

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

11

il mare e
la città



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol.6 n.2 (Dicembre 2013)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel. Io Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Editoriale/ Editorial

Città-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso / *The City-the Port-the Sea. The evolutive features of a complex relation*

Mario COLETTA

Interventi/ Papers

Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile/ *Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration*

Massimo CLEMENTE

19

Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?/ *Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?*

Piero PEDROCCO

35

Vista dal mare. La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo/ *A view from the Sea. The regeneration of Marseille waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea*

Maria Elena BUSLACCHI

47

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano / *Between rules and mysteries, of the sea and of the city*

Francesco FORTE

61

Haliç, il mare urbano. Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul / *Haliç, the urban sea. Landscape and transformation of the central areas of Istanbul*

Gianluca FREDIANI

75

Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni/ *Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications*

Bianca PETRELLA

89

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento/ *Portofino, between elite tourism and depopulation*

Francesco GASTALDI

103

La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: "La costa ionica da Torre Merlata all'abitato di Torre Melissa"/ *The conservation and innovation in urban regeneration. A case study: The Ionian Coast from Torre Merlata to the village of Torre Melissa*

Domenico PASSARELLI, Vincenzo Alfonso COSIMO

115

Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/ *Urban rinaturaction in Mediterranean: new strategy from ancient genomes*

Emanuela NAN

131

Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini/ *Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas*

Francesca MORACI, Celestina FAZIA

145

LIVERPOOL @ SHANGHAI. Il waterfront come un *brandscape* nel caso studio di Liverpool Waters / *LIVERPOOL @ SHANGHAI. The waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study*

Annie ATTADEMO

157

| | |
|---|-----|
| La rigenerazione dell'area urbana costiera di Scheveningen: Pearl by the Sea / <i>Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: Pearl by the Sea</i> Leo OORSCHOT | 171 |
| Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland/ <i>Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland</i> Maurizio Francesco ERRIGO, Fabiola ARCURI | 185 |
| Quartieri in conflitto e tradizioni marittime: può la rigenerazione del waterfront aiutare a ri-progettare un futuro di pace? Approfondimenti da Belfast / <i>Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast</i> Gabriella Esposito DE VITA, Alona MARTINEZ-PEREZ, Claudia TRILLO | 201 |
| Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno / <i>Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno</i> Andrea ANNUNZIATA, Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Elena VALENTINO | 219 |
| Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo / <i>Assessments and decision-making processes for sustainable touristic ports in Mediterranean</i> Maria CERRETA, Pasquale DE TORO, Francesca FERRETTI | 239 |

Rubriche/Sections

| | |
|--|-----|
| Recensioni/Book reviews | 255 |
| Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects | |
| Riconquistare il mare e guardare ad Oriente. Un progetto per Rigenerare Crotona / <i>Regaining the sea and look to the East. A project to regenerate Crotona</i> Michele MANIGRASSO | 267 |
| Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento / <i>Epos program by the Region of Basilicata. A Network for Change</i> Margherita SARLI | 271 |
| Progetti di waterfront / <i>Waterfront projects</i> Antonio ACIERNO | 275 |
| La riqualificazione del lungosenna parigino: le Projet des berges de Seine / <i>The redevelopment of the riverbanks of Seine: le Projet des berges de Seine</i> Candida CUTURI | 283 |
| Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences | |
| Il senso di Louise per i rifiuti / <i>The sense of Louise for waste</i> Francesca PIROZZI | 289 |
| Il viaggio immaginario. 1979 - 2013 / <i>The imaginary journey</i> Tiziana COLETTA | 293 |
| Rassegna legislativa/ Legislative review | |
| Il Piano Regolatore Portuale nella L. 84/94 / <i>The Port Master Plan in the Law 84/94</i> Antonio ACIERNO | 297 |

Abstract

Haliç, the urban sea Landscape and transformation of the central areas of Istanbul

Gianluca Frediani

Abstract

Haliç (The Golden Horn) is a mythical place that belongs not only to the history of Istanbul but to the whole of Europe. At Haliç land and sea merge: the natural harbour of ancient Constantinople, home to the naval arsenal and place of delights, it saw its natural and urban state change completely in the final phases of the Ottoman Empire. Its recent history has been marked by a process of intense industrialization, developing uncontrollably on its banks between the 19th and 20th centuries. Its importance as a production centre -the country's most important industrial area – grew in time in parallel with pollution levels in the surrounding environment. The climax of this process of transformation took place in the first decades after World War II when, due to heavy industrial pollution and the saturation of coastal spaces, Haliç became the productive heart but also the most run-down and densely populated urban area of the city. The



Fig. 1 - Eminönü e il Ponte di Galata

history of the subsequent redevelopment of Haliç is fairly well known, having been the subject of numerous essays describing its socio-economic, cultural and political development. Less attention, despite the many publications on the subject, has been devoted to the analysis of this extensive process of de-industrialization and renewal from the point of view of architectural and urban design. The purpose of this essay is to contribute to the debate from this point of view, briefly reconstructing the major changes taking place in the urban landscape and updating the overview of critical reflection on the current urban situation, analyzed through some of the most important interventions carried out in recent years and the changes they induced.

