

POLITECNICO DI MILANO

Scuola di Architettura Civile
Laurea Magistrale in Architettura



ISTANBUL,
STRADE PEDONALI E INTERNI URBANI
TRA LA STAZIONE DI SIRKECI E IL PONTE DI GALATA

Relatore: Prof.ssa Cristina Pallini

Correlatore: Prof.ssa Annalisa Scaccabarozzi

Candidati

Lorenzo Albai	787396
Elettra Assumma	770973
Giulia Veronelli	782725
Silvia Chiara Villa	782054

Anno Accademico 2013/2014

INDICE

Abstract	VII
-----------------------	-----

Capitolo 1_DA BISANZIO A COSTANTINOPOLI

La città originaria.....	pag. 11
L'impianto di una città capitale.....	pag. 15
Gran Palazzo.....	pag. 19
Ippodromo.....	pag. 23
Santa Sofia.....	pag. 25
Sant'Irene.....	pag. 29
Santi Apostoli.....	pag. 31
Yerebatan Sarayi.....	pag. 33
Mese.....	pag. 35
Fori.....	pag. 37
Le mura della città teodosiana.....	pag. 39

Capitolo 2_ISTANBUL OTTOMANA

Le prime trasformazioni.....	pag. 43
Palazzo Topkapi.....	pag. 47
Moschea Blu.....	pag. 51
Moschea di Fatih.....	pag. 53
Moschea di Süleymaniye.....	pag. 55
Kapali Çarşı (Gran Bazaar).....	pag. 57
Misir Çarşı (Mercato delle spezie).....	pag. 61
Fatih Çarşı (Bedesten di Galata).....	pag. 63

Capitolo 3_ISTANBUL TRA XIX E XX SECOLO

Le trasformazioni di Istanbul nel periodo Repubblicano.....	pag. 67
La pianificazione dopo gli incendi.....	pag. 70
Le prime mappe catastali di Istanbul.....	pag. 73
La modernizzazione della città: il piano urbanistico di Henri Prost.....	pag. 74
Orient Express e la stazione di Sirkeci.....	pag. 79

Capitolo 4_ISTANBUL NEL XXI SECOLO

Istanbul contemporanea.....	pag. 83
Interventi infrastrutturali.....	pag. 85
Interventi di recupero e nuovi insediamenti.....	pag. 93

Capitolo 5_DALL'ANALISI ALLA PRATICA:

UNA PROPOSTA PROGETTUALE PER IL QUARTIERE DI EMINÖNÜ	pag. 97
---	---------

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	pag. 103
--	----------

INDICE ICONOGRAFICO

01. Bisanzio nel quadro della colonizzazione greca della Propontide e del Bosforo.....	pag. 13
02. La città colonia greca e poi municipium romano.....	pag. 13
03. L'espansione della città in età costantiniana e la complessità degli interventi urbanistici attuati.....	pag. 17
04. La capitale dell'impero in età teodosiana.....	pag. 17
05. Vista a volo d'uccello del Gran Palazzo e dell'Ippodromo di Costantinopoli.....	pag. 19
06. Ricostruzione del Gran Palazzo basata sugli elaborati di Albert Vogt e gli scritti di Costantino Porfirogenito.....	pag. 21
07. Ricostruzione di pianta e sezione dell'Ippodromo di Costantinopoli.....	pag. 23
08. Ricostruzione di pianta e sezione dell'Ippodromo di Costantinopoli.....	pag. 23
09. Sezione di Santa Sofia.....	pag. 27
10. Pianta del piano terra di Santa Sofia.....	pag. 27
11. Pianta di Santa Irene.....	pag. 29
12. Pianta dei Santi Apostoli.....	pag. 31
13. Interno della Yerebatan Sarayi Cistern.....	pag. 33
14. L'antica strada colonnata conosciuta come Mese e un ipotetica vista del foro di Costantino.....	pag. 35
15. Ridiseño ipotetico delle mura teodosiane di Costantinopoli.....	pag. 39
16. Modello architettonico del Palazzo Topkapi esposto all'interno dell'edificio stesso.....	pag. 47
17. Ricostruzione del vecchio patrimonio edilizio del Palazzo Topkapi.....	pag. 49
18. Pianta e sezione della Moschea Blu.....	pag. 51
19. Pianta della Moschea di Fatih.....	pag. 53
20. Pianta e sezione della Moschea di Süleymaniye.....	pag. 55
21. Planimetria e sezioni del Kapali Çarşı.....	pag. 59
22. Pianta del Fatih Çarşı.....	pag. 61
23. Pianta, prospetti e sezione del Misir Çarşı.....	pag. 63
24. Proposta di Bouvard per la piazza dell'Ippodromo sovrapposta al tracciato urbano.....	pag. 69
25. Proposta di Bouvard per la piazza Sultan Valide sovrapposta al tracciato urbano.....	pag. 69
26. Incendio di Hokapaşa e ricostruzione delle vie principali.....	pag. 71
27. Plan d'Assurance de Costantinople.....	pag. 73
28. Rehber Plani.....	pag. 73
29. Sviluppo della piazza di Eminönü e della traversa del Corno d'oro, Istanbul.....	pag. 77
30. Stazione di Sirkeci.....	pag. 79
31. Densità di popolazione per kilometro quadrato. Grafico.....	pag. 83
32. Tracciato ferroviario del Marmaray Tunnel.....	pag. 85
33. Tracciato stradale dell'Eurasia Tunnel.....	pag. 87
34. Progetto del terzo ponte sul Bosforo e del terzo aeroporto.....	pag. 89
35. Proposte per il tracciato del Kanal Istanbul projesi.....	pag. 91
36. Küçükçekmece - urban development project.....	pag. 91
37. Zeytinburnu seaport project.....	pag. 93
38. Yenicapi transfert point project (concorso).....	pag. 93
39. Haydarpaşa Harbour masterplan.....	pag. 95
40. Kartal masterplan.....	pag. 95

INDICE DELLE TAVOLE

Tav. 1	INQUADRAMENTO METROPOLITANO (1:100 000)
Tav. 2	INQUADRAMENTO URBANO (1:10 000)
Tav. 3	PLANIVOLUMETRICO_stato di fatto (1:1 500)
Tav. 4	PLANIVOLUMETRICO_ progetto (1:1 500)
Tav. 5	PIANTA PIANO TERRA (1:500)
Tav. 6	SPACCATO ASSONOMETRICO
Banner 1	MAPPE STORICHE
Banner 2	TRACCE STORICHE E CONNESSIONI
Banner 3	REGESTO DEGLI EDIFICI DI CONTESTO
Banner 4	ORTOFOTO
Banner 5	INTERNI URBANI COMMERCIALI
Banner 6	RENDER

ABSTRACT

La città presa in considerazione è quella di Istanbul e nello specifico l'area compresa fra il Bazar egiziano (Misir Çarşı), la stazione di Sirkeci e il ponte di Galata nella penisola storica. Questo sito ha rivestito un ruolo fondamentale all'interno della città fin dall'antichità, in quanto punto nevralgico del porto Néorion, dove sorgevano le colonie marinare straniere; dove partivano i traghetti per il Corno d'Oro e per il Bosforo; dove nell'Ottocento, quando la città ha cominciato a trasformarsi secondo le linee occidentali, si sono concentrate le principali trasformazioni urbane, a partire dalla costruzione di un ponte che potesse collegare la penisola storica a Galata. Ancora oggi, questa porzione di città, rimane interessata da grandi trasformazioni, la più recente delle quali è la costruzione del Marmaray, un tunnel ferroviario a 58 metri di profondità sotto lo stretto del Bosforo che permette il collegamento tra la sponda europea ed asiatica. L'ipotesi progettuale elaborata non è solamente il frutto dello conoscenza storica e dello sviluppo della città, ma anche di visite concrete nell'area in questione e quindi di presa coscienza di come è vissuta e di cosa ruota intorno ad essa. Si pone in essere la chiave di lettura della strada pedonale che si fa mercato e che si fa edificio: è un tema specifico dell'architettura ottomana, reinterpretato continuamente nel corso della storia e che è transitato con delle innovazioni e contaminazioni attraverso la fase della modernizzazione. Questo tema è indispensabile per definire l'impianto progettuale, come una sorta di manufatto rettilineo che si configura come una linea spezzata con la funzione di delimitare spazi pubblici da quelli privati. Tale tema è risultato strettamente collegato con la questione del riutilizzo di edifici esistenti che diventano parte integrante del progetto secondo tre caratteristiche essenziali: simbiosi, innesto, chiusura. L'idea progettuale si muove sfruttando le particolarità della città di Istanbul: l'avere spazi pubblici, all'interno di edifici privati, nelle parti più alte. Tale caratteristica deriva dalla saturazione del livello del terreno che porta alla conquista di altezze, che diventano punti panoramici suggestivi.

The city we took under consideration is Istanbul, specifically the area between the Egyptian bazaar (Misir Çarşı), the Sirkeci Station and the Galata Bridge in the historical peninsula. This area has been the hotspot of the city since the very beginning of its development. In its early years it hosted the Neorion port, where the foreign colonies settled, and from there departed the ferries for the Golden Horn and the Bosphorus. Then in the 1800s, when the city started to transform itself along more western lines, here happened the most important phases of the new development, starting from the construction of a bridge that could connect the historical peninsula to Galata. Up to this day this part of the city remains subject to deep transformations, the most recent of which has been the construction of the Marmaray, an underground tunnel 58 meters under the Bosphorus strait, that connects the European shore with the Asian one. The displayed solution is not only the result of the study of the city's history and its development, but also of first-hand surveys of the area itself, that became fundamental in understanding how it is perceived and lived. The interpretation key we assumed was that of the "pedestrian street" that becomes manifestation of the market and then building. It is a pivotal theme of the Ottoman architecture, repeatedly reinterpreted during the course of history which passed through to modern times with innovations and contaminations. This theme has been the key to define the structure of the project as a sort of linear manufacture shaped as a broken line which defines and distinguishes private and public spaces. It is also connected with the question of the reuse of existing buildings that become a fundamental part of the project through three modality of interpretation: symbiosis, graft, closure. The idea of the project takes its moves from one of the peculiarities of the city of Istanbul, that is having public places on the top floors of private buildings. This characteristic derives from the saturation of the ground level which brings people to conquer the high spots that become suggestive panoramic points.

DA BISANZIO A COSTANTINOPOLI

LA CITTA' ORIGINARIA

Bisanzio fu l'ultima tra le colonie megaresi dei territori tra il Bosforo ed il Mar di Marmara per ordine di nascita, poichè la sua fondazione risale al 668 a.C. circa, data successiva a quella di Calcedonia. Le cause di questo ritardo sono rimaste a lungo insolite, solo in tempi recenti a seguito di studi l'enigma ha trovato soluzione; quando ormai tutte le colonie megaresi si erano stabilmente insediate, risultò utile fondare Bisanzio. Questa città godeva d'una posizione privilegiata rispetto alle correnti che portavano il pesce verso l'imbocco del Bosforo; inoltre presentava il vantaggio di trovarsi sui crocevia dei fiorenti traffici e commerci sviluppatosi in tutta la regione. L'aspetto della città prima della periodo preCostantiniano Xè riconducibile ai ritrovamenti avvenuti tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento, in cui si evidenzia che le prime fasi urbane si sarebbero sviluppate in quella parte di città che costituiva l'acrocoro della penisola; dove poi si è stabilita l'acropoli e i templi, circondata da una cinta muraria fortificata. La nuova colonia presentava le caratteristiche tipiche delle città greche: l'agorà, lo stadio, l'edificio termale, il teatro, l'insieme del tessuto edilizio abitativo e commerciale. I collegamenti marittimi erano garantiti dai due porti affacciati sul Corno d'Oro, denominati Bosphorion e Néorion. Il primo (organizzato in due distinti bacini) destinato a funzioni commerciali, il secondo con finalità militari. In prossimità di essi era sito lo Strategion, un grande spazio pianeggiante destinato agli esercizi militari. La città era innervata da tre vie di lungo percorso: la prima sulla costa meridionale lungo il Mar di Marmara (il prolungamento della direttrice della via Egnatia), la seconda sulla dorsale centrale (denominata Mese, che diventerà la strada imperiale), la terza sulla costa settentrionale (lungo il Corno d'Oro). La situazione orografica dell'area urbana non era la medesima di quella attuale, lungo le coste del Corno d'Oro e del Bosforo vi erano aree paludose o sabbiose che vennero conquistate dalla terra ferma per effetto di movimenti naturali o mediante opere di riassetto artificiale (tra queste ultime, il sistema di piattaforme su palafitte per la realizzazione di edifici abitativi). Oltre alla diversa struttura portuale, che probabilmente presentava numerose insenature, anche l'altimetria dei luoghi venne modificata più volte al variare del tempo e delle esigenze costruttive urbanistiche. Nel corso dei secoli successivi Bisanzio gode di una relativa tranquillità politico-militare e grazie allo status di città-stato aumenta progressivamente la sua influenza sulla regione circostante, anche durante il passaggio dal Regno di Pergamo alla Repubblica romana lo status quo non subisce alterazioni.

La "romanizzazione" di Bisanzio

Il proseguo del lungo periodo di pace e prosperità si interrompe bruscamente con il tradimento della città nei confronti di Settimo Severo (196 d.c.); l'imperatore ordina la distruzione di Bisanzio e ne decreta la perdita dei diritti a discapito della vicina Perinto. Solo con la successiva intercessione di Caracalla, l'atteggiamento tenuto da Settimo Severo assume un nuovo carattere, promuovendo una serie di imponenti lavori pubblici sia di carattere infrastrutturale, sia con finalità di ordine rappresentativo. La "romanizzazione" dell'immagine e della vita della città è un dato costante della politica urbanistica degli imperatori romani.

01. Bisanzio nel quadro della colonizzazione greca della Propontide e del Bosforo.

Da: T. Velmans-S. Cassanelli, **Bisanzio Costantinopoli Istanbul**,
Jaca Book, Milano 2008

02. La città colonia greca e poi municipium romano.

Da: T. Velmans-S. Cassanelli, **Bisanzio Costantinopoli Istanbul**,
Jaca Book, Milano 2008



L'IMPIANTO DI UNA CITTA' CAPITALE

Dopo Settimio Severo, Bisanzio risente degli avvenimenti che destabilizzano l'impero romano: circa settant'anni dopo la prima distruzione le truppe di Gallieno (262 d.c.) saccheggiano e distruggono la città. A seguito della guerra civile romana (306-324 d.c.) e l'ascesa di Costantino, questo centro di commercio affacciato sul Bosforo desta l'interesse dell'imperatore: la sua posizione strategica, la vicinanza alla città di nascita di Costantino (Nicomedia) e la lontananza da Roma portano alla decisione di fondare qui la nuova capitale dell'impero. L'idea di costruire una nuova capitale comincia a prendere corpo nel 324 d.c. Nella volontà di Costantino c'è l'interesse di trasferire a Bisanzio la vita politica, economica, culturale, religiosa dell'impero senza l'ingerenza degli organi politici di Roma. L'imperatore al momento della pianificazione si relazionava con una realtà urbanistica e architettonica incompleta, questo, unito all'idea di creare continuità tra diversi elementi presenti, indirizzò le successive esigenze insediative. La "nuova" città prende il nome dal suo stesso fondatore, divenendo Costantinopoli. Il nuovo tracciato urbano è in continuità rispetto all'impianto cittadino di epoca severiana; oltre all'ippodromo, al palazzo e alle terme di Xeusippo si raggruppano nel centro altri edifici pubblici come il Senato, una grande basilica destinata a varie funzioni civiche e la prima cattedrale di Santa Sofia, costruita dal successore di Costantino, Costanzo II. Da questo nucleo centrale un'ampia strada colonnata, chiamata Mese, conduce verso Ovest ad un foro ellittico nel mezzo del quale si trovava un pilastro di porfido con la statua di Apollo Helios. Vengono costruite verso occidente le nuove mura seguendo parallelamente ad arco l'andamento delle prime e distanti da queste circa tre chilometri: di queste non vi rimane traccia, si viene però a conoscenza dell'esistenza di una porta cerimoniale detta Porta d'Oro che venne distrutta durante il terremoto del 1509. Costantino non vide la fine delle sue opere, ma alla sua morte nel 337 d.c. le principali istituzioni erano già in funzione e grazie alle generose elargizioni di cibo la popolazione contava novantamila anime. La crescita della città continuò costantemente dopo la scomparsa del suo fondatore, e alla fine del regno di Costanzo II, con l'inaugurazione della cattedrale di Santa Sofia si un primo compimento del progetto costantiniano.

Da Valente a Giustiniano: dal grande caos sino alla nascita dell'impero bizantino

L'affermazione di Costantinopoli è tale che, divenendo pari di Roma, si susseguono interventi di carattere rappresentativo che andarono a modificare l'impianto e l'immagine della città, realizzati da Teodosio il Grande (379-395 d.C.). Egli, insediandosi stabilmente a Costantinopoli, avvia la consuetudine degli imperatori di risiedere nella capitale per l'intera durata del regno. A lui si devono le realizzazioni dei fori allineati sull'intera larghezza della Mese che consentivano di attraversare l'intera città. L'aumento dei traffici commerciali, lungo la via Egnatia, portò alla decisione di aprire un nuovo porto (Eleuterio) affacciato sul Mar di Marmara. Si giunge ad una specializzazione dei traffici marittimi e ad un'altrettanta significativa scelta insediativa dei rispettivi impianti portuali: sul Corno d'Oro, quelli connessi con il vettovagliamento, lungo la costa meridionale e in più diretto collegamento con le rotte di lungo percorso, e quelli destinati al commercio di diversi settori di merci. Lo sviluppo urbano è così rapido che, pochi decenni dopo l'inaugurazione della città, i quartieri popolati sono così numerosi da essere presenti anche al di fuori delle mura. Il fenomeno dell'incremento demografico, e il ritorno del pericolo delle popolazioni barbare portano durante il regno di Teodosio II (408-450 d.c.) alla costruzione d'una cerchia più ampia di mura che viene terminata nel 413 d.c. La caduta dell'impero Romano d'Occidente (476 d.c.) e il successivo caos politico e militare, rappresentano per la città un periodo buio: comincia un processo di distacco dai valori legati alla romanità che diventarono con l'avvento di Giustiniano (525-567 d.c.) i principi dell'impero bizantino.

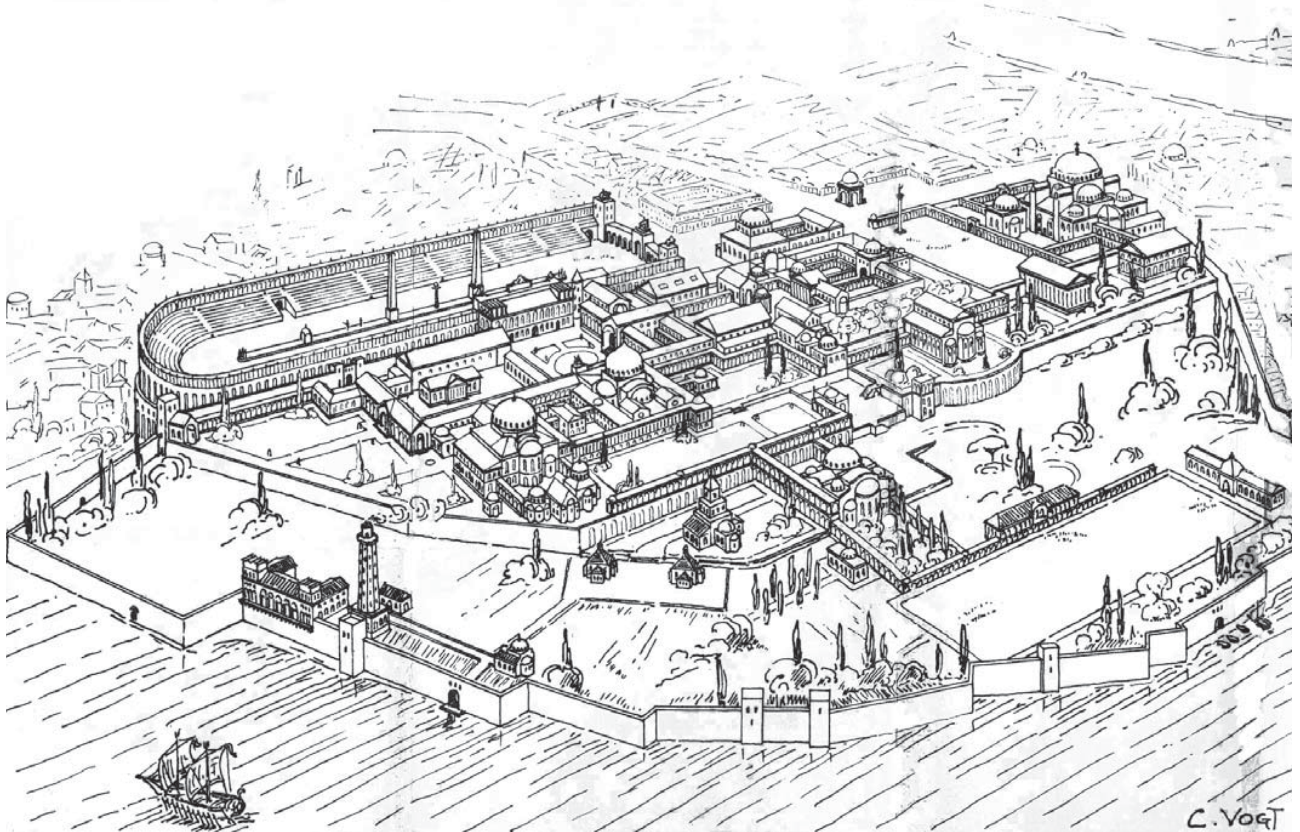
03. L'espansione della città in età costantiniana e la complessità degli interventi urbanistici attuati.

