

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA FACOLTÀ DI ARCHITETTURA
SCUOLA DI DOTTORATO IN ARCHITETTURA E DESIGN XXI CICLO

Dottorando:
Emiliano Bugatti

Tutor:
prof. **Franz Prati**

Relatori:
prof. **Giuseppe Cinà**
(Politecnico di Torino)

prof. **Paolo Girardelli**
(Boğaziçi University, Istanbul)

Metamorfosi Urbane Mediterranee
Salonico e Smirne
costruzione e ricostruzione delle identità

RINGRAZIAMENTI**INTRODUZIONE****CAPITOLO 1_UN MODELLO URBANO FRAGILE?****1.1_L'eredità Ottomana***1.1.1 I tracciati**1.1.2 Il tessuto residenziale**1.1.3 I complessi monumentali**1.1.4 Il mercato***1.2_La riforma urbana***1.2.1 Regolarizzazione del tessuto urbano**1.2.2 Nuove parti di città**1.2.3 La nuova edilizia***1.3_La città Levantina***1.3.1 Una diversa scena urbana**1.3.2 Gli spazi della modernità**1.3.3 Nuovi linguaggi ed interpretazioni locali***CAPITOLO 2_MODERNITA' E CATASTROFE****2.1_L'incendi di Salonicco e Smirne***2.1.1 Il grande incendio e la Salonicco neo-ellenica**2.1.2 La fine della città franca e la nuova Smirne repubblicana***2.2_La ricostruzione tra progetto e tabula rasa***2.2.1 Il Piano di Ernest Hébrard**2.2.2 Una visione complessiva della città**2.2.3 Il Piano di René e Raymond Danger**2.2.4 Il sindaco Behçet Uz**2.2.5 La monumentalità del piano e l'edilizia corrente***3.3_Nazionalismo e identità urbana***3.3.1 La forma della città e l'identità nazionale*

CAPITOLO 3_ RE-INVENTARSI MEDITERRANEI

3.1_ Il dopoguerra tra piani e mercato

3.1.1 I piani del dopo guerra per le aree centrali di Smirne e Salonicco

3.1.2 Le ultime demolizioni e la speculazione edilizia

3.2_ Gli spazi della contemporaneità

3.2.1 Il recupero della memoria?

3.2.2 Sognando Barcellona

CAPITOLO 4_ DIVERSE CULTURE UN'UNICA CITTA'

4.1_ La moltitudine etnica della città

4.1.1 I quartieri monoetnici

4.1.2 spazi, architetture e identità culturali

4.1.3 La fine della multiculturalità?

4.2_ Le diverse identità

4.2.1 Identità ed alterità

CONCLUSIONI

BIBLIOGRAFIA

Il primo ringraziamento è per il professore Maurice Cerasi, per il suo insegnamento, e per avermi contagiato, un decennio fa nella Facoltà di architettura di Genova, con l'amore per la ricerca sulla città e sull'architettura del Mediterraneo orientale.

Ringrazio il mio tutor del collegio docenti della Scuola di Dottorato professore Franz Prati e i miei relatori i professori Giuseppe Cinà, purtroppo trasferitosi al Politecnico di Torino, e Paolo Girardelli, dalla Boğaziçi University di Istanbul, per avermi dato il supporto, gli stimoli, le critiche e le opportunità necessarie per la maturazione di questa tesi.

Un grazie: alla mia famiglia per avermi sostenuto, non solo moralmente, in questo difficile periodo della mia vita; ad Elena per aver subito anni di tormento e per essere stata spietata critica; agli amici di Istanbul, in particolare Luca, Ayşe, Sema e Zeus per l'aiuto e l'ospitalità; al professore Karaman, da Mimar Sinan Fine Arts University di Istanbul per aver aperto con il professore Giuseppe Cinà la mobilità dottorandi; alla professoressa Hülya Koç e Ai professori della facoltà di architettura della Doküz Eylül University di Smirne e alla dottoranda Aysegul per il supporto nei sopralluoghi e nella ricerca a Smirne; alla professoressa Alexandra Yerolympos, dalla Aristotle University di Salonicco, per le indicazioni necessarie al sopralluogo della città; ai professori greci e turchi con i quali ho potuto avere un fruttuoso confronto, in particolare Candaş Bilisel, Middle East University di Ankara, Zeynep Enlil, Yıldız University di Istanbul, Aygül Ağır, Istanbul Technical University, Sümer Gürel, Mimar Sinan Fine Arts University, Deniz Güner, Doküz Eylül University di Smirne, Vassilis Colonas, University of Thessaly; alla professoressa Cristina Pallini, del Politecnico di Milano; agli amici dottorandi Giorgio Ciarallo e Cenk Berkant; a Francesco, Paolo e Diego per il supporto da Genova; a tutte le altre brave persone, che ora, annesso dalla stanchezza, non ricordo, e *last but not least* alla mia gatta, la Bagascetta.



I.1, Residui di un infrastruttura non completata lungo il Kordon di Smirne.

..il nostro paese ha troppa storia per una sola bandiera. (Anonimo bosniaco)

Tra la metà dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, le aree centrali di Salonicco e Smirne subirono una **rapida e radicale trasformazione urbana**. Questa metamorfosi, marcata dagli incendi che colpirono le due città (Salonicco nel 1917 e Smirne nel 1922), fu soprattutto la conseguenza e il riflesso delle complesse e drammatiche situazioni sociali e politiche.

Oggi queste città non possiedono più il fascino, levantino e cosmopolita, che aveva attratto i visitatori occidentali sul finire dell'Ottocento: esse non sono più apprezzabili né per la bellezza dell'impianto né per la ricchezza e l'armonia della scena urbana, ma sono tuttavia testimonianze fisiche del **conflitto** che ha avuto luogo **tra diverse idee di città** e che in questa tesi si cercherà di riconoscere e analizzare.

A **Smirne**, in pochi chilometri quadrati di territorio, è possibile incontrare diversi brani di città dai caratteri completamente diversi, accostati tra loro senza soluzioni di continuità (aree suburbane collinari, parti densamente costruite, zone con impianto storico ottomano ancora leggibile, viali tipo boulevard che portano alle aree ricostruite dopo l'incendio, grandi vuoti urbani). Il risultato è una successione di spazi pubblici morfologicamente diversi e caratterizzati dalla compresenza, all'interno dello stesso ambito quale una piazza o un viale, di architetture, superstiti e di nuova costruzione, tra loro incoerenti non tanto per stile o per finitura della facciata quanto per scala, dimensione e tipo edilizio che alludono a spazi o idee di città eterogenei tra loro.

Percorrendo uno dei viali moderni, ricostruiti dopo l'incendio del 1922, che collegano la stazione ottocentesca al fronte marittimo e che oggi sono le arterie principali di Smirne, ci s'imbatte in esemplari mutilati di edifici commerciali storici che testimoniano che questa era stata precedentemente l'area del mercato. Molti di questi viali, delimitati dalla cortina omogenea di edifici per appartamenti costruiti tra gli anni '60 e '70 del Novecento, costituiscono la

scena tipica della nuova città sorta sul precedente centro storico. Queste vie, di diciotto - venti metri di larghezza, cambiano bruscamente calibro in corrispondenza dei quartieri settentrionali di Alsancak, alla fine dell'Ottocento quartieri operai, oggi vissuti dalla popolazione di Smirne come centro storico della città. Il lungo mare della città, il Kordon, presenta invece le tracce di operazioni infrastrutturali non completate: i piloni in cemento armato, che si trovano ora nelle aiuole verdi del *waterfront* realizzato nel 2000, sono i segni di una sopraelevata, progettata negli anni '90, che non venne mai terminata. Le architetture della speculazione edilizia degli anni '60 e '70 hanno invece *periferizzato* parti di città, inglobando le architetture superstiti sia di periodo ottomano che della ricostruzione post-incendio. Nella parte collinare della città, in continuità con i tracciati storici, si è sviluppato, per mano di nuclei di famiglie emigrate dall'est anatolico, un quartiere abusivo, un cosiddetto *gecekondu*,¹ che ripropone alcune caratteristiche del vicino tessuto residenziale ottomano preservatosi.

Questa complessa successione di spazi pubblici molto diversi tra loro si trova, come detto in principio, in appena pochi chilometri quadrati di città.

La scena urbana di **Salonicco**, rispetto a quella appena vista di Smirne, si presenta al visitatore odierno certamente più omogenea. Infatti, intere parti di città sono oggi caratterizzate da grandi edifici per appartamenti, i condomini, che si sono sostituiti, dal dopo guerra fino agli anni '70, non solo all'edilizia ottomana o tardo ottomana rimasta, ma anche a quella della ricostruzione anni '20, seppur rimanendo fedeli alla trama urbana definita dal piano Hébrard

1 Nome che viene riferito alle case e parti di città auto costruite: *Gecekondu*, parola turca che letteralmente significa costruito in una notte.

per la ricostruzione dopo l'incendio del 1917.²

In questo *continuum* cementizio ormai si possono distinguere pochi brani di città non solo che risalgono a prima dell'incendio, ma anche costruiti durante la prima fase di ricostruzione degli anni '20. Nella parte alta della città, Ano Poli, sono ancora presenti alcune case ottomane di legno e, nonostante le ricostruzioni avvenute, la densità edilizia è bassa e la scala architettonica molto differente rispetto agli altri quartieri della città. Nella parte bassa della città, che si estende dall'area del mercato, al quartiere franco fino all'area di Ladadika, nonostante il degrado diffuso, sono presenti interessanti commistioni di elementi architettonici e urbani tardo ottomani e moderni.

La città moderna, ricostruita negli anni '20, nonostante sia stata compiuta nel rispetto dell'impianto planimetrico ortogonale, ideato da Hébrard, con assi prospettici focalizzati su alcuni monumenti, non permette più la lettura chiara della gerarchizzazione degli spazi pubblici progettati dall'urbanista francese. Il segno più eloquente delle trasformazioni moderne post-incendio è l'asse civico disegnato da Hébrard dopo l'incendio e mai completato nella parte collinare, a causa del ritrovamento dei resti dell'agora ellenistico - romana. Le tracce della città antica, riscoperte durante gli scavi, emergono all'interno del tessuto edilizio come un vuoto potenzialmente interessante ma per ora non ancora metabolizzato all'interno dello spazio pubblico della città. L'asse civico e i resti archeologici furono oggetto di un concorso d'idee, in occasione di Salonico Capitale Europea della Cultura 1997, al quale però non fece seguito alcuna realizzazione che abbia cambiato la percezione di questi spazi.

2 L'operazione che ebbe un'importante eco in Europa. Si vedano testi critici dell'epoca : DREYFUS R., Le nouveau plan de Salonique, in "L'architecture", XL, 1928, pp.1-10. LAVEDAN Pierre, L'Œuvre d'Ernest Hébrard en Grèce, in "Urbanisme", numero monografico dedicato all'opera di Ernest-M. Hébrard architetto e urbanista, maggio 1933, pp. 148-168. LAVEDAN Pierre, Un probleme d'urbanisme-La reconstruction de Salonique, in "Gazette des Beaux Arts", Parigi, 1922, pp. 231-248. SAHİAS JH., *Salonique en reconstruction*, Atene 1920.

La curiosità intellettuale, che ha animato la ricerca, è stata quella di comprendere come mai il modello urbano ottomano e tardo ottomano siano stati così vulnerabili all'impatto con le idee di città maturate dal XIX secolo in Europa occidentale.

Inoltre, come Alexandra Yerolympos notava già dieci anni fa a proposito delle città dei Balcani,³ le trasformazioni urbane in città non strettamente europee sono solo superficialmente affrontate nei manuali di storia della città. Le vicende architettoniche, urbane e socio-politiche che hanno caratterizzato anche queste due città, dall'inizio delle riforme dell'Impero Ottomano sino alla formazione delle nazioni greca e turca, sono solo limitatamente comprese nella loro complessità dal momento che risulta difficile comprendere i sentimenti e le ragioni che hanno alimentato una vera e propria **rimozione culturale**.

Con la consapevolezza che non possa bastare il punto di vista parziale dell'architetto e dello studioso della città per spiegare un processo storico così complesso, credo che contribuire all'aumento della conoscenza di questi insediamenti del Levante possa essere utile per fornire una nuova chiave di lettura degli avvenimenti qui descritti.

Le ragioni del confronto

Le trasformazioni morfologiche e le trasformazioni della scena urbana, che interessarono le aree centrali delle due città, dagli anni '50 dell'Ottocento sino alla fine del Novecento, saranno evidenziate non per realizzare una cronologia di vicende urbane, ma per ottenere elementi di comparazione utili per l'analisi che porterà all'interpretazione critica di tali processi di trasformazione. Salonicco e Smirne possono, infatti, essere confrontate in virtù di **numerose analogie** che percorrono la storia di entrambe.

Primo elemento comune è il contesto geografico e politico in cui si trovavano,

3 YEROLYMPPOS Alexandra, *Urban transformations in the Balkans (1820-1920), Aspects of Balkan Town Planning and the Remaking of Thessaloniki*, Salonicco, University Studio Press 1998.

il Mediterraneo orientale e il sistema territoriale e amministrativo dell'Impero Ottomano, e il ruolo che in questo ricoprivano, importanti porti e capoluoghi regionali o *eyalet*.⁴

A partire dal XVII secolo infatti, Smirne e Salonicco erano diventate **importanti città commerciali** del mediterraneo ottomano, strettamente connesse con i rispettivi entroterra: Smirne con le vie carovaniere anatolico-asiatiche e Salonicco con i Balcani e l'Europa continentale. In particolare Smirne aveva visto aumentare la propria importanza quando fu scelta da importanti società di commercio occidentali, soprattutto francesi e inglesi, come nuovo centro strategico in cui trasferire sedi e consolati dopo la discesa dell'isola Chios, voluta dall'Impero Ottomano. Salonicco, invece, aveva visto aumentare significativamente le relazioni commerciali con l'Europa occidentale soprattutto quando società francesi e in particolare la Compagnia del Levante aprirono le proprie sedi nella città macedone.

Dagli anni '40 dell'Ottocento, con l'aumento delle concessioni commerciali quindi, queste città beneficiarono della forte presenza europea che operò dall'interno, attraverso investimenti, nelle trasformazioni urbane. A Salonicco e a Smirne iniziò un processo di modernizzazione che, attraverso la costruzione e il **potenziamento delle infrastrutture**, *in primis* la rete ferroviaria, i servizi pubblici e il fronte marittimo con la costruzione del nuovo porto, diede l'impulso per un primo sviluppo industriale⁵ e rafforzò i contatti commerciali con l'Europa.

Altre analogie si ritrovano negli esiti formali raggiunti e nelle personalità che furono promotrici di tali opere pubbliche.

4 CERASI Maurice, *La città del Levante. Civiltà urbana e architettura sotto gli Ottomani nei secoli XVIII-XIX*, Milano, Jaca Book 1988, pp. 56-57.

5 Questo sviluppo infrastrutturale avvenne dagli anni '50 dell'Ottocento. Come sottolineato da Cristina Pallini per Alessandria e Salonicco questo mutato scenario dei rapporti produttivi ha traghettato questi insediamenti dall'essere città scambiatrici a città produttrici. PALLINI Cristina, *La composizione nei progetti di ricostruzione per le città scambiatrici del Mediterraneo orientale: Alessandria e Salonicco*, tesi di dottorato IUAV XIII ciclo, 2001.

Le operazioni di riempimento della costa di Smirne iniziarono negli anni '60 dell'Ottocento su iniziativa di Sabri pascià.⁶ Questo dinamico uomo, appartenente all'*élite* riformatrice dell'impero, divenne l'elemento chiave anche nella trasformazione del fronte marittimo di Salonicco. Infatti, nel 1869, dopo che a Smirne si erano concluse le pratiche che assegnavano ai francesi la costruzione del nuovo fronte mare, egli si trasferì a Salonicco per realizzare, attraverso la demolizione delle mura marittime, un'analoga metamorfosi della linea della costa. Le due operazioni vennero realizzate parallelamente.⁷

Altro personaggio comune alle riforme di entrambe le città fu Midhat pascià.⁸ Egli fu attivo a Smirne negli anni '70 dell'Ottocento quando, per far fronte alla divisione sociale della città che aveva seguito le trasformazioni del fronte mare, propose l'apertura di nuovi tracciati all'interno del tessuto urbano tradizionale; il progetto però non fu portato a termine. Nonostante non sia dimostrata dagli storici la paternità del progetto, a Salonicco, a partire dal 1875, poco dopo la permanenza di Midhat pascià in questa città, vennero aperti nuovi assi viari, all'interno del tessuto edilizio, analoghi a quelli che il pascià aveva proposto qualche anno prima a Smirne.⁹

Queste riforme della struttura urbana non avrebbero portato anche alla trasformazione della scena urbana se non ci fossero stati settori di società fortemente interessati ad un cambiamento profondo della città.

Le diverse confessioni religiose, rappresentate all'interno dell'Impero

6 YEROLYMPPOS Alexandra, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. p.p. 62-63.

7 A Smirne si iniziarono i lavori di riempimento nel 1867 per concludersi nel 1875, mentre a Salonicco i lavori iniziarono nel 1869 e vennero conclusi nel 1880. Ibidem, p. 63.

8 Si veda per una collocazione di Midhat pascià all'interno dell'apparato ottomano DUMONT Paul, Il periodo dei Tanzimat (1839-1878), in *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999, pp. 499-500.

9 Midhat pascià scrisse una lettera di denuncia delle drammatiche condizioni in cui versavano le parti di città rimaste escluse dalle trasformazioni degli anni precedenti. ANASTASSIADOU Meropi, *Salonique, 1830-1912 une ville ottomane a l'age des reformes*, Leiden, 1997, p. 153.

Ottomano dalle nazionalità o *millet*,¹⁰ incisero sulle trasformazioni di Salonicco e Smirne nel momento in cui divennero anche attori sociali ed economici; in particolare le minoranze non musulmane, escluse dagli ambiti militari e coinvolte solo in ruoli secondari della politica, si concentrarono, e raggiunsero livelli di eccellenza, nel settore degli affari. Famiglie appartenenti alla nuova borghesia infatti, inizialmente provenienti dalle minoranze non musulmane, divennero le principali sostenitrici del mutamento, in virtù, soprattutto, delle relazioni economiche e culturali che avevano stretto con l'Europa. Anche la stessa componente europea, presente a Smirne e Salonicco, come in altre città dell'impero ottomano, partecipò attivamente alle trasformazioni urbane. Anzi, i quartieri franchi rinnovati e i nuovi fronti marittimi divennero, negli ultimi decenni dell'Ottocento, le parti di città in cui si sperimentarono nuovi tipi edilizi, sia residenziali sia pubblici, e dove la moda, la percezione dello spazio pubblico e la socialità borghese europea vennero assorbite e rielaborate dalla locale *élite* sociale. Nelle due città, la modernità europea venne quindi prima interpretata e poi espressa in una cultura architettonica e urbana che si potrebbe definire locale o regionale.¹¹

L'incendio di Salonicco del 1917 e quello di Smirne del 1922 segnarono profondamente le vicende storico-urbane delle due città; inoltre, i due eventi catastrofici si verificarono in concomitanza con altri nevralgici avvenimenti ossia la dissoluzione dell'Impero Ottomano e il passaggio delle due città sotto nuovi contesti nazionali.

Gli incendi, che distrussero circa due terzi del tessuto urbano, colpirono proprio le parti di città, costruite a cavallo tra Ottocento e Novecento, in cui si concentrava la maggior parte della popolazione cosmopolita e borghese.

10
paragrafo 4.1.

Il tema sarà approfondito nel capitolo primo al paragrafo 1.3 e nel capitolo quarto al

11
ler 2005, capitolo quarto, pp. 51-62.

CERASI Maurice – BUGATTI Emiliano, *La città dalle molte culture*, Milano, Libri Scheiwiller

La distruzione di questi particolari settori creò un'opportunità unica ed estremamente favorevole, che venne colta dai nuovi amministratori, greci e turchi, per **modificare l'identità urbana** delle aree centrali delle due città. Le trasformazioni urbane di Smirne e di Salonicco, successive agli incendi, evidenziano infatti, la volontà, espressa nei piani di ricostruzione, di cancellare e ignorare la forma urbana tardo ottomana. Questo processo di *de-ottomanizzazione* venne messo in opera con esiti differenti, ma con modalità di intervento simili. La constatazione assume importanza se osservata all'interno del contesto urbano, culturale e politico che accomunò le due città sino alla fine del periodo ottomano.

Gli incendi erano stati una costante nella storia delle due città, ma non avevano mai portato ad una trasformazione radicale o alla cancellazione dell'idea di città pre-incendio; talvolta furono l'occasione per intraprendere trasformazioni della morfologia urbana attraverso l'applicazione di nuove norme edilizie oppure attraverso l'introduzione di nuovi tipi architettonici, ma tali cambiamenti erano sempre avvenuti in un testo urbano ancora leggibile nelle sue parti. Neppure la riforma urbana della seconda metà dell'Ottocento cancellò pienamente il carattere settecentesco delle due città; essa stabilì piuttosto la nascita di un **paesaggio urbano nuovo** dal carattere ibrido, moderno, borghese, occidentale che successivamente fu chiamato levantino. Questa nuova idea di città, dalla complessa fisionomia e sfuggente alla concezione di modernità occidentale, caratterizzò, soprattutto negli ultimi decenni dell'Ottocento, non solo Smirne e Salonicco ma molti quartieri delle principali città del Levante.

Dunque la possibilità della nascita della cultura levantina mette in risalto come il modello urbano ottomano fosse un sistema aperto, e forse per questo anche debole, capace di accogliere ed elaborare, in un continuo processo di rigenerazione, elementi nuovi ed estranei.

Gli incendi di Salonicco e Smirne, contemporaneamente alla nascita della Repubblica Turca e alla definizione dei confini del Regno di Grecia, misero

in crisi la multiculturalità, un aspetto che era stato molto importante nelle città ottomane. La fuga prima e l'esodo dopo¹² spostarono oltre due milioni di persone da una nazione all'altra, molte delle quali da Salonicco a Smirne e viceversa. Questo drammatico **mutamento nel panorama culturale** e sociale determinò una condizione favorevole alle dinamiche di cambiamento che verranno esaminate in seguito.

Perché fu cancellato questo complesso palinsesto urbano e culturale?

Gli incendi distrussero parti di città che, teoreticamente, avrebbero potuto rigenerarsi attraverso pratiche ancora vive o attraverso l'opera degli stessi architetti artefici di quello stesso panorama urbano appena dissolto. Le motivazioni di carattere economico e speculativo spiegano solo marginalmente le trasformazioni che verranno analizzate.¹³

Le pianificazioni delle aree centrali di Salonicco e di Smirne furono interventi portati avanti all'interno di un processo più ampio e di un contesto culturale nuovo, nazionalistico, teso alla cancellazione della precedente idea di città ottomana, levantina, cosmopolita e dei valori di cui essa era portatrice.

