

# Istanbul tra globale e locale. Waterfronts e nuove immagini urbane

Istanbul between  
Global and Local.  
Waterfronts  
and new Urban Images

## Multiform Relationships between the City of Istanbul and its Port Areas

The nature of Istanbul resides in its particular rapport with the Bosphorus, the Golden Horn and the Sea of Marmara. It is therefore difficult to fit the city-port relationship into the categories deriving from the geographically oriented studies developed since the Eighties, when the waterfront emerged as a planning issue. Its geographical location makes this relationship multi-form, the entire range of evolutionary phases is present here: from the "paleomorphological" formal and functional interdependence to the nineteenth-century division; from the port-oriented industrialization of the Fifties and Sixties to the final spatial separation of the Maritime Industrial Development Areas in the Seventies, with its consequent impact in terms of congestion. The port functions are divided between the two banks of the Bosphorus and united into a single system, which also includes the 11 port areas of the Greater Istanbul Area, and the Sea of Marmara and a series of smaller docks used daily for urban transportation.

This extraneous relationship with the city of the great docks on the Sea of Marmara – the port complex of Ambarli (containers, ro-ro system) and the Zeyport (cargo and passengers) – is the result of exogenous (foreland) and "global" factors, but also of the specific characteristics of a hinterland in which the "rational" polycentric design of its planning instruments was literally submerged by a marginal city that, as early as the Sixties, counted 120,000 illegal buildings, which grew up around the construction of the infrastructural network. The "port-city interface areas" of the port complexes on the Sea of Marmara therefore consist in the spaces between the docks and the E-5 coastal highway, a "no-man's land" that has progressively become overcrowded, and whose intrinsic congestion is worsened by the traffic generated by the ports' transportation needs.

## City plans for the Waterfronts in the Strategic Plan for the Metropolitan Area

The case of the port complexes on the Sea of Marmara shows how the problematic aspects of the port-city relationship are, in fact, questions that concern the entire metropolis. It is no coincidence, therefore, that the most significant urban projects in the new Strategic Plan for the metropolitan area of Istanbul focus on the urban regeneration of several port areas – Galata Port and Haydarpaşa Port – which bear the burden of the urban renewal objectives for the area.

In a parallel process, two new logistical areas will be built, and the port system reorganized as a whole, to achieve greater integration with railway transportation thanks to the Marmaray Project, a rapid railway line connecting Ankara and the European bank and running under the Bosphorus.

Currently the port of Haydarpaşa, at the entrance to the Bosphorus on the Anatolian bank, is the most important of the container-ports in the Marmara region (along with the port of Ambarli) and a hub for railway, sea and highway transportation.

## Interrelazioni multiformi tra la città di Istanbul e le sue aree portuali

La natura di Istanbul risiede nel peculiare rapporto con il Bosforo, il Corno d'Oro e il mar di Marmara. È quindi difficile inquadrare la relazione città-porto all'interno delle tipizzazioni derivanti dagli studi, di matrice geografica, sviluppati a partire dagli anni '80 con l'emergere del waterfront come tema progettuale.

Per la collocazione geografica, tale rapporto è multiforme, con la compresenza dell'intera gamma degli stadi evolutivi: dalla "paleomorfologica" interdipendenza formale e funzionale alla separazione ottocentesca; dall'industrializzazione port-oriented degli anni '50-'60 alla definitiva estraneità spaziale delle Maritime Industrial Development Areas dei '70, con i relativi impatti in termini di congestione.

Le funzioni portuali sono sparse sulle due sponde del Bosforo e combinate in un unico sistema, comprendente anche le 11 aree portuali dell'area della Grande Istanbul e del mar di Marmara e una serie di piccoli approdi utilizzati quotidianamente per il trasporto urbano.

Il rapporto di estraneità con la città dei grandi docks sul mar di Marmara – il complesso portuale di Ambarli (container, ro-ro system) e lo Zeyport (merci e passeggeri) – è dato da fattori esogeni (*foreland*) e di natura "globale", ma anche dai caratteri specifici di un hinterland in cui il "razionale" disegno policentrico degli strumenti di pianificazione è stato letteralmente sommerso da una città marginale che, già agli inizi degli anni '60, era composta da 120.000 costruzioni illegali, sorte in rapporto al procedere della realizzazione della rete infrastrutturale.

Le "aree di interfaccia porto-città" dei complessi portuali del mar di Marmara consistono, quindi, negli spazi tra *docks* e autostrada costiera E-5, cioè una "terra di nessuno" che si è andata man mano sovraffollando, alla cui congestione intrinseca si aggiunge quella dovuta alle necessità di trasporto delle aree portuali.

