

PLATFORM

architecture and design



A MILLION TURKISH FLAGS WAVING IN THE IMMENSITY OF YENIKAPI SQUARE, A SPACE LONG DEDICATED TO VAST POLITICAL GATHERINGS WHICH OVERLOOKS THE SEA OF MARMARA BETWEEN ATATÜRK AIRPORT AND THE ANCIENT BYZANTINE WALLS


A MILLION TURKISH FLAGS

STORY Luca Molinari

It is Sunday, August 7th and trying to explain Istanbul at this historical moment is by no means easy, not only because of the complex political situation but also because this metropolis of more than twenty million people is able to condense all the contradictions and phenomena that not only express contemporary Turkey, but above all the fate of many megacities caught between traditional models and metamorphoses with unfathomable consequences. Istanbul, Byzantium, Constantinople: this city encapsulates the millennial history of some of the finest and most enduring civilizations in human history. For centuries its stones have breathed conflicts, overlaps of races and cultures, languages and religions and tastes and moods from the two continents between which this city has always been a natural bridge.

È domenica 7 agosto e cercare di raccontare Istanbul in questo momento storico non è per niente semplice. Non solo per la complessa situazione politica, ma soprattutto perché questa metropoli di più di venti milioni di abitanti è capace di condensare tutte le contraddizioni e fenomeni che non solo raccontano la Turchia contemporanea, ma soprattutto il destino di molte megalopoli a cavallo tra modelli tradizionali e metamorfosi dai risvolti insondabili. Istanbul, Bisanzio, Costantinopoli: questa città raccoglie la storia millenaria di alcune tra le civiltà più raffinate e durature nella storia dell'Umanità. Le sue pietre hanno respirato per secoli conflitti, sovrapposizioni di razze e culture, lingue e religioni, sapori e umori dai due continenti di cui quest'urbanità è ponte naturale da sempre.

**UN MILIONE DI
BANDIERE TURCHE
SVENTOLANO
NELL'IMMENSITÀ
DELLA PIAZZA DI
YENIKAPI, SPAZIO
DA TEMPO VOTATO
AI GRANDI RADUNI
POLITICI CHE GUARDA
IL MARE DI MARMARA
TRA L'AEROPORTO
ATATÜRK E LE
ANTICHE MURA
BIZANTINE**



Only Rome and Jerusalem can compete with Istanbul in terms of history and complexity to form a seductive triangle between material and symbolic reality, to which all the other capitals of the world have looked to give themselves form and identity. But unlike the first two, the Turkish metropolis is the one that has undergone the most radical recent transformation. Over the centuries the city expanded following a line of clear geographical and physical continuity between the Byzantine and Ottoman capitals: the great walls were strengthened as well as the precious construction for the collection and distribution of water; the high ridge of the Golden Horn saw the construction of the most important mosques, the area dedicated to the Palatium and major sports facilities facing the Sea of Marmara led to the construction of the Topkapı and the Blue Mosque.

Solo Roma e Gerusalemme possono competere con Istanbul in storia e complessità a formare un triangolo seducente tra realtà materiale e simbolica a cui tutte le capitali del mondo hanno guardato per darsi forma e identità.

Ma a differenza delle prime due la metropoli turca è la realtà che ha vissuto la trasformazione recente più radicale. La città è cresciuta lungo i secoli seguendo una linea di continuità fisica e geografica chiara tra la capitale bizantina e quella ottomana: le grandi mura vennero rafforzate così come il preziosissimo impianto per la raccolta e distribuzione delle acque; la dorsale alta del Corno d'Oro ha visto la costruzione delle moschee più rilevanti, l'area dedicata al Palatium e ai grandi impianti sportivi verso il Mare di Marmara ha portato alla realizzazione dell'impianto di Topkapı e della Moschea Blu.

The heart of the ancient city was enlivened by the complex of the Bazaar, while on the other bank the Galata district strengthened its role as a free trade area, open first to the world with the Genoese colony and then the creation of all the foreign embassies as well as the first truly modern infrastructures around İstiklal Avenue.

