

Waterfronts e immagini urbane tra globale e locale. Il caso di Istanbul

*Cecilia Scoppetta*¹

¹DPTU – Sapienza University of Rome

Via Flaminia 70 – Rome

ceciliascoppetta@tiscali.it

Abstract

Port-cities and waterfronts urban projects appear as a privileged point of view for the analysis of interactions and conflicts between global and local. They play an important role in the ongoing transformations of cities, involving shapes, uses and meanings as the expression of emerging social, economic and cultural phenomena.

In this sense, waterfronts projects can be intended as the final result of a complex process of (re)construction (sometimes re-invention) of the image of the city, based on the re-interpretation of different representations and narrations.

The article analyses the case of the city of Istanbul from this point of view. Moving from the historical interrelation between city and water, the waterfront urban projects of the new Istanbul Metropolitan Area Strategic Plan are discussed underlining the whole of representations, narrations, metaphors and images that have led to their (cultural) elaboration.

It allows considering waterfronts (and the related projects) as something which is not separated from the city and from its image, that is: from its physical, cultural and social history.

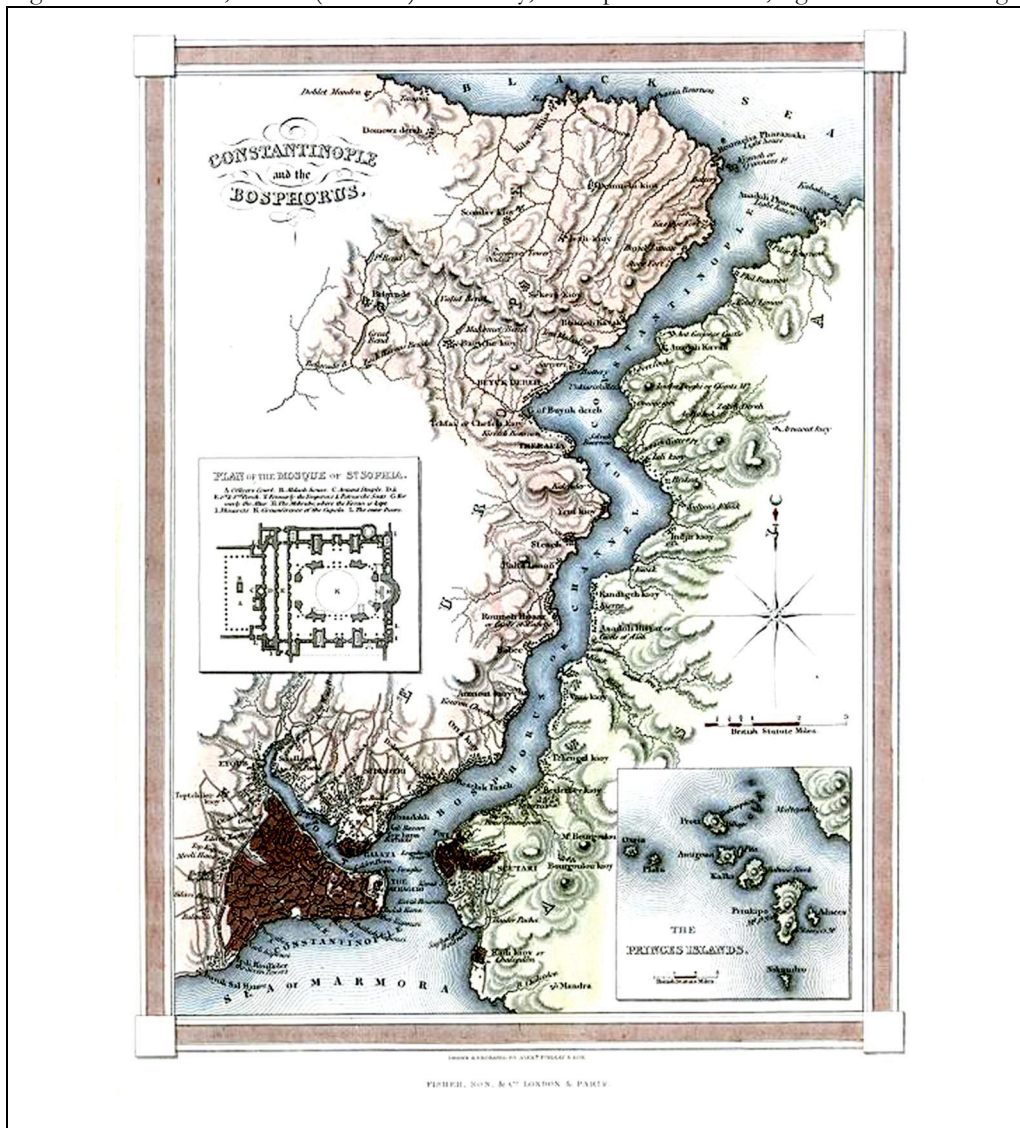
Key Words: waterfronts, urban regeneration, city images, global/local, Istanbul

Report

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

Si può dire che la natura di Istanbul – città d’acqua per eccellenza – risieda nel peculiare rapporto con il Bosforo, il Corno d’Oro e il Mar di Marmara. L’acqua ha sempre costituito il carattere dominante della vita della città: elemento difensivo, via di commercio, modalità di spostamento e trasporto, fattore di industrializzazione, spazio ricreativo. Le stesse origini della città si confondono con quelle del suo primo (e preesistente) porto – Haliç – situato in un’area naturalmente protetta, all’interno del Corno d’Oro.

