Come vegetazione si osserva sulle rive del Bosforo una curiosa mescolanza tra il paesaggio naturale, come le conifere delle alture quarzitiche, le latifoglie e le formazioni steppiche che assomigliano a quelle simili esistenti nell'Europa centrale e di SE., e il paesaggio umano, che compare nei giardini e nei cimiteri, con i numerosi cipressi e che invece ha caratteri mediterranei. Come clima le condizioni degli Stretti sono un po' meno favorevoli di quelle delle località mediterranee poste alle stesse latitudini (41° N.). Così a Costantinopoli il gennaio è alquanto più rigido che a Napoli (5° 3 di media in luogo 8. 2), tanto che la neve è uno spettacolo tutt'altro che raro sulle rive del Corno d'Oro. La primavera è di solito fresca (aprile 12°), l'estate altrettanto calda che a Napoli (luglio 24° 3), ma molto più sopportabile che negli altipiani anatolici, tanto che molti uffici vi si trasferiscono temporaneamente, l'autunno lungo e tepido (ottobre 16° 8). Assai rilevante risulta lo scarto tra le temperature giornaliere assolute. Le piogge si aggirano sui 740 mm. e il regime è quello mediterraneo; la stagione più piovosa è perciò l'inverno, seguita a breve distanza dall'autunno; viene quindi la primavera, che presenta un massimo secondario in giugno, e ultima l'estate, caratterizzata da frequenti temporali.

2. — I Greci che nel VII secolo a. C. vennero da Megara a fondare una colonia sulle rive del Bosforo, prescelsero dapprima come sede Calcedonia (ora Kadiköy) sulla costa asiatica, poco a sud dell'odierna Scutari. Ma ben presto (verso il 667) la possibilità di utilizzare un porto naturale sicurissimo come quello del Corno d'Oro, spinse a creare un'altra colonia, Bisanzio, la cui sede venne fissata presso una piccola penisola collinosa triangolare (1), che ha essa pure la forma di corno, assai adatta per l'insediamento essendo lambita per tre lati dalle acque (Corno d'Oro e Mar di Marmara) e quindi facilmente difendibile con un muro dalla parte di terra, tanto che più volte assediata ha potuto resistere a lungo senza cedere. Ciò deriva dal fatto che è tutt'altro che facile avvicinarsi alla città per via di mare, essendo tanto i Dardanelli che il Bosforo porte di difficile transito. D'altro lato invece facile è il passaggio

(1) « E' palese che la natura ha favorito il luogo dove è sorta la triplice città di Stambul-Pera-Scutari al punto da gettar le basi per il sorgere d'una città « eterna » nel senso profondo della parola. Anche se incendi e terremoti, furti e saccheggi distruggeranno la regina del Bosforo, essa risorgerà domani dalle ceneri e dalle rovine. La forma di dominazione storica può cambiare, ma essa resta un posto dominante ». A. DIX, *Politische Geographie*. Berlino e Monaco, 1923, p.232. Il porto, oltre a fissare per sempre il posto della città, è stato elemento di sviluppo per altri fattori secondari.

presso Bisanzio dalla riva europea a quella asiatica, che viene raggiunta in posizione assai più favorevole che passando i Dardanelli.

Sotto i Greci Bisanzio era un modesto centro dedito al commercio marittimo che scambiava i prodotti dell'Egeo (olio, vesti, vino, prodotti lavorati) con quelli del Mar Nero (cereali, pesce secco, pelli, cera, miele, ferro). Essa continuò a prosperare anche sotto i Romani trafficando con la Grecia e con l'Asia di NO., approfittando del fatto che queste regioni si trovavano sotto il medesimo dominio politico. Al primitivo commercio marittimo si aggiunge quindi quello terrestre. Poi la sua attività fu interrotta da cause politiche; essendo stata contraria a Settimio Severo, quell'imperatore ne fece demolire le mura e una parte



Posizione e vie di traffico di Bisanzio
(da Passarge)

dei monumenti. Essa era quindi una località di secondaria importanza, molto più piccola di Nicomedia e di Nicea, quando d'un tratto, il 10 maggio 330, diventò la capitale dell'Impero Romano. Perché venne preferita a Roma, che da allora cominciò a decadere? E come mai romana, bizantina e turca il suo splendore è continuato per tanti secoli? A queste domande hanno cercato di rispondere tra gli altri il PASSARGE e il PHILIPPSON, adducendo cause geografiche. L'imperatore Costantino, nativo di Naissus (Nish) nell'alta Mesia e quindi buon conoscitore dei punti vitali dell'Impero, intravide la debolezza del confine danubiano e si

rese conto della necessità di valorizzare il crocicchio tra il Ponto e l'Egeo (via marittima) e tra l'Europa e l'Asia (via terrestre) e di creare una roccaforte strategica in posizione centrale che permettesse di spostare gli eserciti dai confini partici o mesopotamici verso il fronte europeo (Danubio-Reno) e l'Italia. Strade importanti erano già allora: quella che traversando l'Asia Minore si spingeva nella Siria e raggiungeva il corso inferiore del Tigri e dell'Eufrate; la via Egnatia che da Salonicco raggiungeva Durazzo, da dove proseguiva per l'Italia, e la strada che passando per la Pannonia volgeva a NO. toccando il Danubio.

Verificatasi la prevista invasione dalla parte del fronte danubiano, il dominio della sezione orientale dell'Impero poté essere assicurato per un altro millennio, fino all'entrata dei Turchi in Costantinopoli (29 maggio 1453). Diminuiti i rapporti con l'Europa centrale e occidentale, le re-

lazioni si sono invece maggiormente estese coi territori asiatici. Dalle regioni interne importanti carovaniere attraverso la Persia o le steppe aralo-caspiche mettevano capo alla costa del Mar Nero e al Mar d'Azov, da dove per via di mare era facile raggiungere il Bosforo. Bisanzio è fiorita principalmente quando un grande stato ha unificato i territori europei ed asiatici e la città è servita da cerniera ad un dominio bicontinentale. Rispetto alla Penisola Balcanica bisogna tener conto: che questa regione, a differenza della Penisola Iberica, è priva d'un nucleo centrale e che quindi era più facile acquistasse importanza una località periferica dotata di un buon porto; che vi mancano grandi fiumi che non siano periferici; che le Dinariche costituiscono una barriera che preclude le influenze occidentali, mentre il solco costituito dalla Nishava e dalla Marizza apre la strada di Costantinopoli.

