

**INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y PATRIMONIO
ARQUEOLÓGICO: EL CASO DE YENIKAPI EN ESTAMBUL**

MARÍA MARGARITA SEGARRA LAGUNES

INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO: EL CASO DE YENIKAPI EN ESTAMBUL

MARÍA MARGARITA SEGARRA LAGUNES

El encuentro – o conflicto – entre la legítima voluntad de modernización de una ciudad contemporánea y la exigencia de preservar un patrimonio cultural, delicado e irrepetible, que de pronto y sin proponérselo irrumpe en la escena urbana perturbando los planes que con gran esfuerzo se habían emprendido, es el tema de la experiencia que aquí se presenta. Es un tema que caracteriza a las grandes metrópolis, que se debaten entre la necesidad de realizar eficientes redes de comunicación y la no menos importante cuestión concerniente

la conservación o menos de esas capas de historia, depositadas durante siglos en el subsuelo, que se contraponen a tales realizaciones. A esta paradójica situación se han tenido que enfrentar, con métodos y soluciones diferentes, ciudades como Roma, Nápoles, Atenas o, fuera del continente europeo, la Ciudad de México o Lima.

Nos encontramos en Estambul, una ciudad que se asoma hacia el Mediterráneo, densa de estratificaciones históricas



El área de Yenikapi en 2012.



Redes infraestructurales previstas: en rojo, las líneas de metro; en azul, la ferrovía subterránea y submarina; con la línea de puntos, las rutas marítimas; en amarillo el transfer point en el que estas redes se entrecruzan.

que se han acumulado por más de dieciocho siglos. Una ciudad con casi quince millones de habitantes y con un crecimiento económico sin igual, que programa la ampliación de un complejo sistema de transportes con el objetivo de asegurar el traslado de millones de personas cada día: tren, tranvías, autobuses, metro y autopistas de superficie, subterráneas y subacuáticas. Estas redes se cruzan en un punto preciso del centro antiguo, marginal, elegido porque no presenta huellas de estructuras arquitectónicas significativas. Un vacío urbano, que se caracteriza por haber sido siempre zona de cultivo, lo que asegura que no reservará sorpresas arqueológicas que puedan obstaculizar o detener la rápida realización de las modernas y eficientes redes de transporte público previstas.

Objetivo del Ayuntamiento es concluir para el 2014 la realización de un tramo de la ferrovía subterránea, así como una buena parte de las dos líneas de metro que aquí se encuentran en una estación intermodal. Las obras avanzan conforme al programa y sin encontrar impedimentos relevantes, perforando el suelo por debajo de las casas y de los barrios limítrofes, densamente habitados, hasta alcanzar el punto en el que deberá surgir el *transfer-point*, punto neurálgico del

sistema, en el cual miles de pasajeros transitarán cada día en todas las direcciones.

Las excavaciones, realizadas con las técnicas más avanzadas, proceden desplazando millones de metros cúbicos de tierra, para construir las robustas barreras de hormigón armado de la estación, hasta el momento en que aparece el primero de una serie de delicados velos constituido por fragmentos de ánforas rotas, mezcladas con conchas, típicas de los fondos marinos, para inmediatamente encontrar uno, otro y hasta treinta y cinco barcos antiguos, cuya datación puede colocarse entre el V y el XII siglo d.C.

Barcos de madera, de formas y dimensiones diferentes, perfectamente conservados con sus clavos y trabazones, con el fondo plano o cóncavo, cargados de ollas, de ánforas, de cestos, de recipientes de barro, llenos de aceite, de pescado seco, de semillas, de mercancías diversas, además de monedas, joyas – anillos, broches, collares –, peines de madera, calzado. Junto a éstos, una serie de empalizadas de madera, que indican que ahí existieron los muelles de un puerto, además de los restos de mampostería de una capilla con tres ábsides. El entusiasmo por las excavaciones anima a los arqueólogos a alcanzar los estratos más profundos, que resti-



Estratos arqueológicos con fragmentos de cerámica, ánforas, vasos, ollas, mezclados con arena y conchas marinas.



Empalizadas de los muelles del puerto antiguo.



Restos de una capilla con tres ábsides.

tuyen las huellas de un hombre neolítico, junto con las raíces de árboles prehistóricos, que permiten, con gran júbilo de los especialistas, anticipar la fecha de fundación de la ciudad.