Figura 1. Istanbul, il Bosforo e il Corno d’Oro in una mappa di fine ottocento. Sono visibili: la Penisola storica, l’antico quartiere genovese di Galata, Scutari (Üsküdar) e Kadıköy, sulla sponda anatolica, e gli insediamenti lungo la costa



E' quindi difficile inquadrare la relazione città-porto all'interno delle tipizzazioni derivanti dagli studi, di matrice prevalentemente geografica (Vigaré, 1979; Hoyle and Pinder, 1981; Vallega, 1985; Hoyle, 1990; Vallega, 1992; Hoyle *et al.*, 1994), sviluppati a partire dagli anni '80 con l'emergere del *waterfront* come tema progettuale.

A causa della collocazione geografica, tale rapporto – vera e propria compenetrazione tra città e mare – appare multiforme, con la compresenza dell’intera gamma dei diversi stadi evolutivi: dalla “paleomorfologica” (Vigaré, 1979) 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.

Nel caso di Istanbul, infatti, le funzioni portuali sono sparse in diverse località sulle due sponde del Bosforo e combinate in un unico sistema che appare maggiormente complesso se si prende in considerazione l’area della Grande Istanbul e il mar di Marmara, con ben 11 aree portuali, alle quali si aggiunge una serie di piccoli approdi utilizzati quotidianamente quale modalità di trasporto urbano.

Figura 2. Istanbul, nodo della rete delle rotte commerciali medievali

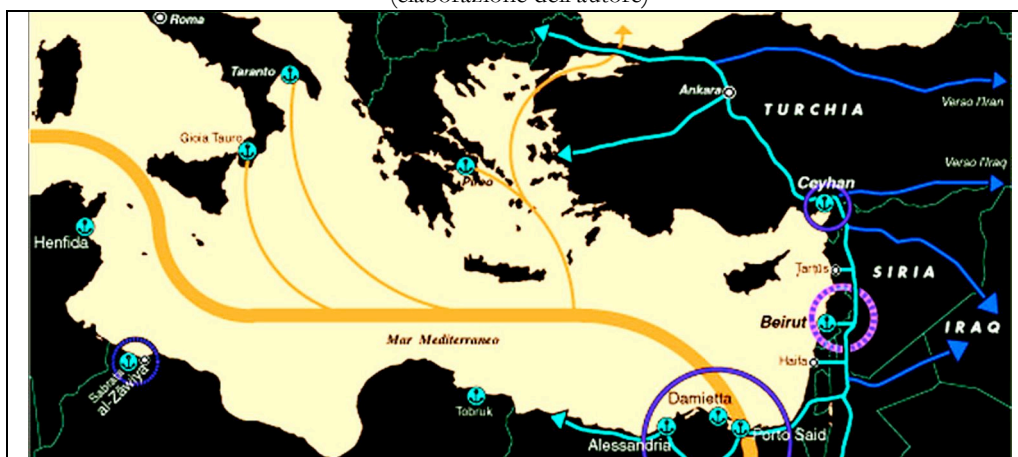


1.1 La dimensione “globale” dei complessi portuali del Mar di Marmara

In generale, più che di veri e propri porti si può parlare, piuttosto, di *docks* che funzionano come porti: tali sono, ad esempio, quelli del grande complesso portuale di Ambarli, sul Mar di Marmara, dedicato interamente ai *container (ro-ro system)* ma ormai del tutto insufficiente, per la scarsa disponibilità di spazio, e inadeguato, per la collocazione in un’area ad alto rischio sismico, intensamente urbanizzata. Paradossalmente, era stato realizzato nel 1989 per supplire ad analoghe insufficienze dello Zeyport, sempre sulla costa nord del Mar di Marmara, che attualmente svolge una funzione mista (merci e passeggeri).