Haliç, il mare urbano

Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul

Haliç (il Corno d'Oro) è un luogo mitico che appartiene non soltanto alla storia di Istanbul ma a quella dell'intera Europa. Ad Haliç terra e mare si fondono insieme: approdo naturale dell'antica Costantinopoli, sede dell'arsenale marittimo e luogo di delizie, esso ha visto mutare completamente la propria condizione naturale ed urbana nelle ultime fasi di vita dell'impero ottomano. La sua storia più recente è segnata, infatti, da un processo di intensa industrializzazione sviluppatosi impetuosamente sulle sue sponde fra '800 e '900. L'incremento della sua importanza come centro produttivo –il primo distretto industriale del paese- è cresciuto nel tempo di pari passo con il livello di degrado prodotto sull'ambiente circostante. L'acme di questo processo di trasformazione si colloca nei primi decenni del secondo dopoguerra quando, a causa del forte inquinamento industriale e della saturazione di ogni spazio costiero, Haliç diviene il cuore produttivo ma anche l'area urbana forse più densa e degradata dell'intera città. La storia della successiva riqualificazione di Haliç è abbastanza nota, per essere già stata oggetto di numerosi saggi che ne hanno descritti i diversi aspetti riguardanti lo sviluppo socio-economico, culturale e politico. Minore attenzione è stata invece dedicata, nonostante i molti contributi prodotti sul tema, all'analisi di questo esteso processo di de-industrializzazione e riqualificazione dal punto di vista della progettazione architettonica e urbana. Scopo di questo saggio è intervenire nel dibattito da questo punto di vista, ricostruendo per sommi capi le principali mutazioni avvenute nel paesaggio urbano e aggiornando l'ampiezza della riflessione allo stato attuale della situazione urbana, attraverso l'analisi di alcuni dei più rilevanti interventi di recupero realizzati in questi ultimi anni e delle trasformazioni da essi indotti.

Keywords:

Urban renewal, Istanbul, Haliç

Haliç, il mare urbano **Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul**

Gianluca Frediani

Introduzione

Questo articolo ha per oggetto lo studio di alcuni aspetti connessi all'attuazione del processo di rigenerazione urbana che ha investito, a partire dagli anni '80, l'area urbana e marittima di Haliç ad Istanbul. L'importanza di questo processo urbano si coglie non solo nella centralità delle aree oggetto dell'intervento e nella loro estensione, ma soprattutto nell'essere stato il primo e più vasto intervento di de-localizzazione industriale e di rigenerazione urbana realizzato in Turchia a partire dal secondo dopoguerra.

La riqualificazione urbana sulle sponde di Haliç è già stata oggetto di numerosi saggi, che ne hanno descritto i singoli aspetti sociali, culturali, politici ed economici, sebbene essa resti poco frequentata nel dibattito italiano. Si ritiene perciò utile ripercorre le tappe principali dei vari interventi, per poi soffermarsi sulle modificazioni avvenute nel paesaggio urbano, dalle rappresentazioni storiche della città sino ad oggi, e cercare di mettere in luce degli elementi utili al progetto di riqualificazione complessiva di un'area che non è ancora riuscita a recuperare un ruolo ed un'immagine definitiva nella metropoli turca. Il rapido processo di trasformazione di Haliç dalla metà dell'800 ad oggi ha prodotto, infatti, delle rilevanti conseguenze nella composizione sociale dei quartieri limitrofi ma non è riuscito a ridefinire il rapporto della città con il suo mare interno. Dall'elevata densità edilizia del dopoguerra, causata dallo sfruttamento industriale delle sue sponde, si è passati ad un nuovo paesaggio urbano, strutturato attorno ad alcuni isolati interventi che campeggiano in un'ampia fascia ancora in via di consolidamento. Le ambiziose trasformazioni del *waterfront* urbano, messe in atto dalla mano pubblica e da alcuni gruppi privati, hanno privilegiato una politica di "grandi progetti" che, nonostante il successo di alcuni interventi esemplari, ha finito tuttavia col sollevare molti più problemi di quanti non sia stata in grado di risolvere. A distanza di vari decenni dalle prime demolizioni, il rapporto fra città e mare è ancora tutto da costruire, perché il progressivo riempimento dei vuoti si è sviluppato senza chiare finalità e, soprattutto, senza tenere conto della qualità degli spazi urbani e delle loro relazioni con il denso contesto circostante. È per questo che, oggi, il panorama urbano di Haliç è un prodotto indefinito, in larga parte involontario, fatto di frammenti e dispersioni, di improvvise densità e di giardini vuoti, che si susseguono gli uni agli altri senza riuscire a restituire l'aspetto di una parte funzionante della Istanbul contemporanea.