Le motivazioni ufficiali dei piani di ricostruzione riportano molti cliché derivati dall'idea di modernità che aveva trasformato la città borghese europea nella seconda metà dell'Ottocento. Gli urbanisti coinvolti nella ricostruzione, Ernest Hébrard a Salonicco e i fratelli René e Raymond Danger con la supervisione di Henri Prost a Smirne, tutti formati o influenzati dall'*École des Beaux-Arts* parigina, erano certamente portatori di questi nuovi valori di modernità europea.

Nonostante le motivazioni di carattere igienico-sanitario possano essere sembrate la guida alla progettazione delle nuove città, in realtà le scelte

12 Lo scambio delle popolazioni venne deciso bilateralmente dalle due nazioni durante il Trattato di pace di Losanna del 1923.

13 Nell'Ottocento furono proprio i proprietari fondiari i più forti oppositori delle trasformazioni urbane volute dalle autorità Ottomane.

urbane e architettoniche operate dalla classe dirigente, sia greca che turca, erano sorrette da valori soprattutto legati all'identità nazionale.¹⁴ In quest'ottica sono comprensibili sia lo sforzo per l'eliminazione delle alterità (demolizioni e cambi nella geografia etnica degli abitanti), sia il tentativo di definizione della nuova identità urbana e culturale (costituzione di stili nazionali, elementi simbolici del nuovo status politico). I piani di ricostruzione, forti della *tabula rasa* lasciata dagli incendi, riutilizzarono solo poche architetture superstiti e spesso ignorarono la precedente città, proseguendo anche oltre l'area incendiata l'opera di demolizione iniziata dal fuoco.

Il piano di rimozione dell'alterità però non ebbe facile attuazione e spesso gli indirizzi delineati dai piani degli anni '20 furono successivamente disattesi. A Smirne, a seguito della crisi economica, dovuta principalmente alla chiusura di molte delle attività economiche esistenti in città, e della conseguente mancanza della borghesia che avrebbe dovuto garantire non solo il finanziamento delle opere, ma anche la loro coerente realizzazione, gli edifici che furono costruiti all'interno dei nuovi lotti misero in evidenza il divario tra le aspirazioni del piano e la realtà economica e culturale della città. A Salonico invece, la permanenza di professionisti che avevano operato già nel periodo tardo ottomano permise la realizzazione di una scena urbana in continuità, seppur con differenze e novità, con il periodo precedente all'incendio, almeno sino agli anni '30.

Dagli anni '40 le due città iniziarono un percorso differente; a Smirne si continuarono a utilizzare strumenti di pianificazione per ipotizzare trasformazioni delle aree centrali, mentre a Salonico, e più in generale in

14 Vedi BILSEL Cana, Ideology and urbanism during the early republican period: two plans for Izmir and scenarios of modernization, in «METU Journal of Faculty of Architecture», n. 1-2, vol. 16, 1996, pp.13-30; MAZOWER Mark, *Salonico, città di fantasmi: Cristiani, musulmani ed ebrei tra il 1430 e il 1950*, Garzanti, Milano, 2007; YEROLYMPPOS Alexandra, COLONAS Vassilis, Un urbanisme cosmopolite, in *Salonique 1850-1918, la "ville des Juifs" et le réveil des Balkans*, a cura di G. Veinstein), éditions Autrement, Paris, 1992, pp. 158-176; YEROLYMPPOS Alexandra, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. pp. 106-108.

Grecia, il dopoguerra fu caratterizzato da un periodo in cui venne meno la progettualità pubblica, soprattutto nelle parti centrali della città.

La **speculazione edilizia** che ha interessato le aree centrali delle due città, dagli anni '60 sino agli anni '80 del Novecento, non ha solo determinato la radicale metamorfosi del paesaggio urbano, ma ha anche portato avanti l'erosione delle precedenti tracce della città non compromesse dal fuoco.¹⁵

Le trasformazioni degli ultimi due decenni, pur oscillando tra recupero urbano e speculazione fondiaria, hanno messo in luce un nuovo desiderio degli amministratori locali di riportare queste due città all'interno di uno **scenario contemporaneo, sopranazionale**, sfruttando le occasioni di eventi globali (Thessaloniki 97 o la candidatura di Smirne all'expo 2015) o mettendo in opera, soprattutto a Smirne, la *barcellonizzazione* dello spazio pubblico del *waterfront* delle aree prese in esame.

Letteratura critica

Nelle seguenti pagine si analizzeranno i contenuti della letteratura critica e delle ricerche pubblicate da diversi studiosi, architetti, storici, urbanisti, sulla storia urbana e sociale di Salonico e Smirne. Molti degli autori citati si sono resi disponibili per incontri di approfondimento e revisione delle ipotesi sviluppate nei capitoli che seguiranno.

Esistono numerose pubblicazioni inerenti la storia urbana di **Salonico**, soprattutto per quanto riguarda il periodo ellenistico, romano e bizantino. Meno studiato è invece il periodo ottomano. Inoltre, buona parte delle pubblicazioni inerenti questo periodo sono realizzate da studiosi greci o ebrei e focalizzano l'attenzione soprattutto sulla storia sociale delle comunità non musulmane. Come messo in evidenza da Anastassiadou, sono rari gli studi compiuti dai

15

Anche gli edifici costruiti dopo gli incendi, negli anni '20 e '30 del Novecento, sono stati sostituiti con la nuova edilizia speculativa che ha determinato un ennesimo cambiamento della scena urbana.

turchi, nonostante la nostalgia per la perduta *Selânik* ottomana.¹⁶

I testi di storia urbana della città sono relativamente recenti. Il primo d'interesse, citato dagli autori presi in esame, è del 1983 ed è stato scritto da Vassilis Dimitriadis.¹⁷ Questo testo, di carattere divulgativo,¹⁸ presenta comunque un'importante ricostruzione della morfologia urbana prima dell'incendio del 1917, nella quale sono stati riportati i quartieri *intra muros* e nominati, in greco e in turco, tutti i gli edifici monumentali.

I lavori di Alexandra Yerolympos, urbanista e studiosa della città,¹⁹ sono stati di fondamentale importanza per la stesura di questa tesi. I suoi testi di morfologia urbana sono incentrati sulle trasformazioni del periodo tardo ottomano delle città balcaniche. Sono suoi i primi studi sulle trasformazioni urbane di Salonicco, dall'entrata in vigore dei *Tanzimat* sino all'incendio del 1917, pubblicati in inglese e rivolti alla comunità scientifica internazionale. I diversi saggi di Yerolympos hanno permesso di rivalutare, nei processi di

16 ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit. p. 19. Parte della nostalgia deriva dal fatto che Mustafa Kemal Atatürk, fondatore della repubblica turca, nacque proprio a Salonicco nel 1881.

17 DIMITRIADIS Vassilis, *The Topography of Thessaloniki during the period of Tourkokratia 1430-1912*, Salonica 1983 (in greco). Negli anni precedenti questa pubblicazione, in un clima di riscoperta del passato ottomano della città, anche se era all'epoca più comune parlare di dominazione turca, vennero anche pubblicati altri testi sulla storia della città: MOUTSOPOULOS N. K. *Thessaloniki 1900-1917*, Thessaloniki, M Molho Publications, 1980; PAPAGIANNOPOULOS Apostolos, *History of Thessaloniki*, Rekos, Salonicco, 1982. Più recente come pubblicazione ma non come taglio critico è lo studio sulla città alta Ano Poli, AGIS I. Anastasiadis, *Thessaloniki: old town*, Athens : Melissa Publishing House, 1990.

18 ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit. pp. 28-29.

19 YEROLYMPOS Alexandra, *Between East and West. Planning in the Ottoman Reform Era*. University Studio Press, Thessaloniki 2004, (in greco con abstract in inglese); YEROLYMPOS Alexandra, Urban Space as "Field": Aspects of Late Ottoman Town Planning After Fires, in *Cities and Catastrophes. Villes et catastrophe*, a cura di G. Guilbaud - H. L. Platt - D. Scott, Francoforte, Peter Lang 2002, pp. 223-236 ; YEROLYMPOS Alexandra, La part du feu, in *Salonique 1850-1918, la "ville des Juifs" et le réveil des Balkans*, a cura di G. Veinstein, éditions Autrement, Paris, 1992, pp. 261-267 ; YEROLYMPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit.; YEROLYMPOS Alexandra, Typologie et mutations des quartiers de commerce traditionnel, in *Multicultural Urban Fabric and Types in the South Eastern Mediterranean*, edited by M. Cerasi, A. Petruccioli, A. Sarro, S. Weber, Istanbul 2008, pp. 241-263 ; YEROLYMPOS Alexandra, COLONAS Vassilis, Un urbanisme cosmopolite, in *La "ville des Juifs" et le réveil des Balkans*, a cura di G. Veinstein, éditions Autrement, Paris, 1992, pp. 158-176.

recupero urbano avviati dagli anni '80, le architetture ottomane, soprattutto gli edifici pubblici, conservatesi dopo l'incendio.²⁰

Un importante studio, forse il più completo, sulle trasformazioni della città di Salonicco durante il periodo delle riforme ottomane è stato compiuto da Meropi Anastasiadou.²¹ Il testo approfondisce sia le trasformazioni dello spazio pubblico sia quelle sociali e degli ambiti privati della vita domestica. Questo testo, di carattere storico e meno focalizzato sull'architettura della città, mette comunque in evidenza come la modernizzazione della città sia avvenuta a seguito della costruzione delle nuove infrastrutture urbane (la linea ferroviaria, il porto e le infrastrutture idrauliche). Povero di materiale iconografico, il testo di Anastasiadou è completo di una ricca bibliografia aggiornata della città divisa per discipline (studi urbani, economia, sociologia urbana, ecc.) e di una lista dettagliata degli archivi dove è presente materiale inerente la storia di Salonicco.

Vassilis Colonas ha focalizzato l'attenzione sulle trasformazioni di Salonicco e Smirne alla scala architettonica mettendo in evidenza i cambiamenti, tipologici e linguistici, delle architetture costruite durante gli ultimi decenni dell'Impero Ottomano.²² Colonas ha approfondito il ruolo avuto da alcuni architetti, il più importante dei quali a Salonicco è stato Vitaliano Poselli, nella progettazione di edifici realizzati per le istituzioni cittadine come per i membri più importanti delle diverse comunità cittadine. L'ultima pubblicazione di Colonas è completamente incentrata, a mio avviso ne è il limite più grande,

20 Le ricostruzioni delle vicende storiche della città di Salonicco, riportate nelle diverse pubblicazioni di Yerolympos, pur essendo molto ben documentate, vengono spesso ricondotte all'interno di un inevitabile processo di modernizzazione del tessuto urbano ottomano che in alcuni passaggi è definito tessuto medievale. YEROLYMPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. p. 100.

21 ANASTASSIADOU Meropi, *Salonique*, op. cit.

22 COLONAS Vassilis, *Greek architects in the Ottoman Empire, 19th-20th centuries*, Athens : Olkos, 2005. COLONAS Vassilis, Vitaliano Poselli an Italian Architect in Thessaloniki, in "Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre", 1990, pp. 162-171. COLONAS Vassilis, L'architecture résidentielle de Thessalonique (1885-1912), in "Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre", n. 1-2, 1994-1995, pp. 74-83.

sull'apporto dato degli architetti greci alla costruzione di nuovi edifici pubblici e privati nei quartieri rinnovati alla fine dell'Ottocento di Salonicco, Smirne e Istanbul.

Cristina Pallini, nella sua tesi di dottorato in composizione architettonica e urbana e successivamente nei suoi saggi, ha collocato le trasformazioni di Salonicco, Alessandria d'Egitto e Smirne all'interno di un ampio contesto geografico territoriale.²³ La tesi sostenuta è che Salonicco, come altre città, definite *istimiche* e *scambiatrici*, in virtù del rapporto che hanno con il loro entroterra e per la loro posizione geografica, sono soggette a preservare certe caratteristiche morfologiche ed economiche. Pallini ha analizzato il piano di ricostruzione di Salonicco di Hébrard non come una *tabula rasa* ma ha ipotizzato come il progetto abbia avuto invece diversi elementi di connessione sia con la precedente morfologia tarda ottomana, sia con quella romana.

Mark Mazower con la pubblicazione del suo *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims and Jews, 1430-1950*,²⁴ pubblicato anche in italiano, ha ricostruito attraverso le vicissitudini delle comunità cittadine cinque secoli di storia sociale di Salonicco. Questo testo ha messo soprattutto in luce l'importanza della comunità ebraica, maggioritaria a Salonicco sino agli anni '20 del Novecento, all'interno della società salonicchese. Attraverso le ricostruzioni delle vicende storiche e di quelle personali di uomini chiave come di persone comuni di Salonicco, ho potuto utilizzare il testo di Mazower come cartina tornasole delle trasformazioni urbane e architettoniche analizzate.

Le trasformazioni del Novecento sono state recentemente analizzate da

23 PALLINI Cristina, *La composizione nei progetti di ricostruzione*, op. cit. PALLINI Cristina, *Geographic Theatres, Port Landscapes and Architecture in the Eastern Mediterranean: Thessaloniki, Alexandria, Izmir*, in *Mapping out the Eastern Mediterranean*. London: I.B. Tauris, 2009.

24 MAZOWER Mark, *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims and Jews, 1430-1950*, Knopf, New York, 2005. Edizione italiana a cui si farà riferimento per le seguenti citazioni e rimandi: MAZOWER Mark, *Salonicco, città di fantasmi*, op. cit.

Vilma Hastaoglou-Martinidis²⁵ e Régis Darques.²⁶ Hastaoglou, coinvolta nell'organizzazione dei concorsi previsti dal programma di Thessaloniki 1997, ha concentrato le sue ricerche sulle trasformazioni dell'area portuale della città e del waterfront esterno all'area *intra muros*. Darques, con un approccio da pianificatore, ha esaminato le trasformazioni dell'ultimo periodo ottomano e l'espansione urbana del Novecento. I suoi studi su alcune aree storiche hanno portato elementi critici rispetto alle politiche di recupero portate avanti dall'amministrazione comunale durante gli anni '90.

Gli studi più importanti di morfologia urbana riguardanti **Smirne** sono stati realizzati da Cànâ Bilsel.²⁷ Nella sua tesi di dottorato, realizzata presso l'università di Parigi X Nanterre, ha affrontato le trasformazioni della morfologia dei tracciati e degli isolati urbani, dalla metà dell'Ottocento sino al piano di ricostruzione dei fratelli Danger. I successivi articoli pubblicati hanno approfondito, comparandole, le pianificazioni moderne della città, dal piano

25 HASTAOGLOU MARTINIDIS Vilma, A Mediterranean City in Transition: Thessaloniki between the Two World Wars, in *Series Architecture and Civil Engineering*, Vol. 1, N. 4, 1997, pp. 493-507; HASTAOGLOU MARTINIDIS Vilma, The Harbour of Thessaloniki, 1896-1920, in *Trade and Technology*, a cura di A. Jarviss e K. Smith, National Museums and Galleries on Merseyside and The University of Liverpool, 1999, pp. 133-41; *Restructuring the City: International Urban Design Competitions for Thessaloniki*, a Cura V. Hastaoglou-Martinidis, Salonicco 1998.

26 DARQUES Régis, *Salonique au XXe siècle : De la cité ottomane à la métropole grecque*, CNRS, Parigi 2000.

27 BILSEL Cànâ, A Specific Urban Form between Sea and City: the "Frank Quarter" of Izmir, in *Transformations of Urban Form, from interpretations to methodologies in practice*, Atti da Sixth International Seminar on Urban Form, Firenze 1999, pp.8-11; BILSEL Cànâ, *Cultures et Fonctionnalités : Evolution de la Morphologie Urbaine de la Ville de Izmir aux XIX et XX siècles*, tesi di dottorato Univeristà Paris X Nanterre, Parigi 1996; BILSEL Cànâ, Ideology and urbanism during the early republican period: two plans for Izmir and scenarios of modernization, in "METU Journal of Faculty of Architecture", n. 1-2, vol. 16, 1996, pp.13-30; BILSEL Cànâ, L'incendie de 1922, le plan Danger et la reconstruction d'Izmir, in *La ville en feu*, a cura di S.Yerasimos e F. Fries, Théorie des Mutations Urbaines, 1993, pp. 67-88; BILSEL Cànâ, The Ottoman Port City of Izmir in the 19th Century: Cultures, Modes of Space Production and the Transformation of Urban Space, in *7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, a cura di Akin, Batur, Batur. Istanbul, Yem Yayın, 1999.

dei Danger al di Le Corbusier. Le dettagliate analisi sui cambiamenti della morfologia urbana, supportate da una parallela lettura della struttura sociale ed economica della città, non entrano nel merito della scala architettonica: non vengono per esempio fatte analisi né sulla singola parcella edilizia né sui tipi di architettura realizzata all'interno degli isolati esaminati.

Çınar Atay ha raccolto, in diverse pubblicazioni in turco, molto materiale iconografico, fotografie dagli anni '50 dell'Ottocento, e molte delle piante realizzate dalla fine dell'Ottocento, comprese le mappe preparate per le compagnie assicurative dal Goad (1905) e dal Pervititch (1930), che ritroviamo negli stessi anni attivi anche nei rilievi dei quartieri di Istanbul.²⁸ Le raccolte di Atay sono state di rilevante importanza per gli studi urbani, come messo in evidenza dal Colonas,²⁹ perché dopo queste pubblicazioni è stato possibile comprendere la situazione parcellare della città pochi anni prima delle distruzioni dell'incendio del 1922.

Le piante tipo degli edifici residenziali non vennero rilevate prima dell'incendio, o se lo fu andarono perse con le distruzioni del 1922. Per questa ragione è stato necessario avvalersi di studi di carattere tipologico realizzati sugli edifici conservati, seppur più modesti di quelli andati distrutti, nelle due parti di città non coinvolte nell'incendio del 1922. Akyuz Levi con la sua tesi di dottorato e successivi studi ha ricostruito gli schemi distributivi delle case unifamiliari smirniote cercando connessioni con gli esempi analoghi in altre città egee vicine a Smirne.³⁰

La complessa società smirniota, prima della fine dell'Impero Ottomano, è

28 ATAY Çınar, *İzmir fotoğrafları* (19.YY), İstanbul 1997; ATAY Çınar, *İzmir'in İzmir'i*, İzmir, Esiad, 1993; ATAY Çınar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, Ankara, 2003.

29 COLONAS Vassilis, *Greek architects in the Ottoman Empire*, op. cit.

30 AKYUZ Eti, *Traditional Housing Architecture in İzmir*, tesi di dottorato Università Dokuz Eylül, İzmir 1993; AKYUZ LEVI Eti, *The comparative Evaluation of Western Anatolian Housing Architecture with the Examples on Aegean Islands, in 7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, a cura di Akın, Batur, Batur. İstanbul, Yem Yayın, 1999, pp. 297-305.

stata studiata in diversi testi da Marie Carmen Smyrnelis.³¹ Nei suoi saggi e nelle miscellanee da lei curate, sono state approfondite le diverse comunità urbane presenti a Smirne dalla fine del XVII secolo sino agli anni '20 del Novecento. Le analisi di Smyrnelis, che possiamo definire di sociologia urbana storica, facendo uso delle fonti primarie hanno permesso di ricostruire il profilo culturale dei cittadini e della loro vita pubblica. Oltre ad aspetti di socialità e di percezione degli spazi pubblici nei diversi decenni dell'Ottocento, Smyrnelis, ha anche tracciato la fisionomia etnica di alcuni quartieri della città, contestando l'idea, spesso accettata acriticamente, che le città ottomane avessero quartieri mono etnici e mettendo in evidenza come la composizione etnica sia cambiata radicalmente in alcune parti della città negli anni delle riforme urbane. Queste analisi hanno mostrato come processi di trasformazione culturale, ad esempio l'occidentalizzazione nell'ultimo decennio dell'Ottocento, abbiano coinvolto settori della borghesia cittadina indipendentemente dalla comunità religiosa di appartenenza.

Gli studi di Daniel Goffman su Smirne³² hanno messo in evidenza le relazioni economiche tra la città egea e l'Europa. Attraverso quest'ottica è stato analizzato lo sviluppo del quartiere franco dal XVI secolo sino agli esordi del XIX secolo.

Sibel Zandi Sayek, nel solco tracciato dagli studi di Smyrnelis, ha indagato

31 *Smyrne, la ville oubliée? Mémoires d'un grand port ottoman, 1830-1930*, a cura di M. C. Smyrnelis, Paris, Autrement, 2006; SMYRNELIS Marie Carmen, *Une société hors de soi, Identités et relations à Smyrne aux XVIII et XIX siècles*, Paris, 2005. SMYRNELIS Marie Carmen, *Une ville Ottomane plurielle, Smyrne aux XVIII et XIX siècles*, Les édition isis, Istanbul, 2006.

32 GOFFMAN Daniel, *Izmir and the Levantine World, 1550-1650*. Seattle: University of Washington Press, 1990; GOFFMAN Daniel, Izmir: from village to colonial port city, in *The Ottoman City between East and West: Aleppo, Izmir, and Istanbul*, a cura di E. Eldem - D. Goffman - E. B. Masters, Cambridge, Cambridge University Press 1999.

alcune vicende sociali e urbane di Smirne.³³ Eventi sociali, come i riti pubblici religiosi, sono stati interpretati da Zandi Sayek come elementi di una socialità urbana complessa nella quale si sono sovrapposte diverse identità presenti. Il suo saggio sulla trasformazione del fronte mare della città approfondisce i rapporti tra amministrazione ottomana e attori europei all'interno della metamorfosi del fronte marittimo della città.

Per comprendere la controversa vicenda riguardante le vicissitudini e le responsabilità dell'incendio che distrusse i quartieri levantini della città, si è fatto riferimento a un recente saggio di Georgelin Hervé.³⁴ La tesi avanzata in questo testo confuta la versione ufficiale dei fatti, maggiormente condivisa anche dagli storici, che vede ricadere la responsabilità dell'incendio su membri della comunità greca e armena.