## Progetti urbani per i waterfront nel Piano Strategico per l'area metropolitana

Il caso dei complessi portuali del mar di Marmara evidenzia come gli aspetti problematici dell'interrelazione città-porto siano, in realtà, questioni che riguardano l'intera metropoli. Non è un caso, quindi, che i progetti urbani più rilevanti del nuovo Piano Strategico per l'area metropolitana di Istanbul siano centrati sull'*urban regeneration* di alcune aree portuali – Galata Port e Haydarpaşa Port – alle quali vengono affidati gli obiettivi di rilancio urbano.

Parallelamente, oltre alla realizzazione di due nuove aree logistiche, si prevede una riorganizzazione complessiva del sistema portuale, basata su una maggiore integrazione con il trasporto su ferro anche mediante il Marmaray Project, cioè una linea ferroviaria veloce di connessione tra Ankara e la sponda europea, con il passaggio sotto il Bosforo.

Attualmente il porto di Haydarpaşa, all'entrata del Bosforo, sulla sponda anatolica, è, insieme a quello di Ambarli, il più importante porto-containers della regione di Marmara e nodo della rete ferroviaria, marittima e autostradale.

Recentemente, l'area dell'adiacente vecchio porto industriale di Kartal è stata

Cecilia Scoppetta



Uno degli edifici storici compresi nell'area interessata dal contestato progetto del Galata Port  
One of the historic buildings included in the site of the disputed project for the Galata Port

oggetto di un'operazione di riconversione volta a creare un grande centro per turismo e tempo libero.

Le potenzialità di quest'area portuale di proprietà pubblica di 350.000 m<sup>2</sup> risiedono nella collocazione rispetto al centro storico e, quindi, nell'elevato valore dei suoli. Il progetto complessivo riguarda la cessione per 49 anni di 1,3 milioni di m<sup>2</sup> e la vendita di 340.000 m<sup>2</sup>, con un investimento di 5 miliardi di dollari, per realizzare un porto per navi da crociera e uno per yacht, diversi shopping malls, 5 hotel, residenze e uffici.

Il progetto ha suscitato molte polemiche: alcune, anche da parte dall'UNESCO, per l'alterazione del profilo della città dovuto ai 7 grattacieli previsti, per la privatizzazione dell'area e le conseguenti limitazioni nell'accesso al waterfront, per la scarsa trasparenza dell'intera operazione, l'assenza di partecipazione democratica e la mancanza di relazioni con le aree urbanizzate circostanti. Il progetto è stato ritirato dopo il parere negativo della Commissione regionale per i beni culturali, che ha dichiarato l'area di valore storico, ma anche il nuovo progetto non è esente da critiche, peraltro analoghe alle precedenti.

Proposto dalla Turkish Maritime Organization sin dal 1998, il progetto urbano del Galata Port, porto passeggeri dal 1986, si estende su un'area di 1,2 km e prevede 100.000 m<sup>2</sup> di aree libere e 151.665 m<sup>2</sup> di costruito destinato a funzioni analoghe a quelle previste per l'Haydarpaşa. Obiettivo dell'ambizioso progetto è la realizzazione del "migliore porto per navi da crociera del mondo".

La Penisola storica e il Corno d'Oro

L'inter-relazione mare-città: visione notturna dell'attracco della Penisola storica

The historic Peninsula and the Golden Horn

The relationship between the sea and the city: nighttime view of the dock on the historical Peninsula



Diversamente dall'intervento dell'Haydarpaşa – nel quale lo Stato interviene attraverso il Ministero dei Trasporti in relazione al Marmaray Project (il maggiore investimento pubblico in Turchia degli ultimi 10 anni) – nel caso del Galata Port il coinvolgimento statale avviene attraverso una compagnia controllata in partnership con le Autorità portuali, la Turkish State Railways e la Turkish Sea Lines Organization.

Il progetto ha suscitato polemiche analoghe a quelle per l'Haydarpaşa e, anche in questo caso, è stata bandita una nuova gara.

#### I progetti per i waterfront come esito della spazializzazione di rappresentazioni diverse ma in qualche modo convergenti

Il motivo di interesse per il caso di Istanbul risiede nell'evidenziazione delle città-porto quale osservatorio privilegiato del fenomeno della globalizzazione, in cui istanze "globali" e "locali" si incontrano, interagiscono e in alcuni casi confliggono. Infatti, i due progetti urbani vanno collocati sullo sfondo dei processi di "(ri)costruzione di immagine", in atto a livello globale, volti ad attrarre risorse attraverso l'utilizzazione dei valori storico-culturali (locali) come fattori competitivi nel contesto dei flussi turistici internazionali.