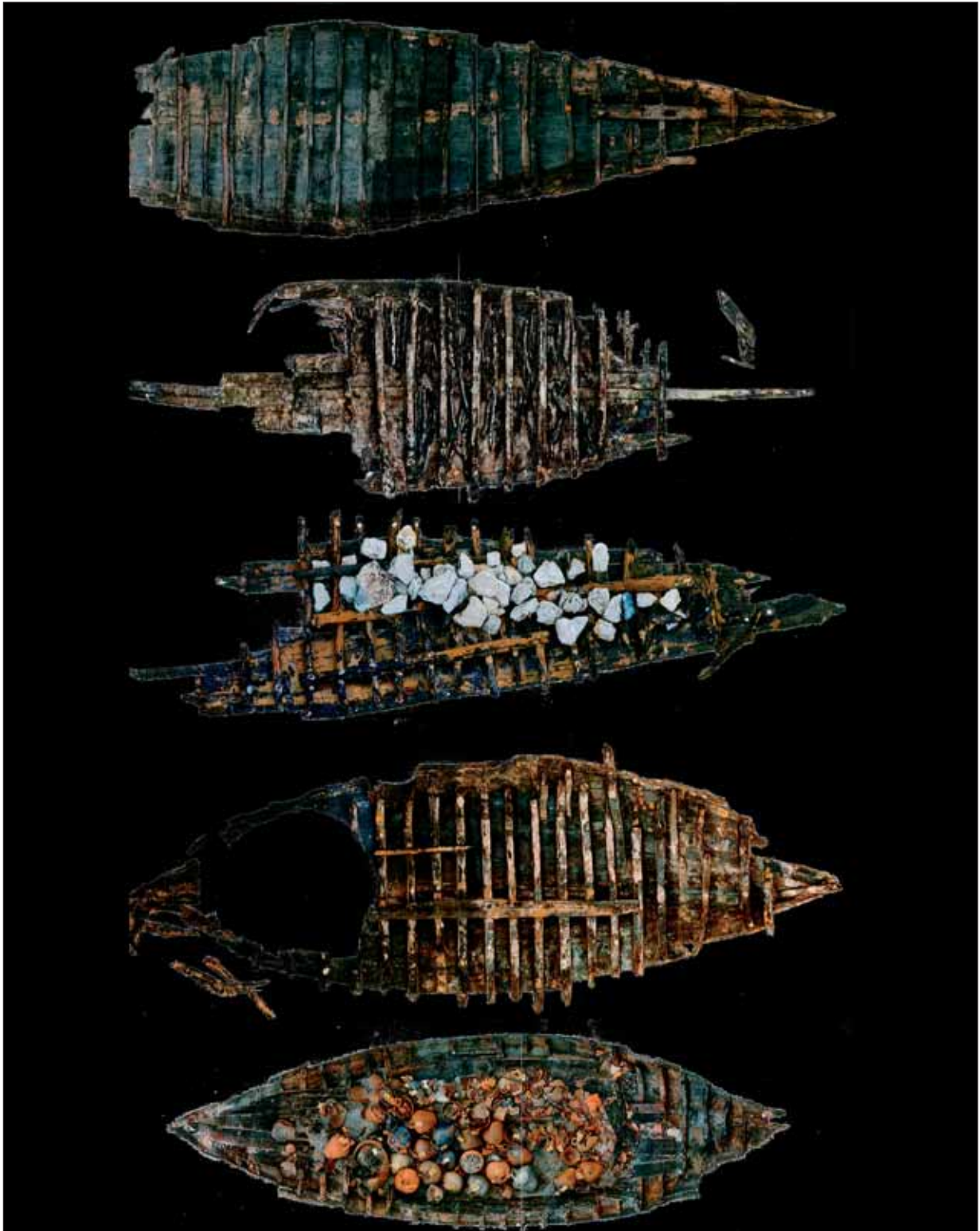
No es difícil intuir de qué lugar se trata: nos encontramos en el sitio ocupado antiguamente por el puerto de Teodosio¹, en el perímetro sur de la ciudad antigua, abierto hacia el Mar de Mármara. El puerto comercial que, junto con el arsenal que protegía la flota militar en el Cuerno de Oro, constituía la base sobre la cual se basó la potencia de la capital del Imperio Bizantino².

Un lugar que, sin embargo, había sido olvidado durante mucho tiempo porque fue sepultado por los estratos de arena transportados por el río Lykos, que en este punto desembocaba en el mar, pero que al mismo tiempo permitieron conservar admirablemente esos barcos, que se hundieron probablemente por erróneas operaciones de carga o bien por haber sido sorprendidos por los violentos temporales que soplan en estas costas durante el verano y el invierno.

La extraordinaria importancia de los restos encontrados frena inmediatamente la realización de los proyectos: la ciu-

¹ R. ASAL, *Commerce in Istanbul and the Port of Theodosius*, in AA.VV., *Brought to Daylight; Istanbul 8000 years*, Vehbi Koç Foundation, Istanbul 2007; V. FRANCHETTI PARDO, *Costantinopoli. la trasformazione di Bisanzio nella capitale imperiale*, en L. BENEVOLO (ed.), *Metamorfosi della città*, Credito Italiano, Milano 1995, pp. 1-72; M. CERASI, *Da Costantinopoli a Istanbul. I secoli XV-XVII*, en *ibidem*, pp. 73-148. R. JANIN, *Constantinople Byzantine. Développement urbain et repertoire topographique*, Paris, Institut Français d'Études Byzantines, 1950, s.e. 1964; AA. VV., *The Fabric of the City*, in "Dumbarton Oaks Papers", n. 54, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, D.C. 2000.