Il testo *Three ages of Izmir: palimpsest of cultures*, miscellanea in più volumi sulla storia di Smirne, presenta interessanti contributi di storici turchi sulla storia sociale e urbana della città. Uno dei più interessanti è quello di Uğur Tanyeli sugli architetti moderni turchi operanti a Smirne nel primo periodo repubblicano.³⁵

Nei recenti articoli di Kollouğlu Kirli Biray sulla costruzione dei nuovi spazi pubblici di Smirne è messo in risalto come l'ideologia nazionalista turca kemalista sia stata alla base di queste trasformazioni urbane.³⁶ Queste

33 ZANDI SAYEK Sibel, *Orchestrating Difference, Performing Identity: Urban Space and Public Rituals in Nineteenth Century Izmir*, in *Hybrid urbanism: on the identity discourse and the built environment*, a cura di Al Sayyad, Westport, Conn: Praeger, 2001, pp. 42-66; ZANDI SAYEK Sibel, *Struggle Over the Shore: building the quay of Izmir, 1867-1875*, in *City and Society*, vol 12, n. 1, 2000, pp. 55-78.

34 GEORGELIN Hervé, *La fin de Smyrne : du cosmopolitisme aux nationalismes*, Paris, CNRS, 2005.

35 TANYELI Uğur, *Modern Izmir's architectural venture*, in *Three ages of Izmir: palimpsest of cultures*, Istanbul, YKY, 1993, pp. 327-38.

36 KOLLOUĞLU KIRLI Biray, *The Play of Memory, Counter-Memory: Building Izmir on Smyrna's Ashes*, in "New Perspectives on Turkey", n. 26, 2002, pp.1-28. KOLLOUĞLU KIRLI Biray, *Cityscapes and Modernity: Smyrna morphing into Izmir*, in *Ways to modernity in Greece and Turkey, encounters with Europe, 1850-1950*, a cura di A. Frangoudaki – C. Keyder. London-New York, I.B. Tauris, 2007, pp.217-235.

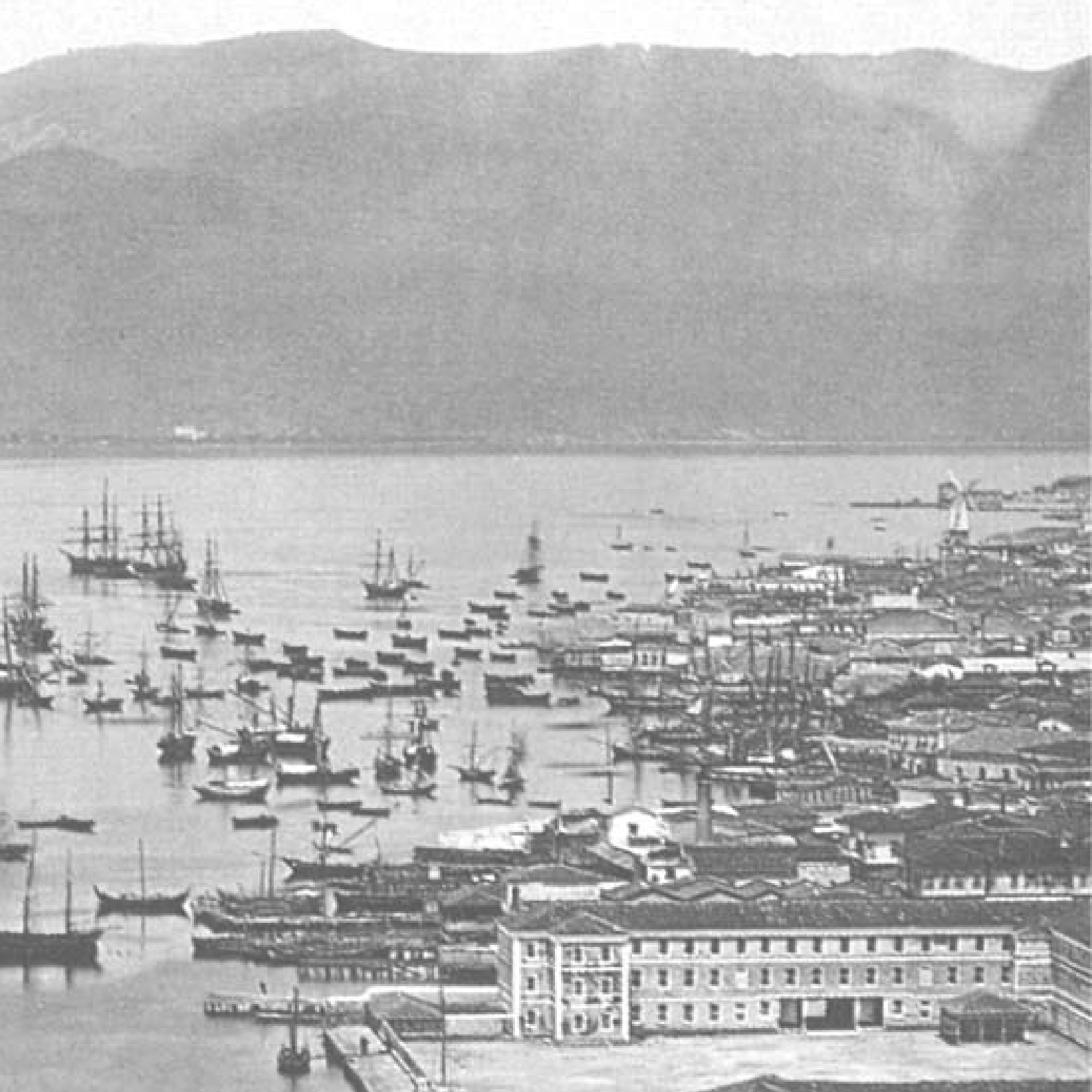
considerazioni sono in continuità con gli studi portati avanti da Sibel Bozdoğan sull'architettura in Turchia dopo la nascita della repubblica.³⁷

Sulle trasformazioni recenti della città, oltre ad una tesi dottorato di Nursen Kaya,³⁸ È stato molto importante un articolo di Deniz Güner,³⁹ nel quale l'autore analizza in modo molto raffinato il cambiamento dei paradigmi di riferimento nella costruzione dello spazio pubblico di Smirne, approfondendo in particolare la vicenda del Kordon.

37 BOZDOĞAN Sibel, *Modernism and nation building: Turkish architectural culture in the early republic*, Seattle, University of Washington Press, 2001. *Rethinking modernity and national identity in Turkey*, a cura di Sibel Bozdoğan e Reşat Kasaba. Seattle, University of Washington Press, 1997.

38 KAYA Nursen, *Analysis of the Interaction between Theory and Practice in Urban Planning Understanding Izmir Experience*, tesi di dottorato Izmir Institute of Tecnology, Smirne, 2002.

39 GÜNER Deniz, *From wreckage to urban void: Izmir's Kordonbuyu waterfront redevelopment*, in *Architecture in Turkey around 2000: Issue in discourse and practice*, a cura di T. Kormaz, Ankara : Chamber of Architects of Turkey, 2005, pp. 71-96.



UN MODELLO URBANO FRAGILE?

In questo capitolo si cercherà di comprendere se la trasformazione prima e l'abbandono poi del modello urbano ottomano nelle città esaminate siano stati connessi o meno ad una presunta debolezza intrinseca del modello stesso.

Nel primo paragrafo sarà necessario introdurre alcuni dei caratteri della città ottomana così come si consolidò sino alla prima metà dell'Ottocento in modo da comprendere quali elementi di quest'idea di città erano presenti nelle due città prese in esame alla vigilia delle riforme urbane dei Tanzimat. Questi concetti saranno pertanto utili alle analisi del secondo paragrafo che approfondirà la portata delle trasformazioni urbane degli anni '70 dell'Ottocento che modificarono profondamente i fronti marittimi di Salonicco e Smirne. Nell'ultimo paragrafo si entrerà nel merito della trasformazione della scena urbana delle parti di città che divennero portatrici di una nuova idea di modernità che è stata chiamata levantina, per il carattere ibrido e multiculturale.

Le vicende delle trasformazioni ottocentesche di Salonicco e Smirne s'intrecceranno con il caso di Istanbul che sarà preso, in questo capitolo, come paradigma di riferimento. Si cercherà di comprendere quanto l'idea di città ottomana introdotta nel primo paragrafo abbia avuto o meno delle permanenze nelle metamorfosi urbane di fine Ottocento e come questa nuova idea di città, che si consolidò nei quartieri marittimi di Salonicco e Smirne, si sia estinta per caratteristiche proprie piuttosto che per l'azione di forze esterne (incendi, piani, speculazione edilizia ecc.).

Nelle pagine precedenti vista di Smirne intorno al 1865. (da Atay 1997)

1.1, Dettaglio di una carta geografica dell'area dell'Impero Ottomano della regione corrispondente all'attuale Grecia e Turchia. (Da William Miller, *The Ottoman Empire, 1801-1913*, Cambridge University Press, 1913)

1.1_L'eredità Ottomana

I caratteri generali della città ottomana, così come si formarono e consolidarono nel corso dei secoli XVII e XIX, sono stati affrontati nel dettaglio da Maurice Cerasi in diversi scritti; in questo paragrafo si è spesso fatto riferimento a tali studi ai quali, pertanto, si rimanda per l'approfondimento della tematica.¹

I casi specifici, rappresentati dalla città di Salonicco e di Smirne, sono analizzati per valutare se questi fossero aderenti al modello delineato negli studi di riferimento sopraccitati o se, invece, tali città presentassero, già dalla prima metà dell'Ottocento, una morfologia ed una scena urbana diversa da quell'assunta come tipica ottomana. Le due città infatti furono, a partire dal Settecento, importanti scali marittimi commerciali e questo fece sì che in entrambe si sviluppassero situazioni urbane non riconducibili solamente al modello ottomano; questo in particolari quartieri abitati da europei o nei cosiddetti quartieri franchi.

Prima di entrare in merito agli aspetti strutturali della città ottomana, occorre inoltre delineare alcune caratteristiche che permettano di distinguere questo modello urbano dalla città mediterranea europea e nord africana.²

La città ottomana era una *città aperta*: non era presente una delimitazione fisica e netta tra abitato e campagna e il tessuto urbano era caratterizzato da bassa densità e carattere suburbano. Anche qualora la città avesse avuto una cinta muraria di epoca precedente, questo è il caso di Salonicco e della penisola di Istanbul, la bassa densità delle residenze all'interno della cinta e la presenza di edifici e spazi pubblici anche all'esterno delle mura

1 Si Vedano come testi di riferimento CERASI Maurice, Il sistema urbano diffuso: la rete urbana anatolico balcanica, in "Storia della Città" n. 30, Milano 1984; CERASI Maurice, Il tessuto residenziale della città ottomana (secc. XVII-XIX), in "Storia della Città", n. 31/32, Milano 1984; CERASI, *La città del Levante* op, cit.

2 In questo paragrafo, si considererà come area di influenza ottomana la regione compresa tra la penisola balcanica, esclusa la Grecia meridionale, e l'Anatolia occidentale, dove si diffuse la casa ottomana in legno, territorio dove gli ottomani ebbero una egemonia dalla metà del quattrocento sino alla fine dell'Ottocento.

le conferivano un'immagine molto distante dalla città compatta di origine medievale sia essa araba-islamica o europea.

All'interno della città non era individuabile un solo centro: i centri erano invece molteplici, soprattutto a causa della netta divisione territoriale delle funzioni urbane (residenza, commercio e edifici religiosi) che portava ad avere all'interno della città diverse centralità, quelle del commercio, il *çars* e il *pazar*, e quelle religiose rappresentate dagli edifici del culto e dai complessi monumentali o *külliyeler*.

I vuoti urbani, rappresentati da orti e da cimiteri, facevano da contrappunto alla mancanza di piazze³ all'interno del tessuto urbano; questi ultimi, sia a Salonico sia a Smirne, trovandosi esterni all'abitato costituivano una connessione paesaggistica con il territorio circostante.⁴ In entrambe le città, questi spazi aperti erano sentiti come luoghi pubblici anche quando, alla fine dell'Ottocento, si andava costruendo una nuova urbanità mutuata dalla città moderna europea.

1.1.1 I tracciati

Fin dal XVI secolo, i visitatori delle città ottomane misero in evidenza il contrasto esistente tra immagine *esterna* e immagine *interna* della stessa città: il viaggiatore, colpito dall'armonia e dalla bellezza delle città osservate dall'esterno (ad esempio la *silhouette* di Istanbul arrivando in nave), era poi stupito dalla caoticità, dalla mancanza di rappresentatività nonché dalla povertà delle loro vie interne. Queste impressioni non si discostano dalle annotazioni di viaggiatori occidentali a proposito di città "orientali" riportate fino agli inizi del Novecento.

La quasi assenza di tracciati regolari è un tratto caratteristico della città ottomana, ma l'elemento che più distingue questo modello da quello europeo

3 All'interno dei tessuti urbani si trovavano degli spazi aperti, i *meydan*, che non avevano una geometria riconoscibile ma erano sostanzialmente degli spazi di risulta. Gli edifici costruiti sui margini, residenziali e monumentali, non presentavano le caratteristiche tipologiche dell'architettura che ha plasmato lo spazio pubblico della città europea,

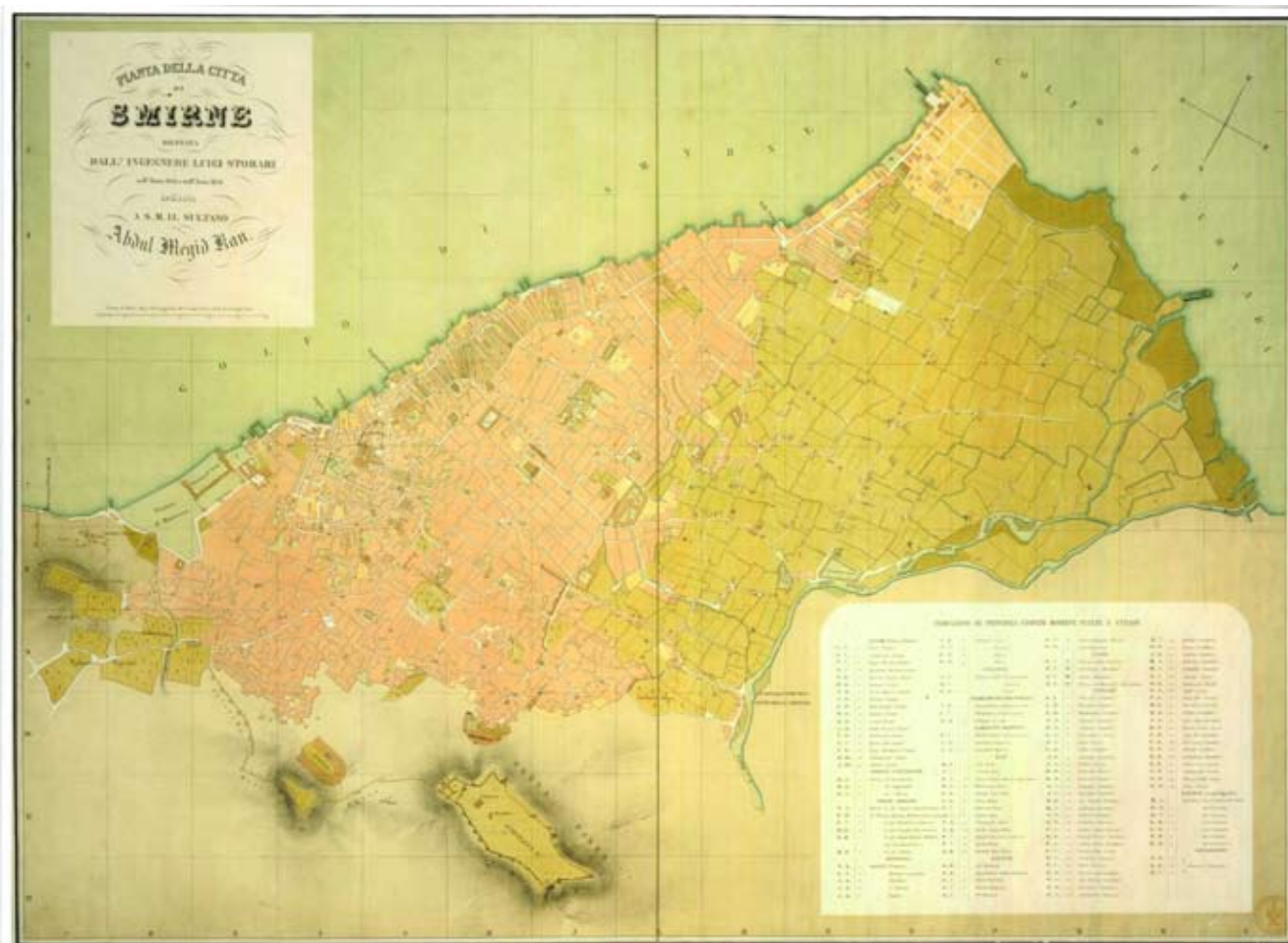
4 i cimiteri erano posti in continuità con il disegno naturale del territorio.

è la mancanza di un disegno unitario della via e degli spazi aperti. La caratteristica uniformità del fronte urbano (e delle facciate delle abitazioni), elemento costitutivo bidimensionale della continuità della strada nella città europea, non costituiva invece un tratto caratteristico della città ottomana. Probabilmente, quest'aspetto ha fatto indugiare sia i visitatori occidentali che gli studiosi della morfologia urbana sul carattere "orientale" delle città ottomane.⁵

André Raymond, in un saggio recente, cerca di problematizzare la definizione di città islamica fornendo un interessante e ricco excursus storico-critico sulle analisi che gli europei hanno fatto, nel Novecento, delle città arabe mediterranee.⁶ Punto di partenza di Raymond sono le letture urbane di studiosi francesi come William e Georges Marçais e Jean Sauvage che, partendo da realtà molto diverse tra loro come il Magreb e la Siria, hanno cercato di codificare gli elementi, tra gli anni '30 e gli anni '50, di un'idea di città islamica. Tale atteggiamento, riconducibile all'orientalismo francese, è stato contestato negli anni '60 da studiosi della città come Ira Lapidus e Claude Cahen che hanno iniziato a investigare le diverse situazioni urbane all'interno di precisi contesti temporali, geografici e sociali. Il rinvenimento di documenti ottomani (ad esempio i registri dei *kadi*, magistrati con funzioni giudiziarie, o delle fondazioni pie) ha permesso di verificare, tra le altre cose, la presenza di un controllo delle autorità sulle vicende urbane, scardinando

5 Il termine *orientalische Grundriss*, planimetria urbana di tipo orientale, infatti, fu utilizzato dalla scuola tedesca di geografia degli insediamenti per identificare i tessuti urbani irregolari che non obbediva alle canoniche norme europee. Vedi per un approfondimento della tematica SCHWARZ Gabriel, *Allgemeine Siedlungsgeographie*, Berlino 1966.

6 RAYMOND André, *Islamic city, Arab city: Orientalist myth and recent view*, in *Arab Cities in the Ottoman Period*, Ashgate-Variorum, 2002. All'interno del testo sono presenti i riferimenti bibliografici completi degli autori qui richiamati. Per un altro punto di vista sulla tematica si veda anche ABU-LUGHOD Janet, *The Islamic City- Historical Myth, Islamic Essence, and Contemporary Relevance*, in "IJMES", n. 19, 1987, pp. 155-176.



1.2, *Pianta della città di Smirne rilevata dall'ingegnere Storari nell'anno 1854 e nell'anno 1856*. Scala 1:5000. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

il concetto di anarchia urbana alla base di molte interpretazioni orientaliste.⁷ Eugen Wirth, nel 1974, arrivò addirittura a negare quasi tutti gli elementi precedentemente ritenuti peculiari del contesto urbano islamico (i *cul de sac*, le case a corte e la divisione in quartieri della città) e a concludere che solo il mercato, nettamente diviso dal resto della città, potesse essere ipotizzato come elemento originale delle città del Vicino Oriente e in questi termini influenzato da un contesto culturale dominante di tipo islamico.⁸

Il tessuto urbano irregolare era una caratteristica generalmente presente nei quartieri delle città ottomane, ma non in tutti come avremo modo di verificare negli esempi di Salonicco e Smirne: le vie erano strette e con andamento irregolare; le norme che regolavano le larghezze dei principali tracciati viari, emanate per garantire il passaggio delle carrozze, non sempre venivano rispettate.

Ecco come l'ingegnere Luigi Storari descrisse Smirne nel 1857:

*“Le strade (dietro l’immensa cura di Aly Nihad Efendi) cominciano ad essere regolari, rette e sufficientemente larghe. Il selciato però non corrisponde ed è questa una delle grandi ragioni per cui in Smirne i carri e le carrozze sono tra le cose più rare a vedersi.”*⁹

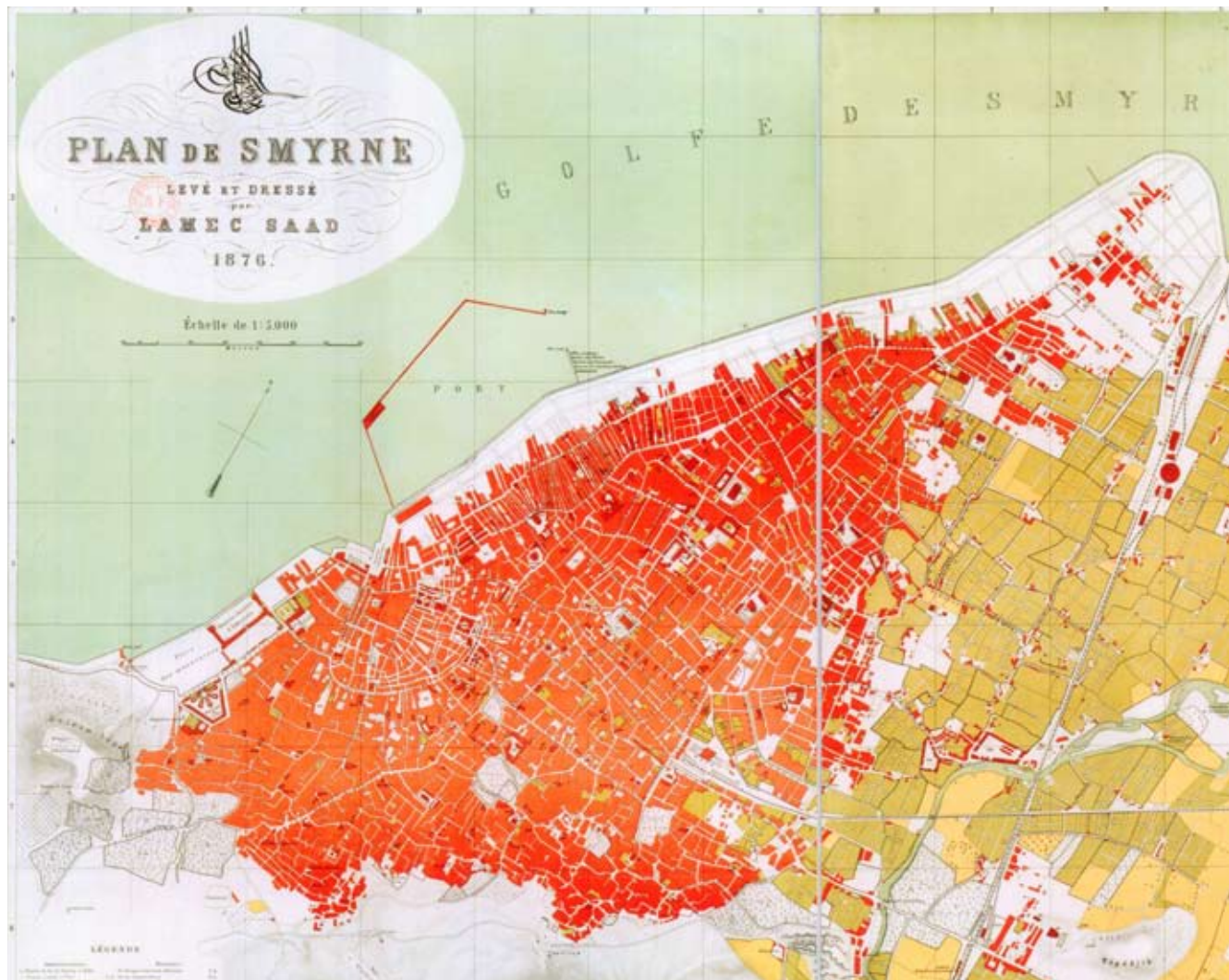
Nonostante ad una prima analisi della pianta di **Smirne**, realizzata dallo Storari nel 1856, sia difficile individuare una gerarchia dei tracciati urbani (non emergono con evidenza vie più larghe o con andamento più regolare), possiamo comunque riconoscere due tracciati viari che da sud e da est entrano in città e raggiungono l'area del mercato.¹⁰

7 Si veda per una rassegna dei diversi regolamenti urbani YERASIMOS Stéphane, *Hommes et idées dans l'espace ottoman*, Istanbul, Isis, 1997.