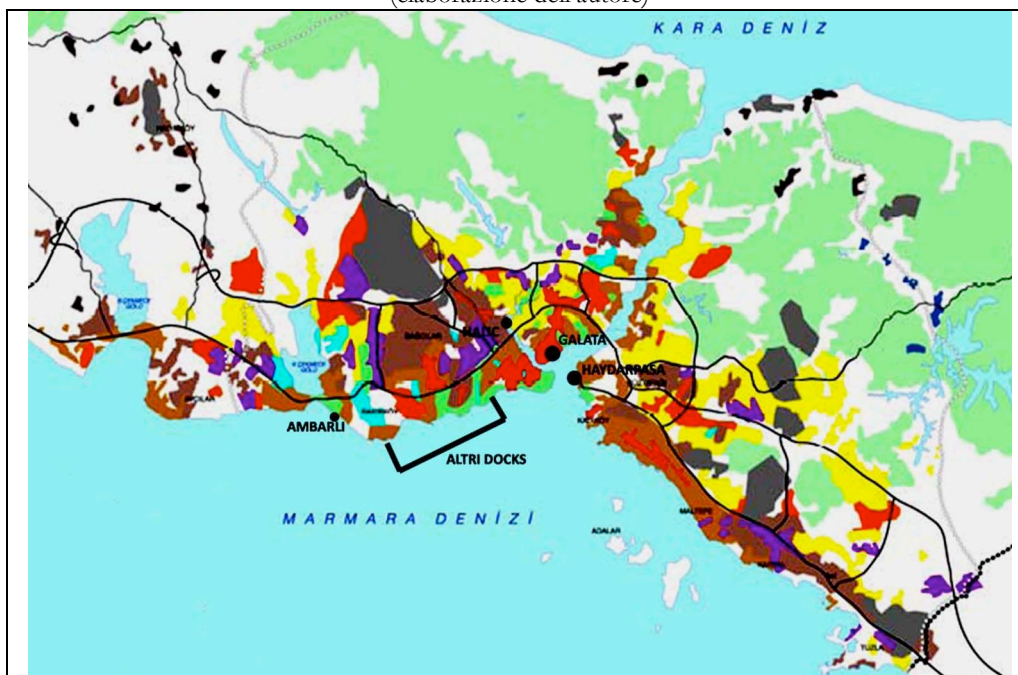
In entrambi i casi, il rapporto di estraneità con la città è dato soprattutto da fattori esogeni (*foreland*) (Prescott, 1980; Vallega, 1984; Vigaré, 1992) che rispondono a logiche globali. Si pensi, ad esempio, alla collocazione di queste aree portuali all’intersezione tra i terminali delle *oil pipelines* – provenienti dalla regione del Mar Caspio (Baku, Tblisi) e dal Turkmenistan, che si attestano sul Mar Nero (Costanza, Burgas, Samsun, Novorossijsk, Odessa) – e le rotte del trasporto marittimo, dagli *hubs* “energetici” sulla “porta” del Golfo Persico sul Mediterraneo, da cui è prevista la realizzazione di un nuovo “corridoio” destinato a connettere i porti della costa mediorientale, per poi raggiungere l’Europa attraverso Ankara e Istanbul.

Figura 3. Istanbul, nodo dell'oil network globale (in giallo, le rotte marittime; in blu e azzurro, gli oleodotti in costruzione) (elaborazione dell'autore)



Tuttavia, nei due casi richiamati, a determinare il rapporto di estraneità con la città contribuiscono anche i caratteri specifici di un *hinterland* in cui il “razionale” disegno policentrico degli strumenti di pianificazione – come nel caso del piano di Luigi Piccinato (1967), con i nuclei-satellite sul Mar di Marmara – è stato letteralmente sommerso da una città marginale che, già agli inizi degli anni '60, era composta da 120.000 costruzioni illegali (*gecekkondu*, “case costruite in una notte”). La metropoli spontanea che ne è derivata è frutto di puntuali e disparate convenienze insediative la cui logica, apparentemente inesistente, sembra invece emergere soprattutto in rapporto al procedere della realizzazione della rete infrastrutturale e, soprattutto, della rete della mobilità privata (Scoppetta, 2009).

Figura 4. Le principali aree portuali, la rete infrastrutturale e gli usi del suolo nell'area metropolitana (in giallo: gli *squatters*, in marrone chiaro: le costruzioni irregolari; in marrone scuro: le costruzioni regolari o regolarizzate; in viola: le aree industriali) (elaborazione dell'autore)



Alla stessa logica, del resto, sembra rispondere anche il successivo processo di sostituzione delle *gecekkondu* con insediamenti intensivi, frutto della speculazione edilizia e fondiaria. Alla costruzione del primo (1973) e del secondo (1989) ponte sul Bosforo, con le relative *highways*,

corrisponde, ad esempio, il processo di progressiva sostituzione degli insediamenti illegali con edifici multipiano ad alta densità abitativa, che ha peggiorato notevolmente la situazione della congestione urbana.

Non a caso, alcuni autori (Kalkan and Cetiz, 2004) identificano, tra le cause dell'accelerazione del processo di *sprawl* di Istanbul, proprio il sistema della viabilità di cintura e la sua connessione con l'attraversamento dello Stretto, sottolineando come anche il successivo tentativo di adeguamento della struttura del sistema della mobilità ad una idea di metropoli realmente policentrica – evocata negli strumenti di pianificazione ma, nei fatti, letteralmente “sommersa” dall'avanzare incontrollato della città illegale – abbia contribuito a modificare i comportamenti insediativi, non contribuendo alla soluzione dei problemi, ma, piuttosto, al loro aggravarsi.

In questo contesto, i complessi portuali del Mar di Marmara non costituiscono un'eccezione: le “aree di interfaccia porto-città” (Hoyle *et al.*, 1997) consistono 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.

2. Progetti urbani per i *waterfronts* 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, 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. E' prevista, inoltre, la realizzazione di due nuove aree logistiche poste in prossimità delle aree industriali sui due lati della costa nord del Mar di Marmara, liberando in tal modo il porto di Haydarpaşa – il più sicuro dal punto di vista sismico – da molte delle attuali funzioni, ridistribuite negli altri nodi del sistema.