Memorie

Haliç è mare e città insieme. Nel suo particolare caso, infatti, non è possibile parlare di un normale *waterfront* urbano perché le sue rive e il suo specchio d'acqua si configurano insieme come una parte viva della città. Nella storia antica, per proteggersi da minacce esterne, Haliç veniva chiuso con lunghe catene di acciaio, dichiarando in maniera esplicita l'appartenenza del braccio di mare alla città stessa. Istanbul diventava in quei momenti un tutt'uno di terra e mare. Più che separarla in due parti, infatti, l'acqua ha sempre unito le sue diversità e le sue diverse sponde, quelle della penisola storica e quelle della città europea. Se si guarda la straordinaria veduta di Lorck o i panorami fotografici ottocenteschi presi da Galata, brulicanti di vele, barche e vascelli, la differenza fra terra ed acqua passa quasi in secondo piano. Le presenze, le attività e gli usi, sono così densi su questi fragili confini geografici che è difficile dire dove si collochi la linea di costa e dove esattamente si apra il limite fisico fra la città ed il suo mare interno (fig. 1). Mare e città insieme costituiscono un panorama urbano unitario, vissuto e percorso intensamente.

Oggi, a guardare una pianta di Istanbul, emerge chiaramente, in corrispondenza di Haliç, la smagliatura della trama edilizia che pone in evidenza un vuoto che non ha eguali fra gli altri vuoti della città. La sua forma e la sua dimensione fisica lo avvicinano più alla consistenza di un ampio parco urbano che a quella di un braccio di mare, tanto che la sua importanza nella città è stata paragonata a quella del Central Park a New York. La sponda marina di Haliç ha avuto a lungo una storia tutta sua e una crescita a parte da quella della città murata. Ciò soprattutto a causa della fortificazione bizantina che si è sviluppata senza soluzioni di continuità lungo le rive urbane, includendo anche i bacini di acqua che facevano parte degli approdi naturali. Dalla conquista ottomana in poi, con la scomparsa dei pericoli di attacco militare diretto, Haliç si è andato trasformando in una sorta di "porto esteso", con le sponde liberamente adoperate come attracchi per il carico e scarico di persone, animali e mercanzie.

Immersi nel verde delle pendici della sua vallata hanno cominciato ad essere eretti casini di delizia e ville, che si estendevano con giardini e padiglioni fino alle rive del mare, risalendo la zona suburbana di Eyüp, da un lato, e di Hasköy dall'altro. Le vedute di Melling, realizzate a cavallo fra '700 e '800, restituiscono appieno il fascino di questo paesaggio urbano sospeso quasi magicamente fra città e campagna, terra e mare, popolato di ville e padiglioni, costellato di magazzini e attracchi portuali. Questa è l'immagine mitica e pittoresca di Haliç, quella che ritroviamo costantemente descritta nei racconti dei viaggiatori occidentali dal '700 in poi. È allora che si inaugura la lunga tradizione letteraria dedicata a questi luoghi, che, passando per le descrizioni romantiche di Edmondo De Amicis, arriva sino all'attualità delle intime narrazioni che Orhan Pamuk ha raccolto nei suoi romanzi attorno al tema della memoria della città e dei suoi paesaggi.

Industrie

La trasformazione industriale di Haliç è stata invece brutale. La disponibilità di acqua,

la facilità di attracco e la posizione centrale delle sue sponde lo hanno reso il luogo ideale per impiantare attività commerciali e produttive. La presenza storica dell'arsenale di Tersâne e delle darsene marittime, dislocate sulla sponda sinistra, è stato un fattore decisivo nell'incentivare la nascita di manifatture ed impianti.

A partire dalla seconda metà dell'800 sulle sponde di Haliç sono già concentrate tutte le principali attività industriali della città. La grande industria tessile di Feshane (1833) è forse il primo impianto industriale moderno a sorgere appena fuori dal centro urbano. Ad esso seguono la imponente Manifattura dei Tabacchi di Cibali (1884) e, all'estremità nord, la centrale elettrica di Silahtarağa (1914). Accanto a questi grandi nuclei produttivi si sviluppano in breve tempo numerose lavorazioni industriali, sia leggere che pesanti, che capovolgono nel giro di un secolo l'immagine di Haliç da luogo di delizie suburbane a quello di un distretto industriale, popolato da migliaia di imprese. Lo sfruttamento degli spazi liberi superstiti e lo sversamento diretto degli scarichi reflui nel mare producono, soprattutto nel secondo dopoguerra, una condizione d'inquinamento ambientale incontrollata e preoccupante.