8 Raymond conclude il suo saggio concentrando l'analisi sul tessuto tradizionale della città araba mediterranea mettendo in evidenza alcuni aspetti regionali che difficilmente possono essere generalizzati ai contesti dove c'è stata un'egemonia culturale di tipo islamico.

9 STORARI Luigi, *Guida con cenni storici di Smirne*, Torino 1857, p.24-25.

10 In ogni città ottomana, in genere, solo pochi tracciati attraversavano l'intero agglomerato urbano, spesso lambivano o entravano nell'area del mercato, connettendo così l'area centrale della città con il proprio entroterra.



1.3, Dettaglio da *Plan de Smyrne levé et dressé par Lamec Saad en 1876*. Scala 1:5000. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

I nomi che utilizzo per individuare i diversi quartieri derivano dalla pianta del saad, realizzata nel 1876, e fanno riferimento alla divisione etnica presente in città.¹¹

Il quartiere turco, che occupava la parte a sud della città e si inerpicava sul pendio del monte Pagus, la cui sommità era dominata dalla fortezza di Kadifekale, presentava la morfologia irregolare ed erano presenti numerosi *cul de sac*. La struttura viaria del quartiere, nonostante l'apparente irregolarità, poteva essere, in alcuni punti, interpretata leggendo attentamente la relazione con l'orografia del sito. era possibile cioè individuare una disposizione delle vie sottesa da una logica insediativa specifica per il luogo: alcune vie si adeguavano all'andamento delle isotope, altre ne costituivano il raccordo, seguendo la pendenza della collina; si determinavano così dei lotti disposti su terrazze. La mancanza di un catasto ottocentesco, si pensi a quelli napoleonici delle città europee, non permette di verificare ulteriormente questa ipotesi, avvalorata, per altro, da studi analoghi sulla morfologia urbana in altre zone collinari di influenza ottomana.¹² Cerasi, infatti, ha osservato come la caratteristica apertura verso il paesaggio e la disposizione eliotermica della casa abbiano condizionato la predilezione tipica ottomana per l'urbanizzazione delle aree collinari, come avvenne infatti anche a Salonicco e a Smirne.

Più a nord del quartiere turco si trovava il quartiere ebraico, che si sviluppava principalmente attorno all'area del mercato di Kemeralti, facilmente riconoscibile per la sua forma a "nocciolo". Gli isolati urbani qui seguivano due logiche differenti: quelli a ridosso del mercato si disponevano perpendicolarmente alla via principale, che delimitava l'area commerciale, definendo dei tracciati a raggiera; ad est, nell'area dell'agorà, si riscontrava invece una certa regolarità, che è attribuibile alla persistenza di tracciati più

11 Ritornaremo sulla questione della relazione tra forma urbana e componente etnica e culturale degli abitanti nel capitolo quarto.

12 PINON Pierre, *Essai de Typologies des Tissue Urbains des Villes Ottomanes et des balkans*, in *7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, a cura di N. Akın, A. Batur, S. Batur. Istanbul, Yem Yayın, 1999. pp. 174-188.



1.4. Dettaglio della pianta di Smirne dello Storari. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

La seguente divisione etnica dei quartieri riprende quella della pianta del Saad.

A Quartiere collinare turco

B Quartiere ebraico

C Mercato di *Kemeralti*

D Quartiere armeno (dopo la ricostruzione degli anni '40 dell'ottocento)

E Quartiere greco

F Quartiere franco

antichi.¹³ I quartieri armeno e greco, più a nord, presentavano una ortogonalità che però, come osservato,¹⁴ in questo caso è attribuibile all'urbanizzazione di lotti agricoli precedentemente al limite della città.

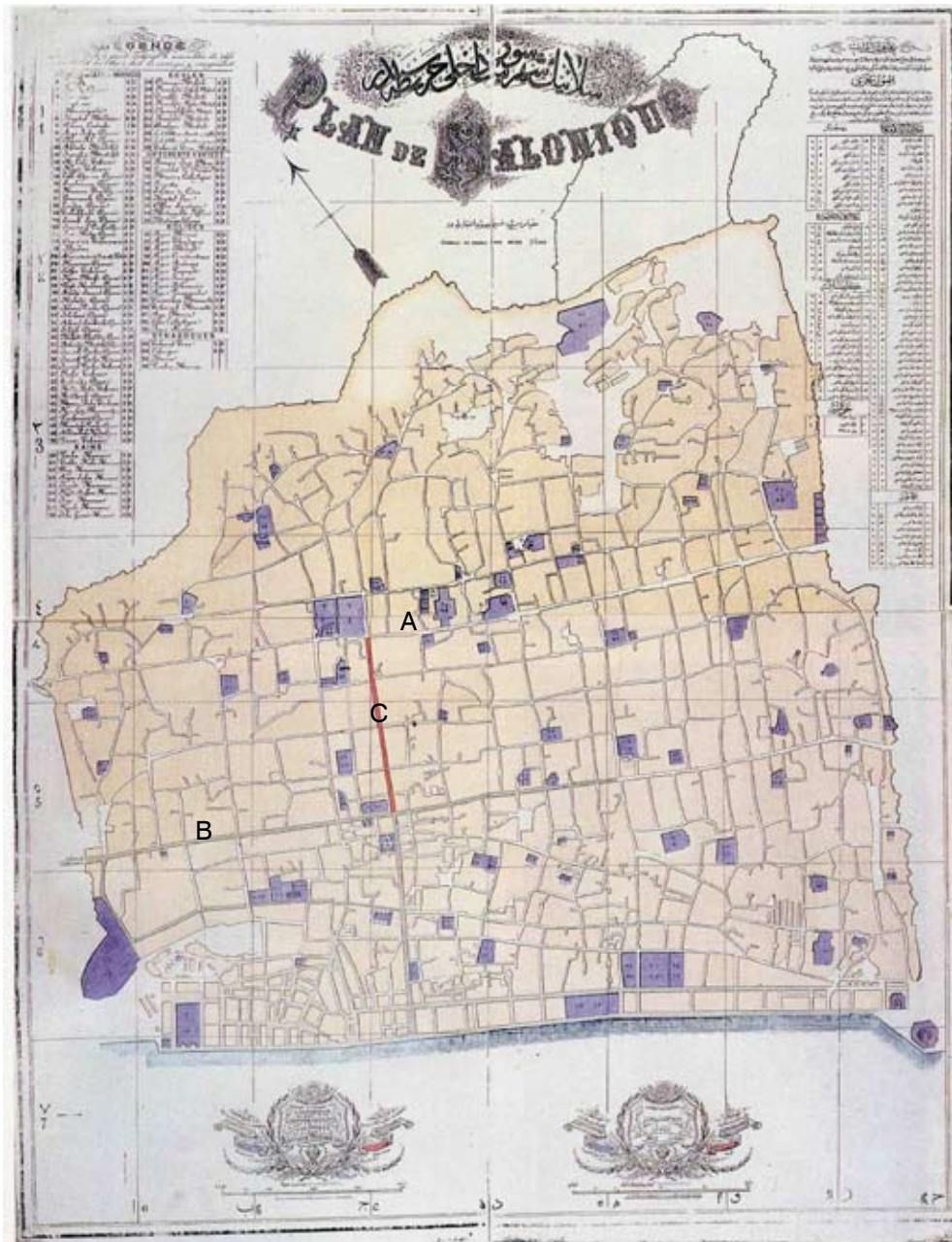
Nella pianta dello Storari è visibile, all'interno del quartiere armeno, la nuova pianificazione che fu attuata a seguito dell'incendio del 1845, realizzata utilizzando isolati regolari e geometrici.¹⁵ Questa pianificazione divenne uno dei primi casi di trasformazione urbana in seno alle riforme ottocentesche. Il quartiere franco, compreso tra la Sultaniye caddesi, meglio conosciuta come *Rue des Francs*, identificabile per l'andamento sinuoso, e la costa est della città, era caratterizzato da lotti molto stretti e lunghi che si distendevano verso gli attracchi a mare.¹⁶ Attraverso passaggi e cortili, i moli erano collegati direttamente con gli edifici affacciati all'interna *Rue des Francs*, la via più importante del quartiere franco appunto: i lotti che risultavano, molto stretti e lunghi, seguivano ortogonalmente l'andamento della via, disegnando una sorta di ventaglio. Oltre a magazzini, i *verhane*, residenze e botteghe, all'interno di questi lotti, si trovavano anche consolati, sedi di compagnie marittime, d'assicurazioni, d'istituzioni religiose. L'importanza di *Rue des Francs* era dovuta al doppio legame che essa stringeva con le strutture commerciali della città: a nord, verso il mare, con gli scali marittimi delle compagnie straniere e a sud con uno dei più importanti han, il *Vizir han*, che lungo questa si trovava.

13 Ibidem p. 176.

14 BILSEL Cànâ, *The Ottoman Port City of Izmir*, op. cit. pp. 225-233.

15 Si rimanda alla ricostruzione di Bilsel per comprendere le differenze tra il precedente tessuto e quello realizzato dopo l'incendio del 1845. Ibidem p. 43-44.

16 Si veda per una lettura dei caratteri morfologici del quartiere franco, BILSEL Cànâ, *A Specific Urban Form between Sea and City: the "Frank Quarter" of Izmir*, in *Transformations of Urban Form, from interpretations to methodologies in practice*, Atti da Sixth International Seminar on Urban Form, Firenze 1999, pp.8-11.



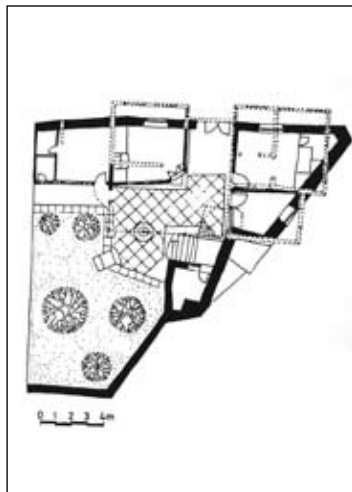
1.5, Pianta di Salonicco di A. Werniesky
1880 (da Yerolympos 1998).
A Via di Midhat pascià
B Rue du Vardar
C Via di Sabri pascià

A **Salonicco**, come mostra la pianta realizzata nel 1880 da Werniesky, la prima realizzata con moderne tecniche di rilievo, la morfologia dei tracciati era più regolare.¹⁷

La via principale della città era la *Rue du Vardar*, attuale via Egnatia, baricentrica all'insediamento, che attraversava tutta la città collegando, attraverso le porte di Vardar ad ovest e di Kalemeriye ad est, l'area del mercato con le strade extraurbane. Questa via principale, sopravvivenza della *plateia* ellenistica, è rappresentata chiaramente anche in precedenti carte della città, a differenza del resto del tessuto solo schematicamente riportato. Parallela a *Rue du Vardar*, ma più a nord, venne aperta proprio in quegli anni la via Midhat pascià, mentre la via Sabri pascià, perpendicolare a questi due tracciati e connessione tra lo scalo marittimo e l'area del mercato, venne rettificata sempre negli stessi anni. Il quartiere turco, a nord della via Midhat pascià, presentava una trama molto simile a quella riscontrata nel quartiere turco di Smirne. L'impianto dei quartieri centrali di Salonicco, nonostante le diverse larghezze e gli andamenti non perfettamente rettilinei delle vie, presentava la regolarità derivata dalla sopravvivenza dei precedenti tracciati ellenistici, com'è ancora oggi verificabile in alcune città dell'area ottomana.¹⁸

17 Questa carta descrive la città dopo le importanti trasformazioni della fine dell'Ottocento; le carte più antiche permettono di comprendere solo la gerarchia dei tracciati principali ma non sono così dettagliate da fornire una rappresentazione della morfologia dei diversi quartieri. Vedi per una rassegna delle cartografie della città, vedi per una rassegna completa delle piante della città il catalogo *Il manifestarsi di Salonicco – la memoria della cartografia*, a cura del Centro Europeo di Comunicazione Informazione e Cultura - Centro Nazionale della Cartografia e Patrimonio Cartografico – Archivio Cartografico Nazionale, Salonicco, Ministero della Macedonia-Tracia, 2008. (in greco)

18 Ad esempio ad Antakya, l'antica Antiochia sul Meandro, sopravvivono ancora oggi divisioni ellenistiche e romane degli isolati urbani.



1.6, Residenze ottomane a Şirinci nell'entroterra di Selçuk.

1.7, Pianta di una casa ottomana a Smirne. (da Aykuz 1993)

1.8, 9, Case ottomane ad Antalya. Si notino gli aggetti delle stanze al piano primo e la tecnologia costruttiva.

1.10, Casa ottomana a Plovdiv.

1.11, Dettaglio della planimetria di Sarajevo del catasto militare austro-ungarico del 1910. Si notino le lottizzazioni nei quartieri esterni al centro commerciale. (da www.friends-partners.org)



1.1.2_Il tessuto residenziale

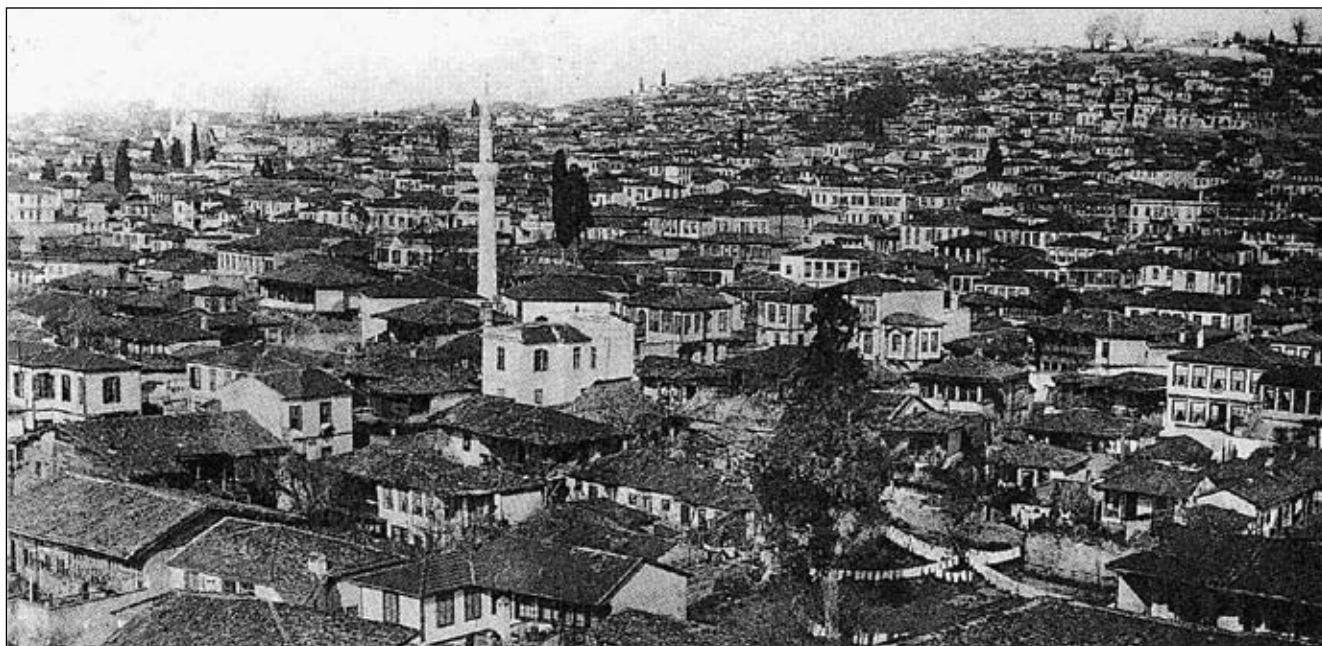
Il quartiere, o *mahalle*, era l'elemento costitutivo del tessuto residenziale ottomano. La *mahalle* probabilmente nasceva da un processo di urbanizzazione di gruppo ad opera di una comunità omogenea di nuovi cittadini, ad esempio immigrati dallo stesso villaggio, spesso guidati da un capo o fondatore, che s'insediavano in un'area della città e iniziavano a costruire le case attorno all'edificio religioso, centro della comunità. Questo processo era in uso non solo tra cittadini musulmani ma anche tra cittadini cristiani ed ebrei. Appena fondata, la *mahalle* presentava al suo interno un alto grado di omogeneità culturale, etnica, sociale e di mestiere dei propri abitanti.¹⁹

Con l'aumento della popolazione urbana, a seguito dei diversi flussi migratori che contraddistinsero il Settecento e l'Ottocento, le *mahalle* delle maggiori città dell'impero persero la probabile omogeneità originaria e la riconoscibilità dei propri limiti fisici, confondendosi in un *unicum* urbano sempre più denso: nelle mappe catastali di Charles Goad o di Jacques Pervititch dell'inizio del Novecento per le città di Istanbul e di Smirne non è più possibile riconoscere i limiti di tali unità.²⁰ Nonostante ciò la *mahalle* rimase a livello amministrativo per identificare le diverse parti di città; probabilmente il confine del quartiere rimase legato alla vita quotidiana degli abitanti.

Le diverse morfologie dei tracciati, come osservate negli esempi di Smirne e di Salonicco, non determinavano necessariamente tipi diversi di tessuto residenziale; in altri termini la casa ottomana stessa, grazie alle sue regole insediative e tipologiche, flessibili e adattabili al tipo di tracciato, determinava le

19 All'interno delle città ottomane non erano presenti ghetti: nelle cartografie ottocentesche non troviamo traccia di quartieri murati.

20 Si veda come mappa catastale per Istanbul Jacques Pervititch *sigorta haritalarında İstanbul, İstanbul in the insurance maps of Jacques Pervititch*, Istanbul, Axa Oyak 2000. Per una rassegna della cartografia di epoca ottomana di Smirne si veda ATAY Çinar, *İzmir planları*, op. cit.



1.12, Vista del quartiere turco di Smirne negli anni '60 dell'Ottocento. (da Atay 1997)

1.13, Vista di un quartiere tradizionale di Salonicco agli inizi del Novecento. (da Yerolympos 1998)

caratteristiche del tessuto.²¹ Ad esempio, per ottenere la migliore disposizione dell'abitazione, senza dover adeguarsi alla trama viaria irregolare, era comune ruotare i piani alti abitati.²²

Ogni unità abitativa era costituita da una casa unifamiliare e dal giardino. Gli isolati, grandi se confrontati con la scala degli edifici, furono urbanizzati, inizialmente, con bassa densità, occupando il bordo esterno dei lotti e lasciando all'interno più spazio possibile per i giardini, che erano utilizzati anche per la sussistenza familiare.²³ L'aumento di densità negli isolati, a partire dall'Ottocento, determinò l'urbanizzazione delle parti più interne del lotto a scapito dei giardini; la necessità di raggiungere i nuovi edifici interni al lotto rese necessario l'utilizzo di vicoli ciechi. Se accettiamo questa logica insediativa, il concetto di *cul de sac*, associato genericamente alla città islamica, viene ridimensionato, nel caso ottomano, da un'origine principalmente funzionale alla lottizzazione.

Il singolo lotto era delimitato da un muro di cinta e la casa era costruita quasi sempre sul confine dei tracciati viari o nelle immediate vicinanze, in modo da avere sempre un rapporto con la via pubblica.²⁴ Fanno eccezione a questa regola i *konak*, palazzi signorili, che potevano essere costruiti anche all'interno del lotto; questi edifici presentavano comunque sul muro di cinta portali monumentali che mantenevano saldo il rapporto con la strada pubblica.

21 Questa è la tesi sostenuta in CERASI, Il tessuto residenziale della città ottomana op. cit. Si rimanda a tale testo per un approfondimento per il rapporto tra tipo e morfologia urbana nel contesto ottomano.

In questa sede viene definito l'isolato come una porzione di spazio urbano delimitata da strade pubbliche.

22 In alcuni isolati poteva riscontrarsi il parallelismo delle coperture che determinava in alzato un ulteriore parallelismo dei fronti delle case aperte verso il paesaggio.

23 Questo aspetto è ancora visibile in alcune città ottomane che hanno preservato una bassa densità edilizia. Si veda per esempio la città di Safranbolu vicina al Mar Nero oppure il villaggio di Şirenci nell'entroterra di Selçuk.

24 Altro aspetto che in qualche modo contrasta con la totale separazione di ambito pubblico e privato tipica della cultura islamica è la propensione all'affaccio sulla via della casa ottomana così ricercato nel movimento dei bovindi e nelle ampie finestrate.



1.14, *Konak* nel quartiere turco di Smirne. Questo edificio è aderente alla descrizione delle case turche dello Storari.