Da: T. Velmans-S. Cassanelli, **Bisanzio Costantinopoli Istanbul**,
Jaca Book, Milano 2008



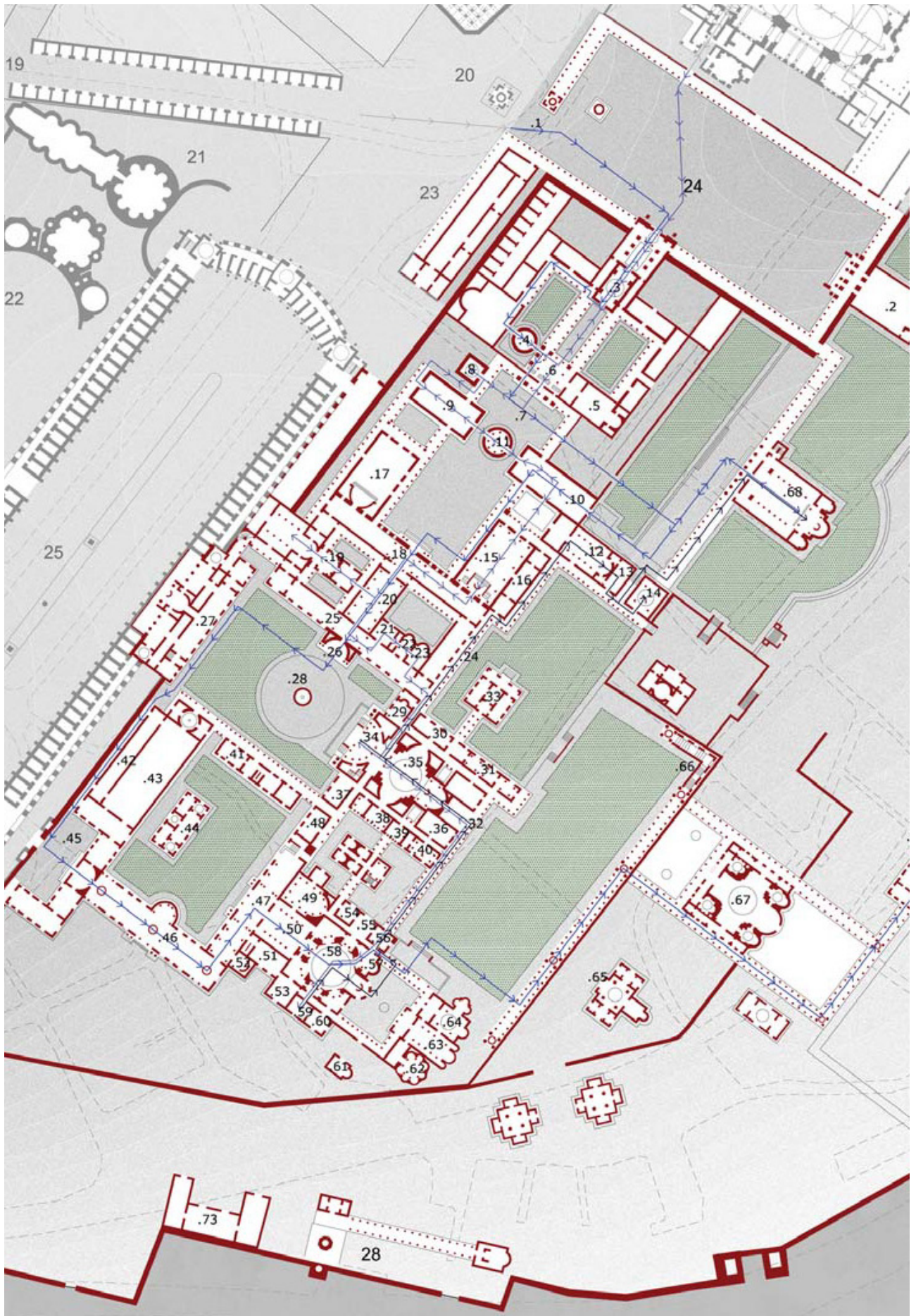
GRAN PALAZZO

Il complesso del Palazzo imperiale costituisce una delle principali e più significative trasformazioni impresse da Costantino nella città. L'edificio è racchiuso da proprie mura difensive, rimanendo così escluso da ogni diretto contatto con gli spazi e con la vita cittadina. Da un lato lungo, si appoggiava all'Ippodromo, con il quale comunicava per mezzo della struttura del Kathisma; mentre gli altri lati si affacciavano verso il settore sudorientale della collina, in una posizione tale per cui la recinzione muraria ne occultava la vista da lontano e dal basso. Il complesso imperiale spostava il baricentro della via politica e simbolica della città nuova, comportando di conseguenza un abbattimento del "valore" dell'acropoli. La trasformazione di Bisanzio in capitale dell'Impero romano, e il passaggio del nome stesso da Bisanzio a Costantinopoli, richiedeva che il centro del potere si identificasse con la figura dell'imperatore e con i luoghi nei quali la sua presenza si manifestava all'esterno. Sulle caratteristiche formali del palazzo non si hanno documentazioni, ma si presuppone dovesse consistere in più elementi distinti, organizzati in corpi di fabbrica autonomi l'uno dall'altro; appartamenti imperiali, alloggi dei funzionari di corte, alloggi per le guardie reali, magazzini, giardini, aule per funzioni politiche. L'insieme può essere descritto come un organismo triadico: il palazzo vero e proprio con il suo peristilio e corpo di guardia; alloggi dei funzionari; altre componenti funzionali. Del primo nucleo faceva parte il Palazzo Magnaura, l'annesso edificio del Senato, l'insieme costituito dal grande cortile del Tribunale, il Triclinio dei banchetti ufficiali ritualmente svolti secondo il cerimoniale romano, il luogo del Consiglio dell'imperatore. Il secondo nucleo, dal quale si accedeva mediante una scalinata direttamente dagli appartamenti imperiali. Più articolate e variegate sono le soluzioni del terzo nucleo: la realizzazione dell'intero sistema del palazzo ha comunque richiesto complesse e numerose opere di livellamento del terreno e di sostituzione. Così, in aggiunta agli spazi e luoghi già realizzati, i nuovi livelli risultanti dalle opere di sostituzione furono utilizzati per gli alloggi del personale addetto alla corte, per i magazzini e per i laboratori artigianali.



GRAN PALAZZO

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| .1 PORTA DI MELETO | .38 MOSAICI |
| .2 SENATO | .39 ABITAZIONE DEGLI EUNUCHI |
| .3 CHALKE' | .40 CARNILAS |
| .4 TRICLINIO DELLE SCHOLAE | .41 THEOCTISTE |
| .5 CHIESA DEI SANTI APOSTOLI | .42 STALLE |
| .6 PORTA DEGLI EXCUBITI | .43 IPPODROMO COPERTO |
| .7 TRIBUNALE | .44 PENTACUBICOLO |
| .8 LYCHINI | .45 SKYLA |
| .9 TRICLINIO DEGLI EXCUBITI | .46 GIUSTINIANO |
| .10 TRICLINIO DEI CANDIDATI | .47 LAUSIACOS |
| .11 GRANDE SCHOLA | .48 IDIKON |
| .12 CHIESA DEL SIGNORE | .49 KENOURTGION |
| .13 SACELLO | .50 TRIPETON |
| .14 OATON | .51 CUCINE |
| .15 SALA DEL GRAN CONCISTORO | .52 SAN BASILE |
| .16 PORTA DEL CONCISTORO | .53 SALA DA PRANZO |
| .17 TERRAZZA DEI XIX LETTI | .54 STANZA DELL'IMPERATRICE |
| .18 ONOPODION | .55 PANTHEON |
| .19 OTTOGONO | .56 PHYLAX |
| .20 AUGUSTEUS | .57 SAN TEODORO |
| .21 BATTISTERO | .58 CHRYSOTRICLINIO |
| .22 ORATORIO DELLA TRINITA' | .59 STANZA DELL' IMPERATORE |
| .23 CHIESA DELLA VERGINE | .60 VESTIARIO |
| .24 PASSAGGIO DEL SIGNORE | .61 ORATORIO DEL SOVRANO |
| .25 GALLERIA DI DAPHNE | .62 SANT'ELIA |
| .26 PORTA DELL'ABSIDE | .63 VERGINE DEL FARO |
| .27 CATHISMA | .64 SAN DEMETRIO |
| .28 PHIALE DEL TRICONCO | .65 CHIESA |
| .29 SAN GIOVANNI | .66 SCALA DEL RE |
| .30 EROS | .67 NUOVA CHIESA |
| .31 LA PERLA | .68 TRICLINIO |
| .32 PASSAGGIO DEI 40 SANTI | .69 STALLE |
| .33 CARIANOS | .70 TZYCANISTERION |
| .34 SIGMA | .71 PASSAGGIO |
| .35 TRICONCO | DI MARCIANO |
| .36 SALA DA PRANZO | .72 SAN PIETRO |
| .37 PYXITIS | .73 CASA DI GIUSTINIANO |



07. Ricostruzione di pianta e sezione dell'Ippodromo di Costantinopoli.

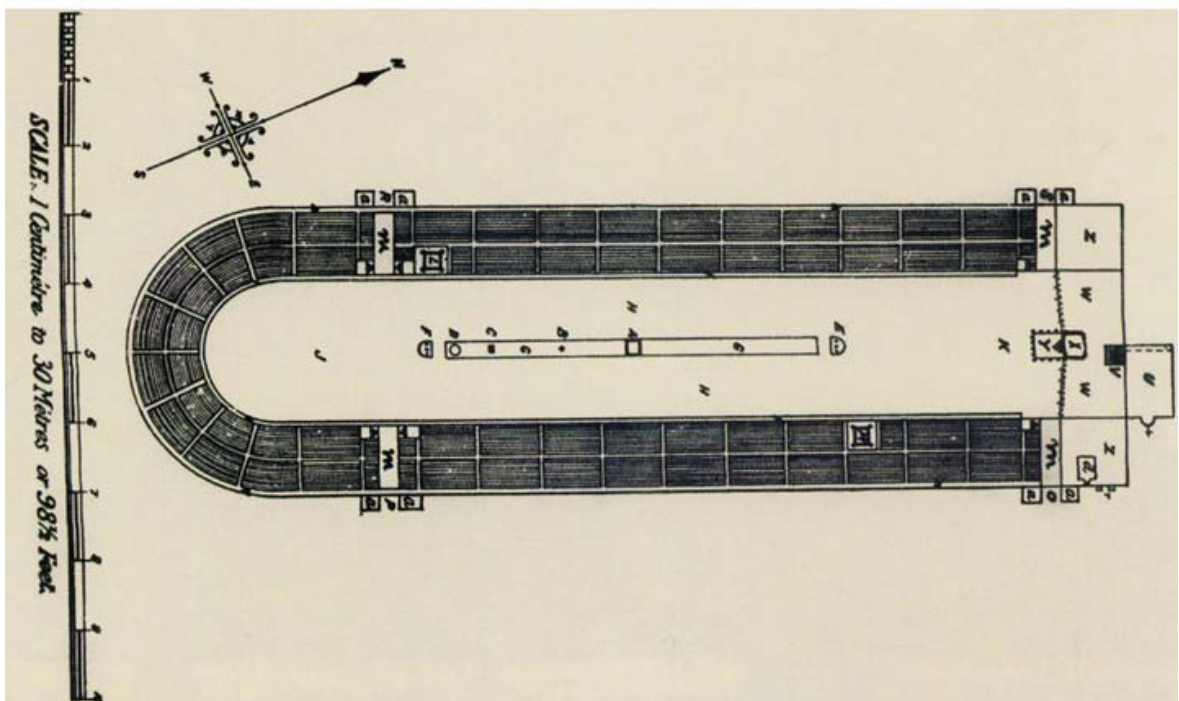
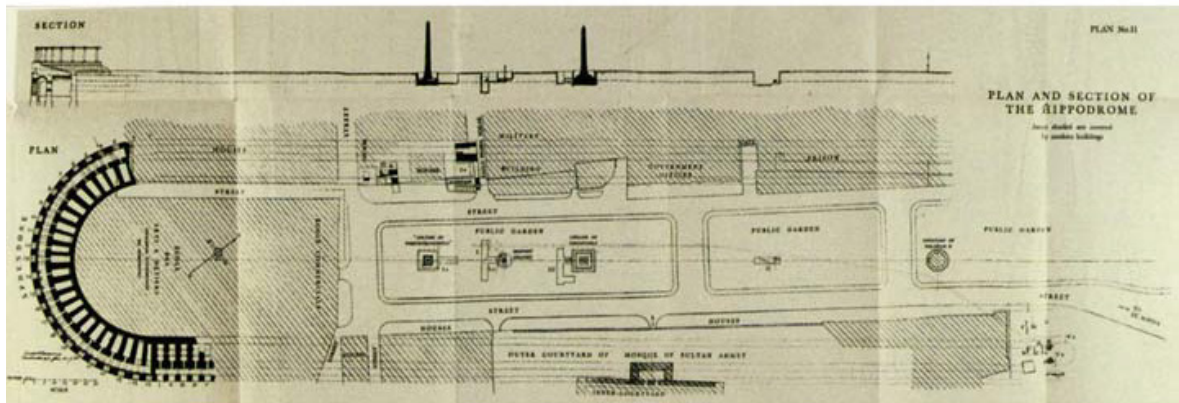
Ipotesi di Cyrill Mango, Rivisti di studi bizanti, 1950

08. Ricostruzione di pianta e sezione dell'Ippodromo di Costantinopoli.

Ipotesi di E.A. Grosvenor, 1895

IPPODROMO

La ripresa dei lavori per il completamento e l'ampliamento dell'Ippodromo, rimasto incompiuto dopo i primi interventi severiani, è strettamente correlata dall'edificazione del complesso del Palazzo imperiale. Dato che si prestava ad essere elemento di primaria importanza nell'organizzazione della vita delle città romane o romanizzate, l'iniziativa della ripresa dei lavori per il suo completamento assumeva valenza di ordine politico, superando la semplice sfera di carattere pubblico. Di tutto il grande impianto dell'Ippodromo si sono conservati soltanto alcuni resti: in particolare si riconosce la parte sudoccidentale semicircolare del complesso, nota come sphendoné, che corrispondeva alla curva ove i carri in corsa giravano per immettersi nel rettilineo opposto a quello di partenza. La spina dell'Ippodromo, secondo le ricostruzioni di studiosi, era costituita da un basso podio e una o più vasche d'acqua: è plausibile che si trattasse di un'unica vasca d'acqua, al cui interno vi erano la "colonna serpentina" che fungeva da fontana, l'obelisco egizio e l'obelisco bronzeo, tutt'oggi presenti. La struttura cadde in rovina a seguito dell'occupazione latina di Costantinopoli durante la quarta crociata, ed era già ridotto a poco più di un ammasso di rovine al momento dell'occupazione da parte di Mehmed II.



SANTA SOFIA

“Ed ora, se anche un povero scrittore di viaggi può invocare una musa, io la invoco a mani giunte perché la mia mente si smarrisce «in faccia al nobile subbietto» e le grandi linee della basilica bizantina mi tremano dinanzi come un’immagine riflessa da un’acqua agitata. La musa m’ispiri, Santa Sofia m’illumini e l’imperatore Giustiniano mi perdoni.”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

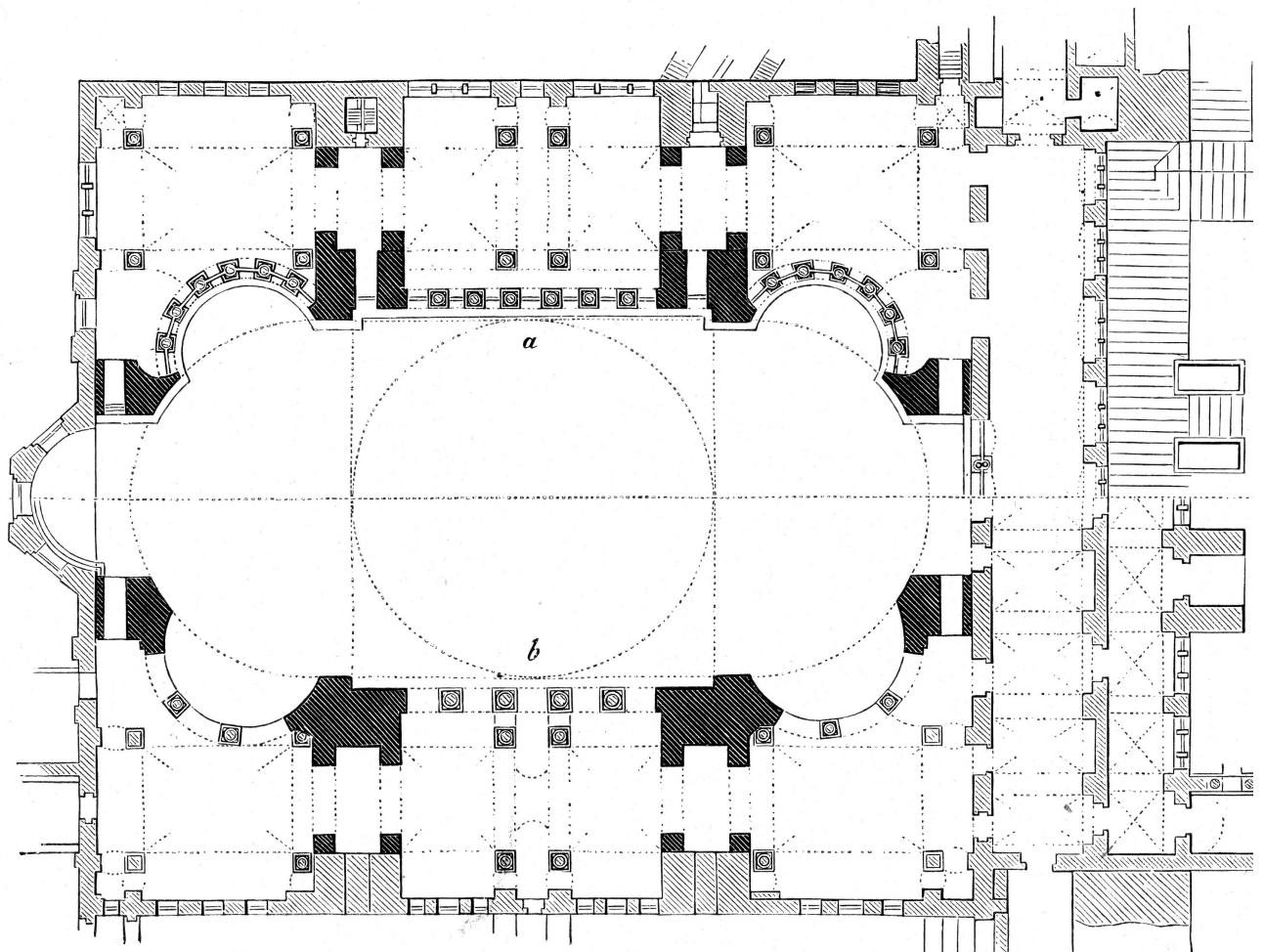
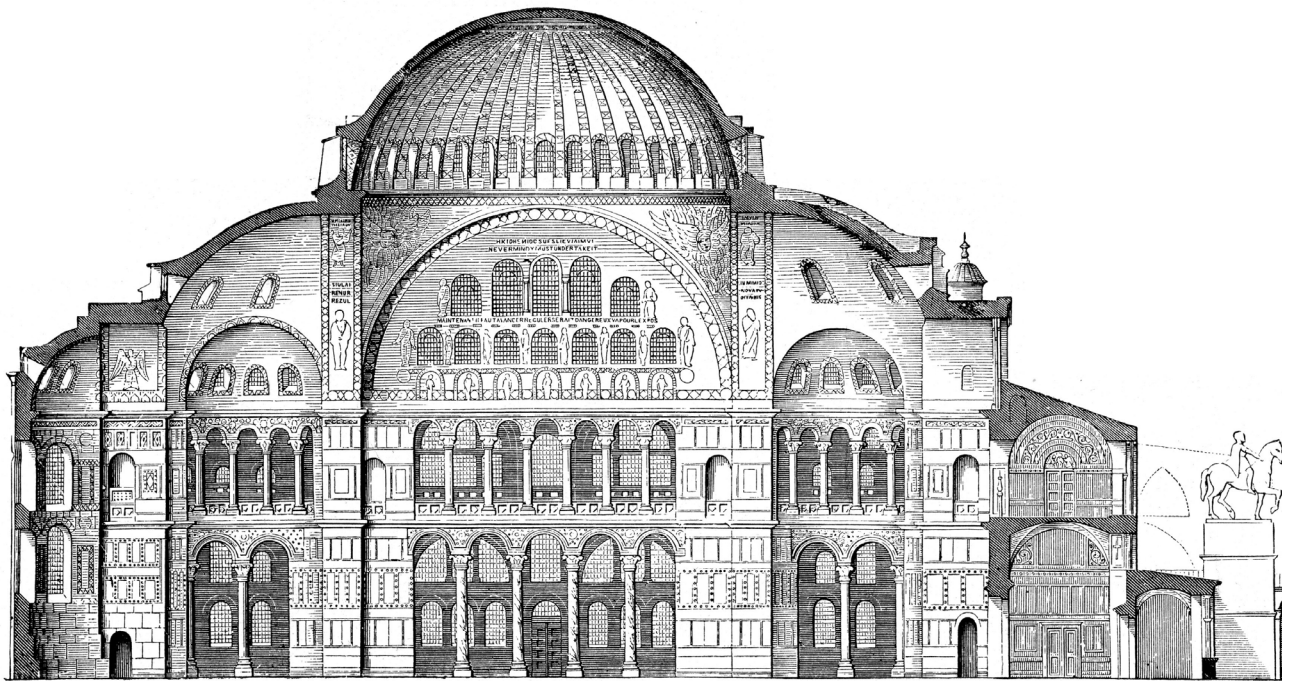
Grazie alle molte opere e ai monumenti, sopravvissuti in gran numero, è possibile valutare l’entità e la qualità dei raggiungimenti artistici della committenza giustiniana. Fu un’epoca di eccellenza per quanto riguarda l’architettura, sia essa civile o militare o religiosa: nella stessa capitale si conservano alcuni tra i principali edifici commissionati personalmente dal sovrano. Monumento simbolo del regno di Giustiniano e del mondo bizantino, costruzione ineguagliata in Oriente per dimensioni, originalità e arditezza di concezione architettonica, è la chiesa di Santa Sofia (Divina Sapienza) di Costantinopoli, oggi alla sua terza ricostruzione giunta proprio nella sua composizione giustiniana. L’edificio fu edificato una prima volta nel 360, distrutto successivamente nel 404 e ricostruito nel 415, venne raso al suolo nel corso della rivolta detta “Nika” del 532 che in pochi giorni riduce in cenere il nucleo centrale della città. Soppressa la rivolta, il sovrano inizia la ricostruzione dei monumenti distrutti e di altri complessi monumentali della città, di fondazione costantiniana. La costruzione di Santa Sofia procede speditamente, tanto che nel 537 fu possibile consacrare l’edificio. Un monumento di tale complessità non può prescindere da una accurata elaborazione teorica: la progettazione di tale edificio è stata affidata a due matematici del tempo, quali Antemio Tralles e Isidoro da Mileto (architetto e artista bizantino di cui si hanno notizie certe), che hanno saputo prevedere almeno in parte il comportamento statico dell’edificio. Le dimensioni erano tali da superare la produzione ingegneristica di tradizione romana finora realizzata, così come il nuovo sistema di impostare una cupola di circa 31 metri di diametro su penacchi, utilizzando una tecnica sperimentata solo su edifici di ridotte dimensioni. Ciò provocò in corso d’opera deformazioni strutturali che dovettero essere corrette attraverso l’ispessimento dei pilastri, dei muri perimetrali, nonché l’inserimento di possenti contrafforti che ancora ne caratterizzano l’aspetto esteriore insieme ai quattro minareti di età ottomana, necessari per contrastare le spinte verso l’esterno dei muri perimetrali stessi. Tale fu la pressione dei carichi che, durante la prima fase di costruzione, non appena fu messa in opera una cupola a sesto ribassato che esercitò una notevole spinta esterna, finì per crollare nel 558, per essere successivamente ricostruita e riconsacrata nel 562. L’invaso spaziale non è però mai mutato. Se si esamina la pianta della chiesa, si può definire l’edificio “basilica con cupola”; ma analizzando la spazialità interna la situazione appare diversa: il grande *naos* coperto dalla cupola, è uno spazio prettamente centrale inondato di luce naturale. Oltre alla grande luminosità degli spazi interni, la bellezza della basilica è rimarcata dalla decorazione monumentale, realizzata in gran parte con mosaico d’oro. Dominava il simbolo della croce, utilizzato in un’infinita quantità di varianti tipologiche: latina, greca, fiorita, gemmata, patente, a *chrismos*. Durante le Crociate da parte dei Latini (1204-1261) sia la città che Santa Sofia furono saccheggiate. Riconquistata nel 1261 la città romana orientale, la Basilica fu ritrovata in stato decadente. Con il sultano Mehmed II (1451-1481) fu convertita in moschea nel 1453 con la conquista di Istanbul. Sotto l’ordine di Atatürk e la decisione del Consiglio dei Ministri, Santa Sofia fu trasformata in museo nel 1935.