² U. KOCABAŞ (ed.), *The 'old ships' of the 'New Gate' (Yenikapı'nın Eski Gemileri)*, Istanbul University Yenikapı Shipwreks Project, Yanınları, Istanbul 2008, pp. 1-223; C. PULAK, *Yenikapı Byzantine Shipwreks*, en AA.VV., *Brought to Daylight*, cit. pp. 202-215.



Cinco de los treinta y cinco barcos encontrados en el área de Yenikapi.



Barcos con sus cargamentos de ollas, ánforas, cestos llenos de semillas, aceite, pescado seco.



Anillos, broches, calzado, peines son sólo algunos de los hallazgos del yacimiento arqueológico.



G. Braun e F. Hogenberg, *Byzantium nunc Constantinopolis, Civitates Orbis Terrarum* (1572). A la izquierda, el arsenal del siglo XVI, situado en el sitio del antiguo puerto de Teodosio.

dad de Estambul y las empresas constructoras, frente a un hallazgo de estas proporciones, se ven obligadas a detener las obras y a convocar, a gran velocidad, un concurso internacional de arquitectura. Es la ocasión para emprender la entera reorganización del área de Yenikapi y para incluir en la operación el inmediato entorno y la plaza Aksaray – un lugar en el que se enfrentan, caóticamente, tranvías, autobuses, líneas de metro –, el adyacente barrio de Inebey, el típico barrio armenio de Yali y la estación marítima situada en las cercanías de la zona.

La convocatoria del concurso, organizado en el 2011, exige respuestas concretas: una nueva distribución del área todavía por excavar para convertirla en un gran parque ar-

queológico, realización de un edificio con el fin de albergar un archivo de la ciudad, creación de conexiones urbanas con la estación a tres niveles del metro y del ferrocarril, enlaces con los barrios limítrofes y con la plaza Aksaray y un vínculo, en superficie, con el Ido, el puerto que distribuye pasajeros hacia la costa asiática y el área de Beyoğlu³.

El proyecto

El concurso ofrece una ocasión formidable de enfrentarse a un tema difícil y fascinante: el de la delicada relación entre infraestructuras urbanas y subsuelo arqueológico. ¿Qué camino adoptar, cuando un proyecto de escala urbana y gran

³ Línea ferroviaria subterránea Marmaray, que cruzará el Bósforo con un túnel submarino y que en Yenikapi tendrá su estación principal; extensión del metro ligero M1 hacia el aeropuerto Atatürk y de la línea de metro M2; prolongación del gran boulevard costero Kennedy Caddesi, con un túnel submarino y el Ido, la terminal de transporte marino.



Plantas de la ciudad que documentan el área de Yenikapi: en la parte alta, a mediados del siglo XIX; al centro, en una foto de los años cuarenta del siglo XX; abajo, en una planta catastral de la postguerra. El área aparece siempre cultivada y libre de construcciones, no obstante su posición central en la ciudad.

magnitud se encuentra delante de un palimpsesto de la importancia del encontrado en Yenikapi? Las premisas, en el caso específico, parecían excelentes para abordar el tema a partir de una significativa modificación del proyecto, capaz de transformar radicalmente una estructura convencional y repetitiva, como es el de una línea de metro, en uno de los puntos de mayor interés para la historia urbana, acogiendo en la nueva solución el yacimiento arqueológico en toda su riqueza y complejidad. Si bien esta declaración de buenas intenciones daba esperanzas de que la operación se convertiría en una experiencia modelo para otros contextos y situaciones análogos, el entusiasmo del momento no dejaba intuir la situación que las imágenes aéreas de hoy, a distancia de casi cinco años de la organización del concurso, documentan claramente.

Sin embargo, más allá del éxito del concurso, la complejidad del sitio, su enorme fragilidad, las interrelaciones entre estratos arqueológicos y ciudad contemporánea, los nexos con los barrios adyacentes ofrecieron una magnífica oportunidad para reflexionar e imaginar posibles escenarios, en grado de conciliar lo que, a primera vista, parecería contradictorio y antitético.

El desafío fue, pues, intentar instituir un diálogo armónico entre las capas del subsuelo y la cotidianidad de quien, cada mañana, se desplaza a su lugar de trabajo con el transporte público: dos realidades culturalmente y, en la práctica, muy distantes entre sí, con espacios y tiempos diferentes, pero que podrían, contrariamente a todo lo que hasta ahora se ha hecho, encontrarse, fugazmente, para renovar en la memoria de esos transeúntes, que con prisa cruzan el *transfer-point*, esa presencia antigua, olvidada desde hace tiempo pero lista para resurgir (y alterar los proyectos en curso de realización), recordando a todos que, aunque haya estado bajo tierra por muchos siglos, no desapareció completamente y es susceptible de volver a participar activamente de la vida de nuestros días.