2.1 Il progetto urbano per il *waterfront* dell'Haydarpaşa Port

Attualmente il porto di Haydarpaşa, situato sull'entrata del Bosforo, sulla sponda anatolica, è, insieme a quello di Ambarlı, il più importante porto-*containers* della regione di Marmara (Erbaş, 2008), cioè l'area più industrializzata dell'intera Turchia. A differenza del complesso di Ambarlı, però, la sua importanza strategica è maggiore in quanto nodo della rete ferroviaria, oltre che di quelle marittima e autostradale.

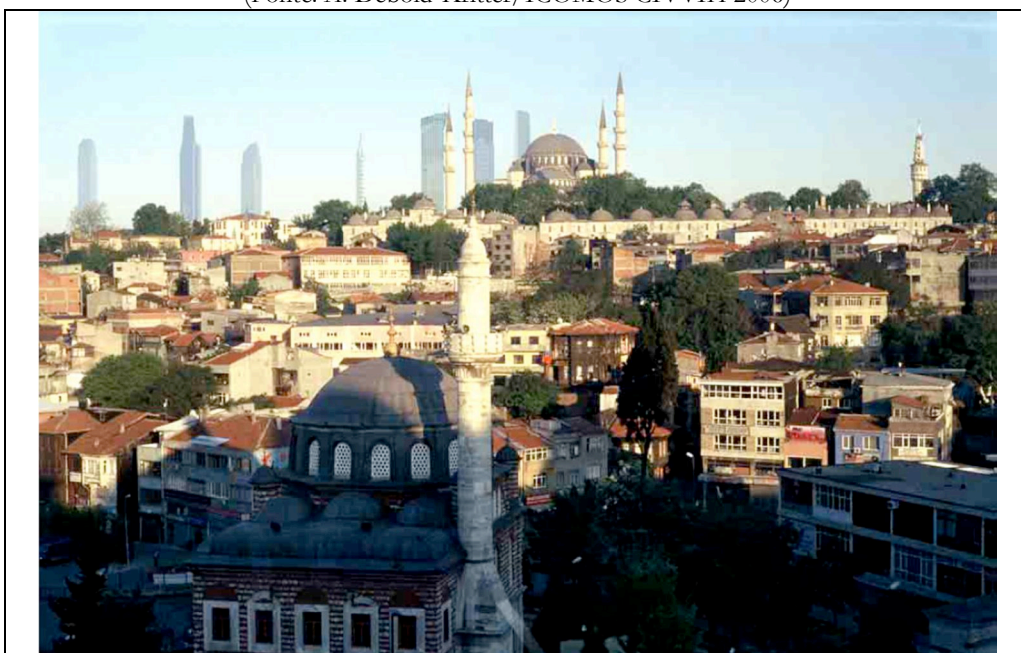
Infatti, con l'aumento dei commerci nel XIX secolo, il porto preesistente di Haliç divenne insufficiente e, con la costruzione della nuova linea ferroviaria, nella penultima decade dell'ottocento, fu decisa la realizzazione (1903) di un nuovo porto sulla sponda asiatica, presso Kadıköy, che divenne ben presto un fondamentale nodo di trasporto della città, oggetto di successive estensioni e adeguamenti negli anni '50. Più recentemente, l'area dell'adiacente vecchio porto industriale di Kartal è stata oggetto di un'operazione di riconversione volta a creare un grande centro per turismo e tempo libero, il cui *masterplan* è stato commissionato all'"archistar" Z. Hadid.

Le potenzialità di quest'area portuale di 350.000 m² (con una lunghezza dei moli di 2.675 m.) – che è l'unica, oltre a quella di Ambarli, ad essere di proprietà pubblica – 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 m² e la vendita di 340.000 m², con un investimento di 5 miliardi di dollari, al fine di realizzare, oltre ad un porto per navi da crociera e un porto per *yacht* (con la trasformazione dello storico Haydarpasa Terminal in uno *yacht club*), diversi *shopping malls*, 5 hotel a 5 stelle, residenze e uffici.

Figura 5. Visuale (simulazione) dal Mar di Marmara con i sette grattacieli del progetto per l'Haydarpasa Port
(Fonte: A. Debold-Kritter/ICOMOS CIVVIH 2006)



Figura 6. Visuale (simulazione) dallo Zeyrek Terrace della Moschea di Solimano con i sette grattacieli del progetto per l'Haydarpasa Port, sulla sponda opposta del Bosforo
(Fonte: A. Debold-Kritter/ICOMOS CIVVIH 2006)