La tipizzazione degli elementi della casa forniva ai costruttori un'ampia possibilità di soluzioni per far fronte alle diverse dimensioni del lotto o alle diverse posizioni della casa nell'isolato. Questa flessibilità derivava anche dalla tecnologia adottata: il telaio di legno tamponato da mattoni, spesso in terra cruda, successivamente intonacato e dipinto o rivestito con tavole di legno. Questa tecnica costruttiva molto economica e ottimizzata da affinamenti tecnico-costruttivi permetteva, in occasione degli incendi, di ricostruire rapidamente le residenze danneggiate dal fuoco.

Il piano terra della casa poteva essere irregolare poiché in continuità con la cinta muraria del lotto; le stanze del primo, e più tardi, del secondo piano, spazi veri e propri dell'abitare, erano disposte invece ordinatamente seguendo uno schema ortogonale. Poiché la stanza era prevalentemente quadrata, il rispetto di questa geometria poteva generare sul fronte urbano, qualora il piano terra non fosse stato parallelo ai piani superiori, gli aggetti irregolari che davano origine al tipico movimento della scena urbana ottomana.²⁵ Il carattere generatore della stanza e il suo sistema d'aggregazione secondo alcuni schemi tipizzati²⁶ determinava la forma della casa, a differenza di quanto avveniva nell'architettura domestica europea, ma anche mediterranea, dove la divisione interna delle stanze era comunque subordinata al limite esterno dell'edificio. Le stanze sulla via urbana, coincidenti con i bovindi, erano aperte verso l'esterno con una preponderanza dei vuoti delle finestre rispetto ai pieni. Il giardino, da considerarsi elemento della casa, non presentava una composizione simmetrica e rigorosa: pedane in legno e padiglioni che

25 L'aggetto delle stanze sulla via pubblica è chiamata in turco *şahnişin*.

26 La composizione delle stanze poteva essere anche molto libera ma ci sono due elementi distributivi che hanno condizionato i diversi tipi abitativi. Il primo è la galleria, *ayat*, aperta sul giardino interno al lotto che permetteva l'accesso alle stanze del primo piano. In questo caso la pianta poteva svilupparsi linearmente, a L oppure a U.

Il secondo è il *sofa*, stanza centrale distributiva che assume, come negli esempi delle ville venete, il carattere rappresentativo del piano abitato. In questo caso, le altre stanze tendono a collocarsi nei vertici della pianta che diventa generalmente più compatta. Per una sintesi dei diversi tipi sviluppatasi nell'area ottomana si veda CERASI, *La città del Levante*, op.cit. pp. 172-185.

accoglievano le funzioni accessorie erano inseriti all'interno del lotto, senza generare un disegno preciso dello spazio, ma determinando piuttosto una giustapposizione dei singoli elementi.

Queste caratteristiche insediative erano riscontrabili anche nei tessuti residenziali di Salonicco e Smirne; sicuramente erano presenti nei quartieri collinari, come le fotografie ottocentesche testimoniano, mancano invece, purtroppo, mappe catastali che ci permetterebbero una verifica più approfondita delle abitazioni presenti nei diversi quartieri delle città.

Ecco come descrisse le case smirniote Storari nel 1856:

“Le case sono di due specie miste e turche. Le prime sono costruite in legno, ad eccezione di una gran parte di quelle che fabbricansi oggidì, che hanno la cinta esterna in pietra informe. La mancanza di euritmia e simmetria è tale che gli architetti pare abbiano per base fondamentale di sovrapporre i vani ai pieni...ne è meraviglia d' incontrare...porte e finestre sugli angoli e altre bizzarie di simil genere... Le case turche son ben diverse da queste; esse di tutto legno costruite, danno l'idea d'un monastero dall'esterno e d'una tenda dall'interno; perlo più sono isolate in un giardino e hanno forma rettangolare: il loro scomparto consiste in una sala nel centro del rettangolo, per lo più ottagonale....le pareti dei quali...sono talmente perforate da finestre le une alle altre che lasciano l'idea di tante camere di cristallo.”

Il primo tipo descritto, quello *misto*, è riconducibile per alcuni elementi costruttivi e compositivi della volumetria al tipo residenziale ottomano. Probabilmente questa definizione può essere stata indotta dalla diversa appartenenza culturale degli abitanti di questo tipo residenziale. La casa in legno era nelle città ottomane elemento condiviso dalle diverse etnie presenti senza che vi fossero differenze di carattere tipologico. Sino all'Ottocento non possiamo distinguere caratteri o elementi distintivi tra le case in legno presenti nei diversi quartieri delle città ottomane.²⁷ Fa eccezione nel contesto smirniota la casa collettiva

27 CERASI Maurice, The formation of Ottoman house types: a comparative study in interaction with neighboring cultures, in “Muqarnas-An Annual on the Visual Culture of the Islamic Mediterranean” n. 15, Leiden Brill 1998, pp.116-156.

ebraica-sefardita, detta *cortijo*, costituita da un edificio residenziale a schiera o a ballatoio di solito collocato all'interno dell'isolato. Tuttavia la presenza di una modernizzazione dei partiti compositivi, delle modanature e dell'ornato delle case ottomane lignee, già matura nella prima metà dell'Ottocento, può indurre a pensare che lo Storari abbia catalogato in questa categoria molti degli edifici residenziali correnti che, è bene sottolinearlo, presentavano a quell'epoca una notevole quantità di variazioni per dimensione e per finiture esterne che riflettevano la diversa estrazione sociale dei proprietari. Si pensi ad esempio alle case lignee ottomane di Plovdiv e all'ampio spettro di diverse formalizzazioni degli alzati che possiamo tutt'oggi verificare anche all'interno di uno stesso isolato urbano.

Il secondo tipo descritto, chiamato *casa turca*, sembra far riferimento ai "palazzi" in legno detti *konak*. Questo tipo era abitato normalmente da funzionari ottomani e forse per questo motivo lo Storari ha indugiato sull'appartenenza etnica. È interessante notare che il riferimento alla tenda, utilizzato in questo caso per descrivere la sala principale della casa, il *sofa*, è stato ripreso nel Novecento dagli studiosi come elemento archetipo fondativo della casa turca-ottomana.²⁸ All'interno del quartiere turco di Smirne ho potuto verificare la presenza di un *konak* con *sofa* centrale, isolato all'interno del lotto di forma rettangolare e aderente alla descrizione dello Storari.²⁹

28 In questa sede non è possibile addentrarsi nella questione dell'origine della casa ottomana, per altro non risolta. Per comprendere come la ricerca delle origini della casa ottomana sia connessa al contesto nazionalista si rimanda a ARTAN Tulay, *Question of Ottoman identity and Architectural history*, in *Rethinking architectural history*, a cura di D. Arnold E. Altan Ergut, B. Turan Izkaya. Londra, New York, Routledge, 2006 e . Analogamente, al caso turco affrontato da Artan, la casa ottomana è stata rivendicata, dopo la fine dell'Impero Ottomano, anche da altre nazioni. Si veda per una lettura dei processi di formazione del tipo e delle differenze regionali CERASI, *The formation of Ottoman house types*, op. cit. pp.116-156.

29 Si veda per un approfondimento della casa e del tessuto ottomano ELDEM Sedat Hakkı, *Türk evi : Osmanlı dönemi-Turkish houses: Ottoman period*, Istanbul, Türkiye Anıt, Çevre, Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, 1984.

1.1.3_Gli edifici I complessi monumentali

“..Quando guardo la moschea di Süleymaniye, il sapore che provo interiorizzando quasi tutti i suoi tratti, la raffinata eleganza dei suoi volumi, l’apertura delle piccole cupole laterali, la proporzione dei suoi muri e dei suoi spazi vuoti, il contrappunto, come in un brano musicale dei suoi minareti e dei suoi archi, la sua collocazione sulla collina, il suo candore e la lucentezza del piombo delle cupole, è assai diverso da quello che si può gustare di fronte a un panorama pittoresco. Perché anche dopo quattrocento anni dopo la sua costruzione, quando guardo la moschea di Süleymaniye, la osservo nella sua integrità e nel suo proposito iniziale..”³⁰

La residenza in legno, con la sua tecnologia leggera, un’altezza limitata a due o tre piani e un certo dinamismo complessivo, dato dal movimento delle falde e dagli aggetti dei bovindi, era, per la sua estensione sul territorio urbano, l’elemento predominante della città ottomana e costituiva la “base” dalla quale emergevano, per contrasto, gli edifici monumentali, che erano invece contraddistinti da solide murature in pietra da taglio o in pietra alternata a corsi di mattoni e dalla forma stereometrica dei volumi che nelle moschee erano sormontati da cupole rivestite in piombo. Questa precisa immagine urbana, fissata già nel cinquecento nelle incisioni di Istanbul di Melchior Lorich, è sopravvissuta sino all’Ottocento in molte città della sfera ottomana.³¹ I complessi monumentali e le case in legno erano gli elementi fondamentali della dicotomia tra la città di pietra e la città di legno a cui si accennava.

Il complesso monumentale, o *küllüye*, era costituito dall’aggregazione di edifici attorno al corpo centrale, costituito dalla moschea. All’interno della *küllüye* avevano un posto predominante gli edifici caritatevoli, donati dalla fondazione,

30 PAMUK Orhan, *Istanbul*, Torino, Einaudi 2006, p. 252.

31 Per una rassegna di queste viste della città vedi CERASI Maurice, *Da Costantinopoli a Istanbul. I secoli XV-XVII*, in *Metamorfosi della città*, a cura di Leonardo Benevolo, Libri Scheiwiller, Milano, 1995 pp.73-148.

1.15, Tessuto residenziale a Salonicco. Si noti la relazione tra le abitazioni e gli edifici religiosi, in particolare, in alto a sinistra, la chiesa del profeta Elia convertita in moschea e *ottomanizzata* con il muro di cinta. (da Yerolympos 1998)



il *vakif*,³² o dal donatore, che poteva essere un funzionario dell'Impero, come i pascià, o il Sultano stesso. In genere una grande *külliye* conteneva i seguenti locali: le cucine, l'ospedale, l'università, la scuola coranica o *medrese*, la biblioteca, gli edifici per l'igiene e la salute pubblica come gli *hamam*, i *sebil* (serbatoi per la distribuzione dell'acqua) e le fontane (*çesme* aperte o *sadirvan* coperti). Gli edifici della *külliye* potevano essere collocati all'interno del tessuto urbano, come singole unità edilizie indipendenti, o all'interno di un recinto, un *temenos*, in cui ogni singolo edificio era giustapposto all'altro in modo organico; i diversi edifici accessori, come i padiglioni, erano disposti prevalentemente sui limiti del recinto, con interessanti soluzioni di continuità con il muro di cinta, baricentrica era invece la posizione della moschea.

Le moschee, come abbiamo visto, erano il cuore delle *mahalle*; difficilmente però in una città ottomana, a differenza di quelle anatoliche con influenze *selçuk*, emergeva una moschea del venerdì, centro dell'intera comunità urbana. A Salonicco e Smirne, dove inoltre non erano presenti complessi monumentali imperiali, questa situazione è particolarmente evidente.

Quali erano i rapporti tra i complessi religiosi e il resto del tessuto urbano?

Le moschee, essendo orientate verso la mecca, vincolante rispetto ai tracciati preesistenti, potevano essere inserite all'interno del tessuto urbano secondo due tecniche diverse.

Secondo la prima tecnica, utilizzata sin dal Cinquecento, le moschee erano collocate all'interno di recinti murari finestrati che diventavano l'elemento di raccordo con i tracciati viari. All'interno del *temenos*, l'edificio religioso non presentava una facciata principale; come elementi di accesso all'edificio potevano esserci un portico d'ingresso o una corte porticata. Questa modalità permetteva di inserire il complesso religioso all'interno del tessuto urbano senza modificare i tracciati preesistenti, ma mediando tra geometria degli spazi interni e contesto attraverso il disegno dei bordi e degli elementi

32

Col termine *vakif* si indica un bene, ossia una fondazione pia islamica, che ha come fine precipuo la conservazione del bene e la sua inalienabilità.



1.16, Moschea del mercato delle castagne o *Kestane pazarı camii*, di Smirne. si noti il basamento con botteghe.

di ingresso. Alcuni complessi monumentali potevano modificare il contesto precedente imponendo, attraverso La geometria regolare dei limiti del recinto, una sorta di ordine anche ai tracciati esterni al complesso; questo modo lo troviamo limitato ad alcune *külliye* imperiali di Istanbul e di Edirne.³³

La seconda tecnica, molto meno diffusa e maturata soprattutto durante il Settecento, nonostante esistano alcuni esempi di periodo classico,³⁴ prevedeva l'ubicazione della moschea su un basamento costituito da botteghe e magazzini, rialzato rispetto alla via. La moschea poteva essere costruita come volume indipendente al di sopra di questo podio oppure integrata nella geometria del basamento, come nel caso della moschea del mercato delle castagne, *Kestane pazar camii*, di Smirne.³⁵

Poiché le chiese bizantine più antiche erano state convertite in moschee durante il primo periodo ottomano, ad esempio a Salonicco la Rotonda e la chiesa di San Dimitrio, si resero necessarie nuove chiese e sinagoghe.³⁶ Queste furono costruite all'interno di recinti in modo del tutto analogo a quello delle moschee con due sole differenze sostanziali nel rapporto tra complesso religioso e contesto urbano: il muro non presentava nessuna finestra aperta sulle parti interne e l'edificio di culto era un semplice volume costituito da una copertura a due falde molto semplice che non emergeva rispetto al tessuto circostante e spesso neanche rispetto AL muro di cinta.³⁷ Solo nell'Ottocento venne permesso, in alcune circostanze, come nel caso molto particolare

33 Si fa riferimento alle *külliye* di Fatih e di Solimano ad Istanbul e a quella di Selim II ad Edirne.

34 Si vedano gli esempi stambuloti della moschea Rustem pascià (1560) di Mimar Sinan, e le successive moschee barocche Nuruosmaniye (1755) e Lalely (1783).

35 Il basamento con le botteghe è spesso realizzato perché l'edificio è costruito all'interno o a margine di un area commerciale.

36 Si veda per una lista dei monumenti religiosi bizantini di Salonicco convertiti in moschee, MOUTSOPOULOS, *Thessaloniki 1900-1917*, op. cit. p.60. Per una completa ricognizione degli edifici religiosi di Salonicco Si veda ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit, pp. 46-57,

37 Talvolta veniva adottato l'espedito di abbassare il pavimento degli spazi interni per ridurre l'altezza dell'edificio.

di Smirne, di costruire edifici religiosi con cupole e campanili. Qualora una chiesa fosse stata allineata con la via, come la precedente chiesa di S. Antonio nella *Grand Rue de Pera* di Istanbul, oggi *Istiklal caddesi*, la facciata non presentava particolari aspetti rappresentativi.

Altri edifici connessi al culto come i mausolei, i conventi cristiani e le *tekke* dei dervisci presentavano, ad una scala inferiore, caratteristiche simili alle *küllüye*, con elementi vicini al linguaggio della residenza. Anche in questo caso troviamo un recinto che separava gli spazi interni dal resto della città. I mausolei assunsero, dal Seicento, un valore sempre più importante all'interno della scena urbana; alcuni complessi sul Divanyolu, a Istanbul, costruiti attorno al mausoleo del fondatore, presentavano una raffinata articolazione interna dei singoli edifici ed elaborati muri di cinta che diventarono un importante elemento urbano affacciato su questa via principale.

L'immagine ufficiale dell'architettura ottomana si costruì con estrema flessibilità utilizzando un ristretto numero di elementi tipici (cupole, archi, portici) combinati in modo da ottenere diverse tipologie edilizie. Dalle piccole fontane, le *çeşme*, talvolta inserite al piano della strada degli edifici residenziali, sino alle grandi masse delle cupole di piombo e dei minareti delle moschee, ogni elemento architettonico, tipizzato e iterato, caratterizzava l'immagine dell'architettura pubblica che era in grado di mettere in relazione ambiti spaziali e urbani molto diversi tra loro passando agilmente dalla piccola scala del tessuto residenziale sino alla grande scala del territorio.

La dicotomia sulla quale si è insistito in questo paragrafo tra la città di legno e la città di pietra è vera anche per Salonicco e Smirne?

Salonicco, rappresenta un caso a se perché, come abbiamo visto, i maggiori edifici monumentali erano d'epoca bizantina e i complessi costruiti successivamente dagli ottomani non potevano essere confrontati, per scala e importanza né con le preesistenze bizantine né con i complessi imperiali presenti in altre città dell'impero. Le chiese riconvertite erano però inserite

all'interno del tessuto residenziale analogamente alle moschee con muri di cinta che le isolavano rispetto al contesto abitativo.

A Smirne, come possiamo verificare sulla carta dello Storari, non troviamo grandi *külliyeler*. Le moschee e sinagoghe si concentravano sui margini del mercato. Le moschee *Şadirvan*, *Başdurak*, *Kestane pazarı* e *Kemeraltı* vennero costruite nella seconda metà del Settecento lungo l'arco della via *Anafartalar* che delimitava ad ovest il mercato di *Kemeraltı*.³⁸ Questi edifici religiosi nonostante fossero di dimensioni ridotte emergevano rispetto al tessuto commerciale e residenziale limitrofo poiché venivano costruite su di un piano sopraelevato.³⁹ Le sinagoghe invece erano piccoli edifici confinati all'interno di recinti e non erano visibili dalla via pubblica. Le chiese presenti all'interno dei quartieri franco, greco e armeno erano confinate anch'esse all'interno dei recinti ma presentavano una scala architettonica superiore alle moschee; nella seconda metà dell'Ottocento, grazie a ristrutturazioni e ricostruzioni, lo *skyline* della città si arricchì della presenza di cupole e campanili.⁴⁰

L'architettura monumentale delle due città presentava solo alcune delle peculiarità dell'architettura ottomana costruita dal Seicento ad Istanbul, Bursa o in altre città ottomane minori e sintetizzate in queste pagine. La dicotomia tra città di legno e città di pietra era nei casi presi in esame meno pronunciata. Quest'atipicità era dovuta nel caso di Salonicco soprattutto alla *ottomanizzazione* dell'architettura bizantina e nel caso di Smirne alla maggiore importanza che gli edifici commerciali, come gli *han*, avevano rispetto a quelli religiosi.

38 È interessante notare che queste moschee costruite un secolo dopo la moschea di Hisar abbiano determinato lungo gli assi più importanti del mercato una sequenza di edifici religiosi che delimitavano l'arco del precedente approdo marittimo. Si rimanda al prossimo sottoparagrafo per una descrizione del mercato di *Kemeraltı*.

39 La sala della preghiera posta sul piano rialzato consentiva anche di utilizzare il piano terra come spazio commerciale o di deposito.

40 COLONAS, *Greek architects in the Ottoman Empire*, op. cit. pp. 99-107. Ad esempio la chiesa greca ortodossa di S. Giorgio, tra le più importanti della città e sicuramente la più emergente venne ricostruita nel 1856.

1.1.4_ Il mercato

A differenza dei complessi religiosi, che mantenevano una dimensione esclusivamente confessionale e legata alla socialità di quartiere, il mercato era lo spazio pubblico della città dove le barriere sociali e religiose cadevano. Cerasi ha visto in questa sorta di porto franco uno dei luoghi più importanti dove si sono diffusi i valori laici legati al commercio e alle innovazioni tecnologiche provenienti dall'Europa.

Gli spazi commerciali della città ottomana si distinguevano in due tipi: il *çarsı* era il mercato vero e proprio con le botteghe, concentrato in un'area centrale della città; il *pazar* era il mercato rionale o la fiera che si allestiva periodicamente negli spazi aperti della città, periferici o interni all'agglomerato.

Il *çarsı* era un quartiere commerciale, monofunzionale e distinto dalle altre parti della città; talvolta l'area poteva essere chiusa con porte durante le ore notturne. Questa chiara connotazione spaziale e funzionale differenziava il *çarsı* dalle aree commerciali delle città europee, dove le botteghe, invece, erano collocate al piano terra delle abitazioni nelle aree residenziali. Il *çarsı* era spesso baricentrico rispetto all'agglomerato urbano: nel caso di Salonicco e Smirne questa centralità era dovuta al rapporto privilegiato che il mercato aveva con gli scali marittimi. All'interno dell'area del *çarsı*, i membri di una stessa corporazione tendevano a radunarsi in una parte o in una via così come testimonia la toponomastica, ancora oggi in uso, di alcuni mercati di città all'interno dell'area dell'Impero Ottomano.

A differenza del quartiere residenziale, il *çarsı* era attraversato da tracciati regolari e ortogonali che derivavano da disposizioni interne, ad esempio i regolamenti proibivano la formazione di vicoli ciechi, e dalla geometria semplice e definita del parcellario delle botteghe e degli edifici presenti all'interno del mercato: *bedesten* e *han* che spesso avevano piante rettangolari o quadrate.

