il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Erdogancity: pulita, idealizzata, occidentale, postmoderna e consumistica

Istanbul. La metropoli transnazionale odierna sta vivendo la globalizzazione sia come condizione che come stato di fatto. Istanbul Capitale europea della cultura 2010 è stata un ottimo esempio di come gli interventi urbani rivitalizzanti e quelli destinati al turismo interagiscano con il tessuto sociale degli abitanti. Come ogni altra città sottoposta a estesi cambiamenti dei processi di globalizzazione per diventare «marchio», anche Istanbul sta adottando linguaggi architettonici omologanti: grandi unità di edilizia sociale in periferia per i colletti blu; isolati distretti degli affari con grattacieli all'americana per i gruppi ad alto reddito.
Originariamente ideato per avvicinare le città degli stati membri nel processo d'integrazione culturale dell'Unione europea, il programma della «Capitale europea della cultura», istituito nel 1990, è progressivamente diventato uno strumento economico funzionale alle trasformazioni urbane. Nella Istanbul globale, la creazione di una versione idealizzata e sterile della città, è stato il punto debole del programma «Capitale europea». Da attività semplici, i festival sono diventati eventi imponenti di portata internazionale e addirittura veicoli di ambizioni politiche e di miglioramenti urbani, stimolando il turismo e gli investimenti e suscitando la vanagloria della comunità. Il volto pubblico della città è diventato più rappresentativo attraverso il restauro di gran parte del patrimonio architettonico popolare, mentre l'integrazione complessiva è rimasta piuttosto limitata a chi già vive la città come turista grazie alle abitudini consumistiche postmoderne. Casi come il quartiere rom di Sulukule rappresentano il fallimento di tali tentativi, per non parlare del trasferimento del precedente strato sociale con la conseguente riqualificazione della zona (cfr. «Il Giornale dell'Architettura», settembre 2010).
Lasciato alle spalle il 2010, la Turchia è andata incontro alle elezioni politiche di metà giugno con il primo ministro Erdog?an che ha annunciato per Istanbul vari progetti da realizzare durante la prossima legislatura. I principali dibattiti riguardano: il collegamento tra Mar di Marmara e Mar Nero per mezzo di un canale che funga da rotta navale alternativa al Bosforo; la realizzazione di due nuove città nella zona nord della capitale da integrarsi con un terzo ponte sul Bosforo e con la nuova autostrada Nord Marmara; la costruzione di un terzo aeroporto nella zona ovest; un tunnel sottomarino per gli automezzi oltre al collegamento ferroviario

sottomarino Marmaray; la costruzione di mezzo milione di unità abitative di massa che vanno ad aggiungersi al mezzo milione già consegnato.
Con l'adozione del metodo di pianificazione urbanistica «all'occidentale», una grossa fetta dell'architettura locale sta andando persa e molte strutture sociali di coesione che si ritrovano nella vita di strada sono invece segregate in unità abitative che riproducono una versione pulita e idealizzata della città imposta dall'estetica postmoderna fondata sui consumi. In quanto forza trainante del neoliberalismo e della crescita economica, la pianificazione urbanistica estrema fondata sull'edilizia sembra soppiantare lo sviluppo spontaneo della città, basato su strutture ispirate dagli utenti che scaturiscono dal retroterra culturale. Dominano invece gli interessi del mercato fondiario e l'indifferenza verso la sostenibilità a più livelli.
La pretesa delle correnti politiche degli ultimi trent'anni di voler assegnare a Istanbul i doveri di una «città mondiale», l'etichetta di un marchio e la funzione di centro finanziario sembra danneggiarne l'unicità delle dinamiche architettoniche, urbane e socioeconomiche, evidenti soprattutto nelle stradine di Istanbul che avrebbero invece bisogno di una gestione più attenta e professionale.

Autore

haluk_ulusan