Until the first half of the twentieth century Istanbul expanded and the only real loss to be mourned was the disappearance of its political and administrative importance when Atatürk moved the capital to Ankara, in the heart of the country. Yet all the cultural, economic and entrepreneurial vitality and higher education continues to hold firm in the metropolis which has developed as an independent entity from the rest of Turkey. In the last twenty years the picture has changed with a dramatic demographic growth that has seen the overall population grow to over twenty million, mainly from rural areas in Turkey, resulting in a startling rise in building that has no equal in the city's history. Istanbul has expanded through a series of circles toward the North and the Black Sea putting the precious

aquifers that have supplied the city for centuries in great danger. The local government (a city state of twenty million!) together with the central government have insisted on some basic elements in recent years: an important infrastructure network that combines an expansion of public rail transport with a doubling of the great arterial ring roads that are dependent on a new, large bridge that transfers the weight of traffic to the North. The construction of a new airport on the Black Sea should make Istanbul one of the most important and strategic hubs in the Middle East yet there is reckless building deregulation which on one hand has led to the growth of large residential neighbourhoods with different income groups at either end of the scale while on the other taking no account of the old city centre's immense and fragile historical heritage. The strengthening of tourism in Istanbul which in addition to being a favourite destination for "traditional" travellers is also intended to become one of the most important Malls in the Arab world, as well as having become a recognized destination for transplants and cosmetic surgery.



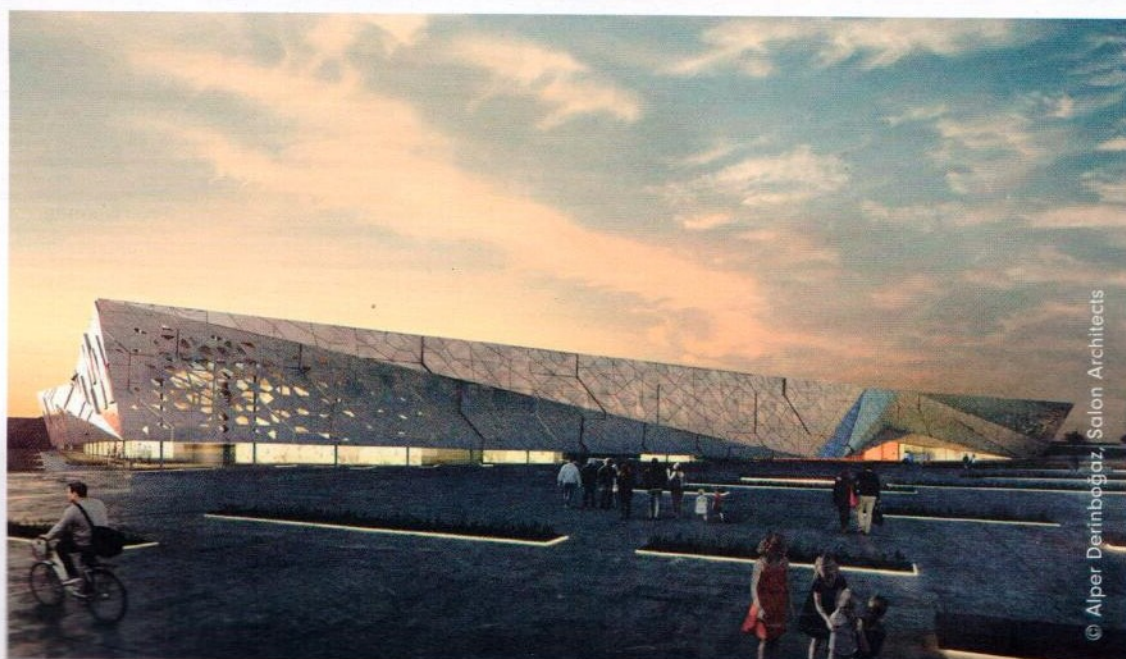
Il cuore della città antica viene innervato dal complesso del Bazar, mentre sulla sponda opposta il quartiere di Galata rafforza la propria natura di area franca, aperta al mondo con la colonia di genovesi prima e la realizzazione di tutte le ambasciate straniere oltre che delle prime, vere infrastrutture moderne intorno all'asse viario di İstiklal. Fino alla prima metà del XX secolo Istanbul cresce e c'è solo un lutto importante da elaborare che corrisponde alla perdita della propria centralità politica e amministrativa da quando Atatürk trasferisce la capitale ad Ankara, nel cuore del Paese. Eppure tutta la vitalità culturale, economica, imprenditoriale e dell'alta educazione continua a rimanere salda nella metropoli, che cresce come entità indipendente dal resto della Turchia.