Piani

Quando, nel 1935, il francese Henry Prost viene definitivamente chiamato per redigere i primi piani urbanistici della città, la situazione di Haliç appare chiaramente delineata e, probabilmente, già compromessa. A differenza dei contemporanei studi di Hermann Ehlgötz e Martin Wagner, certamente più sensibili alla complessa natura dei luoghi, Prost disegna un piano urbanistico che fa della modernizzazione della città l'obiettivo principale da raggiungere. Le sue indicazioni urbanistiche, realizzate lentamente per un ventennio fino agli anni '50, prevedono nuove arterie stradali che lacerano i fitti tessuti storici per consentire ad Istanbul di collegare in maniera più rapida ed efficiente le diverse parti del suo articolato territorio urbano. Se per la penisola storica Prost sviluppa studi di notevole interesse architettonico, per Haliç, nonostante la sua fama come luogo simbolico della città, egli si limita a confermare la consolidata vocazione di porto ed area industriale, sottolineata dalla successiva apertura del boulevard e dal secondo ponte sullo stretto, dedicato ad Atatürk, che raggiunge la città europea (fig. 2).

Il forte sviluppo demografico delle aree urbane attorno ad Haliç è sostenuto, dalla fine del conflitto mondiale in poi, dalla forte migrazione rurale interna, attirata dalle prospettive di una vita migliore e dalla richiesta crescente di manodopera nelle manifatture industriali del distretto. Dopo la drammatica espulsione dei greci (1955), i quartieri storici intorno ad Haliç si ripopolano con strati sociali deboli e culturalmente arretrati, che ancora oggi esercitano una notevole resistenza alla trasformazione dell'area. Per le note vicende politiche ed istituzionali che caratterizzano la storia della città e della nazione turca, la situazione di Haliç resta sostanzialmente immutata sin quasi all'inizio degli anni '80 quando, con una serie di provvedimenti legislativi, vengono realizzati alcuni accorpamenti amministrativi nelle principali aree urbane del paese. Da qui nasce la nuova Municipalità metropolitana di Istanbul (IMM), un'autorità locale dagli ampi poteri amministrativi e dalla vastissima giurisdizione che si estende dal Mar Nero a



quello di Marmara.

Fig. 2 - Haliç dalla collina di Pierre-Loti

Risanamenti

All'inizio degli anni '70 una apposita commissione comincia a delineare le prime idee per la riqualificazione di Haliç. Il primo sindaco della grande Istanbul, Bedrettin Dalan, vittorioso in quella che è anche la prima elezione politica locale (1984) del dopo-riforma, dichiara che le acque di Haliç *torneranno azzurre come i suoi occhi*. Utilizzando i nuovi poteri messi a disposizione dall'autorità metropolitana, Dalan amplia lo scenario dell'azione e, scavalcando ogni resistenza, dà l'avvio ad un ampio processo di risanamento ambientale e urbano dell'intero distretto di Haliç. Lo scopo dichiarato è quello di allontanare tutti gli impianti produttivi dalle sue coste per risanarle radicalmente. Questa rapida de-industrializzazione (in parte de-localizzazione) è legata da un lato alle negative conseguenze economiche del congestionamento delle attività produttive ammassate intorno ad Haliç, dall'altro alla visione populista e neoliberista del sindaco che intende così sostenere l'iniziativa privata nello sfruttamento dei suoli liberati. Dalan conia uno slogan accattivante che propone di trasformare il distretto industriale di Haliç in una moderna "Valle della Cultura" rilanciando, con toni enfatici, il ruolo di Istanbul come metropoli globale.

Gli interventi di risanamento si muovono su due fronti: sulle rive, con la demolizione quasi integrale di tutto quanto costruito nel raggio di ca. 100-200 mt dal mare; sulle acque, con l'eliminazione degli scarichi industriali e la rimozione di alghe e detriti. Le sbrigative misure di esproprio creano un vasto contenzioso legale, ma le demolizioni si

susseguono per diversi anni, liberando la costa di Haliç e risparmiando (sebbene a fatica) solo gli edifici di maggiore dimensione ed importanza.

Interventi

Anche a causa della sua politica decisionista, Dalan non viene rieletto alla scadenza del suo mandato (1989), ma il piano di Haliç come “Valle della cultura” viene sostanzialmente accettato e portato a conclusione dai suoi successori. Le vaste superfici recuperate sulle sponde sono sistemate come parchi urbani, mentre sulla *tabula rasa* del risanamento effettuato, cominciano a sedimentarsi progetti ed interessi diversi, soprattutto su iniziativa dei maggiori gruppi finanziari e bancari del paese. Sono questi gli attori principali, assieme alla mano pubblica, delle iniziative di ricostruzione e di riqualificazione che hanno luogo nella seconda fase del processo di riqualificazione di Haliç.