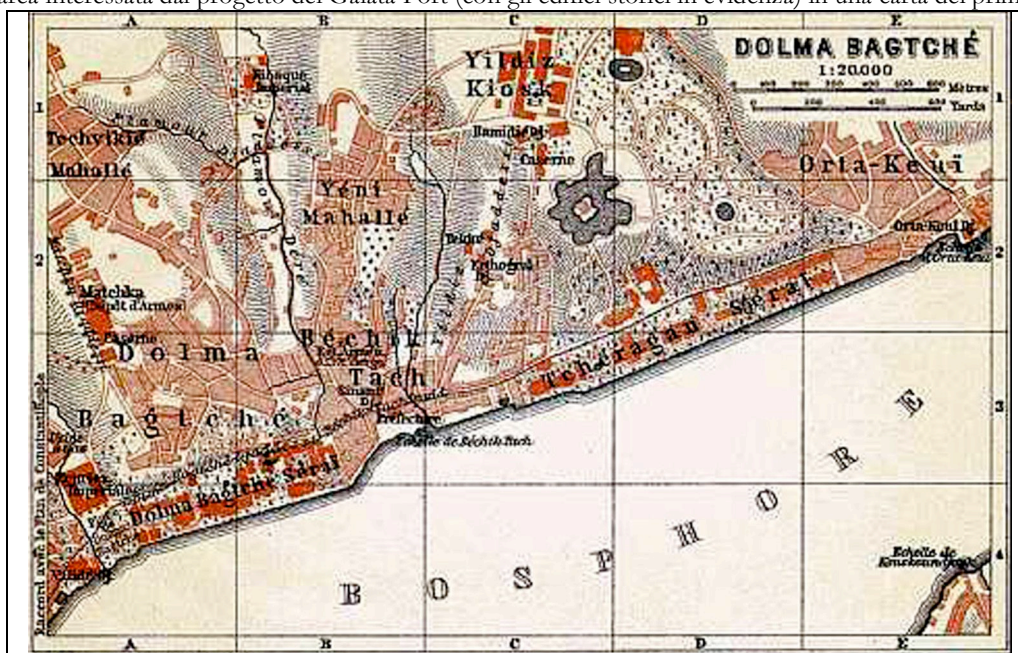


Il progetto ha, tuttavia, suscitato non poche polemiche: alcune, anche da parte dall'Unesco, per l'alterazione del profilo della città dovuto ai 7 grattacieli previsti; altre inerenti la privatizzazione dell'area (che si inquadra all'interno di un più ampio processo di cessione di proprietà pubbliche a livello nazionale) e le conseguenti limitazioni nell'accesso al *waterfront*; altre ancora riguardanti la scarsa trasparenza dell'intera operazione e l'assenza di partecipazione democratica. Ulteriori critiche derivano dalla mancanza di relazioni con le aree urbanizzate circostanti. Il progetto, quindi, è stato ritirato dopo il parere negativo della Commissione regionale per i beni culturali, che ha dichiarato l'area di valore storico. Tuttavia, anche il nuovo progetto non è esente da critiche, peraltro analoghe alle precedenti.

2.2 Il progetto urbano per il *waterfront* del Galata Port

Proposto dalla Turkish Maritime Organization sin dal 1998, il progetto urbano del Galata Port, che dal 1986 è un porto passeggeri, si estende, invece, su un'area di 1,2 km (da Kadiköy a Tophane, comprendendo il porto di Karaköy e Sali Pazan) e prevede 100.000 m² di aree libere e 151.665 m² di costruito destinato a funzioni analoghe a quelle previste per l'Haydarpasa (5 alberghi a 5 stelle, *shopping malls*, ristoranti, caffè, cinema, ecc...). Obiettivo dell'ambizioso progetto è la realizzazione del "migliore porto per navi da crociera del mondo".

Figura 7. L'area interessata dal progetto del Galata Port (con gli edifici storici in evidenza) in una carta dei primi anni del 900



Diversamente dall'intervento dell'Haydarpasa – nel quale lo Stato interviene attraverso il Ministero dei Trasporti anche 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, la Republic of Turkish Ministry Privatization Administration, in *partnership* con le Autorità portuali, la Turkish State Railways e la Turkish Sea Lines Organization.

Il progetto per il nuovo Galata Port ha suscitato polemiche analoghe a quelle per l'Haydarpasa (altezza degli edifici, sostanziale privatizzazione dell'area, assenza di partecipazione democratica, mancanza di relazioni spaziali e funzionali con il contesto, riutilizzazione impropria di edifici storici) e, anche in questo caso, è stata bandita una nuova gara.

3. I progetti per i *waterfronts* come esito della spazializzazione di rappresentazioni diverse ma in qualche modo convergenti

Uno dei motivi di interesse per la vicenda dei due progetti e, più in generale, 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" (Scoppetta, 2006), 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.

In questo senso, la designazione di Istanbul quale "Capitale della Cultura Europea" del 2010 evidenzia le tensioni sociali e spaziali che caratterizzano le nuove "città palcoscenico", in cui la tendenza a considerare i cittadini quali consumatori di "cultura" appare contrastante rispetto ad una dimensione metropolitana costituita in larga parte da una città marginale di costruzioni illegali. Se, inoltre, si considera la collocazione geo-politica della Turchia – e di Istanbul in particolare – nel contesto incandescente del Mediterraneo, tale orientamento si carica di ulteriori significati legati al tema controverso dell'identità (ed al suo uso strumentale).

In questo contesto, ad esempio, il tema dell'attraversamento del Bosforo – una costante nel dibattito sullo sviluppo della città sin dal piano di Piccinato (1967) – finisce inevitabilmente per acquistare la valenza metaforica di connessione "interculturale" tra Occidente ed Oriente (musulmano) che va ben al di là delle ragioni infrastrutturali.