A partir del estudio de la documentación y de la cartografía histórica, el proyecto del grupo coordinado por Francesco Cellini⁴ emprendió los primeros pasos para la completa reorganización del área. Antes que nada, con la conservación y la acentuación del perímetro del antiguo puerto, entendido como valor prioritario a salvaguardar para devolver el sentido a esta porción de ciudad, así como al inigualable

⁴ El proyecto fue presentado al concurso internacional Yenikapi Transfer Point and Archaeo-Park Area organizado en el 2011 por la Metropolitan Municipality of Istanbul. Fue diseñado por el grupo guiado por Francesco Cellini, con Eugenio Cipollone, Insula Architettura e Ingegneria, María Margarita Segarra Lagunes, Giovanni Longobardi, junto con un grupo de colegas turcos – Atelye’70, dirigido por da Hüseyin Kaptan – y la Sociedad de Ingeniería alemana Bolliger + Grohmann Consulting. La consultoría arqueológica es de Francesco D’Andria y Grazia Semeraro de la Università del Salento. El proyecto, entregado en 2012, fue declarado vencedor *ex aequo* junto a los proyectos presentados por Eisenman Architects + Aytac Architects, y por Cafer Bozkurt Architects + Mecanoo Architects.



Avance de las obras del *transfer point* de Yenikapi, en el momento en que fue convocado el concurso internacional de arquitectura, con el objetivo de crear un parque arqueológico y de reordenar las áreas limítrofes (2011).

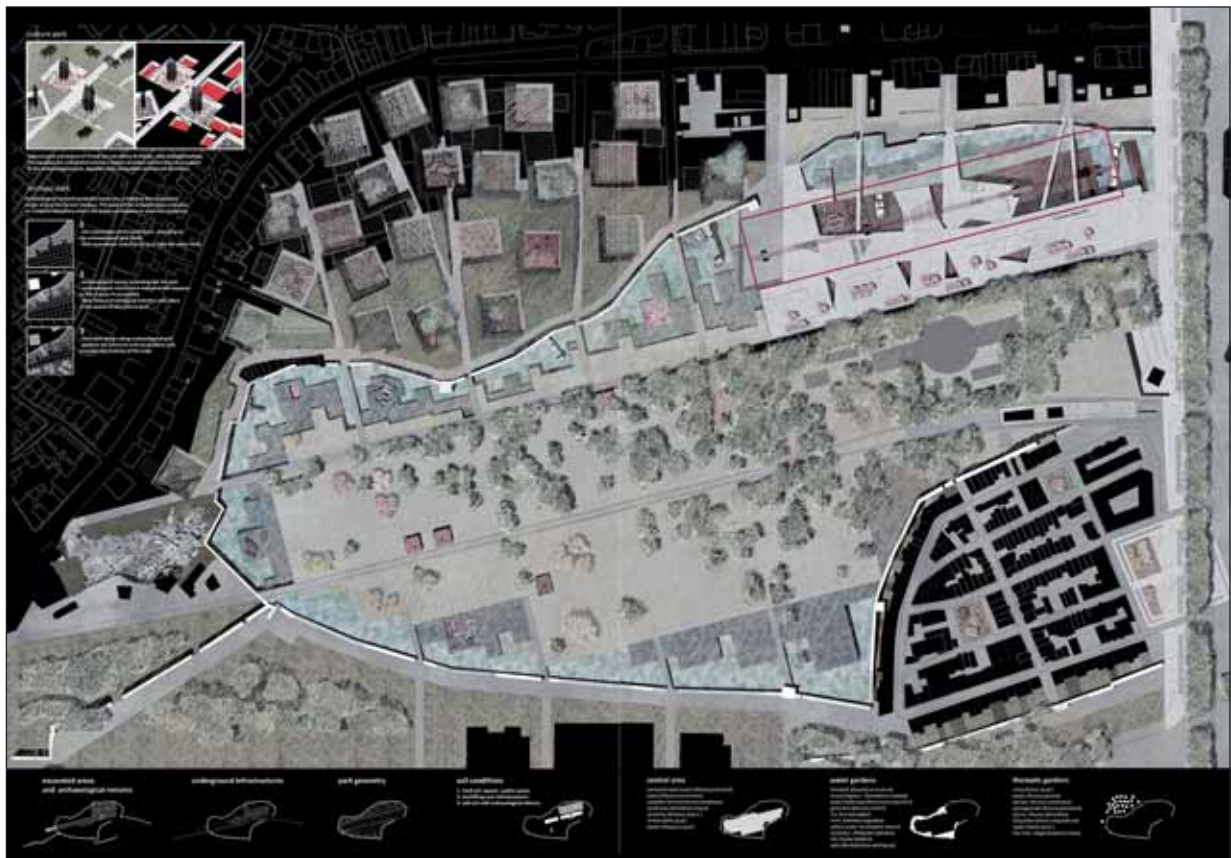
yacimiento cultural y arqueológico. Asumidas las transformaciones irreversibles que la construcción de la estación había ya comportado en el área y tomando en cuenta que la estación era un dato inmutable, el proyecto define diferentes zonas de intervención, tratadas de manera diferente a partir de sus específicas peculiaridades.