Gli interventi che si sono succeduti negli ultimi anni hanno contribuito a dare corpo alla drastica, quasi militare, azione di liberazione delle sponde avviata da Dalan. La maggior parte di essi sono interventi di riqualificazione che, pur essendo formalmente di iniziativa privata, sono stati realizzati grazie ad una partnership con il pubblico (Santralistanbul, Università e Museo Kadir Has) e, comunque, attraverso l’approvazione -e

Fig. 3 - I ponti fra Beyoğlu e la penisola storica



talvolta la benevolenza- del potere politico istituzionale. Le azioni della mano pubblica, invece, si sono concentrate soprattutto nella realizzazione della parte infrastrutturale, nelle sistemazioni delle aree libere e in alcuni interventi di recupero architettonico su emergenze edilizie di dimensioni considerevoli, come i complessi di Feshane e Sütluçe. Un caso a parte è poi costituito dall’intervento di recupero dell’edilizia storica dei quartieri di Fener e Balat, nel distretto storico di Fatih (fig. 3), dove il coordinamento scientifico ed operativo dell’UNESCO ha permesso la realizzazione di un intervento-guida di notevole interesse, sebbene di limitata dimensione fisica. Nel tempo, altri progetti si sono accumulati lungo le sponde, sfruttando situazioni economiche e politiche contingenti.

Vuoti

Nonostante la presenza di alcuni interventi di notevole interesse architettonico (Santralistanbul, SALT, Tuzambari), oggi le sponde di Haliç sono un territorio urbano in gran parte privo di forma e di funzioni. Un territorio latente, privo di identità, che non ha trovato un suo equilibrio architettonico né raggiunto un compiuto inserimento nella struttura della città. Perché?

La prima possibile risposta è che la politica di demolizioni tenacemente perseguita negli anni ’80-’90 ha cancellato troppo radicalmente ogni traccia della storia urbana accumulatasi sulle rive di Haliç. Gli impianti industriali sono stati rasi al suolo senza alcuna valutazione di opportunità economica o di conservazione storica. In questo modo

sono andate perdute anche le tracce di un notevole patrimonio di archeologia industriale. Con una visione tipica delle campagne di liberazione dei monumenti di fine '800, si sono salvati dalla rovina solo i grandi complessi industriali, sebbene anche questi depurati e condotti ad una condizione di solitaria monumentalità che non era certo nelle loro caratteristiche originali. Oggi campeggiano come isolate emergenze su un sostrato ancora fluido e variabile.

Le nuove sponde sono intersecate da ampie arterie stradali, ispirate ai modelli delle *parkway* americane del dopoguerra; le rimanenti aree vuote sono state sistemate a verde con un disegno che riproduce una trama geometrica astratta. Segnati da una rada alberatura, questi giardini non reagiscono in alcun modo alle condizioni del contesto urbano o alla geografia dei siti. Essi sono una sorta di decorazione naturalistica che fa da cornice alla rinnovata modernità urbana, celebrata dalla asfissiante circolazione automobilistica.

Purtroppo, alcuni interventi di carattere prevalentemente commerciale (Delfinario, Miniaturk, Museo Rahmi Koç) si sono già posizionati sulle sponde di Haliç come episodi individuali, slegati da un più ampio disegno di intersezioni urbane e territoriali. Questo ha causato in diversi punti la *interruzione della continuità di accesso pubblico alla sponda marina*. Il caso del gigantesco complesso congressuale di Sütluçe è forse l'esempio più evidente di questa condizione (fig. 5).

Isolamenti

La populistica promessa di Dalan di fare di Haliç la "Valle della Cultura" di Istanbul si è sostanzialmente attuata in un intervento calato perentoriamente dall'alto, in parte ispirato alla politica dei grandi progetti di trasformazione (Bilbao) che hanno caratterizzato parte delle trasformazioni urbane europee a cavallo del nuovo millennio. La presenza di numerose iniziative di carattere culturale lungo le sponde di Haliç hanno confermato quella prospettiva di sviluppo, ma non sono riuscite a risolvere i problemi di relazione col contesto circostante e ad innescare dei più estesi processi di recupero nell'esistente. Persino un intervento di grande qualità e respiro, come Santalistanbul (fig. 6), resta oggi confinato in una sorta di splendido (e ben sorvegliato) isolamento che non riesce a riverberare sul quartiere circostante tutte le positive conseguenze del suo successo di critica e di pubblico. La verità è che nel suo caso, come in quello di altri analoghi interventi, la differenza fra il progetto realizzato ed il contesto socio-economico è così grande da rendere difficile, se non impossibile, una sinergia fra i diversi attori. La municipalità locale di Eyüp è caratterizzata da una popolazione islamica povera e conservatrice, che ancora troppo poco ha in comune con le iniziative di respiro inter-



Fig. 4 - Schema della riqualificazione di Haliç



Fig. 5 - Santralistanbul



Fig. 6 - IM Modern Istanbul

nazionale promosse da Santralistanbul per poter con essa interagire.

Questa è probabilmente la più grande differenza che si coglie fra il caso di Santralistanbul e quello della riqualificazione promossa dall'UNESCO per Fener e Balat, dove un pregio degli interventi di recupero è l'aver prodotto cambiamenti di piccola scala, seguendo quindi una logica diversa da quella dei grandi interventi sulla costa. Il recupero delle abitazioni storiche è stato accompagnato da una serie d'iniziative di sensibilizzazione sociale che, nonostante le difficoltà di operare con una popolazione molto arretrata culturalmente e socialmente, sembra avere gettato buoni semi per il futuro. Il recupero non ha cercato di impiantare dal nulla nuove funzioni, ma ha provato a migliorare aspetti della vita urbana quotidiana che vanno dall'abitare al commerciare, dal vivere insieme al mantenere dei livelli minimi d'igiene urbana. Il limite del piano è stato purtroppo il debole sostegno della municipalità locale di Fatih, che pure lo aveva promosso.