09. Sezione di Santa Sofia.

Da: W. Lübke-M. Semrau, **Grundriss der Kunstgeschichte**,
Paul Neff Verlag Auflage, Esslingen 1908

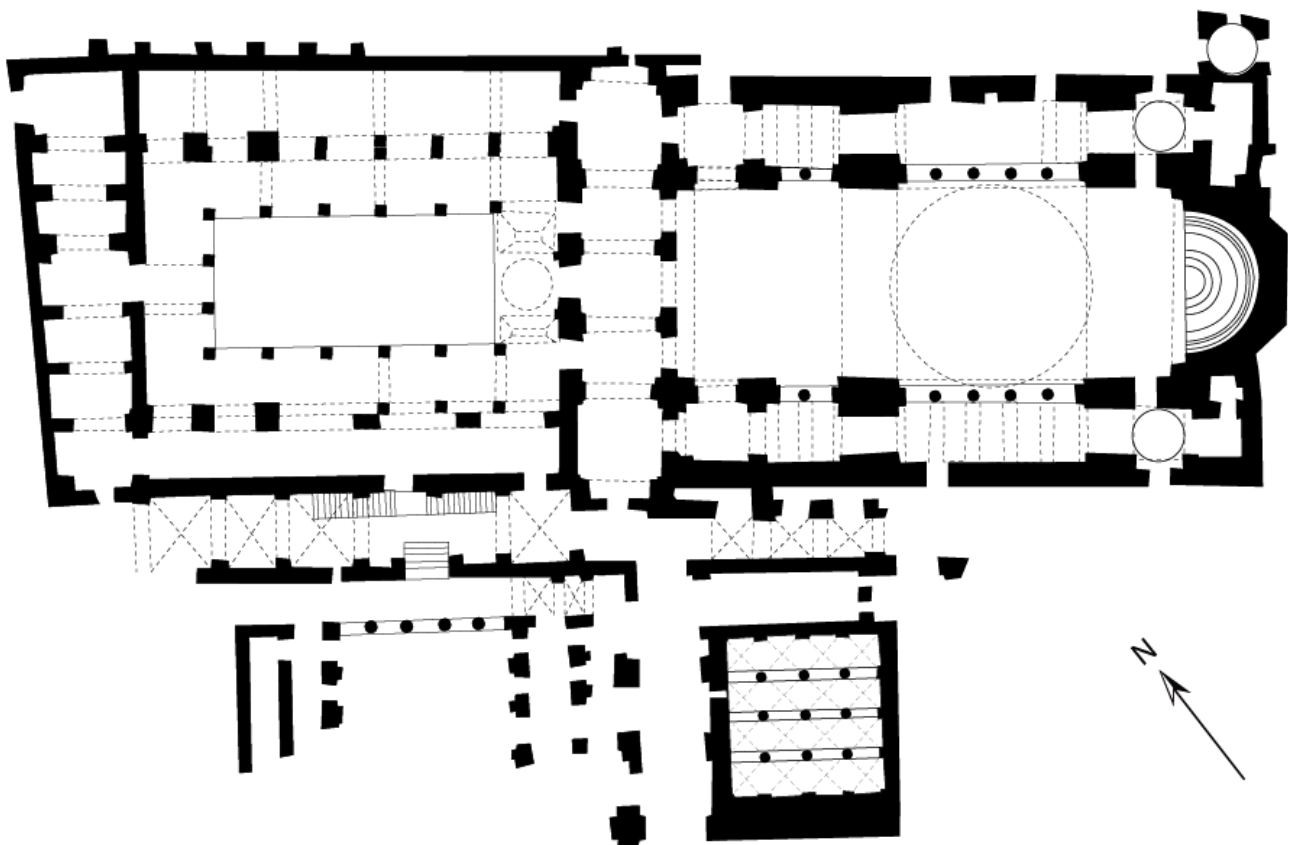
10. Pianta del piano terra di Santa Sofia.

Da: W. Lübke-M. Semrau, **Grundriss der Kunstgeschichte**,
Paul Neff Verlag Auflage, Esslingen 1908



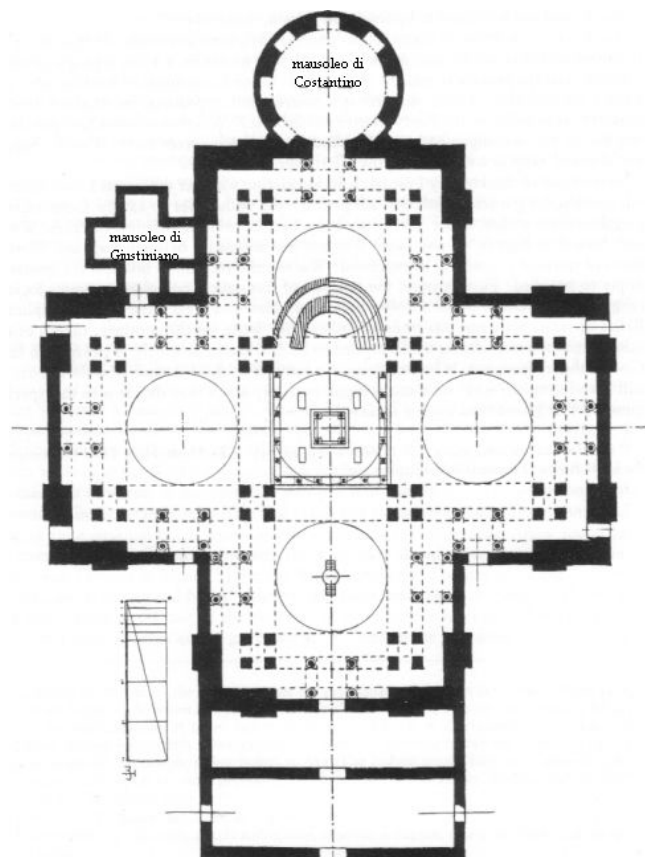
SANT'IRENE

La chiesa di Sant'Irene si trova, probabilmente, nel sito di un tempio precristiano. È infatti la prima chiesa costruita a Costantinopoli: l'imperatore romano Costantino commissionò la chiesa nel IV secolo e Giustiniano I in seguito la restaurò. È stata usata come chiesa del Patriarcato prima che fosse costruita la chiesa di Santa Sofia. Consacrata alla Pace di Dio, è una delle tre chiese dedicate da Costantino ad attributi divini, insieme a Santa Sofia (Saggezza) e Santo Dynamis (Forza). La sua struttura attuale, nelle sue parti principali (gallerie, cupole ed abside), risale all'VIII secolo ed è da collegare alla ricostruzione dopo i danni che l'edificio di epoca giustiniana subì a seguito del terremoto del 740 ed è l'unica chiesa bizantina di Istanbul ad avere il suo atrio originale. Una grande croce nella calotta dell'abside, dove era solitamente posizionata l'immagine della Theotokos, sono le uniche vestigia rimaste nella città dell'arte iconoclasta. I Giannizzeri (soldati dell'Impero Ottomano) usarono la chiesa come deposito di armi dopo l'assedio di Costantinopoli del 1453.



SANTI APOSTOLI

La chiesa dei Santi Apostoli a Costantinopoli era una delle chiese più importanti della nuova capitale sin dai tempi della fondazione ad opera di Costantino I. Fu fatta costruire assieme alla cattedrale di Santa Sofia. Concepita come mausoleo imperiale, venne eretta nel punto più alto della città entro la cinta muraria, presso la Porta di Adrianopoli. Le fonti antiche la descrivono come un edificio splendido e vasto, a pianta centrale e posto al centro di un cortile con esedre e fontane, lungo il quale correva un porticato con colonne. Poco lontano si accedeva dal cortile a un complesso termale ed a una vera e propria residenza imperiale secondaria. In questo largo recinto era prevista l'accoglienza della folla; le terme dovevano ristorare chi vi giungesse da lontano mentre il palazzo doveva dare alloggio ai futuri imperatori giunti in visita al mausoleo: tutto era predisposto per trasformare il luogo in meta di pellegrinaggio. All'interno si trovava la tomba di Costantino, dove l'imperatore stesso aveva disposto che giornalmente si celebrasse la messa. Sulle pareti erano presenti dodici stélai, cenotafi o lapidi che ricordavano i dodici apostoli. Durante il regno di Giustiniano la chiesa venne completamente rasa al suolo e riedificata con dimensioni maggiori: presentava una pianta a croce greca con cinque cupole, una per ciascun braccio più una centrale. Le preziose reliquie di Costantino e dei Santi vennero rimesse nella nuova chiesa, mentre Giustiniano volle un mausoleo per sé e la sua famiglia al termine del braccio nord. Per più di settecento anni Santi Apostoli fu la seconda chiesa più importante di Costantinopoli, dopo la Santa Sofia ma, rispetto a quest'ultima, Santi Apostoli era nel cuore pulsante della parte nuova della città, sulla grande arteria chiamata Mese. Nel 1453 la zona attorno alla chiesa venne presto colonizzata dai turchi, che non tardarono a manifestare la propria ostilità a un luogo di culto cristiano in una zona così centrale della città. Mehmet I, piuttosto che convertire la chiesa in moschea, decise di abbatterla e di ricostruire un luogo di culto che fosse all'altezza del sito che occupava. Il risultato fu la Moschea di Fatih.



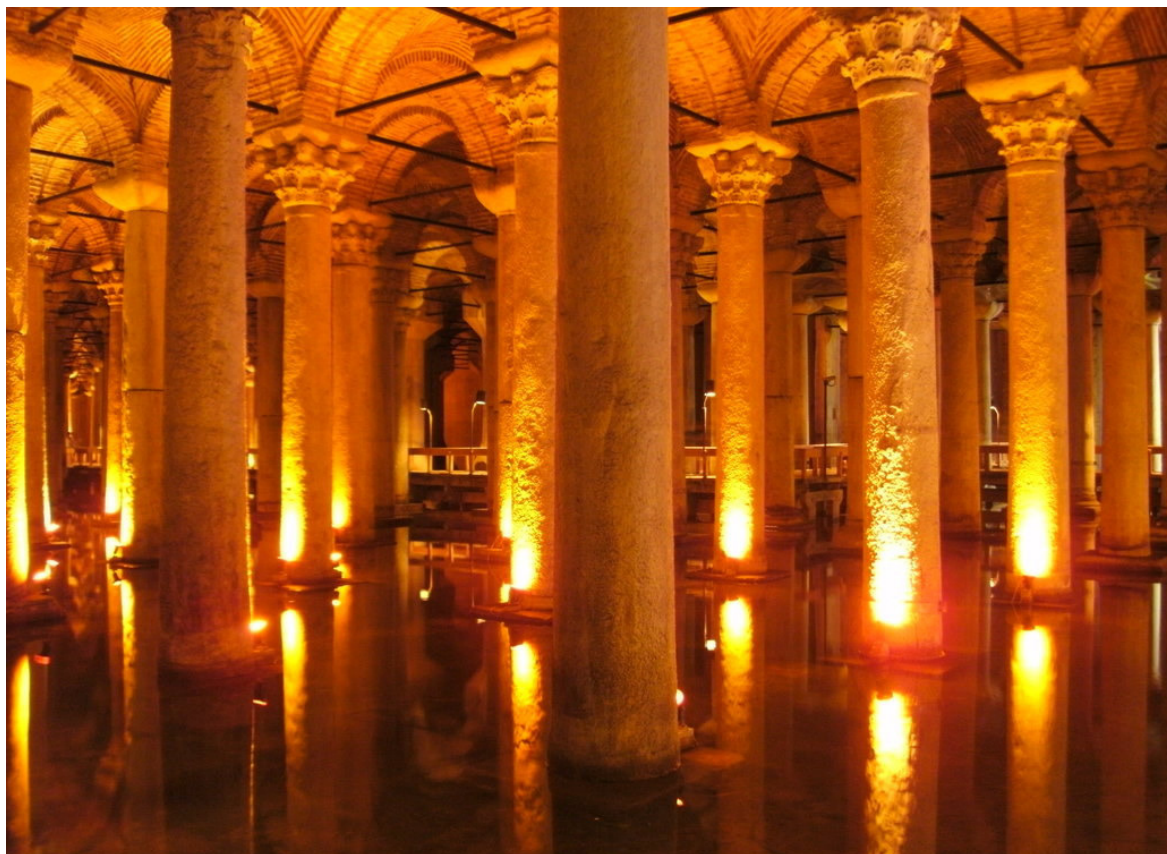
13. Interno della Yerebatan Sarayi cistern.

YEREBATAN SARAYI

“La fantasia, attratta dalla voluttà del terrore, si slancia per quelle fughe di portici sepolcrali, sorvolando le acque sinistre, e si smarrisce in infiniti giri vertiginosi in mezzo alle colonne innumerevoli, mentre la voce sommessa d’un dracomanno racconta le storie paurose di chi s’avventurò sopra una barca in quel sotterraneo per scoprirne i confini.”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

La Basilica Cisterna è situata nel mezzo della penisola storica. Costruita nell’anno 542, fu voluta dall’imperatore bizantino Giustiniano (527-565) per soddisfare le esigenze di acqua. L’edificio ha una struttura gigantesca: ci sono 336 colonne, ognuna di 9 metri di altezza. Queste colonne erette a intervalli regolari, di cui 28 unità in ogni riga. I capitelli sono un misto tra gli stili ionico e corinzio con alcune accezioni di dorico o addirittura di colonne non decorate. I muri perimetrali sono di mattoni ed hanno uno spessore di 4 metri. La malta utilizzata nella costruzione è speciale ed impermeabile. Buona parte dei materiali e delle colonne sono elementi di riuso. Ne sono testimonianza in particolare due enormi teste di gorgone provenienti da qualche edificio monumentale, che fanno da base (rovesciate) a due delle colonne di sostegno della volta. La cisterna era alimentata da un acquedotto che portava acqua fin dalla foresta di Belgrado, distante 19 chilometri dalla città.



14. L'antica strada colonnata conosciuta come Mese e un'ipotetica vista del foro di Costantino.

Da: Celal Esad Arseven, **Costantinople de Byzanz à Istanbul**,
Parigi 1909

MESE

La Mese era una grande via delimitata da portici a colonne, che sarà l'asse portante della topografia di Costantinopoli e del suo successivo sviluppo urbanistico: intervento di tale rilievo da sopravvivere a tutti i successivi rivolgimenti della storia e della cultura, e ancora oggi, almeno in alcuni tratti, chiaramente percorribile. In età costantiniana tale strada, il cui tracciato ci è noto solo in via ipotetica, si dirigeva verso sud dove si ricollegava alla Via Egnatia la quale, attraverso la Grecia e i Balcani, Durazzo e Brindisi, collegava Costantinopoli con Roma. In un punto detto *Philadelphion*, la Mese si biforcava e questo secondo ramo andava in direzione nord per collegare con il centro cittadino e la principale fondazione religiosa di Costantino, il complesso dei Santi Apostoli. Il percorso principale viene poi enfatizzato dai suoi successori, fino a Teodosio II (408-450), attraverso la costruzione di una serie di altri Fori monumentali che, alla maniera di alcune città carovaniere dell'Oriente ellenistico, si disponevano ad una notevole distanza l'uno dall'altro lungo il tracciato stradale, che li attraversava, a differenza dell'uso occidentale e nordafricano che accorpava insieme tutti gli spazi pubblici monumentali; si pensi appunto al sistema dei Fori repubblicani e imperiali di Roma, o al complesso di Leptis Magna nell'attuale Libia.



FORI

Il Foro di Costantino

Dedicato all'imperatore nel 328, era un luogo altamente simbolico della città in cui ancora si celebrava una sorta di culto imperiale. Il sito del Foro ci è noto con certezza poiché è giunta sino a noi, seppur con rimaneggiamenti successivi e danneggiata dagli incendi, la possente colonna in porfido, alta circa 37 metri, che ne costituiva il centro monumentale. L'elemento è costituito da sette rocchi di marmo porfido, di colore rosso scuro picchiettato di bianco, di esclusiva pertinenza imperiale e i cui giunti sono mascherati da corone d'alloro. L'originario basamento non è visibile poiché inglobato nel 1779 in un consolidamento turco. L'attuale coronamento era sormontato da una croce, ma inizialmente vi era posta una statua, caduta nel 1106, che rappresentava il sovrano nelle vesti di Apollo-Helios, divinità solare per eccellenza, protettrice della dinastia costantiniana dei secoli Flavi. Anche la forma del Foro era di derivazione orientale: non rettangolare o quadrata, secondo l'uso romano, ma ellittica, probabilmente ispirata ai Fori delle città carovaniere ellenistico-romane.

Il Foro di Teodosio

Detto anche Forum Tauri, tale spazio appariva fortemente monumentalizzato nel senso della tradizione romana. Era quadrato e forse traeva ispirazione dal complesso Traiano a Roma. Vi si accedeva tramite un arco trionfale, di cui restano importanti tracce archeologiche, forse a tre fornici o tetrapilo, le cui grandi colonne rappresentavano tronchi d'albero dai rami segati. Il Foro ospitava poi, nell'ambito di un'èsedra, una grande colonna coclide, anch'essa esemplificata su quelle di Traiano e di Marco Aurelia, che ancora si conservano a Roma. Rispetto alla colonna di Costantino, questa è meno conosciuta in quanto crollata agli inizi del '500, ne restano però esigui frammenti a vista nel basamento di un edificio ottomano, costruito al suo posto, e alcuni resti modesti al Museo Archeologico dai quali, tuttavia, è possibile evidenziare l'altissima qualità del modellato delle figure.

Il Foro di Arcadio

L'opera di Teodosio I fu proseguita dal figlio maggiore Arcadio (395-408), che ultimò la monumentalizzazione dell'asse urbanistico principale, la Mese. Il Foro che porta il suo nome fu l'ultimo grande impianto di questo tipo tradizionale di spazio pubblico, terminato solo con la dedizione della statua sulla colonna coclide. Si tratta del Foro meno conosciuto tra quelli costantinopolitani, dei quali sia nota con certezza l'ubicazione, e nulla si conosce della sua forma, che si può presumere quadrata o rettangolare. Nonostante ciò, è possibile stabilirne l'esatta collocazione poiché resta in situ proprio il grande basamento della colonna che doveva costituire il monumento principale del Foro: quest'ultima fu abbattuta perché pericolante nel 1715, il basamento è ormai privo di decorazione scultorea, ad eccezione di una croce nel *clipeo* che orna il soffitto della camera al suo interno e dei resti del primo giro della spirale. Se il fusto doveva raccontare generiche imprese guerresche del sovrano, il basamento rappresentava la gloria degli Augusti e il perfetto ordinamento della terra e del cosmo.

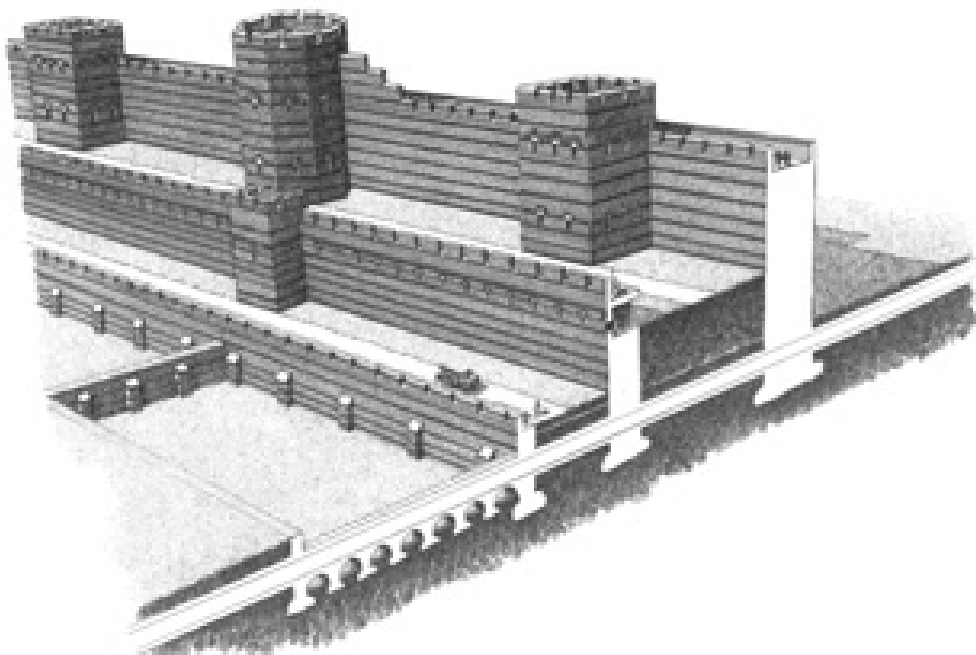
15. Ridisegno ipotetico delle mura teodosiane di Costantinopoli.