En primer lugar, prevé la construcción, en el área ya excavada y en la que fueron encontrados los treinta y cinco barcos bizantinos, del archivo urbano: un edificio de más de 24,000 m² como demandado por la convocatoria del concurso, elevado del terreno y que adopta, en su parte inferior, el perfil de un casco naval que puede atravesarse transversalmente para permitir, a los pasajeros que cada día usan el *transfer-point*, asomarse hacia el suelo arqueológico, reconstruido en toda su fragilidad, sobre el cual colocar, en adecuadas condiciones climáticas, los barcos encontrados. Se trata

de una solución cuyo objetivo es mantener en el sitio el material arqueológico, evitando que sea transportado a almacenes o, en la mejor de las hipótesis, a un museo, perdiendo los nexos con el contexto de procedencia. En las plantas superiores, el edificio alberga oficinas, salas de conferencias, biblioteca y salas de exposición que narran la evolución histórica de Estambul, tres veces capital imperial – romana, bizantina y otomana – hasta las transformaciones en curso en la actualidad, que comprenden proyectos a escala territorial y se orientan a renovar enteros sectores urbanos, sobre todo en la porción asiática de la ciudad⁵.

El archivo urbano está por lo tanto concebido como el lugar en el que el Ayuntamiento de Estambul conserva y archiva la documentación relativa a los proyectos futuros y a los que se están llevando a cabo, informando en tiempo real a la población.

⁵ Baste recordar aquí el Plan Director para la zona de Kartal Pendik, proyectado por Zaha Hadid en 2006, que ganó el concurso convocado por el Ayuntamiento de Estambul y por la Kartal Urban Regeneration Association.



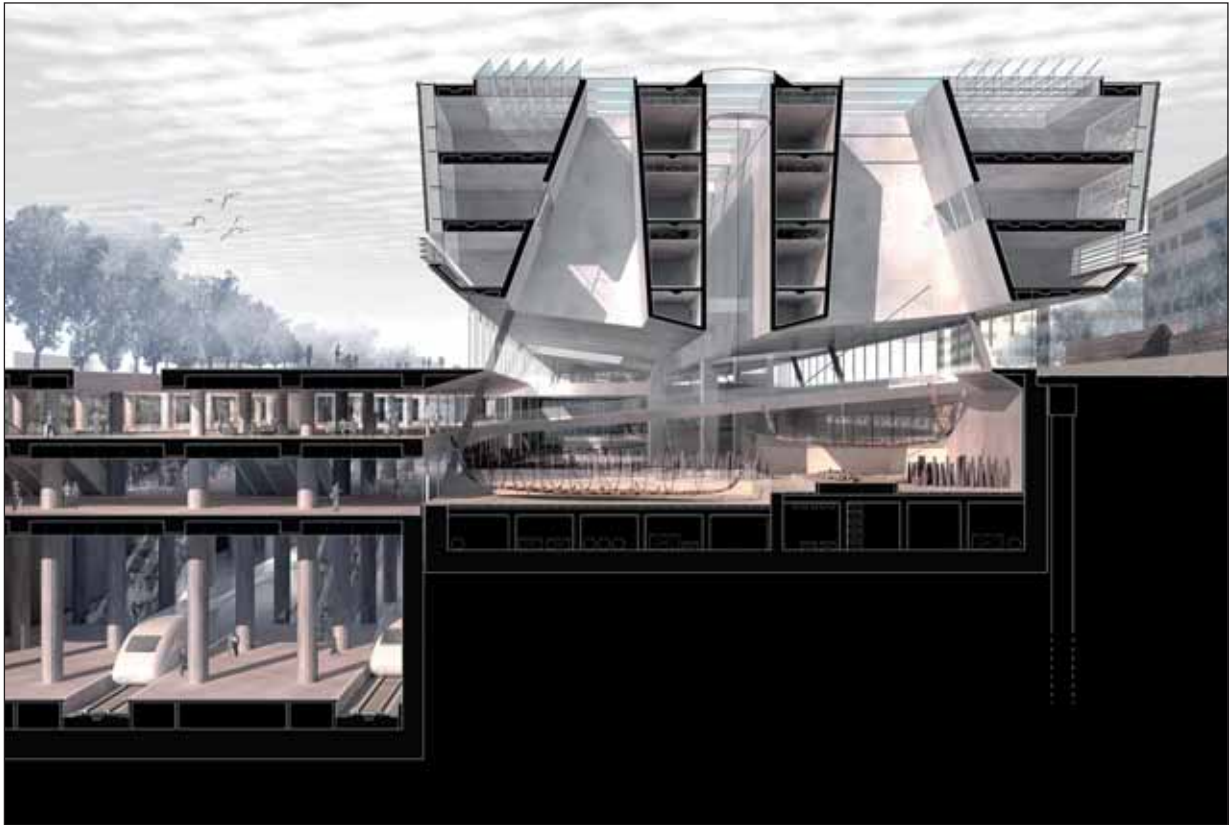
Planta de conjunto del proyecto coordinado por Francesco Cellini para la reordenación del área del antiguo puerto de Teodosio.