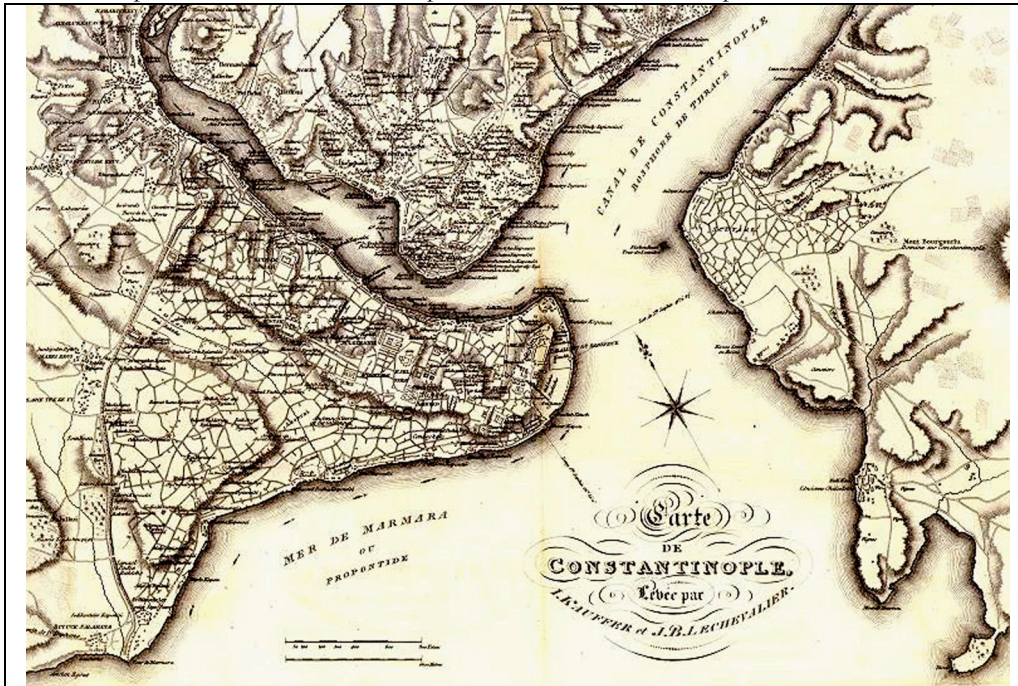
In modo differente rispetto agli interventi realizzati in Europa, legati alle esigenze di riconversione delle aree dismesse, a caratterizzare i progetti urbani per le aree portuali di Istanbul è, quindi, il loro collocarsi sullo sfondo di un complesso intreccio di narrazioni finalizzate alla costruzione (re-invenzione?) dell'immagine della città. Quella, più evidente, che si richiama alle rappresentazioni dei primi orientalisti (occidentali), costituisce soltanto il livello più superficiale, funzionale ad attrarre investimenti legati al turismo internazionale.

3.1 Recupero e *gentrification* del centro storico e immagini orientaliste

Il primo livello narrativo utilizza "materiali" testuali e visuali che rimandano all'immagine della misteriosa ed esotica capitale dell'Impero d'Oriente, descritta come metafora sensuale da viaggiatori e missionari italiani e francesi a partire dal XVI secolo, città immaginaria, labirintico ed enigmatico intreccio di vicoli, moschee ed *harems* segreti (si pensi, ad esempio, al film *L'immortelle*, del 1963, di Alain Robbe-Grillet). A queste rappresentazioni si aggiungono, naturalmente, le visioni malinconicamente nostalgiche della città cosmopolita di Orhan Pamuk – palinsesto su cui ricercare le tracce di storie già narrate – accanto alle quali trova spazio, paradossalmente, quella, altrettanto nostalgica, della metropoli eternamente turca e musulmana del poeta Yahya Kemal.

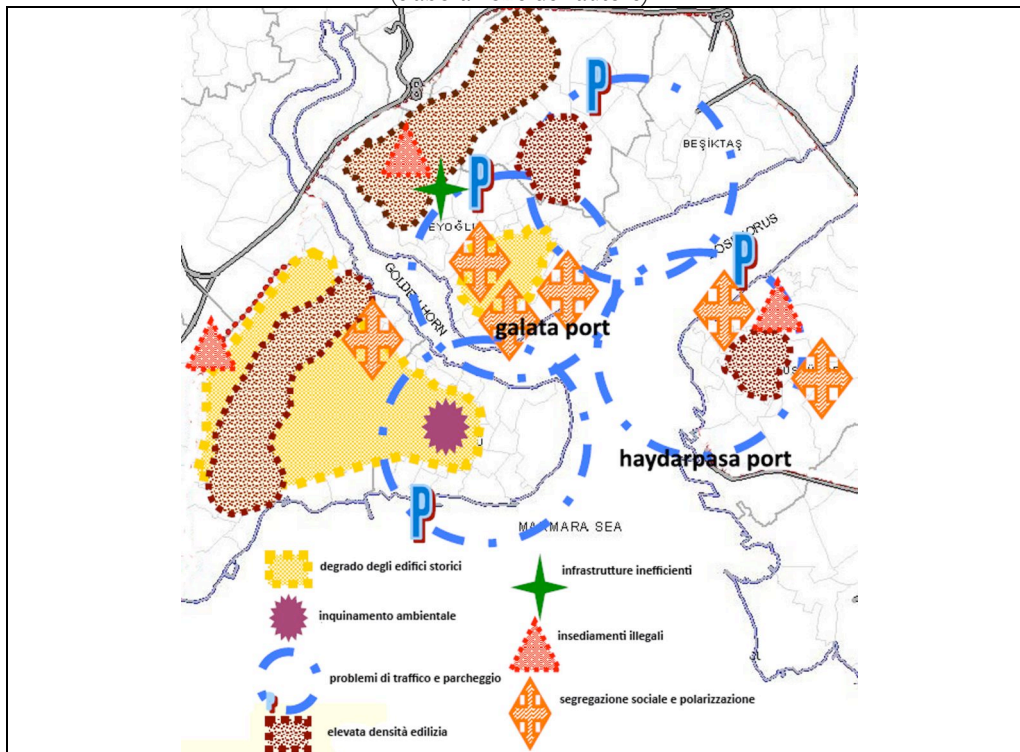
Il ricorso a un tale variegato insieme di narrazioni ne evidenzia il carattere di re-invenzione, che trova il proprio esito spaziale nell'imponente operazione (7 milioni di euro) di recupero e valorizzazione di un patrimonio culturale rilevante, concentrato nella penisola storica e nelle aree di Galata e Üsküdar. Presupposto di questo vasto programma di interventi è il decreto 6848 del 1995, con cui la penisola storica viene sottoposta a un piano quadro di protezione, aderente ai principi di conservazione stabiliti dall'Unesco (Cinà, 2008).