Recently the area adjacent to the old industrial port of Kartal was the object of an urban renewal project to turn it into a major tourist and leisure centre.

The potential of this 350 000 square-meter publicly-owned port area is based on its location with respect to the historic city centre, and therefore in the significant value of the land. The overall project involved the concession of 1 300 000 square meters for 49 years and the sale of 340 000 square meters, for a 5 billion dollar investment in the construction of a port for cruise ships and one for yachts, a series of shopping malls, 5 hotels, residences and offices.

The project was hotly disputed: UNESCO raised objections about the alteration of the city's skyline as a consequence of the 7 skyscrapers in the project, about the privatization of the area and as a result the limitation to waterfront access, about the lack of transparency of the entire operation, the lack of democratic participation and the absence of connections with the surrounding urban areas. The project was withdrawn after the rejection by the Regional Commission for the Cultural Heritage, which declared the area to be of historic value; but even the new project is being criticized for reasons similar to the preceding one.

Presented by the Turkish Maritime Organization as early as 1998, the city plan for the Galata port, a passenger port since 1986, covers an area of 1.2 km and includes 100 000 square meters of open areas and 151 665 square meters of built areas for functions similar to those planned for the Haydarpaşa. The objective of this ambitious project is to build the "best cruise ship port in the world".

Unlike the project for the Haydarpaşa – on which the State intervenes through the Ministry of Transportation with the Marmaray Project (the largest public investment in Turkey in the past 10 years) – in the case of the Galata Port, public involvement is channeled through a company controlled in partnership with the Port Authority, the Turkish State Railways and the Turkish Sea Lines Organization. The project has been disputed just like the project for the Haydarpaşa, and in this case too, a new competition has been launched.

#### The Waterfront Projects as the result of the Spatialization of representations that are different but partly Converging

The interest in the case of Istanbul lies in the way it highlights the port-city as a privileged observatory for the globalization phenomenon, where "global" and "local" requirements meet, interact and sometimes come into conflict. In fact, the two urban projects must be seen within the framework of the "image (re)construction" processes currently taking place at the global level, with the purpose of attracting resources by emphasizing (local) historical and cultural values as competitive factors in the context of international tourist flows.

In this sense, the designation of Istanbul as the 2010 "European Capital of Culture" highlights the social and spatial tensions that characterize the "stage city", in which the tendency to consider the citizens as consumers of "culture" appears to contrast with a metropolitan dimension primarily constituted by a marginal city of illegal buildings.

Unlike European conversion projects for abandoned areas, what characterizes the projects in Istanbul is the backdrop of a complex intersection of narrations finalized towards the construction (re-invention?) of the image of the city.

The first narrative level relies on a set of written and visual "materials": from the descriptions by Italian and French XVI<sup>th</sup> century travelers and missionaries, to those of Orhan Pamuk and poet Yahya Kemal. The recourse to such a varied range of narrations clarifies its nature as a reinvention, the spatial result of which is the impressive regeneration project (7 million euro) and the enhancement of the cultural heritage concentrated in the historic peninsula and in the areas of Galata and Uskudar, as per legislative decree 6848/95 and the relative framework protection plan, based on UNESCO's principles of preservation.

In questo senso, la designazione di Istanbul quale “Capitale della Cultura Europea” del 2010 evidenzia le tensioni sociali e spaziali che caratterizzano le “città palcoscenico”, in cui la tendenza a considerare i cittadini quali consumatori di “cultura” appare contrastante rispetto a una dimensione metropolitana costituita in larga parte da una città marginale di costruzioni illegali.

In modo differente rispetto agli interventi europei di riconversione di aree dismesse, a caratterizzare i progetti di Istanbul è il loro collocarsi sullo sfondo di un complesso intreccio di narrazioni finalizzate alla costruzione (re-invenzione?) dell'immagine della città.

Il primo livello narrativo utilizza un insieme di “materiali” testuali e visuali: dalle descrizioni dei viaggiatori e missionari italiani e francesi del XVI secolo, a quelle di Orhan Pamuk e del poeta Yahya Kemal. Il ricorso a un tale variegato insieme di narrazioni ne evidenzia il carattere di re-invenzione, il cui esito spaziale è l'imponente operazione (7 milioni di euro) di recupero e valorizzazione del patrimonio culturale concentrato nella penisola storica e nelle aree di Galata e Üsküdar, basata sul decreto 6848/95 e sul relativo piano quadro di protezione, aderente ai principi di conservazione dell'UNESCO.