LE MURA DELLA CITTA' TEODOSIANA

“Non so in quale altro luogo dell’Oriente si trovino così raccolte la grandezza dell’opera umana, la maestà della potenza, la gloria dei secoli, la solennità delle memorie, la mestizia delle rovine, la bellezza della natura.”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

La nuova cinta muraria, completata definitivamente solo alla metà del V secolo, costituisce un intervento di grande rilievo nella storia dell’edilizia della città, sia perché ne rappresenta il confine ultimo e definitivo, sia perché risultava essere il limite simbolico. Le mura teodosiane scandite dall’alternanza di 96 torri quadrate e ottagonali, e raddoppiate verso l’esterno, con le loro sette grandi porte monumentali, apparivano molto imponenti e assumevano non solo un semplice ruolo difensivo, ma valori rappresentativi di una grandezza che rendeva esplicita la diversità tra l’Impero bizantino e i potentati barbarici. Un elemento significativo per la conoscenza topografica della città teodosiana viene proprio dalla localizzazione delle porte monumentali, che rivelano la posizione e la gerarchia degli assi di collegamento principali tra l’abitato e il mondo esterno. Di notevole interesse appare la realizzazione della Porta d’Oro, prossima al mare, più meridionale delle mura: tale porta monumentale si trovava in corrispondenza dell’asse viario principale via Egnatia-Mese. Con tale opera pubblica termina l’espansione urbana di Costantinopoli e un’edilizia abitativa non rurale al di fuori di essa inizierà a comparire solo negli ultimi decenni del Novecento. Le mura Teodosiane ancora esistenti consistono in un fossato largo 20 m, protetto dalla parte della città da un basso parapetto, di un camminamento esterno largo 14 m, di un muro esterno alto 9 m provvisto di torri, di un cammino interno largo 20m e infine del muro principale alto circa 11m verso l’esterno e spesso 5 m con torri quadrate e poligonali che raggiungono l’altezza di 23 m. In un primo momento le mura difendevano solo l’entroterra, solo a partire dal 439 d. C. furono estese al fronte a mare avvolgendo l’intera città. Questa imponente fortificazione descriveva un arco di circa 6 km dal Corno d’Oro al Mar di Marmara, qui la Porta d’Oro con i suoi piloni di marmo e la triplice arcata costituiva l’ingresso monumentale alla strada costiera principale.



ISTANBUL OTTOMANA

LE PRIME TRASFORMAZIONI

La conquista di Costantinopoli da parte degli ottomani è stata assunta dalla storiografia come la soglia di un cambiamento epocale: il passaggio di consegne da una civiltà dalla storia millenaria ad un nuovo protagonista con una forza vitale senza pari. Il cambiamento urbano e architettonico della città non fu un passaggio radicale e lineare da una forma compiuta all'altra, ma è stato lo stesso imponente e significativo. Costantinopoli era lo specchio di un impero da troppo tempo sotto assedio, molto diverso dalla fiorente città che duecento anni prima aveva destato gli appetiti dei crociati. Inoltre la corte ottomana e il sultano ebbero bisogno di un ventennio per capire appieno l'importanza e il potenziale del sito conquistato, per trovare il modo migliore di ridargli vita. La conquista ottomana di Costantinopoli avviene il 30 maggio del 1453 sotto il comando di Mehmet II, detto anche Fatih, il Conquistatore. Da quel momento conserverà solo in Occidente il nome di Costantinopoli, per l'oriente si chiamerà Istanbul. L'intenzione di farne capitale del regno non è subito evidente. La costruzione di moschee e oratori dove si svolgono riti religiosi e assemblee, processi giudiziari e insegnamento, è lo strumento primario dell'ottomanizzazione della città. Nei primi giorni della conquista, Santa Sofia viene convertita in moschea: l'intervento è modestissimo, vengono tolti i simboli del cristianesimo e viene innalzato un unico minareto in legno. È un inizio simbolico. Questa capitale risponde a quel modello ottomano di città formato dalla sintesi di diverse culture urbane: un nuovo linguaggio urbano ed architettonico che elabora elementi autoctoni con tratti asiatici (persiani, cinesi, arabi) e europei, acquisiti nel costante scambio culturale con l'occidente. I caratteri di originalità che distinguono la città ottomana, da quella europea e da quella islamica, riguardano il tessuto urbano *"aperto, con schemi planivolumetrici che rimandano a principi sconosciuti sia dalla città murata europea sia da quella mediterranea"* (M. Cerasi, **Il tessuto residenziale della città ottomana - sec. XVII e XIX**). In questa logica di assimilazione di civiltà e di rielaborazione di elementi insediativi si colloca la storia particolarissima della trasformazione di Costantinopoli greca-ortodossa nella Istanbul ottomana-islamica. I momenti insediativi della storia urbana di Istanbul ottomana sono sostanzialmente tre: il primo comprende le trasformazioni a seguito della conquista, che abbracciano un periodo che va dal 1456 al 1520, durante il quale avvengono transazioni graduali e autentiche rotture culturali; il secondo è definito *l'età dell'oro* dell'impero ottomano e corrisponde alla fase di piena maturità artistica della città che accompagna l'intero XVI secolo; il terzo porta a compimento il progetto ottomano nel XVII secolo e segna, passo dopo passo, la decadenza di un impero appesantito da una ritualità ormai stantia che non trova idee e stimoli per rinnovare nuove progettualità. A Mehmet II spetta il compito, dopo la conquista, di trasformare Costantinopoli nella capitale dell'Impero ottomano, con la definizione delle principali linee guida per il ripopolamento della città e per la sostituzione dei simboli religiosi. Vengono mantenuti gli altri edifici di culto e viene assegnata la chiesa dei Santi Apostoli al nuovo patriarca Gennadios. Il sultano si trasferirà ad Istanbul solo nell'inverno 1457-58, mantenendo la sua residenza ad Adrianopoli. In un primo momento decide di insediare i suoi quartieri sul sito del Foro di Teodosio: il palazzo, che sarà completato nell'autunno 1455, determina la nuova centralità della città pubblica. Nel 1459 Mehmet II decide di costruire un nuovo palazzo, il Topkapi, sull'estremità orientale della penisola, l'antica acropoli greca, la cosiddetta punta del Serraglio. Il complesso, che si formerà nel tempo per adduzione di parti, comprende tutti gli spazi destinati alle attività amministrative e governative. Se si pensa che nel palazzo, oltre al sultano e una parte dell'harem, della famiglia e dei servitori, risiedevano stuoli di paggi, guardie, giannizzeri, funzionari, ci si può render subito conto che questo enorme insieme costituiva la vera e propria città amministrativa, separata dal resto di Istanbul da una cinta di mura e sottoposta a una stretta sorveglianza. Le mura della cittadella governativa sono le sole

che mantengono un ruolo di difesa, infatti le possenti mura della città perdono il loro ruolo difensivo, assolto dalle fortificazioni sul Bosforo e sui Dardanelli, e vengono mantenute come cinta daziaria. Il quartiere di Eyup, appena fuori le mura ad ovest della città sul Corno d'Oro, con i suoi mausolei, moschee e cimiteri in posizione panoramica diventerà la città dei morti, luogo sacro per la capitale e per l'intero Islam.

L'epoca classica

Tra l'epoca di Mehmet II e quella di Solimano il Magnifico si percepisce un salto dal punto di vista dei monumenti della città e del suo sviluppo. Il periodo intermedio non può essere considerato una fase di stasi, anzi il consolidamento del carattere ottomano della città e della sua popolazione è avvenuto proprio in quegli anni. E' altrettanto certo, però, che le trasformazioni più appariscenti della città e la costruzione dei suoi principali monumenti hanno visto due fasi cruciali: nel periodo 1460-1480, e nel più lungo e magnifico sviluppo degli anni 1540-1570. Solimano darà il massimo splendore architettonico alla città: il suo regno coincide con l'emergere di un linguaggio e con la cristallizzazione di tipi edilizi che accompagnano il consolidamento delle istituzioni. L'artefice di tale sintesi è l'architetto Sinan che dominerà la scena per oltre mezzo secolo. La modificazione quantitativa e funzionale dei decenni precedenti, pur toccando la vita quotidiana e l'addensamento di popolazione, non aveva avuto la forza di ribaltare in modo così compiuto la struttura profonda della città. La colonizzazione monumentale delle rive si avvia con Solimano I: l'aprirsi di Istanbul verso il mare e il suo espandersi oltre le mura, non solo e non tanto nelle quantità bensì nel modo di concepire l'architettura della città, diventa dato di fatto e metodo. La Istanbul di Solimano il Magnifico e di Sinan stabilisce un modo di relazionarsi con il paesaggio attraverso regole architettoniche precise: il profilo della città vista dal Corno d'Oro, accentuato dalla forma volumetrica e dai terrazzamenti avanzati delle moschee di Selim e di Solimano, da quel profilo che ha tanto influenzato la percezione di Istanbul, ma che in fondo è un aspetto e non il più rilevante della sua architettura. La morte di Solimano I, nel 1566, non conclude la costruzione della Istanbul classica: Sinan sarà architetto capo imperiale per altri quindi anni. Oltre alla costruzione di grandi monumenti, non mancarono opere minori, quali restauri, mausolei, medrese. Il rapporto con l'orografia diventa rilevante non tanto in senso assoluto quanto nel suo articolarsi rispetto alla trama urbana. La città diventa sempre più complessa mentre emergono misticismi e religiosità individuali. Nuove moschee vengono inserite all'interno del tessuto economico della città: venivano infatti erette con i proventi dei *vakif*, fondazioni benefiche che disponevano di beni immobili e di attività commerciali. Il *vakif* più ricco era quello di Aya Sofia che godeva dei proventi delle dogane e del Gran Bazar. Nel 1462 viene costruita la moschea di Mahmut Pascià, tra il 1463 e il 1470 viene realizzato il grande complesso della moschea di Fatih, nel 1471 quella di Murat Pascià, nel 1471-72 quella di Rum Mehmet Pascià a Uskudar e nel 1476 la Ebu'l Vefas. Le moschee imperiali punteggiano il paesaggio di Istanbul. Il figlio del Conquistatore, Beyazyd, costruisce una moschea all'ingresso del Gran Bazar (1500-06). Il nipote Selim I e il bisnipote Solimano, per dare visibilità all'Islam erigono moschee sui colli sovrastanti il Corno d'Oro: la Sullmiyye (1518-22) la Shah-Zadeh (1542-48) e la Suleimaniyyeh (1548-57). L'immensa area che occupa il complesso della moschea di Fatih, un perimetro di dieci ettari, comprende il sito dell'antica chiesa bizantina dei Santi Apostoli (i cui materiali vengono reimpiegati), sede del patriarcato greco che si era trasferito nella chiesa di Pammakaristos. L'opera ha un carattere d'insediamento esemplare e configura i termini della politica di espansione e urbanizzazione della dinastia ottomana. La moschea, distrutta dal terremoto del 1766 e ricostruita secondo il progetto originale, è imponente e dispone di un cortile quadrato delle stesse sue dimensioni, con una fontana centrale e circondato

da un portico colonnato con otto porte di accesso. Ai luoghi di culto venivano associati luoghi di insegnamento, così come è evidente ai lati di Fatih dove sorgono due gruppi di edifici (*medrese*). Si trattava di scuole residenziali che accoglievano circa mille studenti che disponevano di ricche biblioteche e che ancora oggi ospitano studiosi e vengono considerate le antiche università di Istanbul. Il processo di crescita della città si esprime con la formazione di nuove *nahiye* (grandi unità amministrative) e *mahalle*, che sarebbe riduttivo considerare quartieri, che si aggregano per gruppi sociali riconoscibili per provenienza, per etnia o per attività degli insediati. L'elemento d'aggregazione è sempre un edificio di culto, che può essere una moschea, detta *cami* o un semplice oratorio, denominato *mescit*, oppure una chiesa o una sinagoga. Si trova spesso la figura di un fondatore, capo carismatico religioso o personaggio autorevole, la cui tomba contribuirà a dare identità al quartiere. La *mahalle* può essere considerata un piccolo villaggio urbano costituito da decine o poche centinaia di case, da uno o più elementi collettivi e di culto, da luoghi del commercio per il mercato giornaliero e guidata dal sacerdote del quartiere, che è responsabile della piccola comunità. Conformata da vie tortuose e vicoli ciechi imposti dal particellario e dalle modalità di lottizzazione, senza piani predisposti e con lotti a giardino nei quali le case si dispongono più secondo le proprie e precise logiche tipologiche che adeguandosi ai tracciati viari. Nell'arco di settanta anni, dal 1453 in poi, furono costruite tredici *nahiye*, (regioni) comprendenti nel complesso 219 *mahalle*, unità organiche, ciascuna con propria identità legata alla provenienza etnica, linguistica o regionale, per lo più attorno ad una moschea, ma anche attorno ad una chiesa o ad una sinagoga, con una popolazione valutabile sulle duecentoquaranta o trecentomila unità. La città che emerge è profondamente diversa dall'ultima Bisanzio: i pochi elementi di continuità riguardano la conformazione fisica, le mura (nella forma, non più nella funzione di difesa) e la centralità dei quartieri commerciali. Anche il sistema di approvvigionamento delle risorse idriche rimane strutturalmente simile, viene potenziato con nuovi e più efficaci sistemi di captazione e sbarramento. Nell'ultima fase del regno di Mehmet II Istanbul doveva apparire come un unico immenso cantiere; vennero realizzate 184 moschee e *mescit* di una certa importanza delle 300 totali costruite nell'impero, 24 *medrese*, 32 *hammam*. Anche i complessi mercantili ebbero un'impennata, ben 12 *bedesten* e *han* furono costruiti rispetto ai 29 totali in tutte le terre del sultano.

16. Modello architettonico del Palazzo Topkapi esposto all'interno dell'edificio stesso.

PALAZZO TOPKAPI

“Qui la dinastia pose il piede appena conquistata la sua metropoli europea, qui salì all’apice della sua fortuna, qui cominciò la sua decadenza. Era insieme una reggia, una fortezza e un santuario [...]”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

Tutto parte dal palazzo, tutto si rivolge al palazzo e contro il palazzo: dall’aumento dei prezzi al controllo dell’edilizia abusiva, dalle rivolte della plebe e dei giannizzeri alle petizioni individuali. Nel 1472 Mehmet II fa costruire una struttura eterogenea, costituita dall’assemblaggio di molti elementi: questo modo di costruire, in quella posizione, è stato visto come l’affermazione del dominio del sultano nei tre mari e sui tre mondi, rappresentazione di un disegno ideologico politico. Si potrebbe interpretarlo anche come un’idea di città, delle sue gerarchie e giaciture: il dominio esercitato con cenni modesti, la forma urbana vista nella geografia piuttosto che nel blocco compatto del costruito. L’insieme degli edifici del Topkapi Saray occupa l’antica acropoli bizantina. Rimane la principale residenza dei sultani ottomani fino all’Ottocento e ciascuno di essi apportò modifiche o ampliamenti alla configurazione originaria. I quartieri riservati alle donne, con il loro seguito, occupano un’area molto ristretta e accuratamente suddivisa in una sequenza ordinata di appartamenti e di alloggi privati che si diramano dalla strada d’Oro. Quest’ultima collega l’ingresso dopo la porta Araba, con la corte della Valide (madre del Sultano) e oltre, fino alla porta del padiglione della Veste del Profeta. Per quanto meno appariscente, l’immenso giardino del Palazzo Topkapi con i suoi padiglioni bassi, ovunque dal mare e dalle altre alture circostanti si guardi la città, è lì per ricordare il potere del sovrano: non la potenza di una fortezza inespugnabile ma il simbolo di un’autorità pervasiva e compenetrata con la città stessa. Nell’aprile del 1574, un incendio sviluppatosi nelle cucine, alimentato da un forte vento, si propagò a numerosi edifici, arrivando a danneggiare l’harem, dalla parte opposta della seconda corte. La ricostruzione attuata da Sinan dopo l’incendio, pur seguendo il vecchio impianto, insedia nuovi edifici sul lato libero verso la città a nord, costituendo le terrazze artificiali sostenute da alte volte.



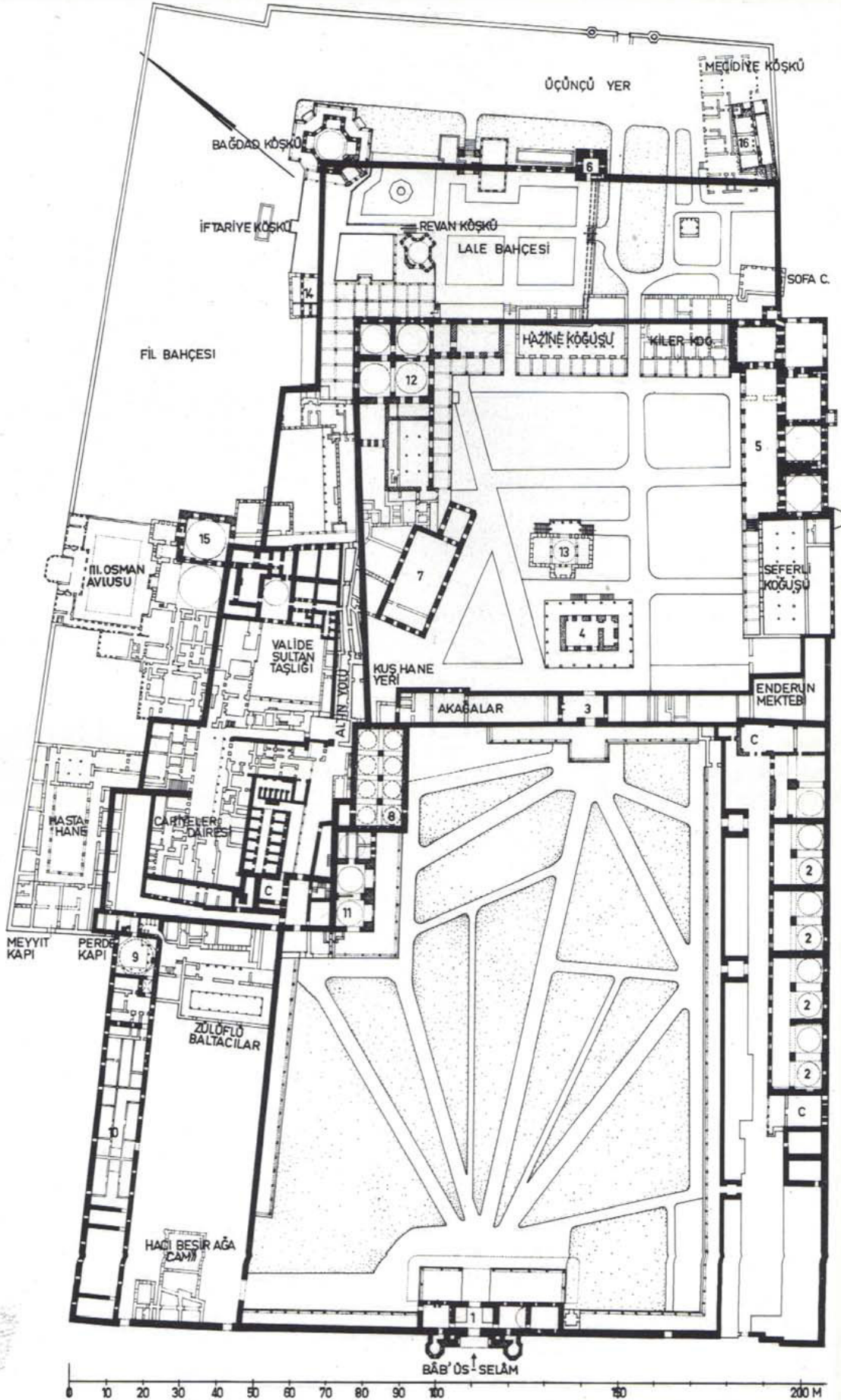
MOSCH

TOPKAPI SARAYI

- .1 BÂB-ÜS SELÂM (ORTA KAPI)
- .2 KÜCHENFLÜGEL
- .3 BÂB-ÜS SA'ÂDE (AKAĞALAR KAPISI)
- .4 ARZ ODASI / EMPFANGSRAUM
- .5 FATİH KÖŞKÜ
- .6 HEKİMBAŞI ODASI (TARASSUD KULESİ)
- .7 AĞALAR CAMII
- .8 İÇ HAZİNESİ SCHATZKAMMER
- .9 RAHT HAZİNESİ
- .10 HAS AHİR-İMRAHOR ODASI /STALLANLAGEN
- .11 KUBBEALTI/BERATUNGSRAUM DER VEZİRE
- .12 HIRKA-I SAADET7AUFBEWAHRUNGSRAUM DER RELIQUIEN
- .13 PLATZ DES HAVUZLU KÖŞK (HEUTE BIBLIOTHEK AHMETS III)
- .14 ÄLTERE TEILE DER SÜNNET ODASI
- .15 KÖSCHK MURADS III
- .16 UNTERBAUTEN DES UÇÜNCÜ YERİ KÖŞKÜ
- .C MOSCHEEN IM PALAIS-GEBIET

17. Ricostruzione del vecchio patrimonio edilizio del Palazzo Topkapi.

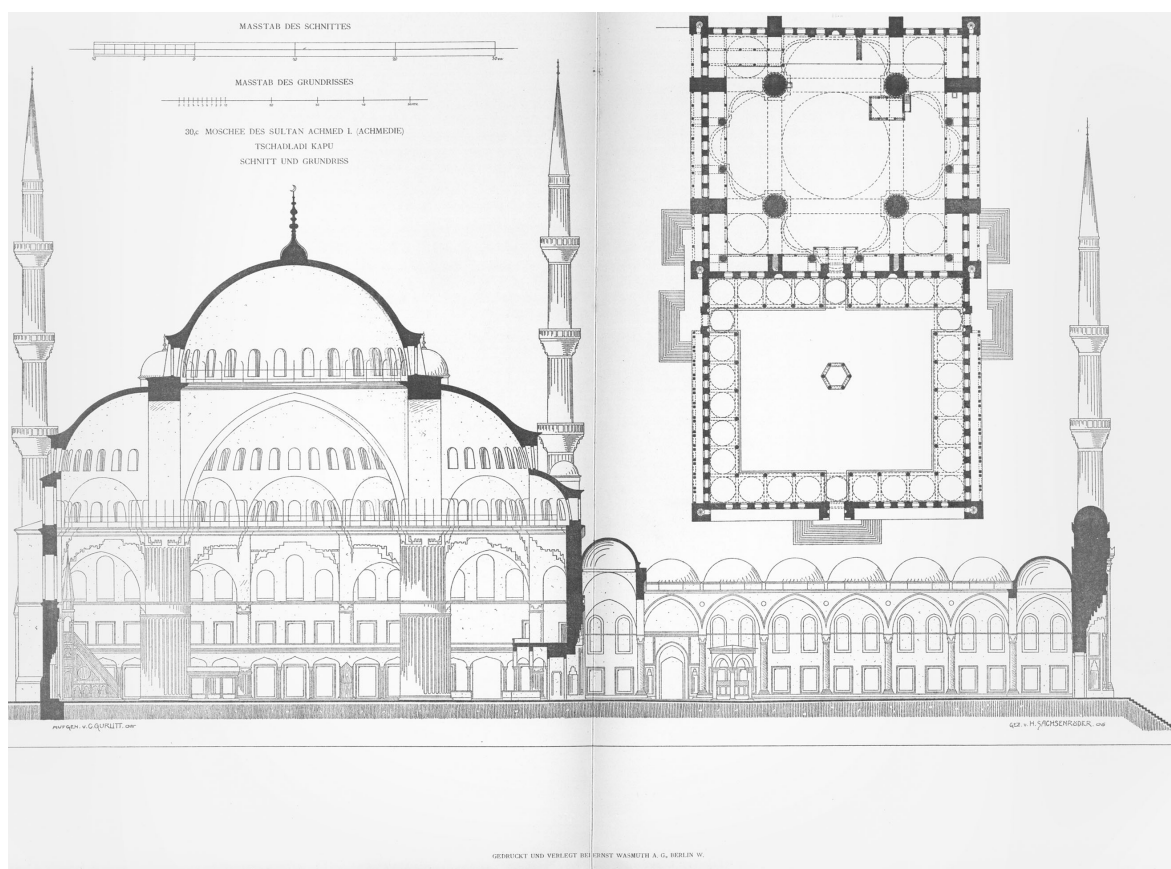
da E. H. Ayverdi (OMFD IV 683ff) M. 1:2000
(nero=componenti del tempo di Fatih o Maometto II;
tratteggio incrociato = componenti del XVI secolo;
puntinato = componenti del XVII secolo;
campitura vuota = successive epoche)



18. Pianta e sezione della Moschea Blu.

Da: C. Gurlitt, **Die Baukunst Konstantinoples**,
1912

Il complesso della moschea Blu è stato costruito per Ahmed I nel 1609-1617. Questa fu tra le prime moschee costruite ad Istanbul dopo la Moschea di Solimano, eretta quarant'anni prima. Mentre i suoi predecessori innalzarono moschee con i proventi derivati dalle conquiste militari, Ahmet I utilizzò denaro pubblico, dal momento che non aveva ottenuto consistenti vittorie, provocando il dissenso del popolo. La moschea fu edificata su parte del sito del Gran Palazzo, vicino a Santa Sofia. Il complesso include un numero di edifici accessori come la moschea, la medresa, un ospedale, una foresteria, scuole, tombe, arasta. Presenta un gradevole equilibrio tra lavoro decorativo e proporzioni architettoniche. La moschea presenta sei minareti. La struttura centrale ha un diametro di 23,5 m e un'altezza di 43 m, supportata da quattro pilastri di 5 m di diametro. L'arasta, recentemente ristrutturata è oggi usata come mercato. Il suo nome deriva dalle 21.043 piastrelle di ceramica turchese inserite nelle pareti e nella cupola. È infatti il turchese il colore dominante nel tempio. Pareti, colonne e archi sono ricoperti dalle maioliche di İznik (l'antica Nicea), decorato in toni che vanno dal blu al verde. Rischiarate dalla luce che filtra da 260 finestrelle, conferiscono alla grande sala della preghiera un'atmosfera suggestiva quanto surreale. Il sultano aveva una loggia privata a piano superiore, che poteva essere raggiunta direttamente a cavallo.