Figura 8. La Penisola storica, l'antico quartiere genovese di Galata, gli insediamenti sulla sponda anatolica e la rete dei porti minori in una carta dei primi anni del 900



Si tratta di aree in cui l'altissima concentrazione di edifici storici (prevalentemente in cattive condizioni) convive con la presenza di una popolazione a basso reddito (per l'83% pari o inferiore a 500 lire turche, cioè circa 300 euro), con lavori precari, scarsamente scolarizzata (solo il 73% ha completato le scuole elementari) e in larga parte immigrata dalle province anatoliche.

Figura 9. La Penisola storica, l'antico quartiere genovese di Galata, gli insediamenti sulla sponda anatolica, le aree interessate dai progetti urbani del Galata Port e dell'Haydarpasa Port: rappresentazione schematica dei problemi esistenti (elaborazione dell'autore)



Un esempio significativo è dato dal quartiere di Tarlabaşı, storicamente abitato da greci, armeni ed ebrei, poi emigrati a causa delle politiche nazionaliste della metà del XX secolo, tendenzialmente ostili a questi gruppi. In seguito all'occupazione degli edifici abbandonati da parte delle popolazioni rurali provenienti dalle regioni anatoliche, il quartiere è infine divenuto una zona abitata da *squatters* curdi o di lingua araba.

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, che comportano, in sostanza, 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.

In particolare, il quartiere di Sulukule è divenuto una sorta di 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. Il quartiere di Sulukule è, infatti, il primo insediamento permanente della popolazione Rom dopo la prima migrazione dall'Asia del sud, avvenuta circa mille anni fa. Il rapporto tra questa popolazione e il quartiere, che risale all'epoca bizantina, si è manifestato, nel corso dei secoli, attraverso la musica e ancora oggi costituisce una componente di rilievo della cultura popolare della città.

3.2 *Gated towers* e rappresentazioni delle *elites* emergenti

La *gentrification* dei quartieri storici non costituisce l'unica forma di spazializzazione del processo di costruzione (invenzione) della nuova immagine di Istanbul. Infatti, le strategie messe in campo per valorizzare il patrimonio culturale quale fattore competitivo non sono che il presupposto necessario per una spazializzazione di diversa natura, all'origine dei progetti urbani per aree portuali.

Analogamente al caso della valorizzazione del patrimonio culturale, anche questa seconda modalità di costruzione dello spazio urbano sembra essere legata ad un complesso di narrazioni le cui radici sono forse da ricercare nell'idea di “modernità” (occidentale) connessa alla strutturazione dell'identità nazionale.

Dapprima legata all'immagine della “città borghese”, disegnata da progettisti europei sul modello francese e, poi, secondo i principi “razionali” del decentramento e del policentrismo (Cinà, 2008), l'idea della “modernità” in Turchia sembra essere oggi declinata in relazione all'emergere, a partire dagli anni '80, di una *elite* sociale, i cui nuovi bisogni hanno sostenuto l'investimento in progetti di larga scala in grado di offrire una migliore qualità della vita attraverso la realizzazione di *gated communities* dapprima “orizzontali” (seconde case nelle zone turistiche costiere) e, poi, “verticali” (*gated towers*), nelle aree metropolitane e a Istanbul in particolare.

A causa della scarsità di suoli urbani, soprattutto nelle aree centrali e nel CBD, a partire dagli anni '90, la “forma” privilegiata da questo sub-mercato emergente è stata quella delle *gated towers*, localizzate sulla sponda europea, nei quartieri di Beşiktaş e Şişli (a ridosso, cioè, dell'area interessata dal progetto del Galata Port) e, sulla sponda anatolica, a Ümraniye, Kadıköy e Kartal (cioè nei pressi dell'area interessata dal progetto dell'Haydarpaşa Port).