Gli ultimi vent'anni scombinano il quadro con una crescita demografica drammatica che porta la popolazione complessiva oltre i venti milioni, soprattutto provenienti dalle zone rurali della Turchia e una conseguente produzione edilizia che non ha eguali nella storia di questa città. Istanbul cresce per anelli che guardano verso nord e il Mar Nero mettendo a serio pericolo le

preziose falde acquifere che da secoli nutrono la città.

Il governo locale (una città stato di venti milioni!) insieme al governo centrale hanno insistito in questi ultimi anni su alcuni elementi fondamentali: una rete infrastrutturale importante che mescola un potenziamento dei trasporti pubblici su binario al raddoppio delle grandi arterie tangenziali che si appoggiano a un nuovo, grande ponte che sposta il peso del traffico verso il Nord. La costruzione di un nuovo aeroporto sempre sul Mar Nero che dovrebbe fare di Istanbul uno degli Hub mediorientali più importanti e strategici. Una deregulation edilizia spericolata, che da una parte consente una crescita di grandi recinti residenziali a diverse fasce di reddito nelle sue estremità e che nel centro storico non tiene in dovuta considerazione il suo immenso e fragile patrimonio storico.

Il rafforzamento della vocazione turistica di Istanbul che, oltre a essere una delle mete preferite per i viaggiatori "tradizionali" ambisce a diventare uno dei più importanti Mall diffusi per il mondo arabo, oltre a essere diventato meta riconosciuta per i trapianti e la chirurgia estetica.