Anche dal punto di vista commerciale la nuova capitale dell'Impero veniva a trovarsi in una posizione vantaggiosa, data la sua centralità rispetto a regioni molto diverse. La zona costiera dell'Asia Minore e le rive europee dell'Egeo, con clima subtropicale a piogge invernali, fornivano in abbondanza olio, fichi, vino, mandorle e più tardi anche prodotti lavorati. Le zone steppiche della Tracia, il basso Danubio, la Russia meridionale praticavano l'allevamento e coltivavano cereali. Nelle bassure della Struma e del Vardar, nei Rodopi e nei Balcani, come pure nell'Asia Minore, specie lungo le rive del Mar Nero crescevano rigogliose foreste. I paesi interni dell'Asia Minore e le regioni della Russia rivolte al Caspio, nei luoghi dove non era possibile l'allevamento del bestiame per l'estrema aridità, davano sale. Va anche ricordata la pesca che, come si è visto, è resa redditizia dall'esistenza di due ambienti biologici così diversi nel Mar Nero e nell'Egeo. Un periodo molto fiorente si ebbe sotto Giustiniano, sia per la riconquista d'una parte dei paesi occidentali (e quindi la ripresa su più larga scala della funzione bicontinentale), sia in virtù d'una serie di monopoli che hanno accentrato il commercio a Bisanzio; in seguito si fecero strada molti concorrenti; specialmente Venezia e Genova, e influenze politiche contrarie contribuirono alla sua decadenza come potenza marittima. Dopo la parentesi dell'Impero latino (1204-61), avvantaggiata dai dissidi tra Veneziani e Genovesi nel Mar Nero, riprende le sue funzioni di scambio tra l'Oriente e l'Occidente, trafficando da un lato con la Crimea e con Trebisonda e dall'altro con le Fiandre, con la Francia e con Venezia. Ma poi comincia a risentire dell'avanzata dei Turchi, che finirono col sommergere la civiltà bizantina. Occupata Trebisonda (1461) e Caffa (1475), chiuso il Bosforo dalla parte del Mar Nero con delle fortezze per quel tempo inespugnabili, il commercio verso oriente venne riservato a navi turche. Divenuta la capitale d'un immenso impero che si estendeva su tre continenti, il traffico col Levante perde importanza (anche in seguito alla scoperta della via delle Indie ed allo spostamento del commercio verso l'Atlantico) e si moltiplicano invece gli scambi interni, anche per l'afflusso alla capitale, dove risiede il capo non solo politico, ma anche religioso dello stato, di impiegati e di pellegrini. Solo nella seconda metà del sec. XVIII il Mar Nero viene nuovamente riaperto alle navi europee. Per primi i Russi

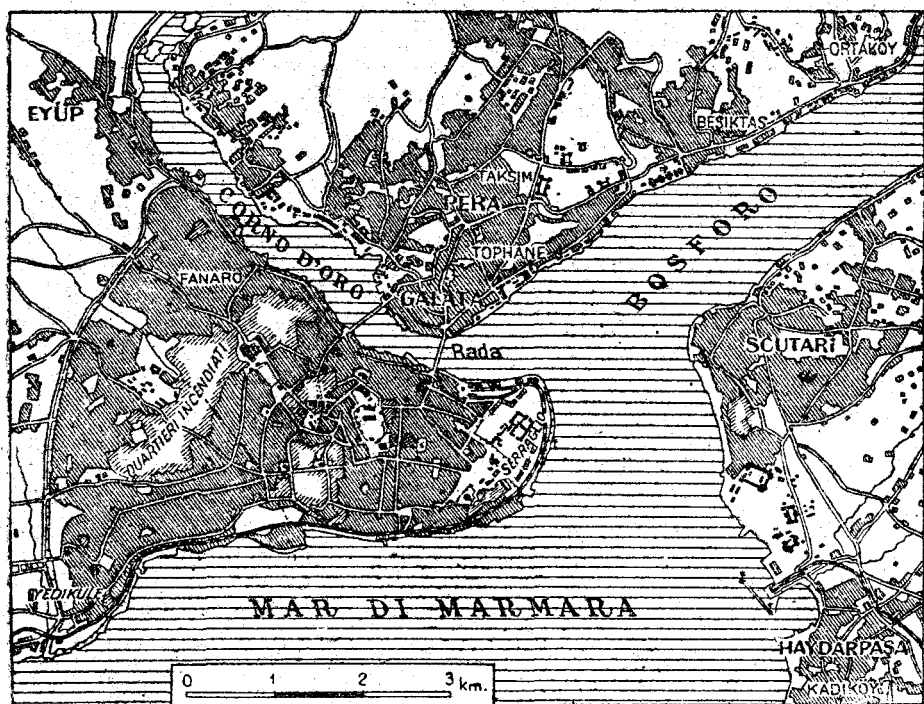
ottennero (1774) il diritto di navigazione sul Mar Nero e tre anni dopo il permesso di transito per gli Stretti. Le steppe ucraine erano allora mal coltivate e soltanto nel 1794 viene fondata Odessa. Nel 1784 una concessione analoga viene accordata all'Austria. Anche gli altri stati europei iniziarono ben presto rapporti diretti coi porti russi del Mar Nero, che Caterina II cercava di migliorare e di sviluppare, e le navi vennero sempre più numerose a imbarcare direttamente i cereali nei porti danubiani di Galatz e di Braila. Il traffico si fece più intenso dopo la guerra di Crimea e più tardi, come vedremo, ai cereali esportati in quantità sempre maggiori attraverso i porti russi di Odessa, Taganrog e Novorossisk, si aggiunsero il petrolio del Caucaso (Batum), i minerali (manganese, cromo, rame), il carbone di Eraclea, i prodotti anatolici convogliati a Samsum ed a Trebisonda (tabacco, cereali, pelli, lana, uova, nocciole) e quelli bulgaro-romeni esportati attraverso Varna, Burgas e Costanza. Ma come già al tempo dei Veneziani e dei Genovesi, il traffico, approfittando della debolezza del governo, era quasi esclusivamente nelle mani delle potenze occidentali. D'altra parte, mentre aumentava il commercio attraverso gli Stretti, le funzioni di Costantinopoli come emporio dell'Europa di SE. andavano invece scadendo, sia per cause politiche (tra le quali il disordine finanziario e la persecuzione degli Armeni), sia per cause geografiche (come la graduale riduzione del suo retroterra per il sorgere di nuovi stati, l'apertura di nuove linee ferroviarie, principale di tutte quella che ricalca il solco Morava Vardar e mette capo a Salonicco).

Bisanzio era sorta presso la Punta del Serraglio, dato che il Palazzo (Serraglio) dei Sultani ricalca il sito dell'antica acropoli. Mano a mano essa andò allargandosi verso terra in un territorio lievemente ondulato, tanto che vengono distinte, a somiglianza che a Roma, 7 colline, di cui sei a sinistra ed una a destra del ruscello Licos. Il pendio è piuttosto pronunciato verso il Mar di Marmara e invece lieve dalla parte del Corno d'Oro. Il limite dell'abitato venne segnato da una triplice cerchia di mura (lunghe 6670 m.), erette da Teodosio II tra il 413 e il 447 e che indicano tuttora il confine della città, salvo presso il Corno d'Oro, dove la cinta venne allargata al tempo d'Eraclio per comprendere il quartiere imperiale delle Blacherne, dove andò spostandosi il centro della città in epoca bizantina; più tardi fuori delle mura sorse da questa parte il quartiere di Eyüp.