Una propuesta – o provocación –, pero que sin embargo recibió elogios por parte de muchos especialistas y no solamente en Turquía sino también en otras sedes internacionales, es la de realizar la fachada del edificio como una gran vitrina colmada con todos los tuestos y fragmentos arqueológicos recogidos en el área y que hoy yacen olvidados en un número infinito de cajas, con etiquetas que identifican el sitio del que fueron recogidos, pero que con la mayor certeza no volverán a ser consultados salvo que de manera muy esporádica por los especialistas. La fachada, compuesta por un doble vidrio y un relleno de materiales cerámicos, de día actúa como filtro y protección de la luz, mientras que, por la noche, se convierte en una trama irregular que irradia luz hacia el parque arqueológico.

Para el resto del área ocupada antiguamente por el puerto de Teodosio, todavía por excavar, el proyecto prospecta una solución no definitiva, flexible y susceptible de ser adaptada conforme se procede con las excavaciones. Con este fin, se adoptó como trama ordenadora la red de 5 x 5 m., propia de

las investigaciones arqueológicas, prefigurando una excavación que avanza de acuerdo al método y a los tiempos que impone la disciplina, pero que deja amplio espacio a un parque arbolado, que convive con la exploración del subsuelo y hace partícipes a los ciudadanos y a los usuarios del parque del avance de las obras y de los descubrimientos que se van sucediendo.

Adyacente al área descrita, el Küçük Langa se extiende como un inmenso solar, actualmente utilizado como terminal informal de autobuses que se dirigen a los países que gravitan en el área de influencia turca: Bulgaria, Rumania, Azerbaiyán, Moldavia, Georgia. El sitio, perfectamente reconocible en la cartografía y en las fotos aéreas de la primera mitad del siglo XX, fue caracterizándose históricamente por la presencia de campos cultivados. Evitando saturar el solar, el proyecto propone la institución de un conjunto de edificios destinados a actividades comerciales, a servicio de los barrios limítrofes, además de una serie de espacios adyacentes al parque arqueológico, destinados



Sección transversal del edificio destinado a archivo urbano, en comunicación directa con la estación intermodal de Yenikapi. El edificio puede traspasarse en la planta baja, permitiendo a los usuarios del metro y de la ferrovía, atravesar cotidianamente el espacio de exposición en el que se conservan los barcos y otros materiales arqueológicos encontrados.

a los arqueólogos que estudian el área⁶, así como a laboratorios de restauración. Formando pequeños patios cuadrados, dan lugar a un nuevo sector urbano que se injerta en el complejo mosaico de Fatih, el bullicioso distrito en el que surge el área de Yenikapi.

Ampliando la vista fuera de los límites hasta aquí descritos, el proyecto interviene significativamente en la vialidad de la zona, proponiendo una completa reorganización y simplificación de la confusa red de calles adyacentes, así como una directa conexión con la plaza Aksaray: de hecho, se elimina de la superficie la circulación rápida y que atraviesa el área, excavando solamente en zonas ya investigadas y sin relevancia arqueológica y manteniendo una red de vías locales,