Le botteghe erano stanze ad una sola luce, costruite in legno, molto modeste nella forma e di misure ridotte. Il *bedesten*, di tipo ipostilo o basilicale, era

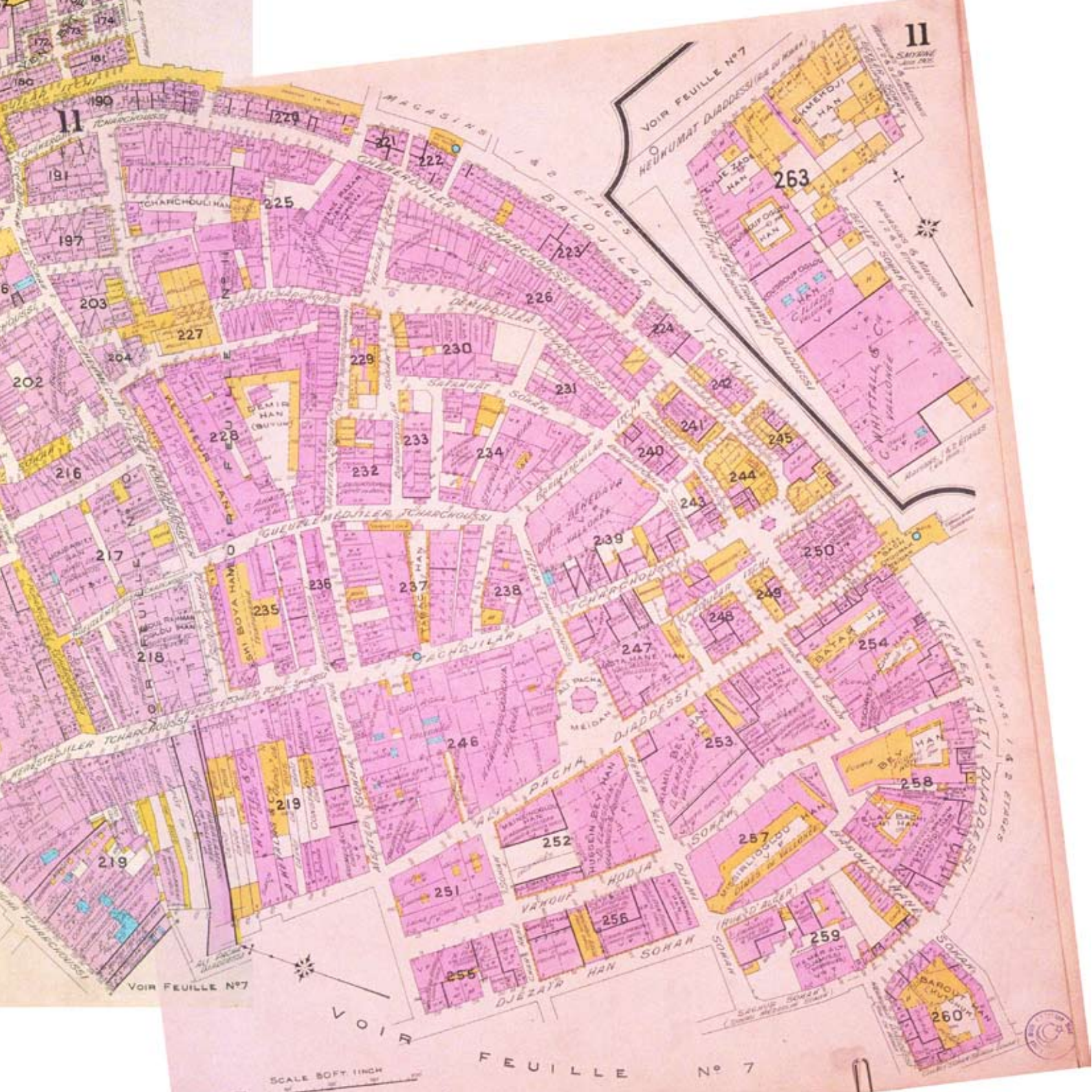
l'edificio dove venivano vendute e conservate le merci più preziose; veniva chiuso da porte e diventava la “cassaforte” del *çarşı*. L'*han*, invece, era un edificio a corte, di uno o due piani, utilizzato come deposito, luogo di scambio e d'ospitalità per i commercianti; a Smirne, ad esempio, gli han erano abitati dai commercianti stessi. Per *arasta*, invece, s'intendeva una struttura con doppia fila di botteghe che poteva anche essere coperta e diventare un tipo a se stante, come nella *küllüye* della moschea *Selimiye* a Edirne. Gli *han* realizzati in tessuti consolidati mantenevano la geometria ortogonale dei cortili interni mentre il limite esterno dell'edificio mediava all'irregolarità dei tracciati. Nell'area a nord del grande mercato coperto di Istanbul, *büyük kapalı çarşısı*,⁴¹ sono numerosi gli esempi di questo tipo.

Il mercato di Smirne⁴² era caratterizzato da una particolare morfologia a “nociolo” che derivava dalla forma della baia, presente in quel punto, riempita nel Settecento; analogamente alla Ripa di Genova, le vie interne correvano parallelamente e ortogonalmente alla via più esterna corrispondente all'ex linea della costa. La via, che ad arco delimitava il nucleo commerciale del *çarşı*, ancora oggi denominata *Anafartalar caddesi*, si differenziava dalle altre vie per una maggiore larghezza e soprattutto per il collegamento diretto con la *dogana turca*⁴³ e la via meridionale d'accesso alla città. Il mercato di Smirne era contraddistinto da una notevole concentrazione di moschee e sinagoghe, testimonianza quest'ultima del radicamento della componente

41 La copertura del grande mercato di Istanbul non è un elemento tipico del *çarşı*, ma una tendenza che possiamo accomunare all'incremento della costruzione degli han e peculiare della politica di istituzionalizzazione dell'area commerciale che avvenne soprattutto nel Settecento nella capitale dell'impero come nella città di Smirne.

42 Si veda per approfondimento MÜLLER-WIENER Wolfgang, *Der Bazar von Izmir : Studien zur Geschichte und Gestalt des Wirtschaftszentrums einer ägäischen Handelsmetropole*, Erlangen, Selbstverlag der Fränkischen Geographischen Gesellschaft, 1982.

43 Viene riportata la dicitura dello scalo marittimo controllato dagli ottomani come annotò lo Storari sulla sua mappa. Si veda Storari, *Pianta della città di Smirne rilevata dall'ingegnere Storari nell'anno 1854 e nell'anno 1856*. Scale 1:5000.



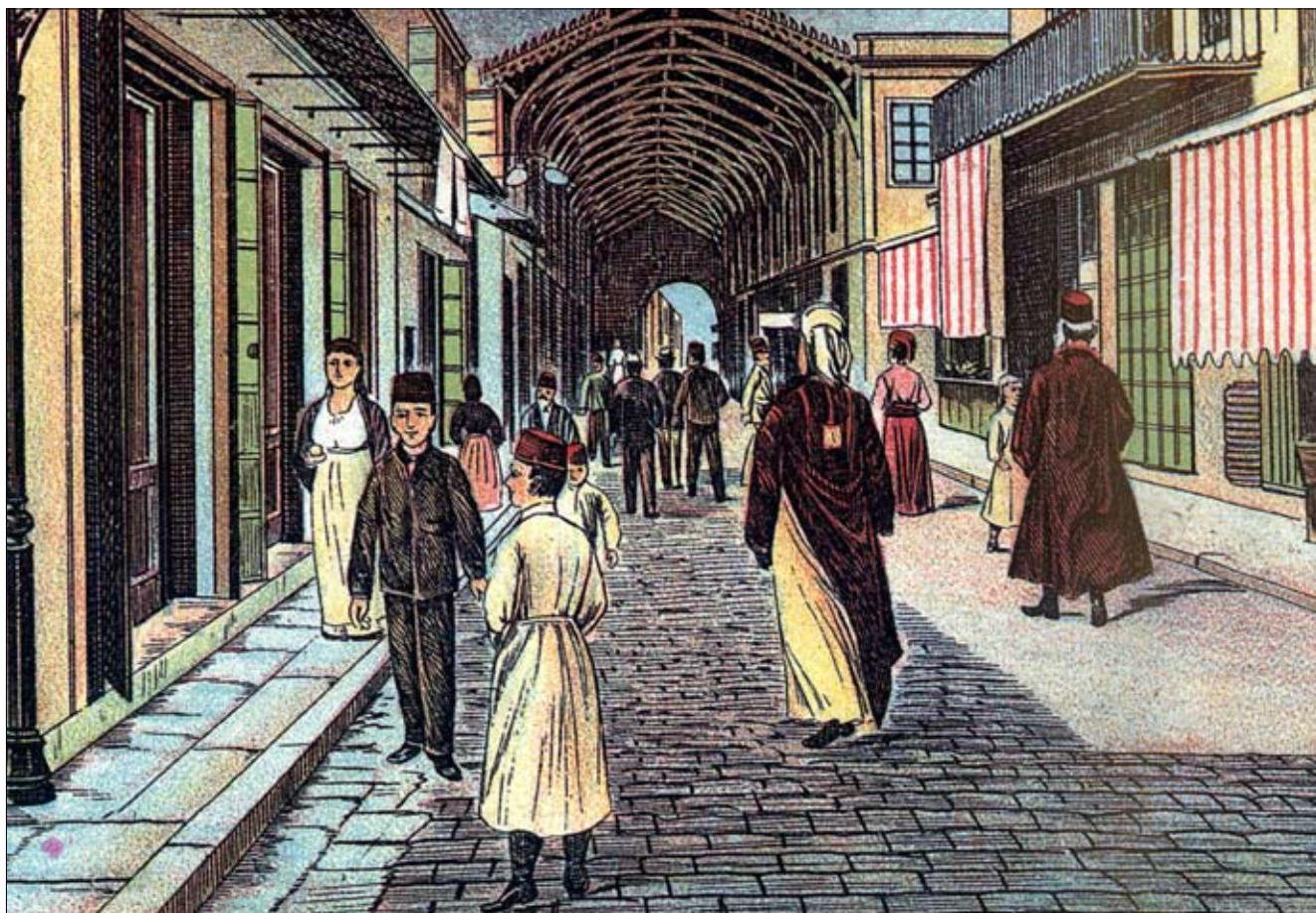
VOIR FEUILLE N°7

VOIR FEUILLE N°7
HEDUMAT D'ADDRESSI (RUE DU HAN)

VOIR

SCALE 80 FT. INCH





Nelle pagine precedenti

1.17, Il mercato di Kemeralti a Smirne nell'unione di diverse tavole della mappa catastale rilevata da C. Goad per le compagnie assicurative nel 1905.

in queste pagine

1.18, vista della copertura di parte della via di Sabri pascià a Salonico alla fine dell'ottocento. (da archivio personale Yerolympos)

1.19, Il mercato di Salonico, Si notino le vie in nero intorno al Bedesten che furono coperte. (da Yerolympos 2004)



ebraica all'interno del *çarşı*.

Il ruolo di Smirne come città di scambio ha fatto sì che gli edifici commerciali, in particolare gli *han*, diventassero gli edifici monumentali più importanti della città oltre che dell'area commerciale; la rilevanza di alcuni di essi era doppia: in primo luogo emergevano rispetto al tessuto edilizio per la scala monumentale e in secondo luogo per il loro ruolo di *hub* tra le vie esterne alla città e il tessuto commerciale del mercato. Il *büyük vizir han*, il più importante della città, era in posizione baricentrica tra l'area del mercato e il quartiere franco e a ridosso delle dogane del porto. Com'è possibile verificare sia nella pianta dello Storari che nel catasto del Goad, connessa con l'ingresso principale del *büyük vizir han* si trovava una doppia fila di botteghe coperte corrispondente al tipo precedentemente descritto come *arasta*.⁴⁴

Il mercato di Salonico era collocato, analogamente a quello di Smirne, tra lo scalo portuale e il quartiere franco e tangente alla principale arteria urbana della città, la *Rue du Vardar*.⁴⁵ Tuttavia non è chiaro il limite esatto del *çarşı* perché la morfologia dei tracciati del mercato non differiva da quella del tessuto residenziale e il materiale cartografico ottocentesco a nostra disposizione non è abbastanza dettagliato.⁴⁶ La presenza del *bedesten*, in accordo con le analisi fatte da diversi studiosi, indica quale fosse il cuore del mercato. L'area attorno al *bedesten*, probabilmente già coperta nel

44 Nonostante il tipo sia chiaramente quello dell'*arasta* in queste due mappe non viene nominata come tale.

45 Si veda per un approfondimento del tessuto commerciale di Salonico YEROLYMPOS, *Between East and West*, op. cit.; YEROLYMPOS, *Typologie et mutations des quartiers de commerce traditionnel*, op. cit. pp. 241-263.

46 La pianta del Wernieski, essendo stata rilevata senza le parcelle e soltanto nel 1880, non ci permette di comprendere il nucleo originario dell'area commerciale. Si veda per un approfondimento del tessuto commerciale di Salonico le elaborazioni cartografiche in YEROLYMPOS, *Between East and West* op. cit. e YEROLYMPOS, *Typologie et mutations* op. cit.

Settecento come altri mercati ottomani,⁴⁷ venne negli anni '90 dell'Ottocento ristrutturata e dotata di una nuova copertura in carpenteria metallica e vetro in corrispondenza della ristrutturata via di Sabri pascià.⁴⁸ Negli ultimi decenni del secolo questo tracciato divenne la via più rappresentativa della modernità borghese e levantina salonicchese; è quindi probabile che la copertura del mercato voluta da Hamdi Bey sia direttamente correlata con la ridefinizione di questa via. A differenza del mercato di Smirne, che conservò il suo carattere ottomano anche durante la trasformazione della città, a Salonicco l'area commerciale, soprattutto per la presenza dell'attiva borghesia ebraica, divenne una delle parti di città più coinvolte nella riforma urbana promossa dopo i *Tanzimat*.⁴⁹

La scena urbana del *çarşı*, così com'è possibile anche verificare dalle fotografie di fine Ottocento del mercato di Smirne, riproponeva la stessa dicotomia incontrata nei quartieri residenziali: da una parte *han* e *bedesten*, costruiti in pietra da taglio e caratterizzati dal linguaggio ufficiale degli edifici pubblici ottomani e arricchito da temi dell'architettura residenziale, come le sporgenze irregolari dei bovindi;⁵⁰ dall'altra piccole botteghe, realizzate con tecniche costruttive semplici in legno o muratura. Elementi minuti, spesso d'origine vernacolare, completavano la scena urbana del *çarşı*: tettoie, coperture provvisorie, altane, fontane e sedute disposte in modo da enfatizzare la presenza d'alberi maestosi, costituivano l'alfabeto di un linguaggio dello spazio aperto, anticlassico e antiprospettico che ha contraddistinto la città

47 Sul processo di copertura dei mercati si veda CEZAR Mustafa, *Typical commercial buildings of the Ottoman classical period and the Ottoman construction system*, Ankara, Türkiye İş Bankası Cultural Publications, 1983, pp. 91-127.

48 YEROLYMPOS, *Between East and West*, op. cit. pp. 177-178.

49 Possiamo ipotizzare che nella prima metà dell'Ottocento la scena urbana del mercato non fosse molto diversa da quella dell'area commerciale Smirne o di altre città ottomane. Questa ipotesi può essere verificata prendendo in considerazione le botteghe tradizionali presenti nella parte a nord del mercato e sulla *Rue du Vardar* presenti nelle fotografie di fine secolo.

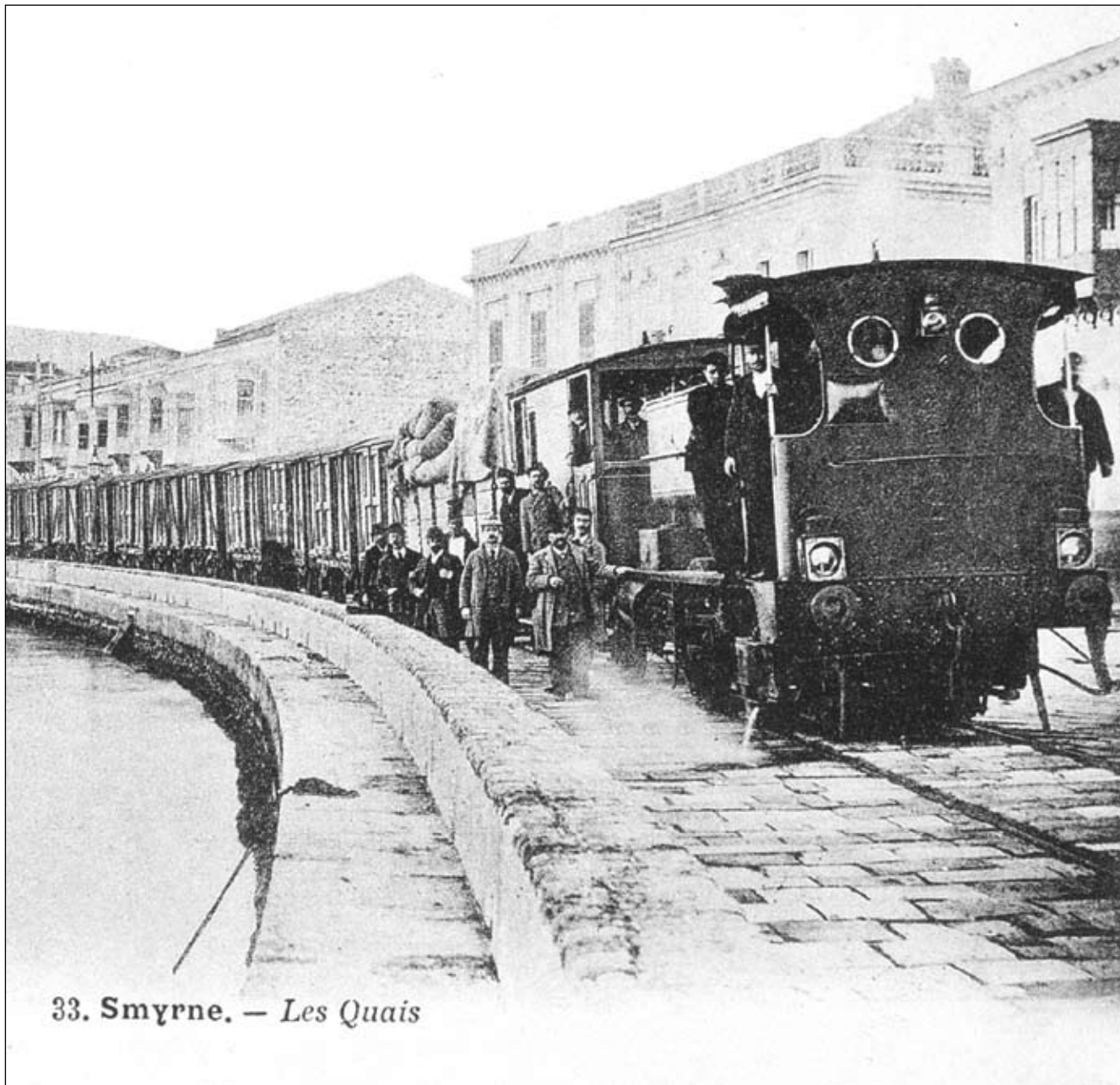
50 Questo movimento degli elementi aggettanti non sempre fu giustificato come nelle abitazioni dalle esigenze interne della forma delle stanze.

ottomana. questo carattere dello spazio aperto è ancora presente all'interno del *çarşı* di Smirne.

A Salonicco e Smirne, nella seconda metà dell'Ottocento la ridefinizione delle nuove banchine oltre a costituire ampie e importanti *promenade* marittime diede alle due città nuovi moli protetti e spazi per il movimento delle merci. Queste opere, e le successive infrastrutture ad esse connesse, le linee ferroviarie in primo luogo, marginalizzarono l'importanza del mercato all'interno della città?

Le parti più interne del mercato rimasero legate all'artigianato mentre nelle aree esterne s'iniziarono a verificare fenomeni nuovi. L'aumento della popolazione e degli scambi commerciali, iniziato già nel Settecento, ma sviluppatosi nell'Ottocento, portò ad un incremento delle botteghe e delle attività produttive all'interno del *çarşı*.⁵¹ Alla saturazione delle aree interne corrispondeva contemporaneamente l'espansione del mercato nei tracciati residenziali esterni: le botteghe s'insediarono anche lungo alcuni assi d'uscita dal mercato e nei tracciati viari particolarmente importanti, già nel tardo Settecento sia a Salonicco che a Smirne. Inoltre, alcune delle vie connesse con i mercati tradizionali delle due città divennero sul finire dell'Ottocento gli spazi pubblici più importanti del periodo tardo ottomano.

51 L'espansione commerciale durante i *Tanzimat* era soprattutto rivolta verso l'occidente. Tra la fine degli anni '30 e gli inizi degli anni '40 dell'Ottocento si stipularono accordi commerciali con le principali nazioni e regni d'Europa. Ecco alcuni dati significativi: nel 1840 le esportazioni erano valutate intorno ai 4,7 milioni di sterline negli anni '70 arrivarono a 20 milioni, sempre nello stesso periodo le importazioni passarono da 5,2 a 24 milioni di sterline. In meno di una quarantina di anni gli scambi commerciali si quintuplicarono. Si veda per un approfondimento DUMONT Paul, Il periodo dei Tanzimat, in *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999, pp. 530-34.



33. Smyrne. — *Les Quais*

1.2_La riforma urbana

L'Ottocento, a seguito di mutamenti economico-sociali e, contemporaneamente, sotto la spinta delle riforme politiche dell'Impero Ottomano, rappresentò un secolo di svolta per la forma urbana e l'architettura delle due città prese in esame. Ufficialmente, le riforme si aprirono nel 1839 sotto il regno di Abdül-Mecid I con il rescritto di *Gülkane*, più conosciuto con il nome di *Tanzimat*.⁵² Il periodo che ne seguì fu tra i più importanti e complessi della storia dell'Impero Ottomano: fu contraddistinto non solo da riforme ma anche da tensioni e lacerazioni.⁵³

Le riforme furono attuate con l'obiettivo di salvaguardare l'impero dalle crescenti minacce esterne delle potenze europee e da quelle interne dei nascenti movimenti nazionali. Per fronteggiare queste minacce si guardò all'Europa stessa per cercare di individuare una via originale per la riforma del paese. I *Tanzimat* furono animati da uno spirito di modernizzazione dell'impero che portò all'occidentalizzazione degli apparati dello stato, alla secolarizzazione dell'istruzione e del diritto e ad una conseguente trasformazione della società.

La volontà di modificare la forma della città si manifestò ufficialmente all'interno del progetto dei *Tanzimat* in diversi regolamenti urbani, nelle opere pubbliche, negli edifici amministrativi e nella costituzione delle municipalità, le *belediye*.⁵⁴ Salonicco e Smirne furono le prime città che seguirono Istanbul nell'organizzazione di una nuova struttura municipale.

Come potremmo verificare a fine capitolo, i cambiamenti all'interno della città

52 *Tanzimat* è il plurale dal sostantivo arabo *Tanzim* ovvero messa in ordine o riorganizzazione.

53 Si rimanda per un maggiore approfondimento a DUMONT Paul, Il periodo dei *Tanzimat* (1839-1878), in *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999, pp. 495-561. Si veda anche QUATAERT Donald, *The Ottoman Empire, 1700-1922*, New York, Cambridge University Press, 2000.

54 Sulla costituzione delle municipalità vedi ÇELİK Zeynep, *The Remarking of Istanbul*, Washington, University of Washington Press 1986, ROSENTHAL Steven T., *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, Westport, Greenwood Press, 1980, pp. 125-139.

furono notevoli, tali da fare rimpiangere ad orientalisti come Pierre Loti, agli inizi del Novecento, il carattere ottomano perduto della città. A Smirne, le prime trasformazioni iniziarono alla fine degli anni '50 dell'Ottocento, ma fu dagli anni '60 che lo scenario urbano iniziò a cambiare con maggior velocità. Dopo aver portato a termine i lavori del nuovo fronte mare della città, Sabri pascià, si trasferì a Salonicco, per demolire le mura marittime e realizzare un'opera analoga a quella della città di Smirne. Le trasformazioni urbane furono rese possibili dalla simbiosi che si creò tra intervento politico pubblico e iniziativa privata, imprenditori ottomani e investitori europei.