L'altra riva del Corno d'Oro cominciò a popolarsi solo più tardi. I Genovesi ottennero nel 1267 la concessione dai Paleologi di fondare una colonia che venne detta Galata (1) e nel 1303 il terreno a loro assegnato, che si estendeva su una dozzina di ha., venne esattamente delimitato e più tardi anche difeso con mura: esso costituiva un quadrilatero assai allungato, con strade che seguivano sia le curve di livello (ed erano quindi parallele o quasi al Corno d'Oro) sia le linee di maggior

(1) Vedi la pianta nell'articolo del SAUVAGET, citato nella Bibliografia.

pendio, con case robuste, costruite a più piani, «alla genovese». In seguito la cittadina genovese andò ingrandendosi (1404: 37 ha.) occupando anche il terreno retrostante, dove venne eretta la Torre di Cristo, d'etta più tardi torre di Galata, noto punto panoramico della città (1). Con l'occupazione turca i Genovesi perdettero i loro diritti, e Galata, che per



I quartieri di Costantinopoli

quasi due secoli era stata una colonia autonoma, divenne il centro commerciale e marittimo di Costantinopoli, una specie di *city*, con magazzini eleganti, banche, uffici (2). La popolazione che vi era rimasta cominciò a sfollare verso l'alto occupando delle zone che erano un tempo coperte da vigne e sorse così il sobborgo di Pera, con grandi palazzi di archi-

(1) Essa veniva pure detta in quest'epoca Pera: Galata era il nome greco, Pera quello latino.

(2) Come è noto il nome ufficiale della città è ora Istanbul, derivante della corruzione d'un'espressione greca che significava l'Urbe (*eis ten polin*), la quale prevalse nell'uso comune dopo la conquista turca. Essa abbraccia tutti i quartieri, mentre invece nell'uso europeo il nome Stambul viene comunemente impiegato per designare la parte della città posta a sud del Corno d'Oro, di contro a Galata e a Pera. In italiano è forse meglio conservare il nome di Costantinopoli.

tettura europea, alberghi e ospedali. Più recente è lo sviluppo della città lungo il Bosforo con i quartieri di Besiktas e di Ortaköy, pittoreschi per la varietà delle costruzioni erette senza un piano organico tra pendici graziosamente coltivate; presso le rive sorsero pure i palazzi degli ultimi sultani e molte ville che mostrano una predilezione per l'esposizione meridionale. Di fronte, dal lato opposto del Bosforo e presso le pendici del Bulgurlu, sorge in territorio asiatico Scutari, l'antica Crisopoli, testa di ponte delle comunicazioni anatoliche donde il nome turco di Üsküdar, che significa «tappa» o «corriere», città di carattere prevalentemente turco, come mostrano i numerosi minareti delle moschee e il verde cupo di cipressi che la circondano. Dal lato europeo, a occidente del Bosforo, lo sviluppo è stato invece molto limitato dalla parte di terra e al di là delle mura si estende subito la campagna lievemente ondulata e stepposa. Verso il Mar di Marmara esistono invece le condizioni perchè si sia potuta sviluppare una fertile fascia, che con colture di ortaggi e legumi contribuisce al rifornimento della città.

Varie cause hanno contribuito a mutare l'aspetto di Costantinopoli durante gli ultimi decenni. In primo luogo i numerosi incendi, in preda ai quali sono cadute gran parte delle numerose case di legno, sostituite con costruzioni di pietra e di cemento oppure con strade e viali spaziosi. Sono poi scomparse (dal 1925) le variopinte fogge d'abiti e di copricapi, che tanto entusiasmarono il DE AMICIS, e i caratteri arabi delle insegne dal 1929 sono stati sostituiti con iscrizioni in lettere latine. Ma soprattutto è mutata la compagine demografica, non solo perchè la popolazione è diminuita di numero rispetto al 1914, ma anche perchè la deposizione del Sultano e il trasferimento della capitale ad Ankara (13 ottobre 1923) hanno fatto scomparire una legione di funzionari e di servi e diminuito di molto il numero degli impiegati statali. Per di più la posizione è ora periferica rispetto allo stato turco e il retroterra europeo risulta molto ridotto. Ma essa resta pur sempre un emporio cosmopolita, dove si usano lingue diverse, dato che accanto al turco, parlato dalla maggioranza, è in uso il greco, l'armeno, il giudeo spagnolo, l'italiano, l'albanese e il bulgaro. E per quanto non si trovi su una strada maestra del commercio mondiale e non sia ora più «un crocicchio di vie terrestri e marittime tra le più importanti del mondo» (MASSON), rimane un centro di scambi e un punto di passaggio obbligato di grande rilievo. Anche le condizioni del porto sono molto cambiate rispetto all'anteguerra, quando Costantinopoli era il mercato più centrale e più importante del Levante, dove faceva capo il commercio di gran parte dell'Impero Ottomano. Salonico e Cavala (Grecia), Beirut e Tripoli (Siria), Caifa e Giaffa (Palestina) non sono più porti dipendenti, ma concorrenti ed anche i porti della penisola anatolica (specie Smirne e Samsun) progrediscono in seguito allo sviluppo della rete ferroviaria. Inoltre l'abolizione del Califfato ha diradato il numero dei pellegrini e la scomparsa del «color locale» ha insottilito le correnti dei forestieri. Assai diminuiti sono pure i rapporti dei Greci con la loro patria. Ma di questo ha sofferto piuttosto lo scambio di merci (movimento portuale) che il movimento marittimo, che continua ad essere negli Stretti molto intenso.

3. — Come già si è accennato, Costantinopoli possiede nel Corno d'Oro (detto dai Turchi Haliç) un porto naturale ottimo sia per piccole che per grandi imbarcazioni. Esso si suddivide in tre porti: Porto Esterno, Porto di Galata e Porto Interno:

Il Porto Esterno si trova in quella parte del Bosforo che è al di là della linea che congiunge la Punta del Vecchio Serraglio con il Palazzo di Findikli. Le navi in transito dirette al Mar Nero preferiscono ancorare presso la costa asiatica, che è meno battuta dai forti venti di S. e di SE., mentre invece quelle che si fermano per i rifornimenti (ancoraggio di rilascio) s'arrestano di solito in una rada che ha per vertici la moschea di Ortaköy, il Palazzo di Findikli e la Torre di Leandro. Le operazioni di carico e scarico si effettuano a mezzo di maone.