Si tratta di aree in cui l'altissima concentrazione di edifici storici (in cattive condizioni) convive con la presenza di una popolazione a basso reddito, con lavori precari, scarsamente scolarizzata e in larga parte immigrata dalle province anatoliche (come nel caso del quartiere di Tarlabaşı, originariamente abitato da greci, armeni ed ebrei).

Alcuni degli interventi di riqualificazione – ad esempio, l'area di Suleymaniye – sono stati duramente criticati anche dall'UNESCO per i fenomeni di *gentrification* in atto, con l'espulsione dei residenti verso le zone periferiche dell'area metropolitana attraverso la vendita forzata degli immobili, favorita dalle misure di “esproprio urgente” della legge n. 5366.

Il quartiere di Sulukule è divenuto un simbolo all'interno del dibattito suscitato dagli interventi di “cristallizzazione turistica”, interpretabili come spazializzazione della disuguaglianza e dell'esclusione, espressione delle politiche urbane neo-liberiste legate al fenomeno della globalizzazione.



Edifici residenziali sulla sponda europea del Bosforo, nei pressi dell'area interessata dal progetto del Galata Port

La sponda anatolica del Bosforo, con le torri residenziali sullo sfondo

Residential buildings on the European bank of the Bosphorus, near the site of the Galata Port project

The Anatolian bank of the Bosphorus, with the residential towers in the background



Le strategie messe in campo per valorizzare il patrimonio culturale quale fattore competitivo non sono che il presupposto necessario per una spazializzazione di narrazioni di diversa natura, all'origine dei progetti urbani descritti e riconducibile all'idea di “modernità” (occidentale) che è alla base della strutturazione dell'identità nazionale.

Dapprima declinata attraverso l'immagine della “città borghese”, disegnata da progettisti europei sul modello francese e, poi, secondo i principi “razionali” del decentramento e del policentrismo, l'idea della “modernità” si esprime, a partire dagli anni '80, con l'emergere di una élite sociale, i cui nuovi bisogni per una migliore qualità della vita hanno sostenuto l'investimento in progetti di larga scala per la realizzazione di *gated communities* dapprima “orizzontali” (seconde case nelle zone turistiche costiere) e, poi, “verticali” (*gated towers*), situate nei pressi delle aree interessate dai due progetti del Galata e dell'Haydarpasa Port.

Si tratta di aree residenziali integrate con uno shopping mall o con edifici per uffici e torri di circa 10 piani, spesso case-hotel con una serie di facilities aggiuntive (servizio di pulizie e di baby-sitter, terme, ambulatori, fitness centres, ecc...) e nel cui canone d'affitto sono compresi la security, la raccolta dei rifiuti, la connessione a banda larga, l'uso degli spazi per il relax.

La gestione privata contribuisce alla finalità di isolare la torre e la comunità che la abita dal resto della città: isolamento e “sicurezza” costituiscono, infatti, i temi centrali delle rappresentazioni utilizzate nelle tecniche di marketing rivolte sia ai possibili affittuari sia, indirettamente, alle Municipalità locali, ponendo l'accento sui benefici apportati da tali insediamenti alle aree circostanti, in termini di miglioramenti infrastrutturali, trasporti pubblici e sicurezza.

Ciò costituisce il presupposto per l'avvio dei processi di *gentrification* nei quartieri storici adiacenti e per il sedimentarsi di immagini funzionali alla formulazione di progetti urbani del tutto estranei al secolare rapporto tra mare e città.

These are areas with an intensive concentration of historic buildings (in poor condition) that coexist with a low-income population with a scarcity of steady jobs and a low level of education, largely immigrated from the provinces of Anatolia (as in the case of the Tarlabaşı district, originally populated by Greeks, Armenians and Jews).

Some of the regeneration projects – for example, the Suleymaniye area – were harshly criticized by UNESCO for the progressive gentrification they caused, which expelled former residents to the more peripheral zones of the metropolitan area as the buildings were forcibly sold off, to comply with the “urgent expropriation” measures contained in Law 5366.

The Sulukule district has become a symbol of the debate triggered by the projects for “tourist crystallization”, which could be interpreted as the spatialization of inequality and exclusion, an expression of the neo-liberal urban policies deriving from the phenomenon of globalization.