Anche nel caso di Fener e Balat si aprono tuttavia degli scenari preoccupanti per il futuro. L'intervento realizzato sembra aver spinto al rialzo i valori immobiliari di questi poverissimi quartieri popolari, attirando l'attenzione di una serie di imprenditori privati che stanno già cominciando ad intervenire in alcune aree limitrofe con interventi di demolizione e ricostruzione, abilmente muovendosi nelle maglie della normativa turca sulla riqualificazione urbana.



Fig. 7 - Il quartiere di Fener

Connessioni

Una condizione completamente diversa è quella che si registra per quegli interventi (SALT, Istanbul Modern, KHU Kadir Has University) che si collocano in aree più centrali e consolidate. Qui il problema dell'immissione di elementi urbani contemporanei è stato certamente più semplice ed immediato da risolvere. Non esistono, infatti, le forti differenze socio-culturali segnalate negli esempi precedenti, anche perché le aree interessate da questi interventi sono già da tempo inserite, anche se in modi diversi, in zone di interesse turistico e sottoposte agli effetti economici ad esso collegati. Anzi, in alcuni casi le infrastrutture sono nate e si sono sviluppate rivolgendo maggiore attenzione ad un target di pubblico internazionale che a quello locale: Istanbul Modern è, ad esempio, una ambiziosa struttura museale legata al turismo crocieristico, oggi in forte e costante ascesa (fig. 7). Analoga condizione si coglie per i due notevoli edifici del SALT, che sono situati sulla dorsale costitutiva della città europea (ponte di Galata ed Istiklal Caddesi), centro delle attività commerciali, gastronomiche e sede preferenziale della ricettività alberghiera.

Questo asse di penetrazione da Haliç verso l'entroterra è di grande interesse strategico perché delinea chiaramente come la riqualificazione delle sponde urbane potrebbe riverberare in maniera positiva i suoi effetti anche all'interno delle aree urbane circostanti. Un analogo asse di penetrazione è quello che si sviluppa sulla sponda opposta -ponte di Galata ed Eminönü- e si indirizza verso il cuore dell'acropoli, con i grandi musei e le presenze monumentali della penisola storica.

Il paesaggio di Haliç è scandito dai ponti e dal loro sovrapporsi in prospettiva. Il ponte di Galata costituisce ancora, nonostante il degrado delle aree vicine, la grande cerniera di connessione fra città e sponde, terra ed acqua. Lo straordinario successo del ponte,

Fig. 8 - Il ponte di Haliç



nella sua ultima versione (1994) con i livelli sovrapposti, è legato proprio al suo essere un elemento ben connesso alla realtà locale delle rive di Haliç. Gli altri ponti sul mare hanno caratteristiche del tutto differenti: sia quello di Atatürk che quello dedicato ad Haliç sono infrastrutture a scala metropolitana che servono allo smaltimento del traffico veicolare (fig. 8). L'impatto locale di queste arterie ad alto flusso è molto pesante per l'equilibrio delle aree circostanti. Non esistono efficaci sistemi di connessione fra gli assi di traffico e le sponde, dove le testimonianze storico-artistiche soccombono investite dal magma fluido della circolazione automobilistica.

Il discusso progetto -in questo momento in fase avanzata di realizzazione- del nuovo ponte della linea M2 della metropolitana non sembra essere in grado di migliorare la delicata situazione attuale. Anzi; nonostante esso s'inserisca in un contesto ambientale e storico di straordinaria importanza, all'interno dell'area di tutela UNESCO, il ponte con la sua ingombrante soluzione strallata sembra aver ceduto più alle lusinghe dell'esibizionismo tecnico che alla necessità di rispondere alle esigenze del contesto urbano. Non preoccupano, infatti, tanto le distruzioni dei pur interessanti manufatti bizantini venuti alla luce, quanto l'indifferenza dimostrata nell'erigere delle alte torri di acciaio nel panorama delle moschee ottomane e la debolezza delle soluzioni architettoniche studiate per collegare la linea di trasporto con la sponda. Questa debolezza si può notare soprattutto per quanto riguarda la già fragile situazione della sponda di Galata, dove la nuova stazione della metropolitana avrebbe potuto essere il tassello d'avvio per una riqualificazione della riva e suggerire l'eliminazione di alcune funzioni inadatte (commercio dei metalli) accumulate nel tempo. Questa è, infatti, un'area d'importanza strategica perché confinante con l'arsenale, le darsene militari di Kasimpaşa ed il Palazzo dell'Ammiragliato. La riqualificazione di questo territorio, oggi in gran parte in disuso,

potrebbe ricostituire la continuità di uso della riva almeno sino a Sütlüce e, in direzione nord, aprire nuove relazioni con la collina di Beyoğlu e la sua vivace struttura sociale e commerciale.