Il Porto di Galata comprende la zona tra il limite anzidetto e il Ponte di Galata. Questo bacino è principalmente frequentato dai piroscafi locali e dai rimorchiatori oppure dalle navi in attesa di entrare nel porto interno, le quali possono ormeggiarsi alle boe che si trovano tra il Ponte di Galata e la Punta del Vecchio Serraglio. La riva, in quel tratto compreso tra l'arsenale di Tophane e il Ponte di Galata, è munita per 740 m. di banchine (sup. 6700 mq.), che sono state sistemate tra il 1890 e il 1895 da una compagnia francese: lungo di esse si hanno fondali di 11,6 m. nella parte centrale e di m. 9 e 7,3 rispettivamente ai lati ovest ed est (verso Tophane); di fronte un'altra linea di banchine (sup. 3000 mq.) dal lato di Stambul porta la lunghezza totale a 1200 m.; presso la Punta del Serraglio è possibile servirsi di binari ferroviari e di gru fisse e semoventi.

Il Porto Interno (Corno d'Oro) è la zona che si estende a ponente del Ponte di Galata, detto pure Ponte Nuovo o della Sultana Valideh, il quale è stato costruito in legno nel 1845 e rinnovato in ferro da una compagnia tedesca nel 1909-12. La parte centrale di questo ponte è mobile (1) e attraverso un'apertura di 27,4 m. è possibile di accedere al porto interno. Questo può accogliere anche navi di forte tonnellaggio avendo fondali da 18 a 40 m., ma è frequentato di preferenza dai velieri. Le rive sono munite di banchine da ciascun lato (m. 1840) ed è quindi possibile affiancarvisi, dato che vi sono fondali di quasi 8 m. Verso monte, al di là del Ponte Vecchio (aperto al traffico nel 1838) vi è il porto riservato alle navi da guerra, largo da 700 a 850 m., con fondali assai profondi; verso monte i fondali diminuiscono di profondità e sono di 2,1 metri presso il villaggio di Eyüp (2).

(1) L'apertura ha luogo soltanto il mattino e nei giorni di buon tempo, in base ad un orario fissato dalla capitaneria di porto, e dura per un'ora, interrompendo il traffico tra Stambul e Galata.

(2) Anche ad Haidar Pascià, capolinea ferroviario sulla riva asiatica, è stato costruito un molo di protezione di 600 metri di lunghezza e circa 400 m. di banchine d'attraccaggio, in modo da formare un bacino di circa 300 m. su 150, che è stato dragato fino ad ottenere la profondità di 8 m. Cfr. il piano del porto a pag. 51 dell'opera del VANNUTELLI, citata alla nota seguente.

I lavori eseguiti nel porto risultano quindi assai modesti e i due ponti non hanno certo migliorato le condizioni originarie. Da tempo è stato deciso un ingrandimento, prolungando le banchine di Galata fino a Findikli e quelle di Stambul fino alla Punta del Serraglio Vecchio, ma per ora si risente della penuria di luoghi dove poter attraccare in vicinanza di terra e si è costretti di ricorrere a moleste e lunghe operazioni di trasbordo mediante chiatte d'imbarco, che possono trasportare da 18 a 20 tonn. di merci pesanti e da 10 a 12 tonn. di merci ingombranti e costringono a lunghe soste sulle banchine in attesa del proprio turno. Anche l'attrezzamento generale è mediocre. Solo nel 1909 è stato inaugurato un grande magazzino, cui se ne sono aggiunti altri a Kuru-Cesme, Galata e Stambul, inferiori però alla necessità. Tutto questo fa di Costantinopoli un porto piuttosto caro e lento e quindi non invita a trattenervisi. Pure il rifornimento di carbone viene eseguito a mano, mediante coffe da apposite chiatte che si affiancano alla nave, in ragione di 35 tonn. orarie; ora pur trattandosi di carbone turco (di Eraclea) le navi hanno maggior convenienza di rifornirsi al Pireo (2).

In tempi normali Costantinopoli è toccata da moltissime linee marittime regolari che la collegano con i porti del Mediterraneo, del Mar Nero e dell'Oceano Atlantico. Anche l'Italia era in relazioni settimanali (da Trieste, Venezia e Brindisi) e quattordicinali (da Genova e Napoli) col grande porto turco, nel quale facevano pure scalo i piroscafi adibiti alle linee regolari del Mar Nero e danubiane (3). Era appunto come conseguenza di tali linee regolari, più ancora che per gli scambi di merci, che l'Italia aveva una buona posizione nel movimento marittimo.

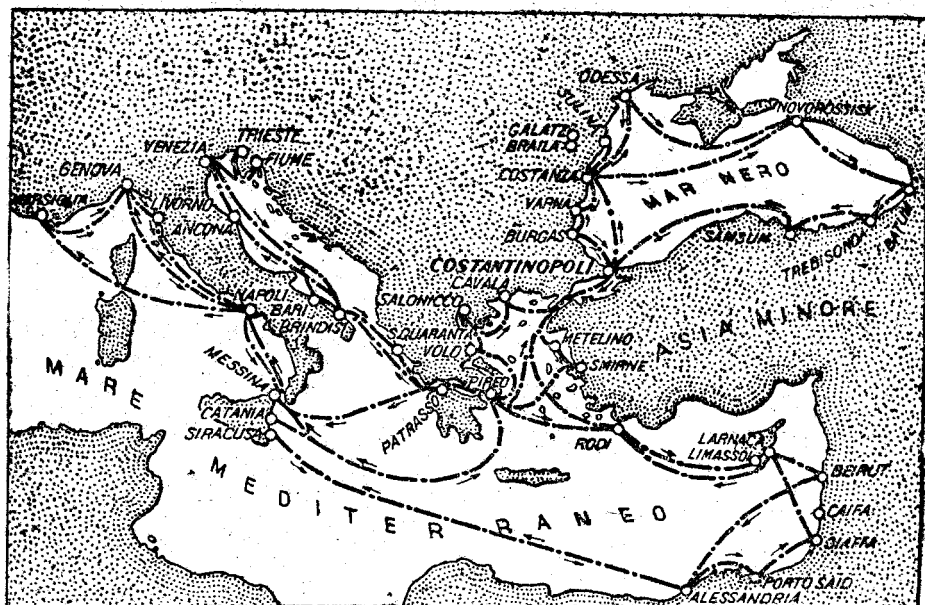
4. — Purtroppo non esiste, come per il Canale di Suez, un servizio statistico regolare che riferisca ufficialmente sul movimento delle navi e sullo scambio delle merci, per cui i dati sono spesso molto discordanti (1), anche perchè si confonde il movimento di Costantinopoli con quello degli Stretti, e si sommano le navi che hanno eseguito operazioni

(1) « Le difficoltà doganali a cui sono esposte le merci di transito; la contrarietà della polizia a permettere ai commercianti armeni di recarsi alla capitale; l'aumento dei diritti dopo i lavori eseguiti, sono tutte cause che hanno contribuito a deviare il traffico da Costantinopoli ». L. VANNUTELLI, *In Anatolia*. Roma, Società Geografica Italiana, 1905, pp. 43-52. Dopo di allora il governo turco ha provveduto a meglio regolare le tasse e le imposte.