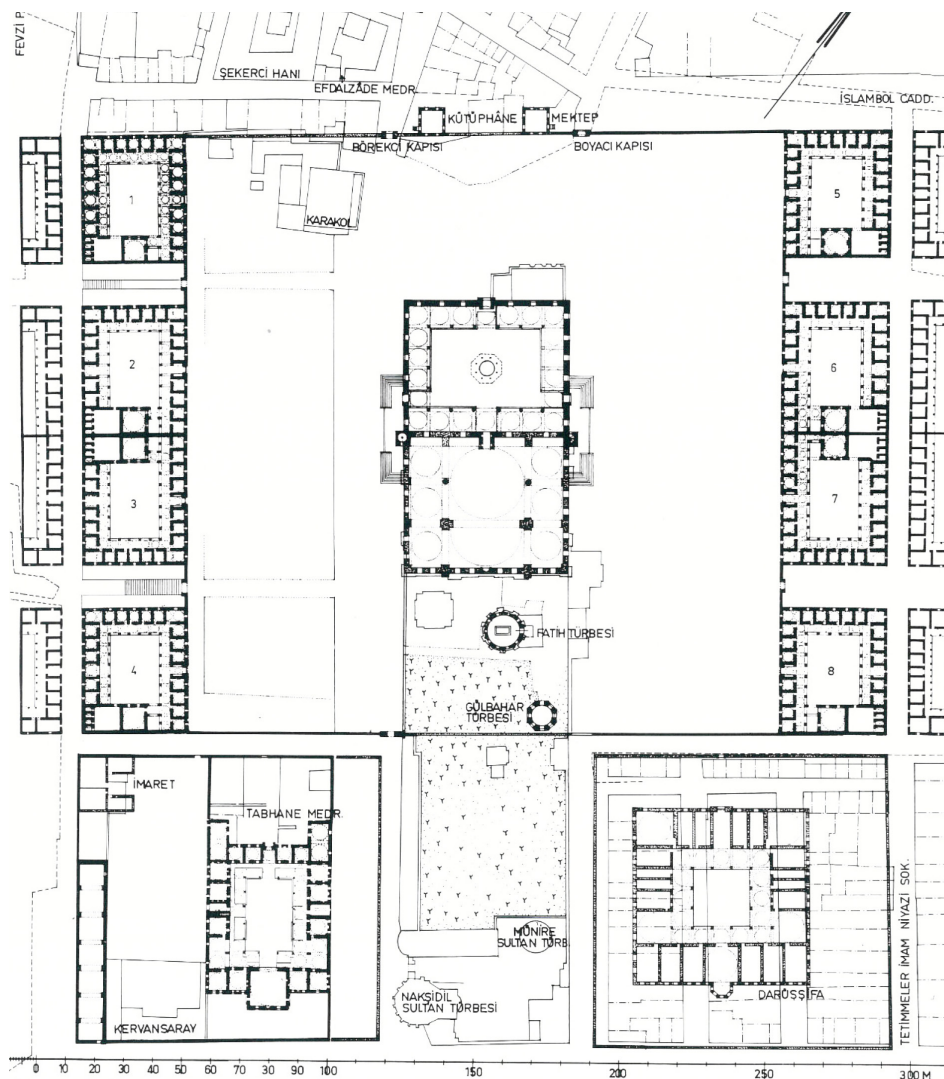


19. Pianta della Moschea di Fatih.

Da: Wolfgang Müller-Wiener, **Bildlexikon zur Topographie Istanbuls : Byzantion, Konstantinupolis, Istanbul bis zum Beginn des 17.**
Deutsches Archäologisches Institut, 1977

MOSCHEA DI FATI H

La moschea di Fatih, dedicata a Mehmet II detto il Conquistatore, è situata nel quartiere di Fatih a Istanbul in Turchia. Distrutta da un terremoto, essa è la prima grande architettura turco-islamica a Istanbul e ha rappresentato una tappa importante nello sviluppo dell'architettura ottomana. La moschea di Fatih è un complesso di edifici religiosi e civili, senza precedenti, costruito nel periodo 1463-1470 sito della chiesa bizantina dei Santi Apostoli, che era in rovina dai tempi della quarta crociata. Essa venne progettata dall'architetto reale Sinan. La moschea Fatih fu il primo progetto monumentale della tradizione architettonica dell'Impero Ottomano. Il complesso originario comprendeva una serie di edifici (*külliye*) ben pianificati e costruiti intorno alla moschea. Essi comprendevano otto medrese, una biblioteca, un ospedale, uno ospizio, un caravanserraglio, un mercato, un hammam, una scuola primaria e cucina pubblica (*imaret*) che serviva per preparare cibo per i poveri. Varie *türbe* vennero aggiunte in epoche successive. Il complesso originario si estendeva lungo il lato del prospiciente Corno d'Oro. La moschea originaria venne gravemente danneggiata nel 1509 da un terremoto e dopo essere stata restaurata venne poi nuovamente danneggiata dai terremoti del 1557 e 1754 e risistemata ancora una volta. Venne poi completamente distrutta dal grande terremoto del 22 maggio 1766 quando la cupola principale crollò e le mura furono irrimediabilmente danneggiate. La moschea attuale (progettata in forma completamente diversa) venne completata nel 1771 sotto il Sultano Mustafa III dall'architetto Mimar Mehmet Tahir.



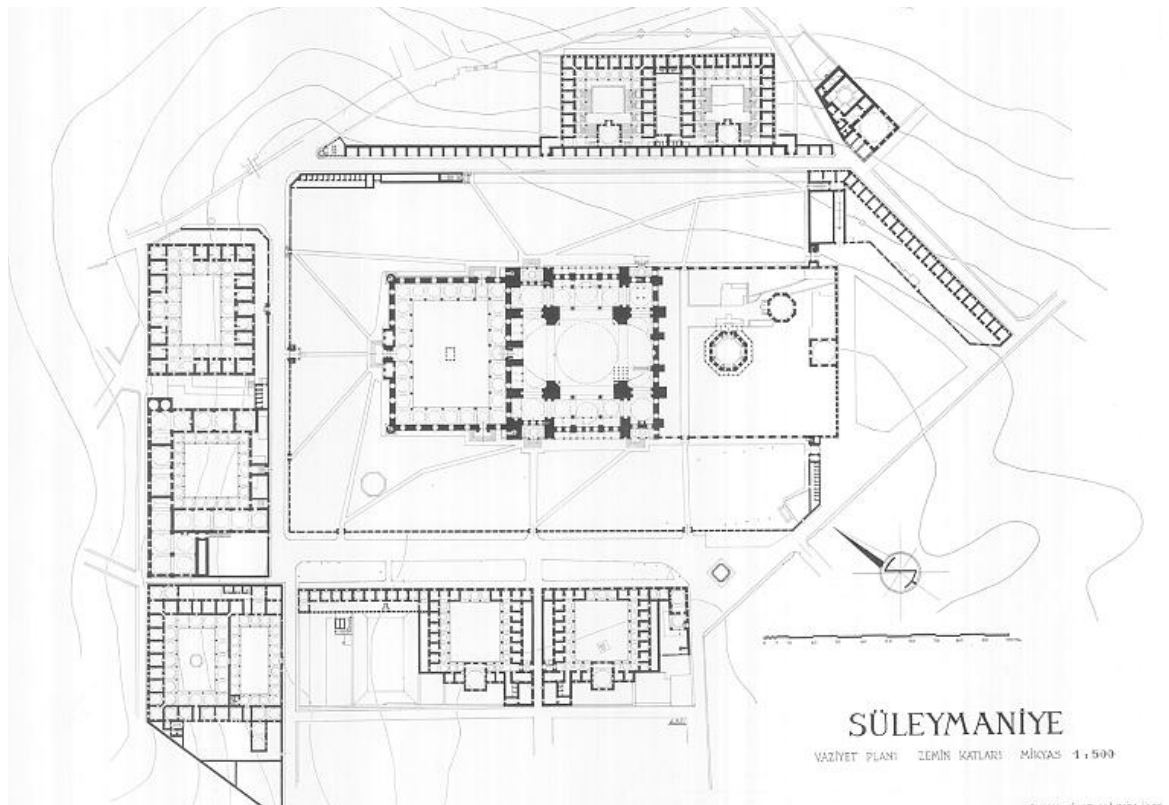
20. *Pianta e sezione della Moschea di Süleymaniye.*

MOSCHEA DI SÜLEYMANIYE

“La moschea di Solimano, che è, più che un tempio, una città sacra, nella quale lo straniero si smarrisce, è formata da tre navate, e la sua cupola, più alta di quella di Santa Sofia, riposa sopra quattro colonne meravigliose di granito roseo, che fanno pensare ai fusti dei famosi alberi giganteschi della California.”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

A trent'anni dalla sua ascesa al trono, all'età di cinquantasei anni, Solimano il Magnifico intraprende la costruzione di una grande külliye, destinata a eclissare per grandiosità quella di Mehmet II (Fatih). Sinan era architetto capo da dodici anni e aveva già costruita per Solimano la moschea Şehzade. Il terzo dei sette colli della città, l'antico campidoglio bizantino, era parzialmente occupato dal vecchio serraglio, distrutto da un incendio nel 1541. Qui l'architetto imposta un impressionante complesso di edifici degradanti verso il Corno d'Oro e culminante nella cupola della moschea. Attorno al grande rettangolo del recinto della moschea, dispone un vasto complesso di edifici pubblici, che comprende due scuole elementari, quattro scuole superiori, una scuola di diritto, una scuola di medicina, un ospedale, una cucina di carità, un caravanserraglio, una biblioteca, una fontana pubblica e un hammam. Nel cimitero, tra le numerose stele funerarie, spiccano i due türbe di Solimano e Roxelana. L'impianto della moschea richiama fortemente lo schema di Santa Sofia e qualche autore ha voluto cogliervi il segno di un intervento di Solimano diretto a realizzare architettonicamente la continuità tra Impero ottomano e Impero bizantino, raccogliendo la sfida di Giustiniano. Durante il lungo assedio di Costantinopoli, la mole di Santa Sofia appariva ai turchi, che la osservavano dalla sponda asiatica del Bosforo, come il miracolo di una tecnologia insuperabile. Al di sopra del caotico basamento di contrafforti spiccava una cupola di dimensioni eccezionali, contenente il più vasto spazio interno, libero da sostegni, che fosse stato concepito dall'antichità.



KAPALI ÇARŞI (GRAN BAZAAR)

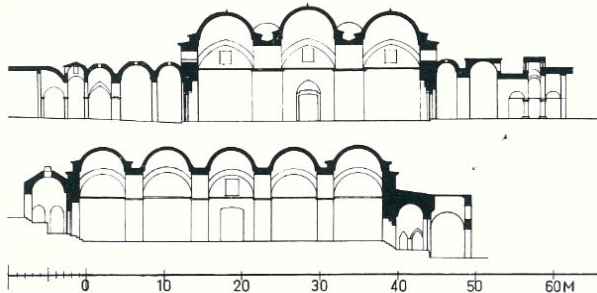
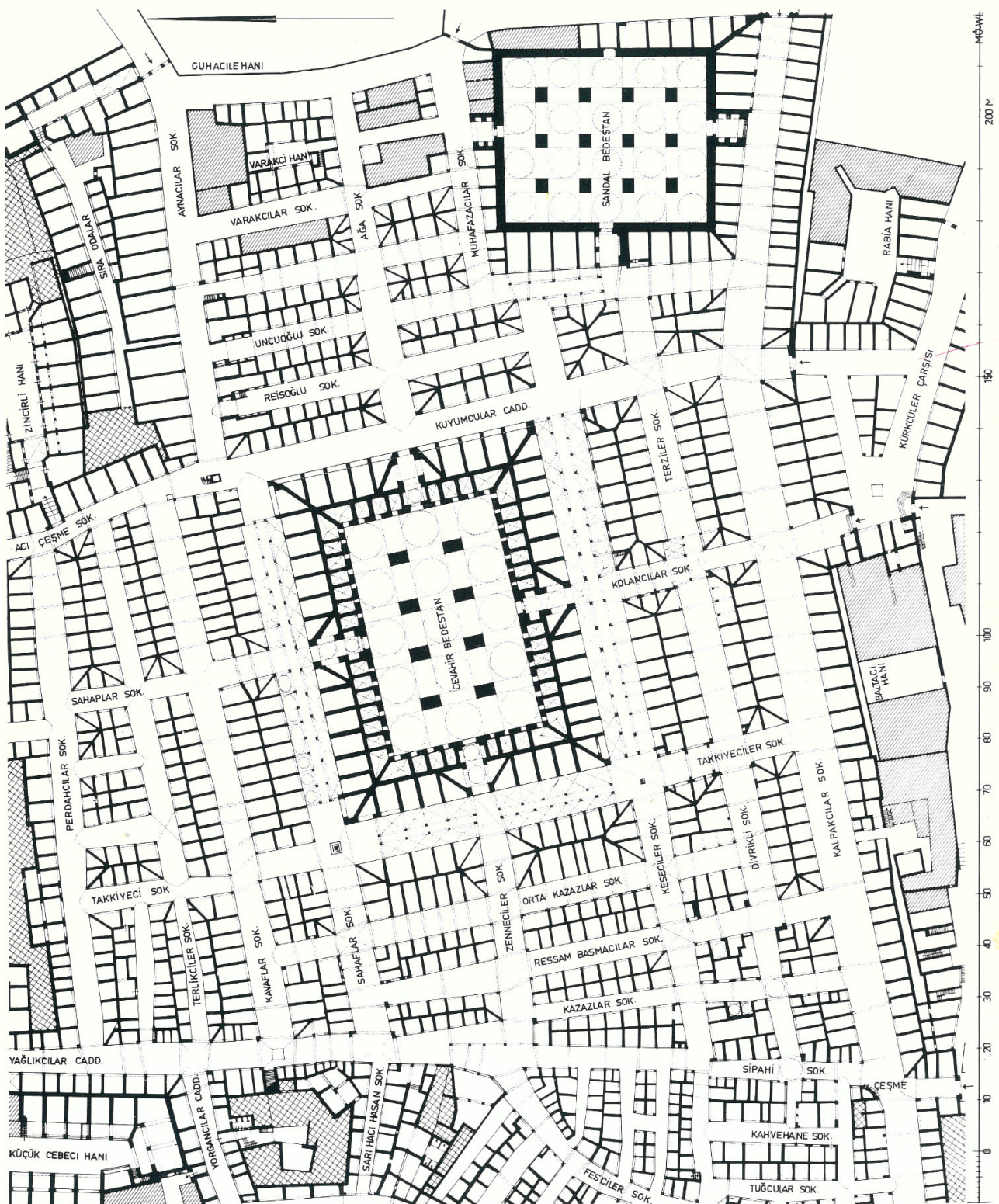
“Il grande bazar non ha nulla all'esterno che attiri l'occhio e faccia indovinare il di dentro. È un immenso edificio di pietra, di stile bizantino, di forma irregolare [...] l'entrata principale è una porta arcata, senza carattere architettonico; dai vicoli intorno non si sente nessun rumore; a quattro passi dalla porta si può credere ancora che dietro quei muri di fortezza non ci sia altro che solitudine e silenzio. Ma appena entrati, si rimane sbalorditi.”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

La costruzione del Gran Bazaar è iniziata durante l'inverno del 1455, poco dopo la conquista ottomana di Costantinopoli. Il Sultano Mehmet II aveva eretto un edificio dedicato alla negoziazione di materiale tessile. E' stato nominato Cevahir Bedesten (Bedesten di gemme) ed era conosciuto anche come Bezzâzistan -ı Cedîd (Nuovo Bedesten) in turco-ottomano. Si trova sul pendio della terza collina di Istanbul, tra l'antico Foro di Costantino e di Teodosio: vicino al palazzo del primo Sultano, il Palazzo Vecchio, che era anche in costruzione in quegli stessi anni. Quando un disastroso incendio distrusse, nel 1546, il quartiere del Kapalı Çarşı (trad. mercato coperto), Sinan era già da almeno sette anni architetto capo del Sultano. E' probabile, dunque, che si sia occupato delle riparazioni necessarie, anche se le testimonianze riportano che le due "basiliche" dell'Eski Çarşı (mercato vecchio) e del Sandal Bedesten, furono gli unici edifici che si salvarono dalle fiamme. Costruiti in pietra e mattoni e coperti da cupole, con grate di ferro alle finestre e pesanti portoni che venivano chiusi la notte, erano i mercati degli oggetti e delle merci preziose, ma servivano anche per i movimenti di capitale del commercio internazionale e da deposito per gli oggetti di valore dei cittadini benestanti. All'inizio del XVII secolo, il Gran Bazaar aveva già raggiunto la sua forma definitiva. L'enorme estensione dell'Impero Ottomano in tre continenti, e il totale controllo della strada di comunicazione tra Asia ed Europa, aveva reso il Bazaar e gli han circostanti o caravanserragli, il fulcro del commercio mediterraneo. In quel momento, e fino alla prima metà del XIX secolo, il mercato era senza rivali in Europa per quanto riguarda l'abbondanza, la varietà e la qualità della merce in vendita. Aveva la pianta quadrata, con due strade principali perpendicolari, diverse piazze per le preghiere quotidiane, cinque moschee, sette fontane, diciotto cancelli d'entrata che venivano chiusi la sera. Calamità ricorrenti, incendi e terremoti hanno colpito il Gran Bazaar. Il primo incendio si è verificato nel 1515, un altro nel 1548. L'incendio del 1701 è stato particolarmente feroce, costringendo nel 1730-1731 gran Visir Nevsehirli Damad Ibrahim Pasha a ricostruire diverse parti del complesso. Il sisma del 1766 ha causato più danni, che sono stati riparati dall'architetto di corte Ahmet un anno più tardi. L'ultimo restauro del complesso ha avuto luogo nel 1980. L'analisi della muratura mostra che la maggior parte della struttura proviene dalla seconda metà del XV secolo, anche se un rilievo bizantino raffigurante un'aquila comnena, ancora racchiuso in cima alla Porta Est, è stato utilizzato da diversi studiosi come prova del fatto che l'edificio era una struttura bizantina.

21. Planimetria e sezioni del Kapalı Çarşı.

Da: Wolfgang Müller-Wiener, **Bildlexikon zur Topographie Istanbuls : Byzantion, Konstantinupolis, Istanbul bis zum Beginn des 17.**
Deutsches Archäologisches Institut, 1977



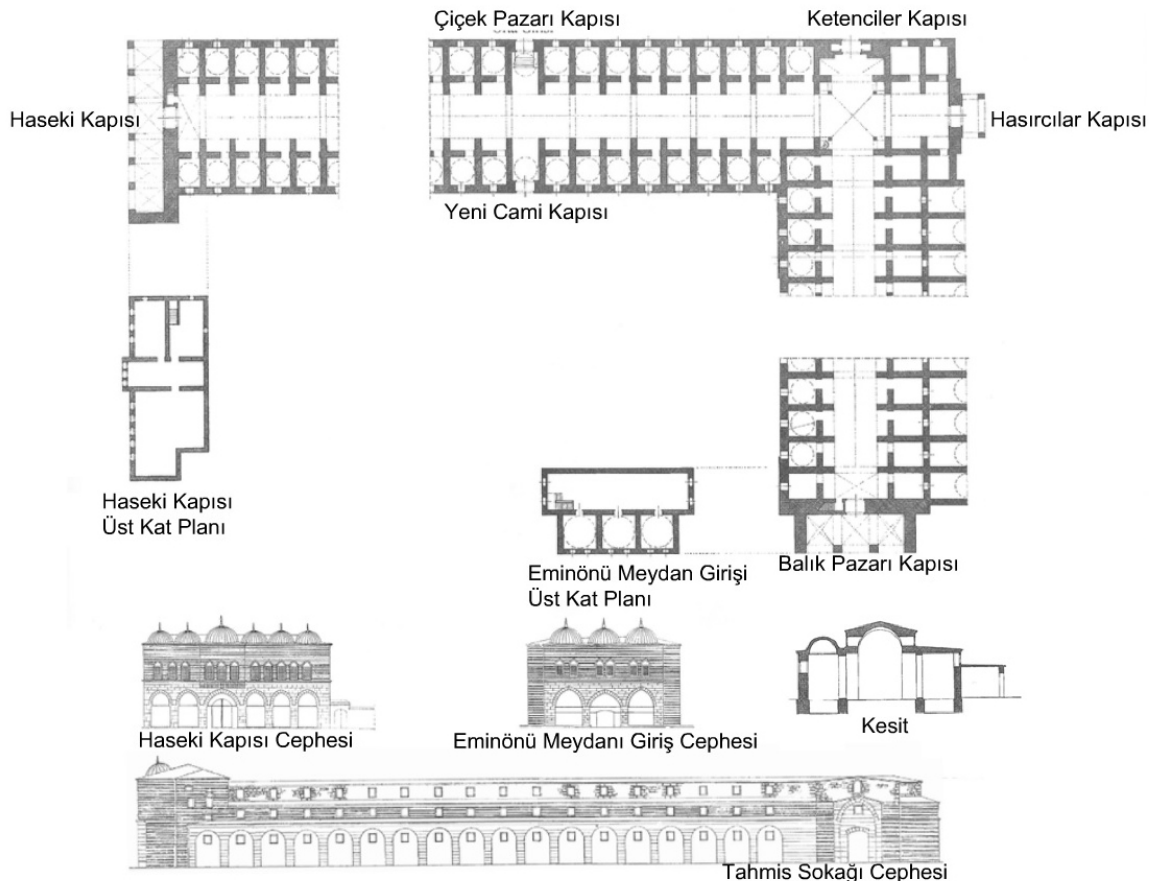
22. Pianta, prospetti e sezione del Misir Çarşı.