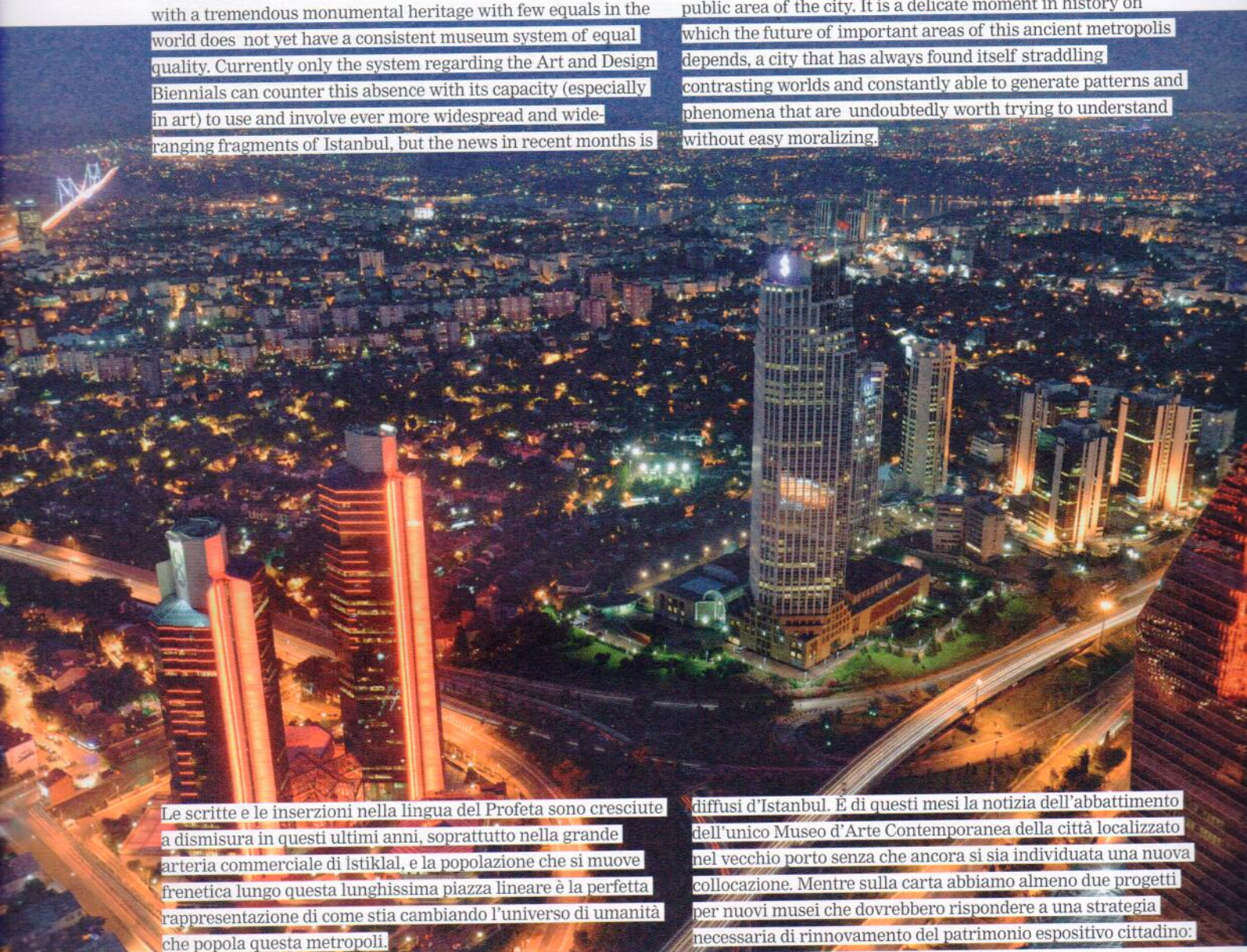


Writings and advertisements in the language of the Prophet have increased dramatically in recent years, especially on the large İstiklal Avenue shopping street, and the population that moves frenziedly along this long linear square is the perfect representation of how those who inhabit this metropolis are changing.

But it is above all the city's shared millennial heritage that has been put into question, since although there are sophisticated and diligent restoration projects such as the SALT Foundation or the Energy Museum designed by Han Tümerterkin, there are other projects that challenge the city's widespread and delicate historical wealth. It is paradoxical that a metropolis with a tremendous monumental heritage with few equals in the world does not yet have a consistent museum system of equal quality. Currently only the system regarding the Art and Design Biennials can counter this absence with its capacity (especially in art) to use and involve ever more widespread and wide-ranging fragments of Istanbul, but the news in recent months is

that the only Museum of Contemporary Art in the city located in the old harbour area is to be demolished without a new location having been identified.

However, on paper there are at least two projects for new museums that should provide a solution for the necessary strategy of renewing the city's expository heritage. One is the design by Peter Eisenman for a major project in Yenikapı for the preservation of the remains of the ancient Byzantine port and 35 antique boats, and the other is the project for the new Istanbul city museum by the young Alper Derinboğaz, which aims to restore an old bus station in front of the Byzantine walls through a courageous venture that will revitalize this immense public area of the city. It is a delicate moment in history on which the future of important areas of this ancient metropolis depends, a city that has always found itself straddling contrasting worlds and constantly able to generate patterns and phenomena that are undoubtedly worth trying to understand without easy moralizing.



Le scritte e le inserzioni nella lingua del Profeta sono cresciute a dismisura in questi ultimi anni, soprattutto nella grande arteria commerciale di İstiklal, e la popolazione che si muove frenetica lungo questa lunghissima piazza lineare è la perfetta rappresentazione di come stia cambiando l'universo di umanità che popola questa metropoli.

Ma è soprattutto il patrimonio diffuso e millenario di questa città a essere messo in discussione, per cui a fronte d'interventi sofisticati e attenti di recupero come per la SALT Foundation o il Museo dell'Energia disegnati da Han Tümerterkin, registriamo progetti che mettono in discussione la sua ricchezza storica minuta e diffusa.

È paradossale che una metropoli con il grandioso patrimonio monumentale che ha pochi uguali nel mondo non abbia ancora un conseguente sistema di musei all'altezza della sua fama. Attualmente solo il sistema delle Biennali d'Arte e di Design riescono a bilanciare quest'assenza con la capacità (soprattutto nell'arte) di usare e coinvolgere frammenti sempre più estesi e

diffusi d'Istanbul. È di questi mesi la notizia dell'abbattimento dell'unico Museo d'Arte Contemporanea della città localizzato nel vecchio porto senza che ancora si sia individuata una nuova collocazione. Mentre sulla carta abbiamo almeno due progetti per nuovi musei che dovrebbero rispondere a una strategia necessaria di rinnovamento del patrimonio espositivo cittadino:

il progetto di Peter Eisenman per un grande intervento a Yenikapı per la protezione dei resti dell'antico porto bizantino e di 35 resti di imbarcazioni antiche, e l'intervento per il nuovo museo della città di Istanbul a opera del giovane Alper Derinboğaz, che recupera una vecchia stazione degli autobus posta di fronte alle mura bizantine con un intervento coraggioso che metterà a sistema questa immensa area pubblica della città. Si tratta di un momento storico delicato in cui si potrebbero decidere i destini di parti importanti di questa metropoli millenaria, sempre a cavallo di mondi contrastanti e sempre capace di generare modelli e fenomeni che varrà sempre la pena capire senza facili moralismi.