Conclusioni

La riqualificazione di Haliç conta ormai trenta anni dal suo inizio, ma ancora oggi si dibatte in una condizione di incertezza e di incompiutezza. Questo è in parte dovuto alla notevole dimensione fisica dell'area, ma è soprattutto causato da una strategia di riqualificazione, incerta nelle sue posizioni e contraddittoria nella sua realizzazione, che non è stata sin qui in grado di coordinare pubblico e privato.

Una strategia di re-funzionalizzazione di queste aree è oggi indispensabile e non può fare a meno di prendere in considerazione due punti fondamentali: da un lato la *riconnesione con le zone naturalistiche* già esistenti nelle vicinanze (Parco delle Mura bizantine, collina di Eyüp e Pierre-Loti, vallate dei fiumi), dall'altro la *compenetrazione attiva con i tessuti urbani*, attraverso sistemi di spazi pubblici complessi che attivino funzioni ed usi pubblici. La possibilità di collegare la riconquistata salubrità delle acque di Haliç con un sistema lineare di aree verdi che costituiscano corridoi di continuità naturalistico-ambientale sino alle zone di espansione a nord (Şişli) potrebbe essere il passo iniziale di una efficace strategia di riconnesione a larga scala del territorio metropolitano. In questo senso, i vuoti sulle sponde di Haliç offrono delle grandi possibilità di miglioramento per un tessuto urbano che cresce in maniera aggressiva e squilibrata persino negli insediamenti realizzati dalla mano pubblica o in quelli privati di maggior pregio immobiliare.

Prioritario appare l'abbandonamento della politica del "riempimento a tutti i costi" delle aree disponibili per approdare ad una dimensione metropolitana in cui l'attuale fascia vuota si trasformi in un volano di attrezzature di piccola-media dimensione a disposizione della città e dei suoi abitanti. L'auspicato asse di penetrazione turistica lungo le sponde di Haliç non appare realistico, allo stato dei fatti, soprattutto se paragonato alle potenzialità e all'attrazione esercitate dalle aree archeologico-monumentali.

La costruzione di una nuova centralità ad Haliç è strettamente legata ad una revisione della strategia di produzione della cultura sin qui perseguita. La "Valle della Cultura" si è formata, infatti, principalmente attorno ad una forma di musealizzazione abbastanza tradizionale e/o ad iniziative puramente commerciali. La forma prevalente di sinergia fra le istituzioni culturali si è aperta soprattutto nella relazione con il mondo universitario privato (Santralistanbul - Bilgi University, KHU Kadir Has University), con l'eccezione del SALT che offre una piattaforma di ricerca aperte a cooperazioni diverse. Nonostante il livello qualitativo elevato di alcune di queste istituzioni, prevale in generale una visione istituzionalizzata della cultura nelle sue forme di produzione, diffusione, discussione e comunicazione. È evidente che strutture di questo tipo, nonostante le migliori intenzioni, non possono che generare problemi di relazione con l'immediato intorno urbano, poverissimo ed arretrato, le cui necessità ed aspettative vengono sistematicamente scavalcate dalle iniziative realizzate. Anche quando la riqualificazione si è

esercitata sulla realizzazione di un centro culturale con un più diretto effetto di relazione locale, come nel caso del riuso del complesso di Feshane, il risultato è stato quello di un monumentale fuori-scala che rimane avulso dal contesto e dalle sue necessità. La sua attuale sotto-utilizzazione, e lo stesso vale anche per il centro congressi di Sütluçe, è la conseguenza inevitabile degli errori compiuti nella lenta e controversa realizzazione del piano. Questo è, in definitiva, il motivo principale per cui alla pur notevole trasformazione fisica di Haliç non è corrisposta sinora una proporzionale trasformazione sociale e culturale dei suoi abitanti.

Il paesaggio urbano di Haliç, nonostante tutte le contraddizioni e le debolezze descritte, offre ancora potenzialità notevoli, se solo si riesca a fermare l'aggressione alle aree libere. La grande fascia di verde urbano che corre sulle sue sponde, punteggiata da edifici antichi e moderni, può costituire, nella rete territoriale della metropoli attuale, una struttura lineare di servizi integrati e di corridoi naturali. Le infrastrutture turistiche, che pure risultano globalmente insufficienti, non andrebbero cioè realizzate direttamente sulle sponde ma piuttosto nell'entroterra, riqualificando gli edifici e le aree abbandonate che punteggiano le aree storiche. Questa grande linea verde potrebbe così costituire la base dello sviluppo urbano della penisola storica e di Galata recuperando, almeno in parte, quei caratteri paesaggistici per i quali Haliç è sempre stato celebrato. La sua riqualificazione urbana è, per tutte queste ragioni, un banco di prova importante, forse decisivo, per il futuro assetto di Istanbul; una città che ancora può contare su risorse finanziarie sufficienti per realizzare trasformazioni profonde del proprio tessuto urbano.