MISIR ÇARŞI (MERCATO DELLE SPEZIE)

“Andando innanzi, si passa sotto una vecchia porta ad arco, inghirlandata di pampini, e si riesce in faccia ad un vasto edificio di pietra, attraversato da una lunga strada diritta e coperta, fiancheggiata da botteghe oscure, e ingombra di gente, di casse, di sacchi, di mucchi di mercanzie.”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

Diversi documenti suggeriscono che il Misir Çarşı è stato il primo «Nuovo Mercato». L'edificio è stato realizzato per la fondazione della Yeni Camii, e prende il nome di Bazaar egiziano perché è stato costruito con i ricavi di un'organizzazione amministrativa primaria dell'Impero Ottomano dell'Egitto nel 1660. Il Bazaar era (ed è tuttora) il centro per il commercio delle spezie a Istanbul. L'edificio fa parte del Külliye della Yeni Camii. La struttura è stata progettata dall'architetto di corte Koca Kasım Ağa, ma i lavori sono iniziati sotto la supervisione di un altro architetto di corte, Mustafa Ağa, negli ultimi mesi del 1660, in seguito al grande incendio di Istanbul. Con la sua caratteristica di doppio bazaar, il Misir Çarşı è una struttura costruita secondo il modello tradizionale ottomano come una combinazione di due mercati separati. È stato costruito a forma di «L». Nel punto di intersezione in cui i rami lunghi e corti si incontrano, la pianta quadrata è coperta con volta a crociera. Gli archi che sostenevano le volte si poggiano sui muri portanti: i principali ingressi del bazaar egiziano sono quelli alle teste dei due lunghi rami. Sono a forma di portali, a due piani con colonnati. La sezione che separava l'arco d'ingresso del piano terra e il negozio nel disegno originale è stato suddiviso durante il restauro: il collegamento tra la sala e il negozio è stato trasformato così in un'unità aperta. Nel disegno originale, si evidenzia come lo spazio rettangolare davanti al negozio è stato utilizzato come luogo di vendita principale.



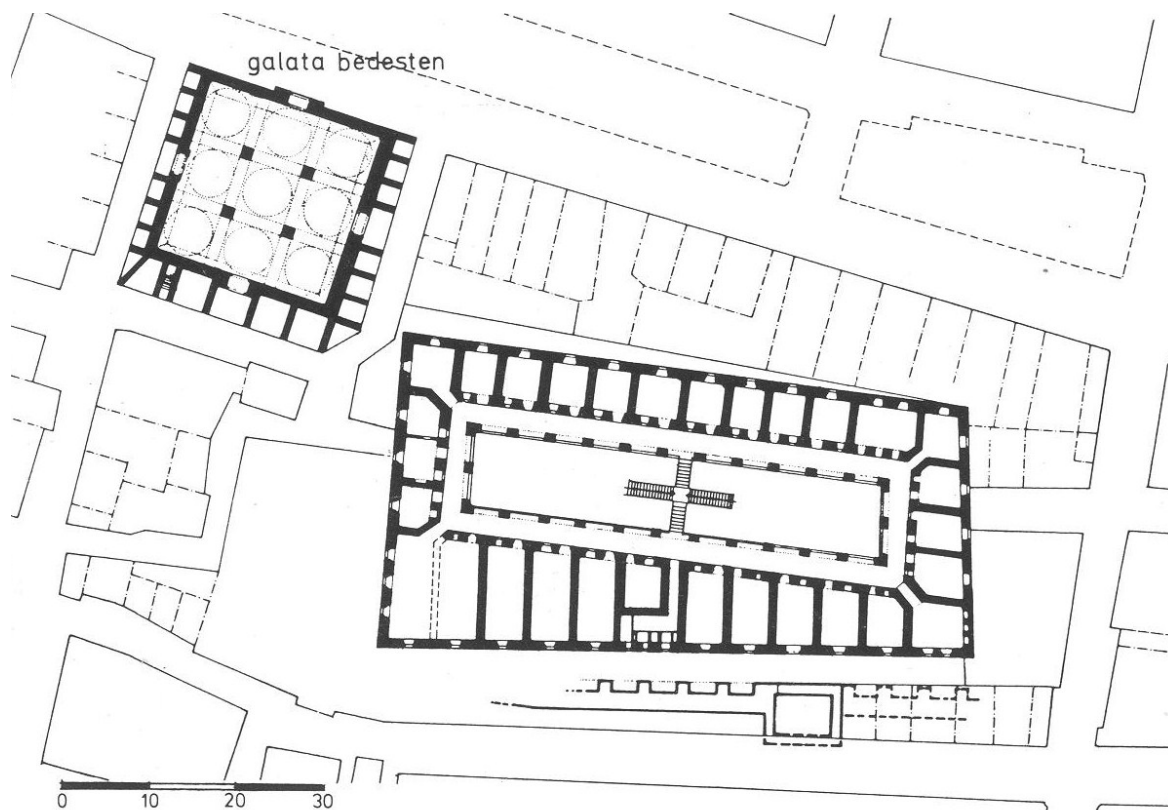
Mısır Çarşısı Plan, Kesit ve Cepheler

23. Pianta del Fatih Çarşı.

Da: Wolfgang Muller-Wiener, **Bildlexikon zur Topographie Istanbuls : Byzantion, Konstantinupolis, Istanbul bis zum Beginn des 17.**,
Deutsches Archaologisches Institut, 1977

FATİH ÇARŞI (BEDESTEN DI GALATA)

Sulla sponda nord del Corno d'Oro, nel quartiere di Galata, vi è un bedesten simile al vecchio bedesten nel bazaar coperto, ma di dimensioni molto più ridotte. Si tratta di una struttura quasi quadrata: le sue nove cupole supportate internamente da quattro pilastri a forma quadrata, contengono una serie di negozi con soffitto voltato. Diversi studiosi hanno affermato che questo edificio sia del XVII o del XVIII secolo, ma la forma della struttura e la sua muratura a mattoni e macerie sono riconducibili ad elementi tipici del XV secolo.



ISTANBUL TRA XIX E XX SECOLO

LE TRASFORMAZIONI DI ISTANBUL NEL PERIODO REPUBBLICANO

Con la fine della Prima Guerra Mondiale e l'iniziale esito infausto della guerra greco-turca, l'Impero Ottomano giunse al collasso (trattato di Sèvres). Le azioni proposte dai Giovani Turchi ebbero l'effetto contrario a quello voluto aumentando le spinte centrifughe all'interno del paese amplificando il disastro della guerra. Le forze straniere occuparono diverse aree costiere dell'Anatolia e l'esercito greco occupò l'area di Smirne. La reazione turca vide l'ascesa al potere di Mustafà Kemal Pascià, già ufficiale dell'esercito durante la grande guerra, sotto la sua guida vennero scacciate le forze greco-alleate dai territori occupati non senza eccessi verso le minoranze non turche, e grazie ad un nuovo trattato assai più favorevole (Losanna) fu così proclamata la nuova Repubblica di Turchia, con Kemal stesso come Presidente (23 ottobre 1923). Il processo di modernizzazione della Turchia, avviato dalla svolta autoritaria propugnata dal movimento Giovani Turchi all'inizio del Novecento (gli stessi che si macchiarono dello sterminio armeno), ebbe così una nuova spinta che portò alla totale trasformazione delle strutture economico/sociali della società turca. I principali obiettivi di queste riforme furono la distruzione delle figure politiche e istituzionali dell'Impero Ottomano; con il modello composto da una visione nazionalista e moderna dello stato e un misto di influenze illuministe e populiste, i processi vennero attuati con l'egida di slogan come "per il popolo, con il popolo". Questi cambiamenti andarono a toccare molti aspetti del vivere, la concezione del tempo, con la sostituzione del vecchio calendario lunare con il calendario gregoriano; l'utilizzo dell'alfabeto latino a discapito di quello ottomano, l'istituire la domenica come giorno ufficiale di riposo invece del venerdì musulmano e l'introduzione di un codice legislativo di origine europea. L'architettura e la pianificazione urbana furono tra i più importanti indicatori di modernizzazione culturale nel periodo repubblicano, venne pubblicizzato nuovo linguaggio architettonico basato sul Movimento Moderno internazionale e la riorganizzazione degli spazi urbani secondo criteri razionalisti. La decisione di trasferire la capitale ad Ankara, a scapito di Istanbul, conferma la volontà di Atatürk d'attuare una modernizzazione a tappe forzate e d'impatto; l'antica capitale imperiale perde così del suo titolo, per perseguire una decisione strategica del nuovo regime. L'inizio della nuova repubblica coincide per Istanbul con un periodo buio, dovuto alla mancanza di fondi, dirottati tutti verso la nuova capitale, e alla sua ascesa come immagine simbolica del nuovo corso.

Un concorso di progettazione per Istanbul

A quasi dieci anni dalla fondazione della nazione, Istanbul torna ad essere oggetto dell'interesse nazionale. Dopo aver indetto un bando di gara per la progettazione della nuova capitale Ankara (1928) dal quale risulta vincitore l'urbanista tedesco Hermann Jansen, il governo turco propone un altro concorso urbanistico, stavolta riguardante la capitale storica Istanbul. Donat-Alfred Agache, Henri Prost, Jacques Henri Lambert (chiamato dopo che Prost ha declinato l'invito) e Hermann Ehlgötz furono invitati dalla municipalità per partecipare al bando di gara, scelti per la loro esperienza professionale e le loro realizzazioni. Agache aveva vinto il secondo premio al concorso di pianificazione per la capitale australiana Canberra; Lambert aveva partecipato alla progettazione di New York e Chicago ed è stato poi collaboratore di Henri Prost nella pianificazione dell'area metropolitana di Parigi; e, infine, Hermann Ehlgötz aveva preparato i piani di varie città in tutta la Germania ed è stato riconosciuto per il suo eccellente lavoro nella progettazione della città industriale di Essen. La municipalità tracciò le direttive del bando in una lettera inviata ai progettisti il 26 febbraio 1933, invitando i partecipanti a leggere il concorso come una pianificazione a grande scala, con l'obiettivo di riqualificare, dal punto di vista urbanistico, la città vecchia. Agache, Lambert e Ehlgötz presentarono le loro proposte di piano e le relazioni verso la fine

del 1933. Tutti e tre i progetti prevedevano diverse alternative per la sistemazione del porto di Istanbul, la zona industriale e il centro commerciale, ma convergevano nel vedere Istanbul come un porto internazionale e un polo industriale. La posizione del porto era uno dei criteri di maggior peso su cui la giuria esprimeva la decisione finale. Agache prevedeva lo sviluppo del porto lungo la riva meridionale e le industrie lungo la sponda settentrionale del Corno d'Oro, Lambert propose di creare un nuovo porto sul Mar di Marmara, in relazione con la linea ferroviaria che collegava Istanbul all'Europa, inoltre suggeriva lo sviluppo di una grande zona industriale in connessione sia con la linea ferroviaria sia con il porto. Ehlgötz fu l'unico che esaminò la possibilità di sviluppare il porto di Haydarpaşa sul lato asiatico: Il suo progetto fu ritenuto il più realistico e più rispettoso per il carattere urbano della città storica. Il progettista sottolineò la necessità di conservare "la civiltà orientale e turca a Istanbul" preservando la struttura urbana e i monumenti architettonici con specifiche norme urbanistiche, l'intervento si limitò ad ingrandire alcune strade per facilitare la circolazione su gomma. In opposizione all'atteggiamento conservativo di Ehlgötz, i due urbanisti francesi progettaronò l'apertura di grandi viali che attraversavano il tessuto storico della città, entrambi gli approcci ebbero apprezzamenti fra gli intellettuali turchi, ma il piano conservativo di Ehlgötz fu scelto dalla giuria per il suo essere applicabile oltre che per la sua enfasi sulla conservazione di Istanbul. Tuttavia, poiché il progetto non fu mai realizzato, la municipalità di Istanbul continuò a cercare un pianificatore consultando Martin Wagner, direttore dell'unità urbanistica di Berlino. L'urbanista preparò un rapporto di consulenza che sottolineava la dimensione economica dell'urbanizzazione, sia in scala regionale che in scala metropolitana, ma la ricerca non si fermò; nel 1935, la municipalità di Istanbul rinvitava Henri Prost, questa volta per condurre di persona la pianificazione della città.

24. Proposta di Bouvard per la piazza dell'Ippodromo sovrapposta al tracciato urbano.

Da: Zeynep Çelik, **The remaking of Istanbul**,
University of California Press, 1993

25. Proposta di Bouvard per la piazza Sultan Valide sovrapposta al tracciato urbano.

Da: Zeynep Çelik, **The remaking of Istanbul**,
University of California Press, 1993

LA PIANIFICAZIONE DOPO GLI INCENDI

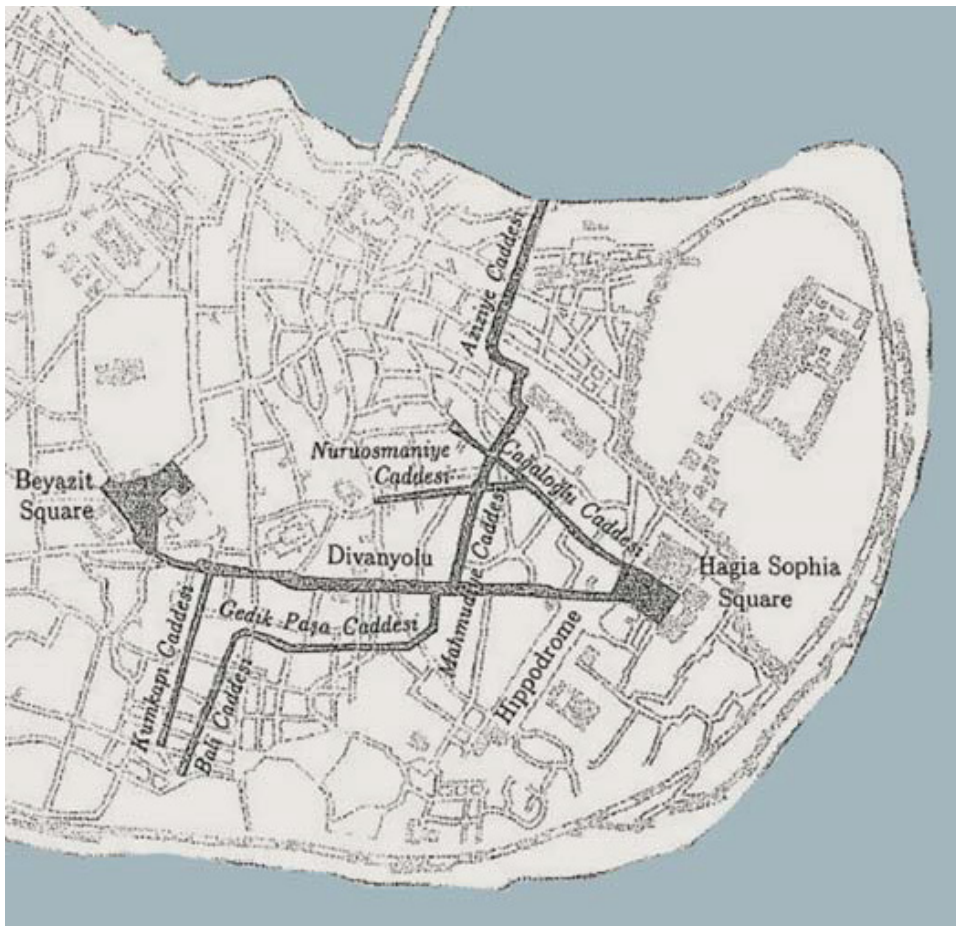
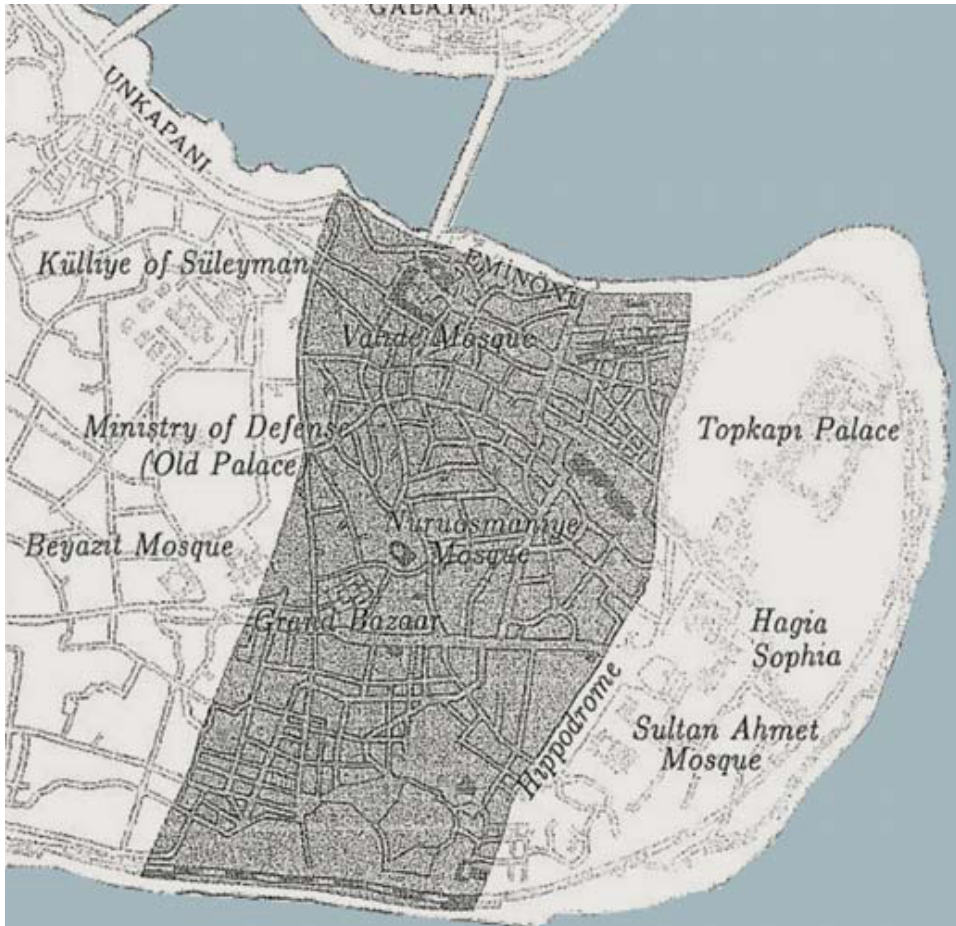
“Per questo la parola «incendio» significa ancora per la popolazione di Costantinopoli «tutte le sventure» e il grido di Janghen var è sempre un grido tremendo, solenne, fatale, al cui suono tutta la città si rimescola fin nel più profondo delle sue viscere, come all’annuncio d’un castigo di Dio.”

(E. De Amicis, **Costantinopoli**)

Per i primi 180 anni di dominio ottomano, i documenti storici di corte non registrarono nessun incendio in città, ma nel 1633 con il rogo di Cibali, ebbe inizio di una lunga serie d’incendi distruttivi. Il tessuto residenziale composto da edilizia lignea di Istanbul divenne un pericolo costante per la città, e l’incremento demografico non fece che aumentare il rischio di roghi. Tra il 1633 e il 1839, 109 grandi incendi ebbero avuto luogo a Istanbul e Galata, divenendo 229 tra 1853 e il 1906, quando la città del XIX secolo viveva con la costante minaccia del fuoco. Prima del 1840, le ricostruzioni rese necessarie a seguito degli incendi, vennero effettuate secondo i modelli stabiliti: le aree distrutte dovevano essere riedificate in legno e in base a ciò che era esistito prima. Dopo il 1840, la preoccupazione di trovare soluzioni radicali per la prevenzione degli incendi e il fervore per la modernizzazione, portò ad un nuovo *modus operandi*, ogni area bruciata divenne un palcoscenico per il cambiamento urbano formale. Nacquero diversi schemi formali emersi a seconda della scala del rogo, la topografia della superficie bruciata e la sua posizione all’interno della città. Se la zona bruciata era grande e prestigiosa, la sua riorganizzazione si trasformava in un grande progetto di risistemazione urbana che coinvolgeva anche le zone incombuste nelle sue vicinanze. Quando l’incendio interessava un monumento o una banchina commerciale, portava alla nascita di una strada principale, più ampia nel bel mezzo del quartiere di nuova progettazione. Per i quartieri modesti senza eccezionali caratteristiche monumentali, i loro tessuti si trasformavano in una griglia urbana più libera. Infine, se l’area distrutta era a piccola scala, la sua riorganizzazione comportava solo la costruzione di poche strade dritte e larghe. I grandi incendi divennero una costante nel cambiamento visivo urbano della città, giocando un ruolo importante nella trasformazione del tessuto edilizio a prescindere dalla destinazione d’uso. Gli incendi del 1856 ad Aksaray e del 1865 a Hocaapaşa sono stati particolarmente importanti nel rimodellamento della penisola di Istanbul.

26. Incendio di Hocaapaşa e ricostruzione delle vie principali.

Da: Zeynep Çelik, **The remaking of Istanbul**,
University of California Press, 1993



27. Plan d'Assurance de Constantinople.

Da: C.E. Goad, Stamboul 1904

28. Rehber Planı.

Da: J. Pervititch, Stamboul 1940

LA MODERNIZZAZIONE DELLA CITTA': IL PIANO URBANISTICO DI HENRI PROST

"La modernisation d'Istanbul peut être comparée à une opération chirurgicale des plus délicates. Il ne s'agit pas de créer une Ville Nouvelle sur un terrain vierge, mais d'orienter une antique capitale, en pleine évolution sociale, vers un avenir où la mécanique et peut-être le nivellement de fortunes vont transformer les conditions d'existence."