(2) Cfr. *Porti, cantieri e navi d'Italia*. Brescia, Vannini, 1934, pp. 401 e segg. (I traffici marittimi col Levante).

(3) Anche in opere descrittive recenti si trovano spesso dati errati. Così p. es. nella *Geografia Universale* (vol. I, parte II. Torino, U. T. E. T., 1940, pp. 1405-6) si confonde il movimento marittimo del porto con quello delle merci. « Essa si colloca pur sempre tra i porti più frequentati del Mediterraneo. Nel 1914 il movimento complessivo delle merci superò 17 milioni di tonn., valore più che doppio di quello di Marsiglia e più che triplo di quello di Genova. Dopo di allora la discesa è stata rapida, ma ancora nel 1929 — innanzi cioè la grande crisi economica da cui l'Europa non s'è pur sollevata — il movimento supera largamente gli 8 milioni, rimanendo a poca distanza da quello di Marsiglia e di Genova » (G. CARACI).

portuali nel Corno d'Oro con quelle semplicemente in transito, dirette ad Odessa o a Costanza, le quali vengono computate una seconda volta nel loro ritorno. E' quindi molto sentita la mancanza di statistiche dettagliate ed attendibili. Per gli anni a noi più lontani ci si potrebbe valere



I collegamenti marittimi dell'Italia con Costantinopoli e col Mar Nero

dei dati raccolti (a partire dal 1873) dall'amministrazione sanitaria, senonchè essi comprendono solo le navi che hanno pagato le tasse sanitarie (percepita in proporzione al tonnellaggio) e non quelle esentate. Altri si sono basati sui dati raccolti dai consolati o da enti privati; tra questi ultimi offrono una certa garanzia quelli pubblicati nel « Bulletin de la Chambre de commerce et d'industrie d'Istanbul ». Purtroppo anche per gli anni a noi più vicini non ci troviamo in condizioni migliori e gli annuari statistici turchi, per molti riguardi assai pregevoli, non ci illuminano molto al riguardo, dato che solo nei primi anni hanno pubblicato qualche dato sul movimento portuale, mentre negli ultimi si limitano a dar notizia sugli scambi di merci operati dalle navi che si sono servite delle banchine, le quali sono soltanto un'esigua minoranza. Dovremo quindi accontentarci di cogliere il fenomeno nelle sue linee essenziali, senza entrare, come sarebbe desiderabile, in molti dettagli.

Per il periodo immediatamente posteriore alla proclamazione del Regno d'Italia si hanno alcuni dati raccolti dal nostro consolato, i quali ri-

feriscono il movimento della navigazione generale del porto e del canale di Costantinopoli (Bosforo) per il 1862:

Bandiere	Nº bastimenti entrati ed usciti	Tonnellaggio
Turca	18.340	902.000
Italiana	4.150	1.243.000
Greca	6.580	1.115.000
Inglese	3.130	1.098.000
Austriaca	2.420	936.000
Russa	1.310	432.000
Francese	850	286.000
Totale generale 39.800		6.925.000

Da queste cifre di un ottantennio or sono, quando la navigazione a vapore era appena agli inizi e si stava ancora scavando il Canale di Suez, appaiono già alcuni aspetti del movimento marittimo, in primo luogo la prevalenza come numero di bastimenti della marina turca, ma non come tonnellaggio, dato che viene computato anche il movimento di cabotaggio, che nel Mar di Marmara e nelle isolette dell'Egeo è molto intenso, poi il modesto tonnellaggio medio delle navi (2.700 tonn.), pur senza tener conto di quelle turche ed anche la buona posizione che vi ha la bandiera italiana, prima come tonnellaggio davanti alla greca, all'inglese, all'austriaca e alla turca.

I principali prodotti importati erano i tessuti di cotone, introdotti specialmente dall'Inghilterra, i tessuti di seta e di lana (forniti dalla Francia e i secondi anche dall'Austria) e lo zucchero (in proporzioni quasi uguali dall'Inghilterra e dalla Francia). L'Italia mandava allora a Costantinopoli tessuti di seta, cotone filato, velluti, cuoiami conciati, cordami e derrate coloniali. Lo zolfo passava invece per Marsiglia o per Trieste, non esistendo allora raffinerie in Sicilia. Più ancora che gli acquisti dell'elemento locale, i nostri commercianti contavano sulla numerosa colonia italiana, che mantenendo abitudini europee aveva la necessità di rifornirsi all'estero, specialmente per gli abiti. La struttura degli scambi risulta in questo periodo di tipo nettamente coloniale.

Un ventennio dopo (1882) il nostro consolato ha raccolto degli altri dati, che sono inutilizzabili per quanto riguarda il movimento della navigazione (dato che apparirebbe da essi un ingiustificato predominio della bandiera inglese, essendosi computato il movimento attraverso gli Stretti), mentre ci danno un'idea del movimento commerciale. Noi vendevamo allora a Costantinopoli merci per circa 4 milioni di lire (in prevalenza seterie, riso, carta, agrumi e pasta) e acquistavamo per 6,3 milioni (generi commestibili, legumi).

Verso la fine del secolo il VANNUTELLI ci riferisce che le principali importazioni sono quelle di cereali (da Marsiglia, dalla Russia e dalla Romania), di tessuti di lana (dalla Francia e dall'Inghilterra), di stampati e filati di cotone, e poi carbone fossile, olive, petrolio, tè, riso, caffè, ferro grezzo. Appare dunque che le richieste diventano più variate, ma non

ci sono grandi case commerciali e prevalgono i commissionari e le botteghe.