1.2.1 *Regolarizzazione del tessuto urbano*

Con i *Tanzimat*, furono introdotte norme relative alla forma urbana, principalmente per definire la larghezza minima e per regolare l'andamento delle vie esistenti. I regolamenti furono una delle risposte ai frequenti incendi che affliggevano le città di Istanbul, Salonicco e Smirne e che nell'Ottocento divennero più ricorrenti; gli incendi erano dovuti soprattutto alla saturazione del tessuto edilizio e all'utilizzo del legno come tecnologia costruttiva principale. Queste grandi distruzioni ottocentesche furono il pretesto concreto per avviare la trasformazione della città.⁵⁵

In sintesi, i punti principali di regolamenti edilizi, a partire dal primo del 1848, furono i seguenti: l'aumento progressivo della larghezza delle strade;⁵⁶ la sostituzione delle residenze di legno danneggiate dal fuoco con nuove residenze in pietra e mattoni (1848); la configurazione dei nuovi isolati, che

55 Si veda a proposito delle trasformazioni urbane durante i Tanzimat a Salonicco e Smirne: ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit. e BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. Vedi per le vicende che hanno interessato la capitale ÇELİK, *The Remarking of Istanbul*, op. cit. Capitolo 3.

56 Il primo regolamento di costruzione e di urbanistica stabiliva 7,6 metri la larghezza minima per strade principali (*buyuk caddeler*), 6 metri per le strade ordinarie (*adi*) e 4,5 metri per le rimanenti (*sayir sokaklar*). Successivamente, con altri regolamenti si cercò di aumentare progressivamente queste dimensioni e nel 1863 la larghezza minima delle vie principali fu portata a 11,5 metri; nel 1882, con la legge di costruzione (*turuk ve ebniye nizamnamesi*), per le vie ordinarie furono previsti almeno a 7,6 metri.

dovevano avere una geometria più regolare (1863) e le condizioni di esproprio all'interno di aree incendiate (1882).⁵⁷ Le norme, efficaci nelle ricostruzioni post-incendio, erano invece disattese nelle altre parti di città; sono un caso a parte alcuni assi urbani più importanti.

A Smirne fu portato avanti uno dei primi importanti tentativi di ridisegno della forma urbana all'interno di una città ottomana. Il grande incendio del 1845 distrusse diversi quartieri della città: quello armeno bruciò completamente mentre quello ebraico e quello franco furono danneggiati. Questi ultimi furono ripristinati senza modificare il parcellario e il tessuto urbano, probabilmente adeguando la larghezza di alcune vie ai nuovi regolamenti; il quartiere armeno invece fu completamente ricostruito sperimentando un nuovo impianto urbano. Il piano, in forte contrasto con il precedente contesto, ma coerente con le normative e l'ideologia dei *Tanzimat*, prevedeva una maglia di tracciati ortogonali; sui limiti esterni del settore ricostruito alcuni tracciati dovevano mediare con le parti di tessuto preesistente. Oltre al tessuto residenziale, venne ricostruita la chiesa di S. Etienne, che fu collocata all'interno di un recinto isolato dal contesto urbano rinnovato. Come ha notato Bilsel, l'emergenza volumetrica della nuova chiesa, ricostruita priva del recinto, avrebbe potuto generare una nuova assialità prospettica che però venne evitata.⁵⁸

L'incendio di Smirne venne colto, da parte della Sublime Porta, come occasione per mostrare alle potenze europee il rapido avanzamento delle riforme all'interno dell'impero in virtù dei rapporti commerciali che aveva con esse: Smirne divenne una perfetta vetrina della nuova politica riformatrice. Per quanto riguarda Salonico invece, la regolarizzazione del tessuto residenziale avvenne a seguito dell'incendio del 1890, che distrusse parte della città ottomana e parte degli edifici costruiti un decennio prima nei quartieri

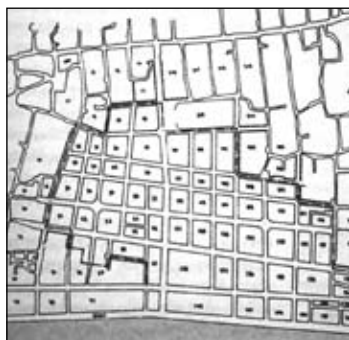
57 Vedi per una sintesi delle norme e delle trasformazioni urbane dopo gli incendi YE-ROLYMPOS, *Urban space as "Field"*, op. cit. pp. 223-236.

58 BILSEL, *The Ottoman Port City of Izmir*, op. cit. p. 230.



1.21, Veduta aerea dei quartieri costruiti dopo l'incendio del 1890 a Salonicco. (da Colonas 2003)

1.22,23, Il tessuto urbano di Salonicco prima, in alto, e dopo, in basso, l'incendio del 1890. (Yerolympos 2004)



realizzati sui riempimenti a mare.⁵⁹ La ricostruzione avvenne applicando le tecniche di regolarizzazione e riconnessione con il tessuto urbano non danneggiato, ormai consolidatesi nei decenni precedenti in numerose altre esperienze di ricostruzione post-incendio, a partire da Smirne e Istanbul.⁶⁰ I nuovi isolati seguirono gli allineamenti dettati dai quartieri marittimi, quelli realizzati sui riempimenti, rimasti illesi; i nuovi tracciati seguivano una griglia regolare, ma non rigidamente ortogonale, adattata al contesto che mediava tra la parte nuova appena realizzata del lungo mare e i quartieri storici rimasti ai margini.

Alcune trasformazioni ebbero luogo anche in aree non interessate da incendi, al fine di allargare il calibro delle vie: alcuni tracciati vennero sottoposti ad interventi puntuali, altri furono modificati per interi tratti e altri ancora furono realizzati all'interno del tessuto urbano esistente. Tra gli anni '60 e '80 dell'Ottocento, a Salonicco diversi tracciati vennero modificati e realizzati *ex-novo*. La via Sabri pascià venne allargata nel tratto a sud della *Rue du Vardar* e aperta all'interno del tessuto esistente nel tratto a nord nel 1867, per volere del pascià Sabri, unendo attraverso questo nuovo tracciato il palazzo del Governo il Konak con la parte a mare e inaugurando una nuova permeabilità del tessuto urbano che dopo quest'esperienza avrebbe avuto diversi seguiti. Successivamente la *Rue du Vardar* venne rettificata e allargata.

Queste trasformazioni furono intraprese per modificare il carattere di questi

59 I riempimenti a mare, avvenuti tra gli anni '60 e '80 dell'Ottocento, saranno argomento del prossimo sotto paragrafo.

60 L'ingegnere Storari, che negli anni '50 ebbe molto di rilevare il quartiere armeno di Smirne ricostruito dopo l'incendio, fu il principale fautore della pianificazione di diversi quartieri di Istanbul. Nella capitale, lo Storari poté applicare e sviluppare le tecniche acquisite, raggiungendo risultati di maggiore complessità: la griglia regolare si arricchì con l'introduzione di piazze agli incroci dei tracciati principali, realizzate smussando gli angoli dell'edificato, si vedano gli esempi dei quartieri *Kumkapı* e *Aksaray*. Contemporaneamente emersero con maggiore evidenza le difficoltà del raccordo fisico tra nuovi isolati e tessuto residenziale confinante di tipo ottomano.

tracciati viari e renderli più simili ai viali occidentali.⁶¹ Questo progetto ebbe esiti diversi nelle vie sopraccitate; il successo della trasformazione venne decretato dalla vicinanza di questi tracciati con le parti di città coinvolte nella trasformazione borghese dello spazio pubblico che interessò soprattutto la parte a mare della città negli ultimi due decenni dell'Ottocento. Ad esempio, la via Sabri pascià divenne una strada molto simile ad altre strade della città europea borghese, al contrario, la *Rue du Vardar*, rimase legata all'immagine della città ottomana e alle precedenti e tradizionali pratiche costruttive, nonostante i cambiamenti e le regolarizzazioni del calibro stradale, come mostrano le numerose fotografie della seconda metà dell'Ottocento a nostra disposizione.⁶²

61 Si veda per una lettura critica delle trasformazioni urbane di Istanbul nell'Ottocento GUL Murat-LAMB Richard, Mapping, regularization and modernizing Ottoman Istanbul: Aspects of the genesis of the 1839 development policy, in "Urban History", n. 31, 2004.

62 Si vedano ANASTASIADIS Giorgos - HEKIMOGLU Evangelos, *Costa, porti, Torre Bianca – La battaglia della memoria – sulla base della collezione fotografica di Nikos F. Politis*, collana "Salonico: storia illustrata delle vie 1920-1960", University Studio Press, Salonico 1997, (in greco); ANASTASIADIS Giorgos - HEKIMOGLU Evangelos, *La 'perduta' Egnatia di Salonico – Dalla 'Via Larga' medievale alla (stretta) autostrada contemporanea*, collana "Salonico: storia illustrata delle vie 1920-1960", University Studio Press, Salonico 1997, (in greco); ANASTASIADIS Giorgos - HEKIMOGLU Evangelos, *Tsimiski, Aghias Sofias, Diagonios – Il percorso della memoria*, collana "Salonico: storia illustrata delle vie 1920-1960", University Studio Press, Salonico 1997 (in greco); Dimitria K – Municipality di Salonico, *Mostra dei Documenti storici di Salonico*, Centro di Storia di Salonico, sd (in greco). GRIGORIOU Alexandros – HEKIMOGLU Evangelos, *La Salonico dei viaggiatori 1430 – 1930*, Militos, s.d. (in greco); *Il manifestarsi di Salonico – la memoria della cartografia*, a cura del Centro Europeo di Comunicazione Informazione e Cultura - Centro Nazionale della Cartografia e Patrimonio Cartografico – Archivio Cartografico Nazionale, Salonico, Ministero della Macedonia-Tracia, 2008. (in greco); *Salonico la capitale dei bravi – Storia e cultura*, a cura di I.K. Hasiotis, Paratiritis, Salonico 1997, (in greco). *Storia dell'imprenditorialità a Salonico – Il periodo ottomano*, a cura di H. Papastathis E. Hekimoglou, Volume secondo – parte prima, Associazione Culturale degli Imprenditori della Grecia Settentrionale, Salonico 2004, (in greco). TSAKTSIRAS Lambros, "Nella vecchia Salonico – Un percorso con parole e immagini", Malliaris Pedia, (in greco). ZAFIRIS Xristos N., *La memoria della Città – testi e foto rare per Salonico*, Aggelioforos Tis Kiriakis, (in greco).

1.2.2_Nuove parti di città

Le nuove configurazioni del profilo della costa e i nuovi quartieri costruiti sui riempimenti furono le opere pubbliche più importanti della fine dell'Ottocento; questi lavori innescarono una trasformazione della scena urbana che si diffuse anche all'interno della città preesistente.

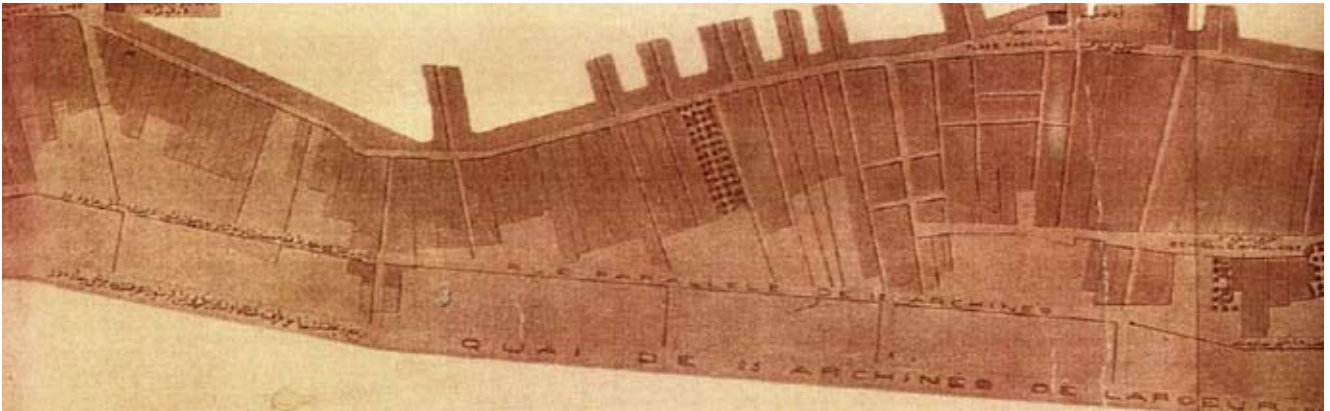
Alla fine dell'Ottocento si creò all'interno di Salonicco e Smirne una tensione urbana e sociale tra parti di città rimaste aderenti al modello ottomano e parti nuove costruite nel periodo dei *Tanzimat*. La scena di questo conflitto urbano divenne il fronte marittimo delle due città. Come vedremo meglio nel paragrafo successivo, nei lungomare delle due città si realizzò la quinta moderna della città che modificò in pochi decenni le relazioni urbane e sociali che caratterizzavano i precedenti assetti urbani.

Fino agli anni '70 dell'Ottocento, una serie di attracchi privati disegnava il profilo frastagliato e discontinuo della costa di **Smirne**. Originariamente, il traffico marittimo era assorbito dalla dogana turca, in corrispondenza del Konak, ma dal Settecento in poi, con il crescente controllo da parte degli europei dei traffici marittimi e a seguito degli accordi commerciali, le banchine in corrispondenza del quartiere franco divennero gli scali principali utilizzati per il movimento delle merci. Poiché questa banchina era discontinua e non attrezzata adeguatamente, venivano utilizzati dei moli che si prolungavano ortogonalmente alla costa, in continuità con i lotti della *Rue des Francs*, verso il mare aperto, dove i fondali erano più adeguati all'attracco: il fronte marittimo della città risultava però estremamente effimero e precario. Lo scalo inglese, come annotò lo Storari, era l'unica banchina dotata di una pavimentazione in pietra, mentre le altre zone, come notarono anche altri viaggiatori stranieri, non erano idonee per la movimentazione delle merci.⁶³

La città fece fronte al problema nel 1867 quando, una società francese, costruì il nuovo fronte mare e il nuovo porto; i lavori furono completati nel

63

Si veda per una ricostruzione delle vicende storiche della trasformazione del fronte mare ZANDI SAYEK Sibel, *Struggle Over the Shoreop*. cit. pp. 55-78.



1.24, Dettaglio del fronte mare del quartiere franco di Smirne in una veduta di fine Seicento. Si notino come i magazzini fossero gli edifici predominanti dentro i lotti che si estendevano sino alla *Rue des Francs*. (da Greene 2003)

1.25, Dettaglio della carta *Quays de Smirne* del 1876 diseganta da D. Frères. (da Atay 2003)

1.26, Sovrapposizione dei riempimenti a mare sulla carta della città di Salonicco del 1880. (da Yerolympos 1998)

1876.⁶⁴ La nuova banchina, rinominata Kordon, era continua e profonda una ventina di metri e correva tra la vecchia dogana turca fino alla Punta, che sarebbe diventata nei decenni successivi il quartiere di Alsancak. Il riempimento a mare faceva parte di un sistema di infrastrutture viarie che si stava realizzando in quel periodo a Smirne: nel 1856 infatti, erano partiti i lavori per la costruzione della stazione ferroviaria della linea Smirne-Aydın, nella parte più a nord della città.⁶⁵ Una volta terminato il Kordon, nel 1876, fu realizzata una linea tranviaria che collegava l'area del porto con la nuova stazione ferroviaria, rendendo la nuova banchina una grande infrastruttura lineare.

L'unica demolizione di rilievo che si rese necessaria, per il compimento della nuova sistemazione, fu, nell'area della dogana turca, quella dell'antica cittadella del porto; non furono modificati invece, nell'andamento, i tracciati esistenti, ma vennero integrati e connessi ai nuovi isolati. Le lottizzazioni del fronte mare definirono due tracciati paralleli: Kordon e ikinci Kordon,⁶⁶ più interno; questi percorsi permettevano la rapida circolazione di persone e merci da sud a nord. I nuovi tracciati furono messi in stretta relazione con la parallela ed interna *Rue des Francs*: dal punto di vista urbano, tramite la continuità dei tracciati e, dal punto di vista architettonico, tramite i nuovi edifici realizzati nei decenni successivi sul riempimento tra il Kordon e la *Rue des Francs*. Nei decenni successivi, in questa nuova parte di città, s'insediarono una moltitudine di funzioni; il Kordon non rimase soltanto uno spazio commerciale e portuale, ma divenne anche uno spazio pubblico, che cambiò l'immagine della città di Smirne. Esso diventò luogo prediletto

64 BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. pp. 291-296.

65 La realizzazione della stazione e della linea ferroviaria Smirne-Aydın venne intrapresa da una cordata di investitori inglesi, che ottennero il permesso dalle autorità ottomane nel 1856 e che portarono a termine nel 1867. Poco dopo la costruzione della prima linea ferroviaria, altri investitori europei ottennero il via libera per la costruzione di una nuova linea Smirne-Cassaba con una nuova stazione nel quartiere centrale di Basmane.

66 Letteralmente il cordone e il secondo cordone.

dell'espressione dell'identità urbana levantina di cui erano portatori la nuova borghesia smirniota emergente e i cittadini europei. Lungo questa *promenade* urbana furono costruiti club, hotel, sale da caffè, teatri, cinema e magazzini con caratteristiche molto simili a quelli coevi delle città europee; l'urbanizzazione di questa nuova parte di città consolidò l'immagine di Smirne come città aperta alle influenze culturali occidentali.

La trasformazione del fronte mare di **Salonico** presentava aspetti in comune con la vicenda smirniota, ma con una sostanziale differenza: a Salonico si dovettero demolire le mura marittime per ricavare nuovo spazio da urbanizzare.

Sabri pascià, dopo il successo che aveva ottenuto con la realizzazione della nuova banchina di Smirne, cercò di realizzare, anche nella città macedone, una metamorfosi analoga. L'iniziativa ebbe l'appoggio di due importanti istituti pubblici: la Banca Imperiale Ottomana e le Poste Imperiali, che acquistando aree sulle quali avrebbero costruito i propri uffici e residenze, garantirono anche agli investitori la certezza della realizzabilità dell'intervento. L'iniziativa privata venne inoltre incentivata raccogliendo le adesioni delle élite cittadine e degli stranieri prima dell'inizio dei lavori.⁶⁷

L'operazione di espansione a mare della città fu dettata, come a Smirne, dalla necessità di ricavare nuovi spazi per le attività portuali, più che dalla necessità di spazi per la residenza. Anche a Salonico, nel corso Ottocento, il porto o meglio i moli, utilizzati per caricare e scaricare le merci, erano diventati insufficienti per far fronte al traffico marittimo in costante aumento.

Il nuovo fronte mare della città si sviluppò attraverso due progetti distinti ma complementari: tra il 1869 e il 1880, venne realizzata una nuova fascia di suolo, utilizzando come materiale di riempimento quello ricavato dalla demolizione delle antiche mura marittime, che fu urbanizzata, con funzioni miste, lasciando una banchina, profonda poco più di una decina di metri, utilizzata sia come *promenade* a mare che come luogo per il movimento

67

YEROLYMPPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. pp. 64-67.

delle merci.⁶⁸ In un secondo tempo, tra l'ultimo decennio dell'Ottocento e i primi anni del Novecento, a causa di una cronica mancanza di spazi, venne implementata l'area a nord con la costruzione di un nuovo porto.⁶⁹ Come a Smirne, lungo la nuova banchina venne installata una linea tranviaria, che avrebbe messo in collegamento il fronte mare con gli spazi del porto e la linea ferroviaria che furono costruiti su quest'asse. Oltre agli aspetti funzionali e infrastrutturali, la nuova banchina rivestì un ruolo importante per la nuova scena urbana che si andava delineando con la costruzione di café, ristoranti, banche e uffici pubblici, analogamente a quanto era avvenuto nel *Kordon* di Smirne.

La morfologia dei nuovi isolati pianificati sulla nuova area era molto simile alle coeve esperienze di Smirne e Istanbul: la loro geometria, più regolare rispetto alla precedente morfologia della città, non era una griglia rigidamente ortogonale e se osserviamo negli isolati del settore est del nuovo fronte mare possiamo notare come furono mantenuti i collegamenti con i tracciati della città preesistente confinante, a scapito di un disegno unitario e più regolare. Sia a Salonicco che a Smirne, negli anni '70 dell'Ottocento, vennero inoltre realizzate due nuove urbanizzazioni nelle aree esterne all'agglomerato urbano: rispettivamente il boulevard Hamidiye e il quartiere di Alsancak. I quartieri incarnano due aspetti diversi delle riforme urbane intraprese durante i *Tanzimat*: il primo voluto dalla componente ufficiale della società, costituita dagli uomini delle riforme dell'apparato ottomano; il secondo da quella non ufficiale, costituita da esponenti della borghesia emergente non musulmana. A Salonicco, analogamente a quanto stava avvenendo in Europa, la dismissione e la demolizione delle mura urbane lasciò spazio libero per la

68 Del nuovo suolo ricavato dai riempimenti, una superficie di circa 7 ettari venne destinata a funzioni pubbliche (un konak, sede dei servizi della municipalità, un ospedale, un parco pubblico); gli altri 19 ettari vennero destinati all'intervento privato con residenze e nuovi spazi per le attività culturali.

69 Per un approfondimento sulle trasformazioni delle infrastrutture urbane di Salonicco durante il periodo dei *Tanzimat* si veda ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit. Per le successive trasformazioni dell'area portuale vedi HASTAOGLOU-MARTINIDIS, *The Harbour of Thessaloniki*, op. cit. pp. 133-41.



1.27,28, La fontana Hamidiye e la piazza conclusiva del boulevard Hamidiye a Salonico. (da Dimitriadis 1983)

1.29, Il tratto iniziale del boulevard Hamidiye. (da Dimitria sd)

1.30, Planimetria del boulevard Hamidiye. (da Yerolympos 1998)



costruzione di nuove parti di città; lo smantellamento delle mura orientali permise la realizzazione del boulevard Hamidiye, che venne pianificato nel 1879 proponendo un'interpretazione dell'idea del boulevard della città occidentale. Il viale centrale, asse rappresentativo dell'intervento, era largo 18 metri, con un doppio filare di alberi, e si concludeva a nord in una piazza; la torre bianca, precedente presidio dei giannizzeri, era l'elemento di collegamento tra l'intero sistema e il fronte mare. Le residenze costruite lungo il boulevard, successivamente chiamate *Sultanik*, divennero espressione della nuova edilizia residenziale ufficiale, influenzando anche la formazione della nuova residenza ordinaria.