Figura 10. Aree di concentrazione delle *gated towers* e progetti di *urban regeneration* dei *waterfronts* (elaborazione dell'autore)

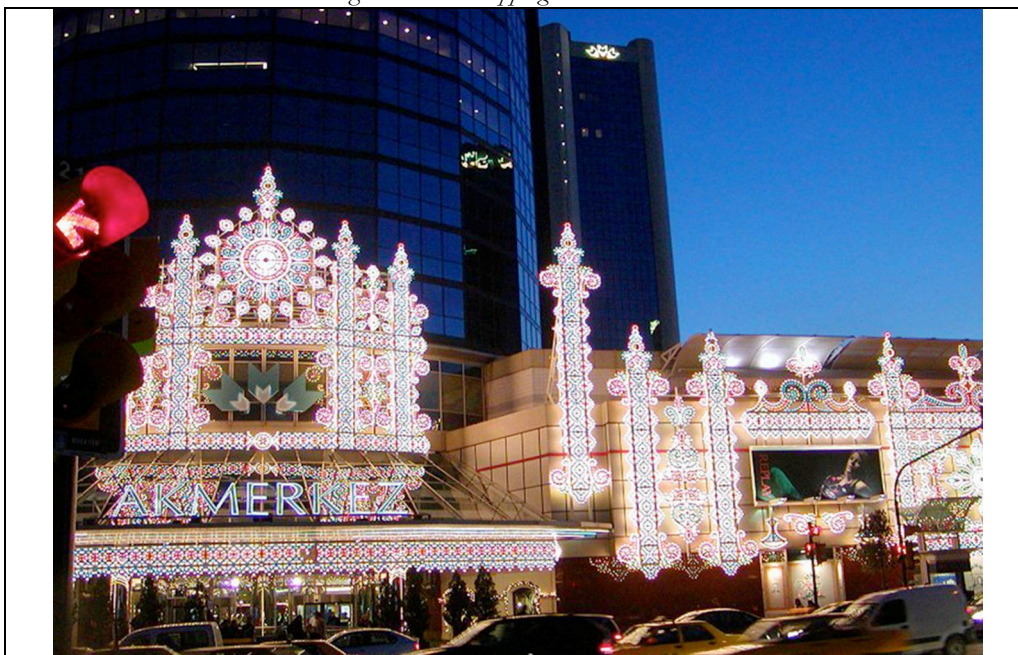


Figura 11. Aree di concentrazione degli *shopping malls* e progetti di *urban regeneration* dei *waterfronts* (elaborazione dell'autore)



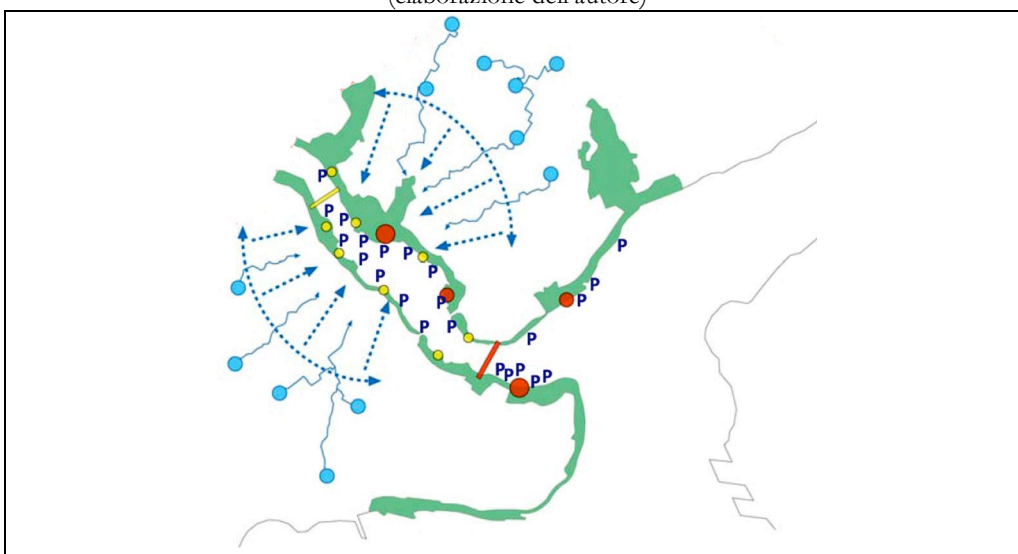
Si tratta di aree residenziali generalmente integrate con uno *shopping mall* o con edifici per uffici. Le torri, di circa 10 piani, possono ospitare tra 250 e 1000 abitanti – professionisti dei media e del settore finanziario – cioè al massimo 40 famiglie, la cui composizione varia in rapporto alla superficie dei singoli appartamenti (da 71 a 530 m²). In alcuni casi, si tratta di case-hotel fornite di 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.

Figura 12. Lo *shopping mall* Akmerkez



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 (attraverso attività di PR, con formule “su misura”) sia, indirettamente, alle Municipalità locali, attraverso la pubblicità sui media. In quest’ultimo caso, la rappresentazione è incentrata sui benefici apportati da tali insediamenti alle aree circostanti, in termini di miglioramenti infrastrutturali, trasporti pubblici e sicurezza, e 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.

Figura 13. Ipotesi progettuale di riqualificazione del sistema portuale minore del Corno d’Oro e dell’area interessata dal progetto del Galata Port (elaborazione dell’autore)



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 impact 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*, 28th 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
- 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