Venendo ad epoche più vicine il MASSON riporta i seguenti dati sul movimento marittimo nel porto di Costantinopoli nel 1909-10 (compreso il cabotaggio):

Bandiere	Nº bastimenti	Tonnellaggio	Percentuale tonn
Turca	23.543	756.700	16,5
Greca	2.518	608.000	13,2
Francese	492	570.850	12,4
Russa	353	522.000	11,4
Austro-ungarica	282	499.250	10,9
Tedesca	251	447.000	9,9
Italiana	274	396.000	8,7
Britannica	356	393.800	8,7
Totale generale	28.521	4.571.000	100

Prescindendo dalla bandiera turca, ingrossata dal considerevole cabotaggio, nel 1909-10, cioè alla vigilia dello scoppio di quelle guerre che avrebbero tanto sensibilmente ridotto l'Impero Ottomano, 7 stati hanno un movimento quasi equivalente, che è compreso tra le 400 mila e le 600 mila tonn. o poco se ne discosta. Ciò è in rapporto col fatto che Costantinopoli è toccata da numerose linee regolari; il movimento della navigazione è quindi stabilizzato su quelle cifre e non dà luogo ad oscillazioni molto considerevoli da un anno all'altro. La Grecia ha una buona posizione per i frequenti rapporti del Pireo con la popolazione greca di Costantinopoli ed anche la Francia trae buoni profitti dagli scambi tra la capitale turca e Marsiglia. In progresso è anche la marina russa e quella tedesca, mentre la bandiera italiana e la britannica sono lievemente in declino. La rete regolare di navigazione viene utilizzata da numerosi passeggeri e da merci di valore. Gli scambi venivano valutati sui 300 milioni di franchi, per 5/6 alle importazioni, alle quali partecipavano principalmente: la Gran Bretagna (52 milioni), l'Austria (40), la Romania (29), la Francia (29), l'Italia (20) e la Germania (16), cioè gli stati che hanno col porto linee regolari di navigazione, ad esclusione della Grecia, che pratica soprattutto un movimento di passeggeri. I caratteri di emporio cosmopolita derivano quindi dalla concorrenza delle potenze europee piuttosto che dall'effettivo volume degli scambi e prevale una funzione locale anatolica-balcanica. Un terzo del commercio inglese è rappresentato come valore dalle cotonate, mentre come peso la metà consiste in carbone di Cardiff (180 mila tonn.). La Francia vende farina, stoffe di lana, cuoio per scarpe e varî altri manufatti marsigliesi (come candele, sapone, mattonelle di cemento, calce, ecc.). L'Italia fornisce soprattutto prodotti tessili. I traffici più intensi si verificano nelle stagioni intermedie, da marzo a maggio e da settembre a novembre.

L'attività industriale di Costantinopoli non era tale da poter essere un fattore considerevole di maggiori traffici, sia come esportazione di prodotti lavorati, sia come richieste di materie prime. Tale attività era rivolta principalmente a manifatture di tabacco, alla concia di pelli, alla

fabbrica di calzature, di selle, di carta e di mobili, all'industria tessile, alla tessitura di tappeti, alla lavorazione di oli, alla preparazione di prodotti conservati (sardine e legumi), di locumi, di halva (un dolce a base di sesamo), alla cottura di mattoni e di tegole ed a fornaci di calce; a officine di riparazioni meccaniche, a mulini, a distillerie di profumi, cui si sono aggiunte in epoca più recente fabbriche di cemento e di vetro e per la lavorazione della gomma.

Nel dopoguerra il movimento di navigazione si mantiene su cifre non molto diverse; così nel decennio 1926-1935 oscilla tra un minimo di 3.800 mila tonn. nel 1933 e un massimo di 5.200 mila tonn. nel 1928, per aumentare considerevolmente negli anni immediatamente anteriori allo scoppio della seconda guerra mondiale. Piuttosto che di un aumento effettivo deve però trattarsi di un maggior numero di piroscafi in transito che si sono fermati a Costantinopoli. L'Italia, avvantaggiata dalla scomparsa della marina austro-ungarica, ha ora una posizione preminente (1935: 1.600 mila tonn.) e colle sue linee regolari e col traffico proveniente da Trieste, in parte a servizio dell'Europa centrale, supera di molto la marina britannica (851 mila tonn.), francese (801 mila), romena (461 mila), tedesca (357 mila), statunitense (322 mila) e russa (214 mila). Continua anche ora, come potevamo supporre, lo squilibrio tra le merci introdotte (assai più importanti come volume e come valore) e quelle esportate, squilibrio che il governo, a partire dal 1931 ha cercato di equilibrare. Per il 1929, che si può ritenere un anno normale, si hanno i seguenti dati:

Importazioni dall'interno	982.000 tonn.
Importazioni dall'estero	889.000 »
Esportazioni verso l'interno	560.000 »
Esportazioni verso l'estero	349.000 »

Al primo posto come volume tra le merci importate troviamo il carbone (316 mila tonn., in aumento considerevole rispetto all'anteguerra), poi grano e farina (150 mila tonn.), metalli, (115 mila tonn., per 3/4 ferro), zucchero, caffè e tè (per 44 mila tonn.), materiali e pietre da costruzioni (38 mila), macchine e utensili (36 mila), poi tessili, carta, vetro e merci di vetro, medicinali, droghe, alcole. L'Italia (che però per una parte fa da tramite con l'Europa centrale) occupa il primo posto con oltre 300 mila tonn., seguita dalla Russia (284 mila tonn.), dall'Inghilterra (140 mila), dal Belgio e dalla Francia. Come prodotti esportati troviamo grani duri, tabacco, prodotti di origine animale (specie lana, seta, uova), legno e legnami, frutta, cotone, pelli secche, fave, oppio. Principale acquirente è l'Italia, seguita dalla Francia. All'importazione continuano a prevalere prodotti lavorati e merci necessarie al consumo d'una grande città, all'esportazione prodotti agricoli (1). Nel complesso appare che l'impor-

(1) Come valore delle importazioni su 98 milioni di lire turche (media del triennio 1935-37) che rappresentano il totale della Turchia, sarebbero state introdotte a Costantinopoli merci per 63 milioni (pari a quasi 2/3 del totale), ma i dati, riferiti

UNO SGUARDO A COSTANTINOPOLI E AL COMMERCIO ECC.

tanza di Costantinopoli come scalo balcanico-anatolico si è andata assai attenuando, ma in compenso è aumentato, come ora vedremo, il traffico attraverso gli Stretti, in seguito al progressivo sviluppo dei paesi rivieraschi del Mar Nero (Russia Meridionale, Paesi del Caucaso, Romania, Bulgaria) e alla tendenza da parte di regioni interne di servirsi della via del Danubio.