(Henri Prost, **Les trasformations d'Istanbul_1936**)

Henri Prost fu uno dei protagonisti della prima generazione di architetti-urbanisti francesi. Vinse il Prix de Rome dopo la laurea presso l'École des Beaux Arts e studiò presso Villa Medici insieme a Tony Garnier, Léon Jaussel, Ernest Hébrard, tutti pionieri dell'urbanistica francese. La carriera urbanistica di Prost iniziò con il concorso vinto per Anversa nel 1910. Nel 1913 fu stato invitato da Maréchal Lyautey, governatore militare del protettorato francese, a fondare il Service des Plans (Ufficio di programmazione) in Marocco, dove realizzò un lavoro di pianificazione globale per diverse città tra cui Fez, Marrakech, Meknes, Rabat e Casablanca. La pianificazione di Prost delle città marocchine si caratterizzò per il suo atteggiamento protezionistico nei confronti dei vecchi *casbah*, in contrasto con i nuovi quartieri europei che aveva in mente. Questo approccio progettuale, associato al colonialismo francese, fu oggetto di critica post-coloniale per essere una politica di isolamento della popolazione indigena dai nuovi arrivati europei. Dopo il suo ritorno in Francia, Prost lavorò alla pianificazione regionale della Costa Varoise 1922-1924, in cui prestò particolare attenzione alla salvaguardia dei valori "pittoreschi" del paesaggio. Infine, a partire dal 1932, diresse la pianificazione regionale dell'area metropolitana di Parigi, del Piano d' Aménagement de la Région Parisienne approvato nel 1939. La conoscenza di Henri Prost della Turchia e Istanbul risale al 1904, quando arrivò nella capitale ottomana a studiare i resti archeologici della città antica nell'ambito del Prix de Rome. Rimase a Istanbul dal settembre 1905 al gennaio 1906 e presentò all' Académie d'Architecture impressionanti disegni di Santa Sofia e le restituzioni del palazzo imperiale di Costantino nel 1910. Tornò a Istanbul nel 1911, e durante il suo soggiorno, intraprese relazioni con un circolo di intellettuali turchi. Prost ha scritto nei suoi appunti che Cemil Paşa, sindaco di Istanbul, lo invitò a sviluppare un piano per Istanbul nel 1912; tuttavia tale lavoro non poté essere realizzato a causa della Prima Guerra Mondiale. Il governo di Ankara contattò successivamente l'urbanista francese per la ricostruzione di Smirne, distrutta dal fuoco del 1922. Anche se Prost delegò questo compito ai suoi colleghi René e Raymond Danger, lavorò come consulente alla preparazione del piano di Izmir. Prost fu invitato dalla Municipalità di Istanbul a partecipare al concorso per pianificazione della città antica nel 1933. Tuttavia, essendo occupato dal masterplan dell'area metropolitana di Parigi, declinò l'invito. Nei primi mesi del 1934 fu nuovamente invitato a collaborare sia alla progettazione della stazione termale di Yalova, dove si trovava la residenza estiva del presidente Atatürk che, su richiesta del sindaco di Istanbul, per condurre la pianificazione della città. Dal 1936 al 1951, Henri Prost curò la progettazione di Istanbul come consulente del Direttorato dello Sviluppo Urbano: i suoi quindici anni di attività di produssero una vasta gamma di studi, tra cui il masterplan per la parte europea della città (1937), per la parte asiatica (1939), la pianificazione delle due coste del Bosforo (1936-1948) e numerosi progetti urbani a piccola scala. Istanbul soffrì di una significativa diminuzione della popolazione nel 1930, passando da un milione di abitanti prima della Prima Guerra Mondiale, a 700.000 nel 1927. Paradossalmente, la città incontrò difficoltà nel trasporto grazie alla sua espansione verso la periferia, con lo sviluppo di nuove aree di estensione. Le zone devastate dagli incendi avvenuti nella vecchia Istanbul rimasero grandi lotti liberi. Eppure, il quartiere centrale degli affari di

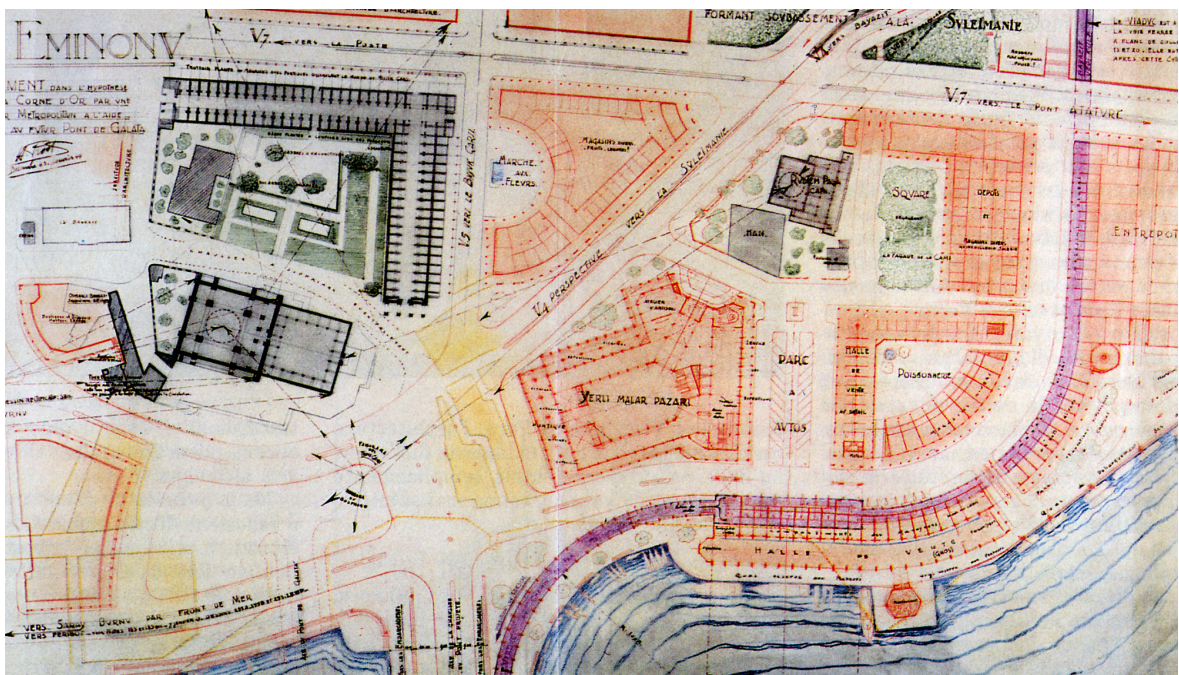
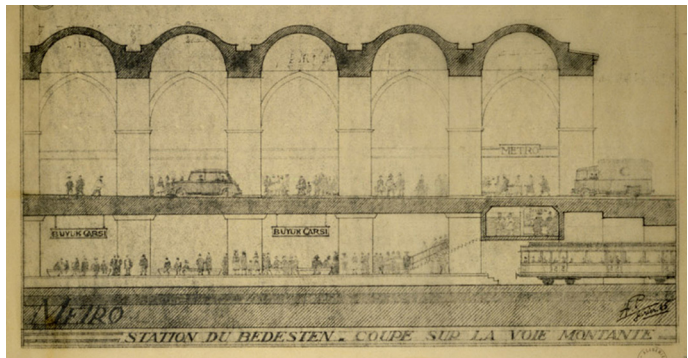
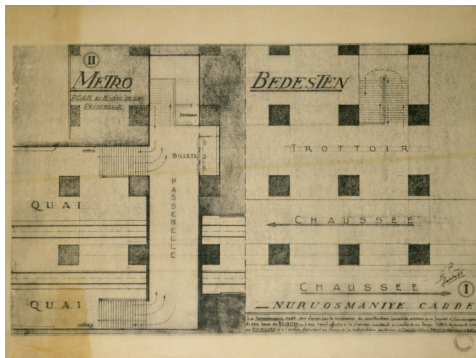
Istanbul ha continuato a svilupparsi intorno alla zona di Eminönü-Gran Bazaar. Con l'obiettivo di far fronte all'espansione in corso, Henri Prost concluse che, anziché un "piano di estensione urbana", adottato nel caso di Parigi, il masterplan di Istanbul doveva essere un "piano urbanistico di concentrazione". Secondo Prost, infatti il nucleo storico della città doveva continuare ad essere il centro dell'agglomerato, come lo era stata in passato. Per questo pose particolare attenzione sulle misure per facilitare la circolazione della città.

29. *"Sviluppo della piazza di Eminönü e della traversa del Corno d'oro, Istanbul".*

Da: Archivio H. Prost, Stamboul dicembre 1943-gennaio 1944

La piazza di Eminönü

Nel 1936, furono definiti da Prost il progetto e le "caratteristiche" che la piazza di Eminönü doveva presentare: «*La liberazione della moschea (Yeni Camii) da qualsiasi costruzione parassita. Il palazzo estivo del Sultano definiva il limite della piazza. La prospettiva verso la moschea Süleymaniye doveva garantire una via d'accesso all'università e alla moschea di Beyazit. La prospettiva sui giardini del serraglio per l'apertura di una via alberata che conduca ai Musei, all'ippodromo, a Santa Sofia e all'area archeologica. L'accesso al Kapalıçarşı. L'accesso al quartiere di Les Halles e del mercato del pesce. Il Ponte di Galata doveva essere spostato verso il Corno d'Oro.*» La distruzione pianificata dello spazio compreso tra Hasırcılar Caddesi e il Corno d'Oro, con l'eccezione della Moschea di Rustem Paşa, rilasciava uno spazio molto importante. E' l'obiettivo del piano intitolato "*Sviluppo della piazza di Eminönü e dell'attraversamento del Corno d'Oro da una linea metropolitana con un viadotto laterale al ponte di Galata, dicembre 43-gennaio 44*". Questa elaborazione fu composta da due parti: uno spazio libero rimasto tra Misir Çarşı e Yeni Camii da un lato, e il Ponte di Galata dall'altro, la piazza di Eminönü stessa, e un altro spazio che circonda la moschea di Rustem Paşa. Questo spazio è molto complesso. Nel centro, isolati in uno spazio verde con alberi, furono conservati la moschea, la fontana per le abluzioni e Küçük Çukur Han. Quattro isolati circostanti, ciascuno dei quali prende la forma di un grande complesso edilizio. In realtà, è piuttosto la forma di questi edifici che adotta quella di ciascun isolato: lo schema è determinato dalla sua situazione urbana, vale a dire, dai modi di rapportarsi ed inserirsi in un contesto ricco di storia.



Il punto nevralgico del progetto fu l'apertura visiva che dal Ponte di Galata si direzionava verso il Kapalıçarşı: un viale alberato che richiama quelli occidentali che, partendo dalla testata principale del Misir Çarşı, intercetta e taglia diagonalmente un isolato commerciale costituito da quattro edifici. Il lotto si presenta con forma triangolare: il lato che si relaziona con il Misir Çarşı presenta una rientranza semi-circolare, al cui interno si colloca il "Mercato dei fiori". All'interno dell'isolato gli altri edifici erano adibiti ad altre funzioni commerciali come il "Mercato del pesce", il "Mercato dei beni domestici", magazzini e depositi: tutti presentano una struttura che richiama quella dei mercati tipici orientali (celle) ed era un'area dalla forma complessa. La composizione urbana appare virtuosa, così come da impostazione dell'École des Beaux-Arts. La banchina viene ripensata per la nuova linea metropolitana che, da piazza Taksim, percorreva lateralmente il Ponte di Galata e giungeva al Kapalıçarşı: si prefigura come una curva che segue l'estensione del Uzunçarşı Caddesi. Nel giugno del 1943, Prost aveva abbozzato una composizione diversa e più libera che comprendeva solo tre isole. Nello spirito di Prost, questo accordo è destinato a comporre *«un nuovo arredamento che permette l'accesso al centro storico di Istanbul dal Corno d'oro»*. Le esigenze architettoniche sono numerose: *«Per il mercato dei fiori l'altezza dell'ingresso di Misir Çarşı, per il «Mercato dei beni domestici» l'altezza della parte anteriore della Yeni Camii, per «gli edifici da costruire sul bordo della piazza» (tra la moschea e il ponte) l'altezza della facciata del cortile del Camii.»* Ovunque ci sono portici al piano terra degli edifici, sulla piazza Eminönü, come nelle strade adiacenti. *«L'edificio, fondato alla fine del XVII secolo e completato nel XVIII secolo, famoso per i sontuosi appartamenti estivi riservati ai sultani, era circondato su tutti i lati da edifici moderni eterogenei. A est, il permesso di demolizione ha sviluppato una vasta area molto utile per l'intensa circolazione. Il vicino mercato, detto mercato egiziano (Misir Çarşı), molto pittoresco, ed è stato liberato da edifici addossati, e la silhouette della moschea è apparsa in tutto il suo splendore»*. Prost nel 1947, è orgoglioso di ciò che è stato raggiunto: *«Tra Misir Çarşısı e la facciata sud della moschea, piazza era disposti dove i più bei vecchi alberi immaginabile forma una splendida cornice che ha sostituito le baracche e le capanne»*. Così, solo la liberazione della Yeni Camii e Misir Çarşı ha avuto luogo. Una lettera del ministro dei Lavori Pubblici al Governatore e Sindaco della Città, 2 ottobre 1948, ci permette di capire il motivo. Essa approva il tracciato della strada ma respinge la proposta di sviluppo del sito: *«Ma solo in questo piano, la zona tra Fincancılar Yokusu, Corno d'Oro e il Misir Çarşısı proposto un esproprio totale, a causa di strade larghe, le piazze e le rotatorie sono previsti, quindi, non c'è quasi più spazio per le nuove costruzioni. Le leggi in vigore nel paese non possono permettersi esproprio di tale importanza nelle zone più ampio, e il Comune di Istanbul possiede la forza finanziaria necessaria per aree appropriate grandi come il commercio della città è impiantato. I fatti sono tali, non mi sembra giusto dare la sua approvazione ad un piano la cui attuazione non sarà mai realizzato. [...] Alcuni monumenti storici vengono demoliti a metà o completamente rimossi (come Balkanpınarı Hani). Nei piani inviati a noi per essere approvato, monumenti storici dovrebbero essere preservati. Per aiutare a controllare l'elenco completo dei monumenti da conservare deve essere allegato al masterplan una mappa che mostra la loro posizione.»*

L'ORIENT EXPRESS E LA STAZIONE DI SIRKECI

Con una grande cerimonia fu posata la prima pietra della Sirkeci Main Station-Gate di Istanbul l'11 febbraio 1888. Il progettista di questo magnifico edificio, che venne aperto al pubblico il 3 Novembre 1890, fu l'architetto tedesco August Jasmund, che si era laureato presso l'Università di Berlino. Egli venne a Istanbul per studiare l'architettura orientale, e si guadagnò la fiducia del sultano Abdulhamit II, divenendo suo architetto di consulenza. Durante la progettazione dell'edificio della stazione, una caratteristica era stata della massima importanza per Jasmund: Istanbul è il punto in cui l'Occidente finisce e comincia l'Oriente. Pertanto, l'edificio doveva richiamare lo stile orientale: fasce di mattoni sono stati utilizzati sulle facciate, finestre con archi a punta e in mezzo una porta d'ingresso ampio, che ricordava i portali in pietra dell'epoca Seljukian, le colorate vetrate che completavano questo stile. Il basamento della costruzione era composto da lastre di granito, le facciate di marmo e pietre erano state portate da Marsiglia. Nelle sale d'attesa, furono installate grandi stufe prodotte in Austria. L'illuminazione dell'edificio fu garantita da 300 lanterne a gas collocate in luoghi diversi. La stazione Sirkeci, che era l'ultima tappa dell'Orient Express, era magnifica all'epoca della sua costruzione. L'edificio del terminal, che sorge su una superficie di 1.200 m² è uno degli esempi più famosi dell'architettura orientale con influenze europee, e ha condizionato i disegni di altri architetti.



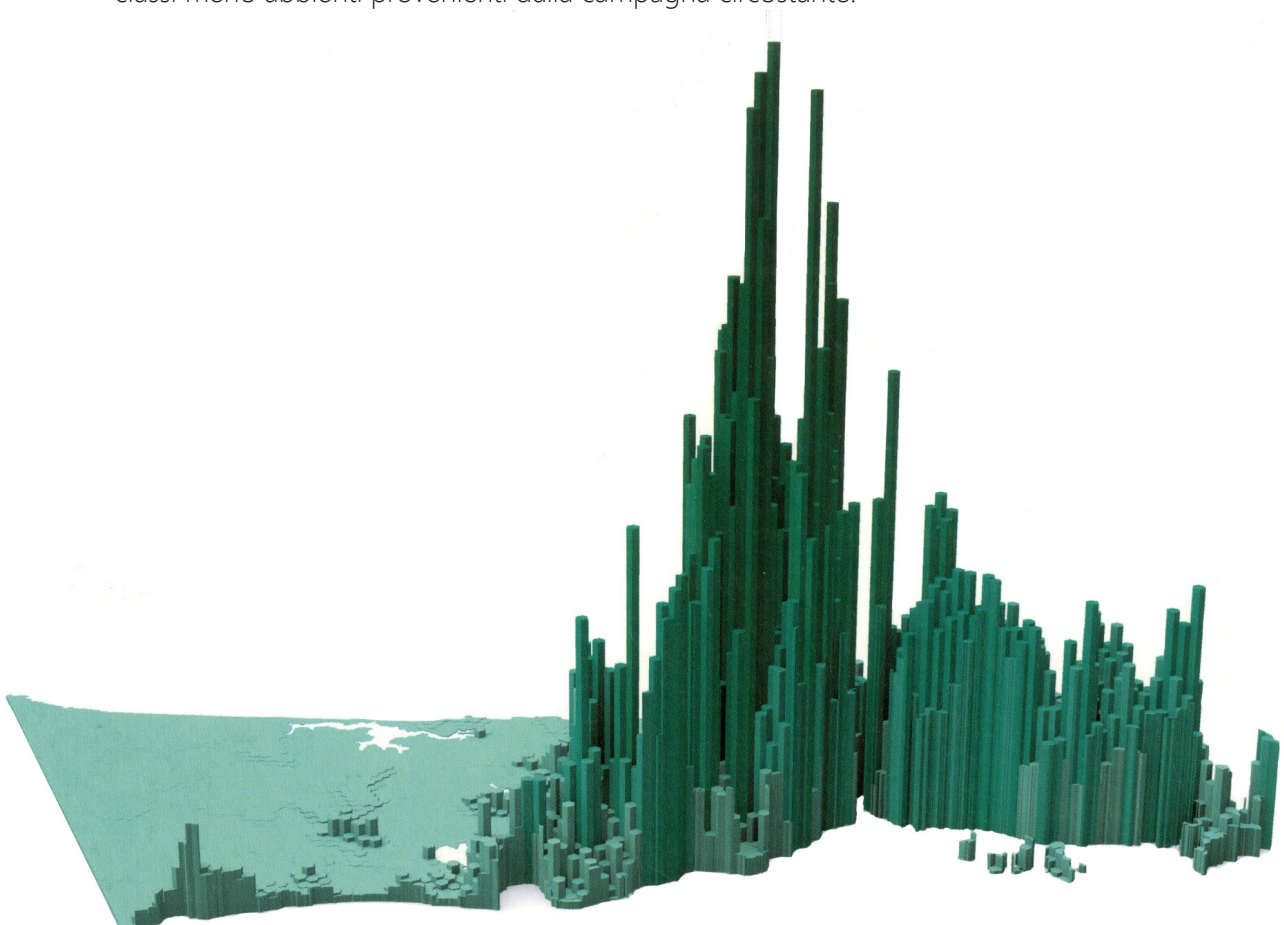
ISTANBUL NEL XXI SECOLO

31. *Densità di popolazione per kilometro quadrato. Grafico.*

Da: R. Burdett - D. Sudjic, **Living in the endless city**,
London, Phaidon 2011

ISTANBUL CONTEMPORANEA

Nel suo immaginario occidentale, l'antica Bisanzio resta tutt'oggi il simbolo di città d'Oriente per eccellenza: Istanbul con il suo skyline fatto di cupole dorate, di svettanti minareti e di palazzi sultaniali riccamente decorati, descritto a suo tempo dai viaggiatori occidentali, come Edmondo De Amicis, Teofilo Guatier o Pierre Loti resiste tutt'ora. Infatti, la città contemporanea di quasi 15 milioni di abitanti, rappresenta oggi ancora tutto questo e porta a cercare quel ponte in bilico tra Oriente e Occidente, con la sua cultura varia ed eterogenea; di contro prevale un altro aspetto che ben rappresenta la crescita vertiginosa di Istanbul. Infatti, negli ultimi decenni, la città ha continuato a crescere nella modernità, non seguendo una precisa pianificazione programmata e anche attraverso non facili difficoltà e restrizioni, di tipo sociale, militare ed economiche, e che, a periodi alterni, ha di fatto lasciato i segni del suo trascorrere e del prorompente desiderio di essere una città contemporanea, al pari di tante altre nel mondo globalizzato. Una modernità non apertamente dichiarata, ma che ha avuto uno sviluppo simile a quanto accadeva in Europa nel corso del Novecento. Istanbul ha un ruolo centrale nella politica di innovazione che la Turchia sta adottando per entrare nell'Unione Europea (al 3 Ottobre 2005 risale l'inizio ufficiale della negoziazione tra il Primo Ministro Erdogan e la UE). A testimonianza di ciò è stata nominata Capitale Europea della Cultura 2010, evento che ha incentivato lo sviluppo di attività artistiche e culturali, sottolineando il suo ruolo di città che da millenni è un punto di contatto e scambio tra Europa e Asia, tra la cultura cristiana e la cultura islamica. La metropoli di Istanbul ospita attualmente quasi 13.5 milioni di abitanti, sottoposti ad una unica giurisdizione e ogni giorno richiama un ulteriore milione e mezzo di lavoratori facendo contare durante le ore di punta una popolazione di ben 15 milioni. La città è diventata inoltre il centro attrattivo d'eccellenza per le classi meno abbienti provenienti dalla campagna circostante.