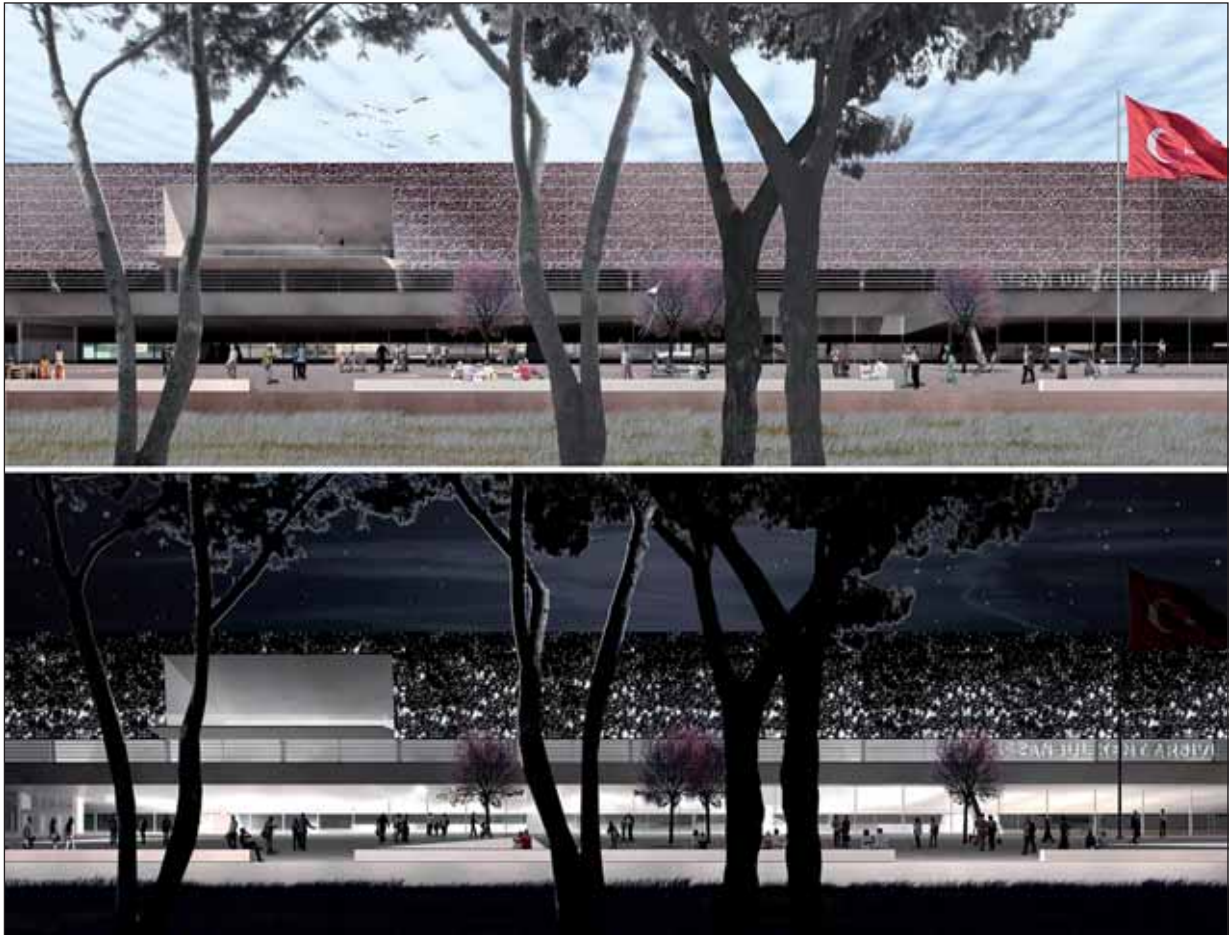
lentas o peatonales, conectadas con los recorridos de las líneas urbanas de tranvías. De igual manera, se propone la reorganización de la plaza Aksaray (lugar del antiguo Foro Boario) para el cual se prevé la creación de un espacio al aire libre, elevado con respecto al nivel de las calles, peatonal y rodeado de jardines.

Para revitalizar el barrio de Inebey, situado exactamente entre Yenikapi y Aksaray, se plantea una serie de operaciones puntuales. Parciales demoliciones, que den mayor respiro a los edificios del siglo XX, demasiado altos y muy deteriorados, sustitución de edificios de escasa calidad arquitectónica, realización de espacios públicos – calles, plazoletas – son algunas de las intervenciones propuestas.

⁶ De la Istanbul University, del Istanbul Archaeological Museum, de la Cornell University, de la Texas A & M, de la Hacettepe University di Ankara, de la Tel Aviv University.



Espacio expositivo, visible desde el *transfer point* de Yenikapi. En las plantas superiores, el edificio alberga salas de conferencias, archivo, biblioteca, oficinas y salas de exposición.



Fachada del edificio del archivo urbano, concebida como una enorme vitrina que pueda acoger y conservar los materiales cerámicos encontrados durante las excavaciones. De día funciona como una trama-filtro de la luz; por la noche, irradia luz hacia el parque arqueológico.

Al sur, en la faja comprendida entre Yenikapi y el mar, el barrio armenio de Yali llamó la atención del grupo desde la primera visita por su típica y bien definida fisonomía: surgido en un extremo del antiguo puerto – probablemente el primero en ser sepultado por la arena transportada por el Lykos –, esta porción quedó totalmente aislada del resto de la ciudad. A diferencia de Inebey, que se transformó a continuación de un incendio de finales del siglo XIX, que destruyó los edificios tradicionales, en Yali se conservan todavía las viviendas populares de madera y sus habitantes mantienen una fuerte identidad, auténtica y vivaz: mujeres con sus pañuelos multicolores en la cabeza, hombres que fuman y discuten animadamente, niños que corretean y se divierten en las calles parecen vivir en otra dimensión de tiempo y espacio, que contrasta con el desordenado y ruidoso entorno que los rodea. Para las casas que necesitan mantenimiento, el pro-



Cajas con material arqueológico almacenadas en el área de Yenikapi.



Niñas del barrio armenio de Yali.

yecto propone operaciones de restauración, que podrían activarse con los mismos habitantes mediante talleres y cursos de adiestramiento orientados a realizar intervenciones con materiales y técnicas constructivas tradicionales. Se plantea además la sustitución de edificios incongruentes – garajes, almacenes o establecimientos industriales deteriorados o abandonados – con edificios contemporáneos, destinados principalmente a vivienda, que interpretan, con un lenguaje actual, los temas propios de la tradición: ventanas en forma de *bow-window*, escaleras externas, además del uso de ma-

teriales como la madera y el ladrillo y de soluciones de cubiertas inclinadas.

Para la faja costera, el proyecto prevé la redefinición de la línea de costa, con el desplazamiento de una planta de tratamiento de aguas, actualmente presente en el área de Yenikapi, a una nueva isla construida artificialmente, y con la creación de un puerto turístico, colindante con la estación marítima existente.