The strategies adopted to enhance the cultural heritage as a competitive factor are but the necessary premise for a spatialization of the diverse kinds of narrative that underlie the urban projects described above, associated with the idea of (western) “modernity” that underlies the process of structuring the national identity.

Originally developed to match the image of a “bourgeois city” designed by European planners on the French model, and later according to the rational principles of decentralization and polycentrism, after the Eighties the idea of “modernity” was expressed in the rise of a social elite, whose demand for a better quality of life sustained the investment in large-scale projects for the construction of gated communities, first “horizontal” (second homes in coastal tourist zones) and later “vertical” (gated towers), located near the areas concerned by the two projects of Galata and Haydarpasa Port.



These are integrated residential areas with a shopping mall or with office buildings and towers 10 stories tall, often residential-hotels with a series of additional facilities (cleaning and baby-sitting services, baths, health centres, fitness centres, etc...) where the rent includes security services, waste collection, broadband connections and relaxation areas.

The private management services contribute to the isolation from the rest of the city of the tower and the community living in it: isolation and "security" are in fact the central issues in the representations used for marketing them to possible tenants and indirectly to the local Municipalities, placing the accent on the benefits provided by these complexes to the surrounding areas, in terms of improvements in the infrastructure, public transportation and security.

This constitutes the premise for the beginning of gentrification in the adjacent historic districts and for the sedimentation of images functional to the formulation of urban projects that are totally alien to the centuries-old relationship between the sea and the city.

La sponda europea del Bosforo all'altezza della torre di Galata, nei pressi dell'area interessata dal progetto del Galata Port  
Uno dei due ponti sul Bosforo, connessi ai sistemi di arterie di cintura

The European bank of the Bosphorus at the tower of Galata, near the area concerned by the project of the Galata Port  
One of the two bridges on the Bosphorus, connected to the beltway system

#### Bibliography

- Cinà G., "Identità e innovazione, crescita incontrollata e protezione dei centri storici", in *Urbanistica pvs*, n. 50, 2008
- Erba E., "Galata and Haydarpaşa Port. Port regeneration and sustainable development after 2000", in *Urbanistica pvs*, n. 50, 2008
- Hoyle B.S. (ed.), *Port cities in context: the im-pact of waterfront regeneration*, University of Southampton, 1990.
- Hoyle B.S., Pinder D.A. (eds.), *Cityport industrialization*, Pergamon, Oxford, 1981.
- Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S., *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Mursia, Milano, 1994.
- Kalkan S., Cetiz S., *Istanbul Metropolitan Area and the Structural Change Experienced within this Area*, 28<sup>th</sup> Colloquium of World Town Planning Day, Middle East Technical University, Ankara, November 8-10, 2004 (<http://www.kentli.org/makale/yapisal.htm>)
- Karaman A., Ozgur E.F., "Urban projects in Istanbul. A critical assessment on critical development", in *Urbanistica pvs*, n. 50, 2008
- Malusardi F., *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*, Officina, Roma, 1993
- Oral M., *Assessments and Suggestions on Sea Transportation in Istanbul*, Master of Science Dissertation, Istanbul Technical University Institute of Science and Technology, Istanbul.
- Özgencil Yildirim S. (ed.), *Istanbul ports. Cradle of civilizations, Municipalité métropolitaine d'Istanbul*, Contribution à la Biennale d'architecture de Venise, 2006
- Prescott J.R.V., *I confini politici del mare*, Mursia ed., Milano, 1980
- Scoppetta C., "Salvador de Bahia. Ambiguità dei processi di «costruzione dell'immagine» negli interventi di sviluppo del «turismo culturale»", in *Urbanistica pvs*, N.42/43, 2006
- Scoppetta C., "Approcci innovativi alla mobilità urbana. Il caso di Istanbul", in *TeMA - Territorio Mobilità Ambiente*, n. 4, 2009
- Scoppetta C., "Waterfronts e immagini urbane tra globale e locale. Il caso di Istanbul", in *Portusplus*, N. 1, 2010
- Ustunda K., "Rethinking Istanbul transportation system. Mobility trends, aimed solutions", in *Urbanistica pvs*, N.50, 2008
- Vallega A., *Dai porti al sistema portuale. Teoria generale e caso ligure*, Grafiche F.lli Spirito, Savona, 1985.
- Vallega A., *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Mursia ed., Milano, 1984
- Vallega A., *The changing waterfront in the coastal area management*, F. Angeli, Milano, 1992;
- Vigaré A., *Economia marittima e geostrategia degli oceani*, Mursia Ed., Milano, 1992
- Vigaré A., *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 1979