La linea si interra a Yediköle e prosegue fino alle nuove stazioni ipogee di Yenikapi e Sirkeci; dopo aver passato il Bosforo, raggiunge la nuova stazione ipogea di Üsküdar per riemergere in superficie a Söğütluçesme. Il tunnel sottomarino, che nel punto più profondo si trova a 58 metri sotto il livello del mare, pone una serie di problemi tecnici, tra i quali vi è l'alto rischio sismico della regione; garantisce inoltre il trasporto di 75.000 passeggeri all'ora in entrambe le direzioni. Il progetto infrastrutturale prevede la realizzazione di tre stazioni ipogee e 37 stazioni di superficie (36 delle quali di nuova costruzione), una centrale operativa, uno scalo, officine ferroviarie e di manutenzione, oltre alla modernizzazione delle tratte esistenti e alla massiccia sostituzione del materiale rotabile. Le stazioni principali del Marmaray sono Yenikapi e Üsküdar. L'opera infrastrutturale, con le sue stazioni ipogee, attraversa anche le parti più antiche della città, imponendo di scavare in aree che portano le tracce di 7000 anni di civiltà: questo ha comportato molti problemi legati alla tutela dell'eredità storica e archeologica. Un esempio è l'area prevista per la stazione ipogea di Yenikapi, che si trova nei pressi di un antico porto dell'epoca di Teodosio affacciato sul Mare di Marmara. Lo scopo principale del progetto Marmaray è quello di garantire un traffico ferroviario sicuro a merci e passeggeri attraverso la regione di Istanbul.

Eurasia Tunnel

L'Eurasia Tunnel è la galleria stradale sottomarina che collegherà la sponda europea (Kazlıçeşme) con quella asiatica (Göztepe). Lungo circa 15 chilometri, di cui 3,4 km sotto il livello del mare, ad una profondità di circa 25 metri, l'Eurasia Tunnel attraverserà lo stretto del Bosforo in parallelo al tunnel ferroviario del Marmaray. Il progetto prevede anche il miglioramento e l'ampliamento delle strade che portano al tunnel. Una cerimonia di inaugurazione del progetto ha avuto luogo il 26 febbraio 2011 e la costruzione dovrebbe essere completata in 55 mesi (settembre 2015). Dati previsionali indicano che circa 120.000 autovetture e veicoli leggeri passeranno, in media, attraverso il tunnel al giorno. Si stima che il flusso di traffico attraverso il tunnel passerà da 80.000 veicoli al giorno fino alla sua capacità massima di 130.000 al giorno dal 2023. Scopo dell'opera infrastrutturale è quella di facilitare il traffico interurbano e ridurre il carico di traffico sui ponti sul Bosforo. Esso contribuirà, inoltre, alla crescita del trasporto aereo di Istanbul, fornendo il collegamento più pratico tra due aeroporti della città: l'aeroporto Atatürk e Sabiha Gökçen. Il progetto comprende tre segmenti principali: il primo si identifica con la tratta nella parte europea in cui è prevista la costruzione di cinque inversioni a U e sette attraversamenti pedonali; la seconda parte coincide con la traversata del Bosforo lunga 3,4 km costituita da due corsie di percorrenza per entrambe le direzioni e un sistema di ventilazione alle estremità del tunnel; la terza ed ultima parte si individua nella parte asiatica. Il tunnel è stato progettato per resistere a terremoti fino a 7,5 gradi della scala Richter. Profondità massima del tunnel sotto il livello del mare è di 106 m, mentre la sua profondità minima è di 61 m.



35. Proposte per il tracciato del Kanal Istanbul projesi.

36. Küçükçekmece - urban development project.

Progetto di: Ken Yeang, 2006

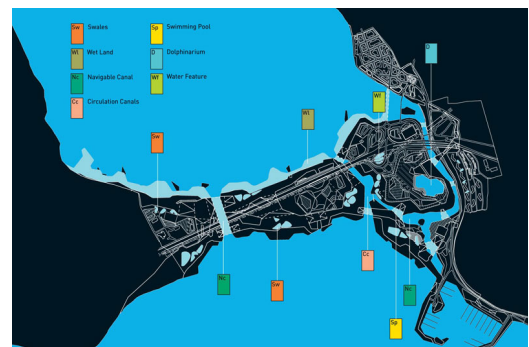
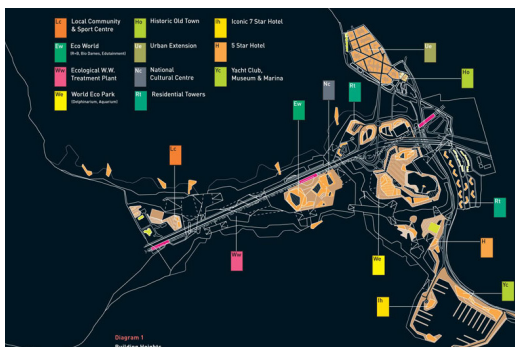
Kanal Istanbul

Va di pari passo con la costruzione del nuovo aeroporto e del terzo ponte, l'ambiziosissimo progetto per un canale artificiale (Kanal Istanbul) che diminuisca la pressione dei traffici marittimi del Bosforo per spostarli più a monte collegando direttamente il mar Egeo e quindi il Mediterraneo con il Mar Nero. Nonostante l'idea sia stata proposta per la prima volta addirittura da Solimano il Magnifico, non si era mai davvero pensato di intraprendere questo mastodontico lavoro fino al 2009 quando vennero iniziati i primi studi pratici a riguardo. Annunciato ufficialmente nel 2013, il canale andrà a tagliare circa 50 km di terra, allargandosi fino a 150 m con una profondità di 25 m per permettere il passaggio anche alle navi più ingombranti. Il canale dovrebbe essere scavato poco più a ovest di Silivri per sfociare nel Mar Nero vicino al lago Terkos, in prossimità quindi del nuovo aeroporto. Qualora il canale venisse realmente realizzato, l'intera area boschiva a nord di Istanbul verrebbe completamente spazzata via dai nuovi insediamenti potenzialmente progettati sulla nuova via marittima.



Progetto per un corridoio ecologico

Nel 2006 la Municipalità di Istanbul ha indetto un concorso per la creazione di un corridoio ecologico che sia in grado di ripristinare la continuità della biodiversità delle aree montane a nord con quella delle zone costiere a sud. L'equilibrio naturale dell'area infatti è stato devastato dall'urbanizzazione incontrollata degli ultimi venticinque anni. Il progetto è stato affidato allo studio Llewelyn Davis Yeang che avrà dunque il compito di disegnare un corridoio di due chilometri che colleghi a nord l'area del lago Küçükçekmece con la costa del Mar di Marmara; il progetto dovrebbe servire inoltre come nuovo parco urbano per la città ospitando attività quali un delfinario, due hotel, biodomi e residenze.



37. Zeytinburnu seaport project.

Progetto di: 5+Design, 2012

38. Yenikapı transfert point project (concorso).

Progetto di: Peter Eisenmann, 2011

INTERVENTI DI RECUPERO E NUOVI INSEDIAMENTI

Zeytinburnu Seaport

Il progetto per quest'area sud occidentale della costa di Istanbul prevedeva la costruzione di una zona marina capace non solo di ospitare oltre 800 barche, ma in particolare le navi da crociera più grandi all'interno di un progetto più ampio di riqualificazione dell'area costiera. La costruzione iniziata nel 2007 è stata già conclusa nel 2012 dal gruppo Ronesans-Kochan.



Yenikapi transfert point

Nel 2011 viene indetto un concorso internazionale per lo "Yenikapi Transfer Point and Archeo-park area" che chiedeva di risolvere la relazione tra il nodo di interscambio delle linee metropolitane a Yenikapi, il sito dell'antico porto di Teodosio emerso dagli scavi e la conseguente validazione di reperti archeologici di estremo valore e importanza. Il masterplan doveva anche offrire un progetto per la riqualificazione degli spazi pubblici, la realizzazione di nuovi parchi, e la riabilitazione di due quartieri.



39. Haydarpaşa Harbour masterplan.

Progetto di: Sefik Byrkiye, 2009

38. Kartal masterplan.

Progetto di: Zaha Hadid, 2012

Haydarpaşa port project

Un altro dei tanti progetti di riqualificazione delle aree portuali della città come quelli illustrati in precedenza è quello per il porto di Haydarpaşa. L'area, facente anch'essa parte della città più antica, vorrebbe essere da alcuni architetti vicini al governo attuale trasformata in una "nuova Venezia", con stretti e canali artificiali che si affiancherebbero al porto. L'area ospiterebbe ovviamente anche strutture sportive, alberghiere e commerciali.



Kartal-Pendik Masterplan

Il Kartal-Pendik masterplan è una proposta per un nuovo centro cittadino sulla sponda orientale di Istanbul sviluppata dal gruppo Zaha Hadid Architects. Il sito è una vecchia area industriale in disuso posta alla confluenza di nodi infrastrutturali di grandissima importanza quali l'autostrada che collega Istanbul all'Europa e all'Asia, l'autostrada costiera, i terminal dei vaporette e le linee ferroviarie che connettono l'area metropolitana. Il progetto avrebbe come obiettivo quello di ricucire il contesto urbano circostante al layer infrastrutturale, utilizzando un reticolo di edifici di varie altezze tra cui alcune torri.



**DALL'ANALISI ALLA PRATICA: UNA PROPOSTA
PROGETTUALE PER IL QUARTIERE DI EMINÖNÜ**

Introduzione al progetto

L'area di progetto presa in considerazione si colloca all'estremità orientale della penisola storica di Istanbul, delimitata a nord dal Corno d'Oro, a sud-est dalla collina del Topkapi e ad ovest dall'agglomerato composto dal tessuto urbano storico.

Questo sito ha rivestito un ruolo fondamentale all'interno della città fin dall'antichità: è stato prima punto nevralgico durante l'Impero Bizantino essendo sito il porto Néorion; sede delle colonie marinare straniere per quattro secoli e nell'Ottocento, quando la città ha cominciato a mutare secondo le linee occidentali, qui si sono concentrate le principali trasformazioni urbane.

Qui sono stati costruiti cinque ponti in epoche diverse per collegare la penisola storica a Galata con il relativo svilupparsi di magazzini e infrastrutture atte ad alimentare il continuo scambio fra le due sponde. Ancora oggi, questa porzione di città è interessata da grandi cambiamenti, il più recente dei quali è la costruzione del Marmaray, un tunnel ferroviario a 58 metri di profondità sotto lo stretto del Bosforo che permette il collegamento tra la sponda europea ed asiatica.

Convivono in quest'area un grande numero di funzioni e preesistenze differenti: c'è il parco pubblico più grande della città storica, il museo del Topkapi, un'area militare, un'area ferroviaria, numerosi scali per i traghetti a piccolo e medio raggio, la nuova uscita del Marmaray, il tutto racchiuso dalle fibre del tessuto urbano della città più antica. Il quartiere di Eminönü è ad oggi gravato da una cattiva gestione dei flussi pedonali, dalla mancanza di spazi pubblici adeguati, e congestionato da un traffico automobilistico importante causato dalla vicina presenza del ponte di Galata e dalla via ad alta percorrenza Kennedy Caddesi. L'inserimento della nuova uscita del Marmaray aumenta ulteriormente il grado di saturazione del quartiere, non dando risposte alle esigenze riguardanti gli spazi dismessi sia della stazione di Sirkeci, sia degli isolati adiacenti verso il mercato delle spezie, inoltre la sua posizione e caratterizzazione non corrispondono all'importanza dell'infrastruttura stessa, divenendo mera soluzione tecnica.

La proposta progettuale elaborata connette i diversi protagonisti dell'area in un dialogo capace di ricostruire le relazioni latenti fra i diversi pezzi di città interrotti e disconnessi dalle continue trasformazioni. Lo stato di fatto della zona presenta alcuni elementi altamente critici e alcune peculiarità uniche, che sono stati profondamente analizzati, la risposta a tali mancanze e il loro legame con i valori positivi sono diventati i cardini su cui si basa la proposta qui presentata.

Con lo scopo di ristabilire il bordo del tessuto urbano racchiuso all'interno dell'area di progetto è stato redatto un registro dei singoli edifici con un'analisi effettuata in loco in due differenti periodi (ottobre 2012, novembre 2013), un registro fotografico e un rilievo dell'altezze di gronda dell'intero isolato, del ponte attuale e delle banchine adiacenti ad esso.

I risultati ottenuti hanno permesso la messa in atto dell'iter progettuale scelto, racchiuso nelle tre parole: simbiosi, innesto e chiusura. Parallelamente a ciò, un'analisi storica dell'area e degli edifici storici ad uso commerciale, caravanserragli, han, bedesten. Anche qui sono stati effettuati sopralluoghi in concomitanza al registro sovradescritto.

Per avere una visione più chiara a livello metropolitano, si è deciso di partecipare a due diverse tavole rotonde con organi di progettazione della città di Istanbul:

- Istanbul Metropolitan Municipality, Urban Transformation Directorate;
- Fatih Municipality;
- Istanbul Metropolitan Municipality, Directorate of City Planning.

In accordo ai dati ottenuti si è passati ad elaborare un accordo di programma, che mettesse in relazione le specifiche richieste della committenza e i risultati ottenuti dai due viaggi effettuati. Il progetto ha inoltre lo scopo di riconnettere i flussi d'uscita della nuova stazione del tunnel Marmaray, su diverse quote, risolvendo così le problematiche dovute agli attraversamenti non risolti nello stato di fatto.

La scelta della risposta architettonica ai problemi sopra descritti è una chiave di lettura della strada pedonale che si fa mercato e che si fa edificio: un tema specifico dell'architettura ottomana; reinterpretato continuamente nel corso della storia e che è transitato con delle innovazioni e contaminazioni attraverso la fase della modernizzazione.

Con due elementi ortogonali fra loro, composta da due diverse declinazioni della galleria commerciale, il progetto si scherma dalla strada ad alta percorrenza, limite dell'area in direzione nord, offrendo così un dialogo maggiore tra i vari elementi che affacciano all'interno della nuova piazza, a sud vengono ripresi i fronti interni preesistenti mentre ad ovest vi è la connessione con il Bazaar Egiziano (Misir Çarşı) e la Moschea di Yeni Cami.

Qui si riversano i vari flussi captati dalle uscite delle principali connessioni con il Marmaray, gli scali marittimi e il flusso urbano su ferro (treno, tram).

La soluzione dell'angolo urbano è stata determinante per la chiusura del progetto, un elemento alto che risponda alle esigenze dell'accordo di programma e che al tempo stesso creasse nuove relazioni con il contesto in altezza. Dall'incipit di alcuni disegni di Max Bill, sino ad arrivare ad un edificio a pianta rettangolare con l'innesto di rampe che avvolgono il volume, una moderna declinazione della colonna tortile, percorrendo le rampe oltre a seguire il percorso espositivo temporaneo il fruitore ha sempre la possibilità di guardare il Corno d'Oro da differenti angolazioni e altezze, un susseguirsi di diverse inquadrature verso l'alto, in contrapposizione con il lungo "piano sequenza" che attraverso una finestra a nastro racconta le gallerie commerciali che si innestano a piano terra e piano primo.

La proposta progettuale presentata riporta il quartiere preso in esame al centro dei percorsi pedonali dell'area da Sirkeci sino al Ponte di Galata, riqualificando il fronte urbano che affaccia sul Corno d'Oro e regolando i fronti interni abbandonati. Permette nuove vie verso la fruizione più programmatica dei punti d'interesse artistico della zone e riconnette il tessuto commerciale preesistente.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

DA BISANZIO A COSTANTINOPOLI

Cyril Mango, *Architettura Bizantina*, Electa, Milano 2000

Mauro Della Valle, *Costantinopoli e il suo impero. Arte, architettura, urbanistica nel millennio bizantino*, Jaca Book, Milano 2007.

Richard Karautheimer, *Tre capitali cristiane: topografia e politica*, Edizioni di comunità, Torino 2002

T. Velmans - V. Korać - M. Šuput, *Bisanzio: lo splendore dell'arte monumentale*, Jaca Book, Milano 1999, pp. 313-514

T. Velmans, *Bisanzio Costantinopoli Istanbul*, Jaca Book, Milano 2008, pp. 252-402

R. Polacco, *Storia dell'arte marciara: l'architettura*, Marsilio editori, Venezia 1997

ISTANBUL OTTOMANA

Leonardo Benevolo, *Metamorfosi della città*, Garzanti, Milano 1995, pp. 3-72

Maurice Cerasi, *Da Costantinopoli a Istanbul. I secoli XV-XVII*, in *Metamorfosi della città* a cura di Leonardo Benevolo, Garzanti, Milano 1995, pp. 73-147

Maurice Cerasi, *La città del levante*, Jaca Book, Milano 1986

Mauro Della Valle, *Costantinopoli e il suo impero. Arte, architettura, urbanistica nel millennio bizantino*, Jaca Book, Milano 2007

Peter Schreiner, *Metropoli dai mille volti*, Salerno Editore, Roma 2009

Stéphane Yerasimos, *Costantinople. De Byzance à Istanbul*, Éditions Place des Victoires, Paris 2000, pp. 206-326

Stéphane Yerasimos, *Istanbul ottomana*, in *Rassegna n°72*, trimestrale 1997, Anno XIX, pp. 25-35

Paola Gennaro, *Istanbul: L'opera del Sinan*, Città Studi srl, Sesto San Giovanni 1995

Önder Küçükerman – Kenan Mortan, *Istanbul and the Bazar*, Republic of Turkey Ministry of Culture and Tourism

Prof. Mustafa Cezar, *Tipik Yapilariyle Osmanli Şehirciliğinde Çarsi Ve Klasik Dönem İmar Sistemi*

ISTANBUL TRA XIX E XX SECOLO

AA.VV, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of Istanbul (1936-1951)*, Istanbul Research Institute, Nisan 2010

Elettra Quarnal - Marco Pozzetto, *D'Aronco architetto*, Electa, Milano 1982

Renata Holod - Ahmet Evin, *Modern Turkish Architecture*, University of Pennsylvania Press 1984

Pierre Pinon, *Trasformazioni urbane tra XVIII e il XIX secolo*, in *Rassegna n°72*, trimestrale 1997, Anno XIX, pp.53-61

Atila Yücel, *Assetto urbano ed edilizia del quartiere di Galata-Pera. Funzionalità e semantica dal XIX*

secolo ad oggi, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia* a cura di Ennio Poleggi, Sagep, Genova 1989, pp. 55-62

Eugen Wirth, *Les grandes échelles de la Méditerranée Orientale et les routes du commerce mondial vers l'Asie*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia* a cura di Ennio Poleggi, Sagep, Genova 1989, pp. 63-73

Muzaffer Sudali, *Istanbul: storia urbana e problemi contemporanei del porto vecchio*, in *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia* a cura di Ennio Poleggi, Sagep, Genova 1989, pp. 49-54

Renata Holod - Ahmet Evin, *Modern Turkish Architecture*, University of Pennsylvania Press 1984

Vittorio Franchetti Pardo, *Da Bisanzio a Costantinopoli. Profilo storico-urbanistico della capitale imperiale: dalle origini a Giustiniano*, in *Bisanzio Costantinopoli Istanbul* a cura di Tania Velmans – Roberto Cassanelli, Jaca Book, Milano 2008, pp. 13-38

Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul: portrait of an Ottoman city in the 19th century*, University of California Press 1983

ISTANBUL NEL XXI SECOLO

R. Burdett - D. Sudjic, *Living in the endless city*, Phaidon, London 2011

Istanbul Büyükşehir Belediyesi, *Eminönü – Fatih*, Istanbul Büyükşehir Belediyesi 2003

H. Belkaya - Dr. I. H. Ozmen - Dr. I. Karamut, *The Marmaray Project: managing a large scale _ Project with various stake holders*

Zeynep Buket - Hüseyin Belkaya - I. Haluk Ozmen - Ismail Karamut, *The Marmaray Project: taking good care of the natural environment and the historical heritage of Istanbul*

Yonca Kösebay Erkan, *Railway Heritage of Istanbul and Marmaray Project*

L.C.F. Ingerslev - H. Sakaeda - M. Takahashi - Raymond Castelli, *Marmaray Project: requirements for the design and construction of the Bosphorus tunnel*

Marmaray Project _ Turkey

Marmaray Project_ Bosphorus railway crossing

APPROFONDIMENTI

Alireza Naser Eslami, *Architetture del commercio e città del Mediterraneo*, Bruno Mondadori, Torino 2010

Concetta Fallanca De Blasio, *Istanbul. Il Gran Bazar nel sistema dei Çarşı*, in *I luoghi dello scambio e città del Mediterraneo* a cura di Concetta Fallanca De Blasio - Alireza Naser Eslami, Iiriti Editore, Reggio Calabria 2003, pp. 251-300

Ennio Concina, *San Marco, Costantinopoli e il primo Rinascimento Veneziano: traditio magnificentiae*, in *Storia dell'arte marciara: l'architettura* a cura di Renato Polacco, Marsilio Editore, Venezia 1997, pp.15-38

Ennio Concina, *Fondaci: architettura, arte e mercatura tra Levante*, Venezia e Alemagna, Marsilio Editore, Venezia 1997

Ennio Concina, *Venezia e Istanbul. Incontri ,confronti e scambi*, Forum, Udine 2006

Maurice Cerasi, *La città dalle molte culture*, Libri Scheiwiller, Milano 2005

Jean Des Cars - Jean-Paul Caracalla, *L'Orient-Express, un secolo di avventure ferroviarie*, Silvana Editoriale, Milano 1984

Edmondo De Amicis, *Costantinopoli*, Fratelli Treves Editori, Milano 1877

Pierre Pinon- Stéphane Yerasimos, *Istanbul: acquedotti, cisterne, fontane e dighe*, in *Rassegna* n°57, Marzo 1994, pp.54-59

SITOGRAFIA

Cana Bilsel, *Les Transformations d'Istanbul: Henri Prost's planning of Istanbul (1936-1951)*
<http://www.az.itu.edu.tr/azv8no1web/10-bilsel-08-01.pdf>

Mehmet Murat Gül - Richard Lamb, *Urban Planning in Istanbul in the Early Republican Period*
<http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13264820409478507>

Aron Angel, *Henri Prost ve Istanbul'un ilk nazim plani*
<http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/532/8893.pdf>

http://www.citechailot.fr/fr/expositions/expositions_virtuelles/24495-henri_prost_et_le_plan_directeur_distanbul_1936-1951.html

www.avrasyatuneli.com/en/

http://events.unicredit-mib.eu/uploads/media/Presentation_Basar_Arioglu_Yapi_Merkezi_Insaat.pdf

<http://www.roadtraffic-technology.com/projects/eurasia-tunnel-project-istanbul/>

<http://www.avrasyatuneli.com/en/>

<http://www.skyscrapercity.com/archive/index.php/t-1241959.html>

www.marmaray.com

sustainabeltomorrow.blogspot.it/2010/11/marmaray-project-istanbul.html

www.todayszaman.com/news-139498-unesco-to-inspect-istanbul-historic-sites.html

www.euronews.com/2010/09/23/istanbul-s-world-teritage-status-under-threat/

www.railjournal.com/index.php/signalling/istanbul-bosphorus-rail-link-to-open-next-year.html

www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=504351

http://en.wikipedia.org/wiki/Galata_Bridge

<http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/en-us/1-places-to-go/bridges/pages/galatabridge.aspx>