La crisis política de Turquía, iniciada con los movimientos estudiantiles de la plaza Taksim, agravada por la situación que aqueja al medio oriente, especialmente en Irak y Siria, ha contribuido a que la operación precipitara drásticamente: por una parte, la estación del Marmaray ha sido terminada y hoy está en función; la estación del metro se encuentra en fase de actuación, si bien en una versión menos ambiciosa de cuanto se había previsto inicialmente, la línea de costa se ha redefinido considerablemente, con la creación de una lengua de tierra gigante, doble con respecto a la extensión que se había imaginado anteriormente. Los esperados nexos urbanos del *transfer-point* con el contexto urbano circundante han sido resueltos, por ahora, sólo de manera temporal por medio de pasarelas y de una plaza carente de calidad arquitectónica, que sobrevuelan indiferentemente el área de las excavaciones, terminada sólo provisionalmente, mientras que Yali ha vuelto a quedar fuera de las dinámicas urbanas, lo cual, lejos de ser un elemento negativo, puede considerarse tal vez una fortuna que permita al barrio continuar a mantenerse todavía auténtico y vivo.



Propuestas de intervención para el barrio armenio de Yali.



Planta de conjunto del proyecto coordinado por Francesco Cellini: **a)** Plaza Aksaray, reorganizada en su vialidad y en su conformación; **b)** Barrio Inebey, para el cual se proponen puntuales operaciones de sustitución de edificios deteriorados y creación de espacios públicos en las manzanas excesivamente saturadas de edificios de escasa calidad arquitectónica; **c)** Área di Küçük Langa, destinada a nuevos edificios que rodean una serie de patios, albergando locales comerciales a servicio de los barrios limítrofes y locales a disposición de los arqueólogos y los restauradores que trabajan en el área; **d)** Edificio del archivo urbano y áreas de exposición; **e)** Parque arqueológico, organizado a partir de una malla de 5 x 5 m. que permite proseguir con las excavaciones y disponer de áreas verdes arboladas; **f)** Revitalización del barrio armenio de Yali; **g)** Redefinición de la línea de costa, con la creación de un túnel subterráneo para canalizar la avenida costera Kennedy Caddesi y la integración de los espacios verdes existentes frente al mar al parque de Yenikapi; **h)** Desplazamiento de la planta de tratamiento de aguas, actualmente presente en el área de Yenikapi, a una isla construida artificialmente; **i)** Nuevo puerto turístico adyacente a la estación marítima existente.

Sin embargo, a nivel de conjunto, lo que puede constatarse es que, una vez más ha triunfado la presión de la modernización sobre los valores culturales, perdiendo una extraordinaria ocasión de recuperar el desafío entre arqueología y arquitectura contemporánea.

Invitados a presentar el proyecto a un congreso interna-

cional llevado a cabo en el 2012 en Ankara, el Instituto Arqueológico Germánico reconoció al proyecto del grupo Cellini la capacidad de haber emprendido un camino difícil que, poniendo a un lado las dinámicas económicas y técnicas, intentaba conjugar las exigencias de la vida actual con la salvaguardia de los valores irrepitibles del patrimonio cultural.⁷

⁷ Cfr. F. CELLINI, *Yenikapi Transfer Point and Archaeo-Park Area, Istanbul*, en "Arquitectura Viva", n. 50, 2012, pp. 42-45; F. CELLINI, *Yenikapi Transfer Point and Archaeo-Park Area, Istanbul*, in "Wettbewerbe Aktuell", n. 8, 2012, pp. 23-27; A. PIREDDU, *Viaggi immaginari*, in "Firenze architettura", n. 2, 2013, pp. 44-53; M. M. SEGARRA LAGUNES, *Archeologia e Metropolitana*, en "Confronti" voll. 2-3, 2013, pp. 30-38; F. CELLINI, - M. M. SEGARRA LAGUNES, *Yenikapi: una sfida tra patrimonio e contemporaneità*, en "Confronti", voll. 2-3, 2013, pp. 119-130; F. CELLINI - M. M. SEGARRA LAGUNES, *Archaeology and project planning in Yenikapi Area - Istanbul*, en M. BACHMANN; Ç. MANER; S. TEZER; D. GÖÇMEN (ed.), *Heritage in context. Conservation and Site Management within Natural, Urban and Social Frameworks*, Miras 2, Deutschen Archäologischen Instituts Istanbul - Ege Yayınları, Istanbul 2014, pp. 159- 175.



Foto actual del área con las obras que han modificado radicalmente la línea de tierra, sin tener en cuenta el resultado del concurso.

Tal vez no estamos todavía preparados para aceptar ese desafío. De cualquier manera, la experiencia de Yenikapi ha dado la posibilidad de entrever nuevos horizontes en los que el patrimonio arqueológico no quede simplemente confinado en un museo y separado de la vida actual, sino que entre, con todo derecho, a formar parte de los complejos mecanismos y de la vitalidad cambiante de la ciudad contemporánea.