5. — In modo analogo a quanto si è già osservato per il porto di Costantinopoli, ed in misura forse anche maggiore, le cifre ed i dati discordano molto da fonte a fonte anche per il movimento negli Stretti (1), per cui bisognerà accontentarci anche qui di cogliere il fenomeno nelle sue linee essenziali, senza entrare in troppi dettagli. Tra il 1841 e il 1911 il movimento di navigazione negli Stretti risulta il seguente:

Anno	Numero delle navi	Tonnellaggio
1841	4.125	546.700
1845	7.588	992.000
1856	14.140	2.778.000
1870	24.055	5.402.000
1889-90	22.423	10.090.000
1895-96	34.838	13.067.000
1901-2	34.826	13.412.000
1907	36.083	15.333.000
1909-10	35.256	16.597.000
1910-11	35.444	19.708.000

Per gli anni dell'anteguerra si osserva quindi un aumento regolare, pur attraverso oscillazioni sensibili da un anno all'altro, in rapporto con i raccolti agricoli e con il fatto che non hanno la prevalenza, come a Costantinopoli, le linee regolari, che rappresentano qui soltanto da un quarto ad un quinto del tonnellaggio complessivo, bensì i piroscafi da carico, che risentono maggiormente dell'andamento economico. Dal 1850 al 1860 il movimento di navigazione è più che raddoppiato, passando da un milione a due milioni e mezzo di tonn.; 10 anni dopo (1870) si riscontra un altro raddoppiamento, nel 1890 si raggiungono i 10 milioni, poi dopo un decennio di sosta, il movimento ascensionale riprende di nuovo a partire dal 1900 con tendenza a superare i 15 milioni dopo il 1907 ed a avvicinarsi ai 20 milioni poco prima dello scoppio della guerra

dall'Annuario statistico turco, devono comprendere anche la frontiera terrestre. Nelle esportazioni (83,8 milioni per tutta la Turchia) il posto di Costantinopoli è assai meno importante (31 milioni) e il primo posto è occupato da Smirne (41,3).

(1) Intorno ai problemi politici che si riferiscono alla questione degli Stretti cfr. gli studi di U. ADEMOLLO, J. ANCEL, G. AMBROSINI, S. NAVA, A. GIANNINI, citati nella nota bibliografica che chiude il nostro articolo. Basterà che ricordiamo, sulla scorta del Giannini, che mentre il trattato di Losanna aveva posto in seconda linea gli interessi turchi, di fronte a quelli generali della navigazione marittima ed aerea, gli accordi di Montreux hanno invece messo in primo piano gli interessi turchi, cercando di conciliarli con quelli degli altri stati. Il problema degli Stretti diventa tanto più importante quanto maggiore è l'attività commerciale dei porti rivieraschi nel Mar Nero e accanto alle esigenze strategiche affiorano motivi economici nello spingere il Governo di Ankara al pieno possesso di questa importante via di comunicazione.

UNO SGUARDO A COSTANTINOPOLI E AL COMMERCIO ECC.

mondiale. Rispetto al Canale di Suez — per il quale passa un fascio di linee molto più complesso, che serve regioni assai più variate — il numero delle navi (essendo il tonnellaggio più modesto) risulta negli Stretti di molto superiore e quindi il traffico più intenso, ma invece come tonnellaggio complessivo a partire dal 1910 Suez ha finito con l'avere la prevalenza. Generalmente le navi provenienti dal Mediterraneo arrivano nel Mar Nero scariche o con carichi parziali, mentre nel ritorno ne ripartono cariche. Ma alcune non attraversano entrambi gli Stretti ma uno soltanto e poi ritornano indietro, per cui le difficoltà di una determinazione precisa del movimento aumentano ancor più. Per la ripartizione del traffico a seconda delle diverse bandiere riportiamo dal MASSON, sempre per il periodo anteriore alla guerra, i seguenti dati percentuali:

Bandiera	1841	1891	1901	1913
	(% del movimento di navigazione negli Stretti)			
Inglese	20,8	54,8	44,1	46,1
Greca	24,4	10,3	13,7	7,2
Austriaca	17,9	4,2	7,2	9,7
Italiana	15,1	5,2	8,2	8,9
Russa	19,9	5,2	8	5,8
Turca	...	8,8	6,8	8
Tedesca	...	1,5	2,1	6,3
Francese	0,6	4,1	3,1	4,1

La bandiera inglese ha una netta preminenza, specialmente dopo il 1890, mentre la bandiera greca, che praticava su larga scala il cabotaggio a mezzo di velieri, è in diminuzione; per il secondo posto lottano l'Austria, l'Italia e la Russia, alle quali cercava di accostarsi la Germania, che risultava in rapido progresso, senza tuttavia poter contrastare alla superiorità inglese, basata in gran parte sul basso costo dei noli, essendo assicurato il carico di andata col trasporto del carbone e quello di ritorno coi cereali. Notevoli anche le esportazioni russe di petrolio. Per gli anni a noi più vicini, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, riportiamo dal MAYER i seguenti dati:

Anno	Numero delle navi	Tonnellaggio	% del tonn. complessivo
1927	2.800	6.300.000	59,5
1929	4.700	9.200.000	65,5
1930	6.700	15.000.000	78,6
1932	6.200	14.400.000	78,7
1934	7.300	16.400.000	78,4
1937	5.200	12.700.000	57,8
1938	5.200	12.800.000	55,7

Il movimento di navigazione, che aveva subito un'ingente flessione, riprende gradualmente d'importanza e, senza poter toccare il massimo del 1910-11, nel 1934 raggiunge un valore non molto lontano da quello. Il tonnellaggio delle navi in transito è stato sempre maggiore di quello delle navi che si sono fermate a Costantinopoli (dati dalla quarta colonna)

con un volume superiore ai $\frac{3}{4}$ negli anni più favorevoli al traffico (1). La bandiera inglese (1935) è pur sempre al primo posto (27,2 % del tonnelloaggio complessivo), seguita dall'italiana (22,3 %), dalla greca (22 %), dalla tedesca (6,5 %) dalla russa (8,5 %).

Al declino verificatosi in questi ultimi anni, acceleratosi ancor più a partire dal 1939, ha contribuito principalmente la diminuzione delle esportazioni russe attraverso i porti del Mar Nero, che da quasi 9 milioni di tonn. nel 1935, sono scese a 5 milioni e mezzo nel 1936, poco meno di 5 milioni nel 1937 (2), poco meno di 2 milioni nel 1938, per flettersi a 1,7 milioni nel 1939 (regresso del 181% in un quadriennio) e appena 310 mila tonn. nel 1940. Per il triennio 1937-39 riportiamo i seguenti dati, relativi alle merci esportate dai porti russi del Mar Nero, con l'avvertenza che la voce sottoprodotti agricoli comprende principalmente panelli oleosi, semi-oleosi e crusca, la voce prodotti vari si riferisce a cemento, canapa, lino, medicinali e altri prodotti manufatti, la voce minerali al carbone, al manganese, al ferro e al creosoto.