Come la spontanea protesta di Gezi Park ci ha infatti dimostrato, la vera sfida nella trasformazione di Istanbul sarà sempre meno quella della realizzazione dei grandi progetti, dei grandi eventi, e sempre più quella della determinazione di regole di governo del territorio urbano ampiamente condivise. Oggi ampi strati della popolazione sembrano non accontentarsi più dello sregolato paternalismo neo-liberista che ha trasformato la città dall'alto. Essi sono più interessati all'apertura di prospettive culturali nuove, sono più sensibili a speranze di democratizzazione reale, piuttosto che alla (ancora una volta mancata) assegnazione delle prossime Olimpiadi. Haliç, con tutte le sue contraddizioni, è in questo senso un luogo rappresentativo della forte conflittualità oggi esistente fra il potere politico conservatore e la società civile; una conflittualità che rischia nuovamente di esplodere al primo variare dei pesi nel difficile equilibrio che Istanbul sperimenta ogni giorno fra comunità islamiche arretrate e ceti sociali progressisti, fra laicismo e religione, affarismo neo-liberale e modelli compatibili di sviluppo urbano.

REFERENCES

- AAVV, Istanbul 1910-2010. City, Built Environment, and Architectural Culture Exhibition”, Santralistanbul, 2010.
- Bakbaşa Ceyda e Töre Evrim, “Private Investment in Urban Regeneration Process: The Case of Golden Horn”, *World Applied Sciences Journal*, 22/2013, pp 523-531.
- Bezmez Dikmen, “The Politics of Urban Waterfront Regeneration: The Case of Haliç (the Golden Horn), Istanbul” in: *International Journal of Urban and Regional Research*, 32/2009, pp 815-844.
- Bezmez Dikmen, “The politics of urban regeneration: the case of the Fener and Balat initiative”, *New Perspectives on Turkey*, 37/2007, pp 59–86.
- Bilsel Cànâ, “Les Transformations d’Istanbul”: Henri Prost’s planning of Istanbul (1936-1951)”, *ITU A|Z*, 1/2011, pp 100-116.
- Butuner Bas, “Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue”, 42° ISOCaRP Congress 2006.
- Ertuna-Howison e Howison Jeffrey, “The Transformation of Istanbul’s Urban Commons”, *borderlands*, 2/2012, pp 1-14.
- Gültekin Nevin, *Cultural Heritage Management: The Case of Historical Peninsula in İstanbul*, Gazi University Journal of Science, 1/2012, pp 235-243.
- Hastaoglu-Martinidis, *The Building of Istanbul Docks 1870-1910. New entrepreneurial and cartographic data*, *ITU A|Z*, 1/2011, pp 85-99.
- Kuyucu Tuna e Ünsal Özlem, “Urban Transformation’ as State-led Property Transfer: An Analysis of Two Cases of Urban Renewal in Istanbul”, *Urban Studies*, 2010, pp 1-21.
- IMM, *Strategic Plan 2010-2014*, Istanbul Metropolitan Municipality.
- Işıkkaya Devrim, “An Evaluation of Urban Dichotomies in the Third World Metropolis Istanbul”, *Intercultural Understanding*, 1/2011, pp 31-38.
- Mansouri Nariman (a cura di), *Transitional Spaces, X-Change*. Culture-Science, Vienna 2012.
- Ozdemir Esin e Eraydin Ayda, “Contesting neoliberal urbanization: contemporary urban movements in Istanbul”, 26° AESOP Congress, Ankara, 2012.
- Özkan Evrim e Frison Öykü, “The Recent Regeneration Process of Istanbul: A Critical Perspective for the Metropolitan Plan 2023”, 48° Congress of the European Regional Science Association, 2008.
- Pinon Pierre e Bilsel Cànâ F. (a cura di), *From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henry Prost’s Planning of Istanbul (1936-1951)*, Araştırmaları Enstitüsü, Istanbul, 2010.
- Tuncer Mehmet, “From Kreuzberg to Fener-Balat. ’12 Principles of conservative urban renewal””, 42° ISOCaRP Congress, 2006.
- Uluşan Haluk, *Contemporary Housing in “post-modern” Istanbul*, M.Sc Thesis, İTÜ, Istanbul, 2011.

IMAGES SOURCES

Tutte le immagini/grafici sono dell’autore.

Gianluca Frediani

Dipartimento di Architettura – Università degli Studi di Ferrara

frg@unife.it

www.unife.it

Born in 1961 in Naples (Italy), Architect PhD. Since 1993 Researcher and (2005) Ass. Professor of Architectural Design at the Faculty of Architecture of the University of Ferrara (Italy). Professorship at the University of Technology, Graz (Austria). His main research interest is in the field of architectural and urban design. He publishes extensively in scientific magazines and has participated in several European research groups as co-ordinator or chief researcher.