	1937	1938	1939
	(in tonnellate metriche)		
Cereali	772.000	1.732.000	265.000
Prodotti del petrolio.	1.553.000	930.000	517.000
Minerali	1.951.000	694.000	642.000
Sottoprodotti agricoli	14.000	17.000	58.000
Zucchero	108.000	31.000	6.000
Prodotti forestali	78.000	38.000	7.000
Prodotti agricoli.	28.000	35.000	14.000
Prodotti vari	459.000	360.000	204.000
TOTALE	4.963.000	3.837.000	1.713.000

Risulta da questi dati che ancor prima dello scoppio della seconda guerra mondiale la Russia aveva sensibilmente diminuito le sue correnti di raffico. Mentre per i prodotti del petrolio il declino è costante e regolare e va messo probabilmente in rapporto non solo con un aumento del consumo interno e con l'apertura degli oleodotti iracheni (agosto 1935), ma anche con l'oculata politica di costituire delle riserve in caso di guerra, per i cereali si hanno invece delle forti oscillazioni, con una ripresa delle esportazioni nel 1938 in seguito ad un raccolto particolarmente abbondante. Nello stesso triennio i principali acquirenti di merci russe sono stati: Inghilterra (535 mila tonn.), Stati Uniti (429 mila tonn., specialmente manganese), Francia (280 mila), Grecia (278 mila), Belgio (268 mila), Spagna (233 mila), Olanda (137 mila), Germania (136 mila), Italia (115 mila). Il declino delle esportazioni russe non

(1) A Porto Said le navi che transitano per il Canale sono per tonnelloaggio nove volte maggiori di quelle che si arrestano per eseguire operazioni di carico o scarico.

(2) Per cfr. ricordiamo che nel 1937 sono state scambiate nei porti del Mediterraneo 115 milioni di tonn. di merci e 370-380 milioni nei porti nord-europei.

può essere che temporaneo, data l'importanza del retroterra dei porti del Mar Nero, i quali fanno sentire la loro influenza fino in Siberia. Per esempio Celiabinsk e Sverdlovsk, le importanti città poste presso il versante orientale degli Urali, sono più vicine a Novorossisk che ai porti baltici. Anche per la Romania e Bulgaria il Bosforo e i Dardanelli rappresentano una delle vie obbligate del commercio estero (1).

Diminuito il traffico negli Stretti, in questi ultimi anni la Germania, valendosi delle buone relazioni politiche con gli stati rivieraschi, ha cercato di valorizzare la via del Danubio, che risultava più economica e più sicura (2). Il traffico delle merci attraverso le Porte di Ferro da 428 mila tonn. nel 1930 è aumentato a oltre 1 milione e mezzo nel 1929, a 2,5 milioni nel 1939 ed a quasi 4 milioni nel 1941, per quasi metà rappresentati dal petrolio. In tutto il corso del fiume, da Sulina a Ratisbona, il traffico è stato in questi ultimi anni molto intenso. La flotta fluviale dei paesi danubiani, è andata di conseguenza migliorando. In Ungheria la M. F. T. R. (sigla della Società R. Ungherese di Navigazione fluviale e marittima) ha una flottiglia di 140 mila tonn., cui sono da aggiungere anche 5 piroscafi atti alla navigazione marittima, adibiti prima della guerra al servizio regolare Budapest-Alessandria. La Romania, che ha visto diminuire di molto il traffico marittimo e aumentare quello fluviale (3), possiede per la navigazione danubiana un tonnellaggio superiore al mezzo milione; la Jugoslavia aveva tra piroscafi, rimorchiatori e chiatte oltre 400 mila tonn. di natanti ed anche la Bulgaria procurava di aumentare la sua flotta fluviale.

Non sempre però il Danubio si presta ad adempiere alla funzione di arteria di grande traffico. Le condizioni del corso superiore sono alquanto migliorate dopo i lavori eseguiti nel 1928 tra Hofkirschen e Passau, ed anche presso Vienna, in seguito alle rettifiche eseguite una trentina d'anni or sono, si hanno ad acque basse fondali di almeno 2,5 m. Ma poi verso valle esistono in molti luoghi fondali insufficienti, p. es. lungo il confine ungherese-cecoslovacco, dove si passa dall'alto al medio corso (Száp e Gönyü); in questo tratto durante il 1942 si sono avuti solo per 203 giorni fondali superiori a 2,1 m. e molto spesso si scende ad appena 15-16 dm. Ciò dipende dall'esistenza di molti rami secondari, tra i quali si suddividono le acque. Anche presso Turnu Severin, malgrado i lavori eseguiti tra il 1890 e il 1898, le condizioni sono poco favorevoli ai natanti e, per quanto si abbia una portata media di 2250 mc. al secondo, nel 1942 si sono avuti per 128 giorni fondali inferiori a 2,1 m. Presso il canale artificiale scavato nelle «Porte

(1) Nel 1938 il 74% delle esportazioni romene prendevano la via del mare (attraverso i porti di Costanza, Galatz, Braila), in piccola parte (9,4%) con navi romene, il resto con navi straniere (specie inglesi, 23,5%; italiane, 23%; greche, norvegesi, olandesi, francesi, ecc). Si calcola che anche il 60% delle esportazioni bulgare passi in tempi normali per gli Stretti.

(2) Cfr. R. MATTEUCCI, *La navigabilità del Danubio*. Annali Idrografici, X (1915-22), pp. 91-130.

(3) A. GIORDANO, *La posizione geografica dell'Italia nel Mediterraneo dal punto di vista economico-marittimo*. Rassegna italiana, 1937, pp. 322-9.

di Ferro» la corrente è poi così forte che verso monte può essere rimorchiato soltanto un barcone per volta.

Ma sia la diminuzione del traffico attraverso gli Stretti che il forte aumento della navigazione danubiana non possono essere che fenomeni temporanei. Dopo la fine del conflitto attuale l'importanza degli scambi dei paesi rivieraschi riprenderà indubbiamente il suo ritmo ascensionale e con ogni probabilità anche regioni più lontane potranno valersi dei porti del Mar Nero; così la Polonia potrà utilizzare Costanza, la Cecoslovacchia e l'Ungheria cercheranno di intrecciare relazioni dirette con la Palestina e l'Egitto, la Persia nord-occidentale potrà valersi come nel Medioevo del porto di Trebisonda. E poichè alcuni di questi paesi possono essere per l'Italia i mercati di rifornimento di molte importanti materie prime (combustibili solidi e liquidi, semi oleosi ecc.) e gli acquirenti di nostri prodotti, sarà bene seguire un po' più da vicino lo sviluppo dei traffici, anche in vista della possibilità che i porti dell'Italia meridionale (specie Palermo e Napoli) possano servire da tramite tra la Russia e l'America. Già prima della guerra gran parte del caffè brasiliano destinato al Levante ed alla Romania passava attraverso porti italiani e non dovrebbe esser difficile che l'Italia riprendesse le funzioni di emporio commerciale per alcuni prodotti che esigono una prima trasformazione avanti di essere ridistribuiti nel mondo.

È quindi da prevedere che mentre il porto di Costantinopoli continuerà ad adempiere alle sue funzioni di rifornitore di una grande città, servita da numerose linee regolari, la strada degli Stretti, percorsa di preferenza da piroscafi da carico, vedrà riallacciarsi rinnovate correnti di scambio.