Nonostante l'analogia nel procedimento, il progetto realizzato mostra delle differenze rispetto alle strade pianificate e costruite nello stesso periodo in Europa: gli isolati erano diversi l'uno dall'altro e le lottizzazioni presentavano disomogeneità nella disposizione dei volumi edilizi, infatti, il rapporto tra i volumi e i vuoti dei giardini mostrava continui cambiamenti di ritmo e gli edifici avevano dimensioni molto differenti tra loro. Inoltre, lo slargo conclusivo, nonostante il tentativo fatto con la costruzione di una fontana pubblica al centro, mancava di un fronte urbano, caratteristica fondamentale per poter essere definito piazza ed essere assimilato alle piazze europee di realizzazione ottocentesca. Quello che sembrerebbe un classico impianto di strada e piazza ottocentesca europea, rivela una geometria complessiva distante da quel contesto culturale e urbano.⁷⁰

A Smirne, il nuovo quartiere Alsancak venne realizzato nella parte nord della città, dove si erano sviluppate le prime attività industriali, come zona residenziale destinata alle famiglie dei lavoratori di quell'area.⁷¹ Gli Aliotti, famiglia levantina di origine italiana, che qui avevano una distilleria, divennero

70 Si veda per un'altra interpretazione di questa strada YEROLYMPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. p. 70.

71 SMYRNELIS Marie Carmen, *Une société hors de soi*, op. cit. pp. 260-261 e COLONAS, *Greek architects in the Ottoman Empire*, op. cit. pp. 116-125.



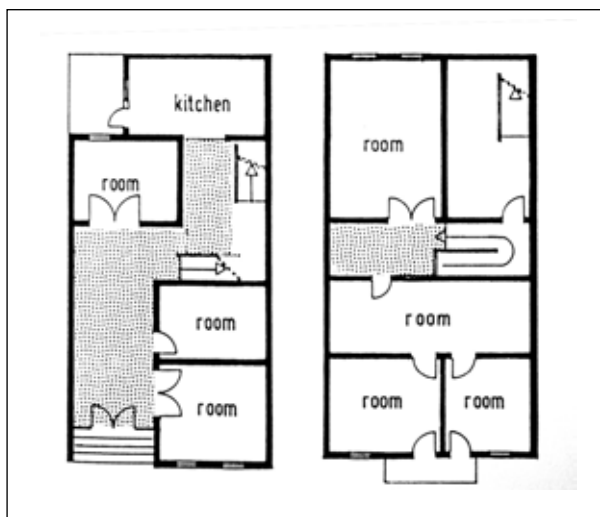
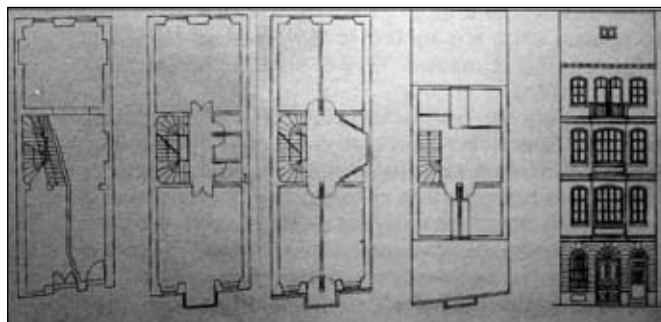
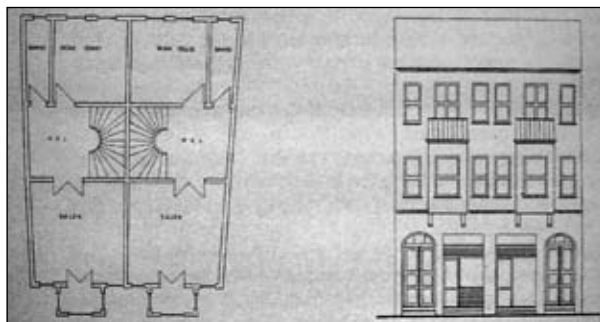
1.31, Dettaglio del quartiere di Alsancak a Smirne nella tavola n. 20 della mappa catastale realizzata per le compagnie di assicurazioni da J. Pervitich nel 1932. Si noti il Boulevard Aliotti. (da Atay 2003)

gli investitori principali nella futura urbanizzazione della Punta.⁷² L'impulso definitivo per l'operazione immobiliare fu la costruzione della stazione Smirne-Aydin e la realizzazione dei riempimenti per il nuovo fronte mare. Nel 1876, l'area era non ancora stata lottizzata ma, come possiamo verificare sulla carta del Saad, i lotti del quartiere erano già stati definiti, in accordo con quanto disegnato vent'anni prima dallo Storari. Anche in questo caso, come nella ricostruzione del quartiere armeno, il nuovo impianto urbano presentava una regolarità dei tracciati ma non una perfetta griglia ortogonale. In corrispondenza della stazione della linea Smirne-Aydin, il signor Aliotti decise di realizzare un nuovo asse urbano, rinominato boulevard Aliotti, che nelle sue intenzioni doveva diventare il nuovo viale d'accesso alla stazione. Tuttavia, l'allineamento fuori asse rispetto alla facciata della stazione e la successiva costruzione di edifici modesti, abitazioni degli operai impiegati nelle fabbriche dell'area, rivela un impianto grossolano e distante dall'essere un viale ottocentesco.

Le nuove urbanizzazioni prese in esame mettono in risalto una caratteristica sulla quale s'insisterà anche nelle prossime considerazioni: le idee di modernizzazione della città, che erano state alla base dei *Tanzimat*, determinarono una pianificazione originale dei nuovi quartieri, realizzati tra gli anni '50 e la fine dell'Ottocento che, nonostante le aspirazioni, non era conforme alle coeve esperienze parigine o viennesi e nemmeno a quelle di alcune città balcaniche e dell'Europa orientale.⁷³ I tracciati orditi secondo una rigida matrice ippodamea o l'utilizzo di assi prospettici non vennero sperimentati nelle città esaminate, nonostante gli spazi messi a disposizione dalle demolizioni o dai terreni incolti avessero potuto permettere un tentativo di lottizzazione più aderente alle esperienze europee.

72 Il quartiere, nonostante fosse ancora in fase di progettazione, fu disegnato, con tratto puntinato, dallo Storari nella mappa del 1856.

73 Si prendano per esempi Atene e Bucarest. Vedi BASTEIA Eleni, *The creation of modern Athens : planning the myth*. New York, Cambridge University Press, 2000 e CINA' Giuseppe, *Bucarest dal villaggio alla metropoli. Identità urbane e nuove tendenze*, Unicopli, Milano 2005.



1.32,33, Piante e prospetti di case stambulote definite da Enlil *Tanzimat boxes*. (da Enlil 1999)

1.34,35, Piante e prospetti di case smirniote definite da AYkuz le case a schiera greche-levantine. (da Akyuz 1999)

1.2.3 La nuova edilizia

Come per la forma urbana, anche per l'edilizia, le idee di modernizzazione e le motivazioni pratiche s'intrecciarono tra loro: la sostituzione delle residenze di legno non era soltanto giustificata dalla necessità di prevenire gli incendi, ma anche dalla volontà di sostituire progressivamente la città di legno, che così seriamente stava mettendo in pericolo la più rappresentativa città di pietra.⁷⁴ Il testo del comunicato ufficiale, successivo all'incendio di *Hocapascià* del 1867, a Istanbul, fu esemplificativo di questa tendenza: esso esigeva la creazione di spazi liberi attorno a Santa Sofia attraverso la demolizione degli isolati ad essa adiacenti poiché ritenuti inadeguati rispetto alla maestosità del tempio più antico del mondo.

I regolamenti edilizi introdussero anche nuove tecnologie da adottare per la residenza ordinaria che portarono alla diffusione di una nuova architettura residenziale. Già nel regolamento edilizio del 1848, erano state date indicazioni precise circa la costruzione di nuovi tipi di edifici in muratura, *kargir*, che dovevano essere realizzati con muri portanti in pietra al piano terra e in mattoni ai piani superiori. Le strutture orizzontali potevano essere fatte con due sistemi, solai misti con travi d'acciaio e volte in laterizio, *tam kargir*, o solai di legno, *nim kargir*. Nonostante il decreto governativo del 1864 prescrivesse costruzioni solo in muratura e mattoni, gli edifici in legno venivano autorizzati purché avessero murature cieche laterali come taglia fuoco.

I regolamenti, oltre a controllare i metodi costruttivi, introdussero maggiore regolarità e simmetria nella composizione dei prospetti costruiti su vie pubbliche. L'applicazione delle normative era molto più facile all'interno dei nuovi quartieri ricostruiti o nelle nuove pianificazioni. Tuttavia, a causa dell'aumento della popolazione urbana, i nuovi regolamenti furono adottati anche nelle lottizzazioni che saturarono gli isolati esistenti: se la profondità del lotto lo permetteva, i precedenti giardini venivano lottizzati in parcelle regolari sulle quali si costruivano poi nuove residenze, ottenendo un fronte

stradale continuo. Zeynep Enlil ha definito *Tanzimat box* le abitazioni che si diffusero durante il periodo delle riforme nella capitale, soprattutto perché si registrò una notevole riduzione della scala architettonica.⁷⁵ Questi edifici, dai due ai quattro piani, erano diffusi in quasi tutti i quartieri della città di Istanbul; la parcella era normalmente rettangolare con la larghezza di 4-6 metri, che all'interno corrispondeva ad una stanza sola, e la profondità variabile tra 8 e 15 metri, il lato minore era allineato alla via. La tipologia era molto semplice: due stanze, *oda*, affacciate rispettivamente sulla via e sul cortile nel retro e uno spazio distributivo centrale a corridoio, o definito da una piccola stanza, memore del *sofa* centrale ottomano, in cui si trovava anche la scala. La facciata era contraddistinta da una composizione simmetrica con un bovindo centrale aggettante, la *cumba*, che in alzato poteva proseguire oltre il primo piano e raggiungere la linea di gronda o diventare il terrazzo per il piano successivo.⁷⁶ Questo tipo si sviluppò anche all'interno dei quartieri più poveri della città, identico in pianta e alzato, ma realizzato in legno e con mura taglia fuoco in mattoni.

Analogamente a quanto avvenne a Istanbul, anche a Smirne, negli ultimi decenni dell'Ottocento, si diffuse una nuova residenza in muratura nelle lottizzazioni degli isolati del fronte mare e del quartiere di Alsancak.⁷⁷ Questo tipo di residenza, è stata definita da Eti Akyuz casa greco-levantina.⁷⁸ Questa denominazione deriva dal fatto che il tipo si diffuse, in un primo periodo, nei quartieri abitati prevalentemente da cittadini greci ottomani o da non musulmani. Nelle pagine a seguire questa residenza verrà chiamata più genericamente casa borghese-levantina perché negli ultimi decenni

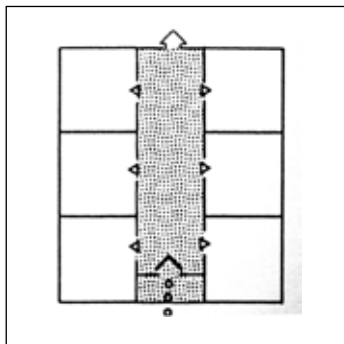
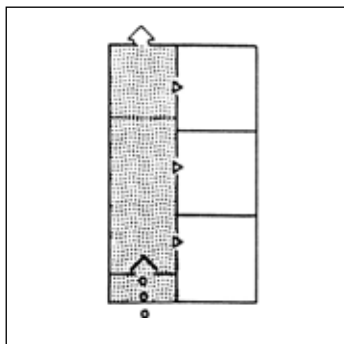
75 ENLIL Zeynep, Residential Building Traditions And the Urban Culture of Istanbul in the 19th Century, in *7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, edited by N. Akın, A. Batur, S. Batur. Istanbul, Yem Yayın, 1999, pp- 306-315.

76 Queste caratteristiche derivano direttamente dai regolamenti edilizi, ibidem pp. 308-310.

77 Vedi per una analisi del tipo e per una comparazione con le residenze ottomane, AKYUZ Eti, *Traditional Housing*, op. cit.

78 Ibidem, pp.76-98.

1.36. Schemi distributivi delle case levantine di Smirne. (da Akyuz 1999)



dell'impero questo tipo si diffuse trasversalmente nei ceti più benestanti della città con incursioni anche nelle aree della città tradizionalmente abitate dai musulmani. Tuttavia, non è chiaro lo sviluppo di questo tipo che in pochi decenni si diffuse dai quartieri marittimi sino, anche se in misura minore, ai quartieri collinari. Se possiamo individuare una correlazione tra la casa borghese levantina smirniota e le residenze che si diffusero nello stesso periodo nei sobborghi di Buca o Bornova,⁷⁹ è altrettanto vero che questo tipo presenta sorprendenti analogie anche con i *Tanzimat box* di Istanbul e con le case borghesi di altre città della costa e delle isole egee come ha messo in evidenza Akyuz.⁸⁰

La pianta di questa casa presentava due varianti distributive: una con galleria laterale e una con galleria centrale; questa sorta di corridoio distributivo, in entrambi i casi, metteva in relazione diretta il piano terra della casa con il giardino interno al lotto. Il tipo con galleria laterale presentava la stessa distribuzione interna vista nei *Tanzimat box* stambulioti. Il tipo con galleria centrale invece era caratterizzato da maggiore flessibilità distributiva: al primo piano potevano esserci due stanze simmetriche, affacciate rispettivamente sulla via e sul giardino, oppure una stanza più grande, tipo salone nobile aperto sulla via pubblica. Questa casa unifamiliare era costituita generalmente da tre piani: due fuori terra abitati e un seminterrato; il piano terra, talvolta, poteva essere rialzato rispetto al piano stradale ed essere raggiungibile attraverso una scala di accesso inserita all'interno di una nicchia. Al secondo piano era presente il *bovindo*, la *cumba*: un'estensione, tipo balcone coperto, della stanza principale, ma che non corrispondeva alla *şahnişin*, la stanza aggettante della casa ottomana settecentesca. La casa levantina con galleria centrale era generalmente di forma cubica, con una composizione della facciata modulare e simmetrica; tuttavia esisteva un gran numero di varianti a causa della necessità di adattarsi alle diverse geometrie imposte dai lotti e

79

COLONAS, Greek architects in the Ottoman Empire, op. cit.

80

AKYUZ LEVI Eti, The comparative Evaluation, op. cit. pp. 297-305.



1.37, Case levantine a schiera. Smirne quartiere di Alsancak.

dall'andamento del terreno. Questa abitazione divenne l'elemento principale della scena urbana smirniota e, in particolare nel quartiere di *Alsancak*, com'è visibile ancora oggi in alcune vie interne di questo quartiere, la ripetizione di questo tipo generò brani di città formalmente e funzionalmente omogenei: in alcuni tratti, si formò una cortina di case a schiera ineguagliata in nessuna altra parte di Smirne.

Le distruzioni dell'incendio del 1917 e le successive demolizioni non ci permettono di verificare all'interno del tessuto urbano di Salonicco la presenza di edifici residenziali unifamiliari simili alle case smirniote.

Possiamo individuare però, anche senza piante tipo, all'interno delle mura urbane tre diverse modalità insediative. La più diffusa prevedeva edifici attestati sulla via a formare un fronte continuo come testimoniano le fotografie delle aree ricostruite sul finire dell'Ottocento. Un altro modo di insediarsi, simile al primo e diffuso nei quartieri del lungomare, prevedeva tra gli edifici aree non edificate lasciate come giardini. Rari erano, invece, gli edifici isolati all'interno del tessuto urbano; è interessante il caso della villa Allattini costruita sul lotto della successiva Banca Ottomana che riportava caratteri simili alle ville suburbane studiate dal Colonas.⁸¹



1.38, Una via nel quartiere di Basmane a Smirne. Si noti l'accostamento tra case levantine e una casa in legno.

1.3_La città Levantina

Al volgere del ventesimo secolo, sia a Salonico che a Smirne, si andò consolidando, in alcuni quartieri, un nuovo scenario urbano che non coincideva con la precedente città ottomana ma presentava anche notevoli difformità rispetto alla coeva città borghese europea. Importanti architetti europei alcuni dei quali italiani, ebbero modo di costruire edifici di rappresentanza a Salonico e Smirne, introducendo nuovi linguaggi e tipi, che in alcuni casi recepirono elementi della cultura architettonica locale. Oltre a questi esempi più importanti e noti, vi fu una diffusione di architetture ordinarie, residenze e piccoli edifici pubblici, che cambiarono la scena urbana introducendo elementi sino ad allora pressoché sconosciuti. Il paesaggio urbano che contraddistinse le due città fino agli incendi del 1917 e 1922 era complesso: alcuni quartieri mantenevano intatti i caratteri della città ottomana settecentesca, altri quartieri, come la *Rue des Francs* di Smirne o il quartiere franco di Salonico, nascevano secondo idee nuove.

Paolo Girardelli ha definito questa nuova scena urbana, concentrando la sua analisi sul caso stambuliota di Pera, *Levantine environment*, il paesaggio urbano levantino.⁸² Il termine levantino, usato da diversi studiosi della cultura tardo ottomana e preso in prestito dai cittadini ottomani cattolici e discendenti dai latini, è stato usato per sottolineare il carattere ibrido delle architetture e dello spazio pubblico, che si andò costruendo in alcuni quartieri delle più importanti e cosmopolite città ottomane, soprattutto quelle portuali, durante gli ultimi decenni dell'Ottocento. Con questo termine si vuole indicare il nuovo paesaggio urbano che le diverse componenti professionali, le maestranze e gli architetti insieme ai committenti, formalizzarono a partire dagli ultimi decenni dell'Ottocento. Questo processo, non si limitò ai quartieri franchi o

82 Ho liberamente tradotto con l'intento di portare l'attenzione sulla scena urbana della città. Vedi per un'analisi del caso stambuliota GIRARDELLI Paolo, *Sheltering diversity: Levantine architecture in late Ottoman Istanbul*, in *Multicultural Urban Fabric and Types in the South Eastern Mediterranean*, edited by M. Cerasi, A. Petruccioli, A. Sarro, S. Weber, Istanbul 2008.

alle nuove espansioni urbane, ma, com'è possibile verificare ancora oggi nel quartiere di Basmane di Smirne, le architetture levantine si diffusero anche in altri quartieri, per esempio in quelli dove, storicamente, era maggioritaria la componente musulmana, accostandosi alla precedente edilizia di legno e generando un'interessante sovrapposizione linguistica e di concezione della via urbana. Favorevoli condizioni politiche ed economiche, che maturarono all'interno delle riforme dei *Tanzimat*, permisero maggiore presenza di cittadini e professionisti europei all'interno delle più importanti città dell'impero e, al contempo, resero possibile la formazione di nuova borghesia ottomana. Oltre alla trasformazione politica dello stato e alle riforme dei regolamenti urbani e edilizi, è opportuno ricordare altri due fattori che contribuirono alla formazione della nuova società borghese e levantina. Il primo è l'affermarsi all'interno della società di soggetti non musulmani, come promotori di una modernizzazione dal basso; il secondo invece riguarda la condizione di sviluppo economico derivata dalle nuove condizioni del più antico regime delle capitolazioni.

Nel 1856, con il rescritto imperiale di *Islahat* vennero riconosciuti il diritto di culto, di auto-organizzazione e di uguaglianza di fronte alla legge e al fisco a tutte le nazionalità o i *millet* che componevano il complesso mosaico culturale ed etnico dell'Impero Ottomano.⁸³ Il *millet* o la "nazione", nella sua accezione più semplice, era una comunità di persone che condividevano una stessa identità derivante dalla religione d'appartenenza.⁸⁴ A metà dell'Ottocento i *millet* non musulmani, *millet-i-hamsa* erano cinque:⁸⁵ i *rum*, vale a dire i greci e gli slavi ortodossi; gli armeni; gli armeni cattolici; gli ebrei e i latini cattolici.

83 DAVIDSON Roderick H., *The Millets as Agents of Change in Nineteenth Century Ottoman Empire*, in *Christians and Jews in the Ottoman Empire. The Functioning of a Plural Society*, a cura di B. Braude, B. Lewis, Londra 1982, pp. 319-337.

84 All'interno dei *millet* rientrava anche l'*umma*, il popolo dell'Islam nella sua concezione sovra nazionale, *millet-i Islmaiye*.

85 Questa divisione dei Millet fa riferimento al quella riportata in UBICINI M. A. *La Turquie actuelle*, Londra 1855.

Questo numero aumentò durante la seconda metà dell'Ottocento per il costituirsi di nuovi *millet* riconosciuti ufficialmente dalla Sublime Porta. Durante i *Tanzimat*, il concetto di *millet* assunse un significato correlato soprattutto al rafforzarsi delle nazioni dei cittadini ottomani non musulmani.

La maggiore autonomia di questi gruppi diede vita ad una serie d'istituzioni scolastiche e d'assistenza, che si rifacevano agli esempi dell'Europa borghese e laica;⁸⁶ questa riforma permise un rapido adeguamento agli standard europei delle élite ottomane non musulmane più propense all'occidentalizzazione, principalmente i greci e gli armeni, in misura minore gli ebrei, segnando talvolta un solco netto tra queste e la popolazione musulmana. Oltre ad un nuovo concetto di educazione, le élite ottomane si fecero promotrici di un nuovo stile di vita e di abitudini sociali, ad esempio con l'apertura di teatri e di locali di lusso, vicine alla mondanità borghese che si era già diffusa in Europa, sconosciuta invece alla società ottomana di pochi decenni prima.

I *millet*, rafforzati all'interno della politica di riforma dello stato dei *Tanzimat* con lo scopo aumentare il senso di cittadinanza di tutte le componenti etniche e religiose dell'Impero Ottomano, si rivelarono, però, un'arma a doppio taglio, diventando espressione dei nascenti nazionalismi che animavano le diverse nazionalità.

Il secondo fattore, invece, riguarda la condizione di sviluppo economico derivata dal regime delle capitolazioni che con i *Tanzimat* ebbero una nuova stagione.⁸⁷ Le capitolazioni erano accordi bilaterali tra la Sublime Porta e gli stati europei che commerciavano con l'impero, in base ai quali sussistevano i fondamenti giuridici per la presenza dei commercianti stranieri nei principali porti del commercio internazionale come furono ad esempio sin dal Seicento

86 Vedi per un approfondimento della trasformazione sociale delle minoranze non musulmane MÜGE GÖÇEK Fatma, *Ethnic Segmentation, Western Education, and Political Outcomes: Nineteenth-Century Ottoman Society*, Poetics Today, Vol. 14, No. 3, Cultural Processes in Muslim and Arab Societies: Modern Period I (Autunno, 1993), pp. 507-538.

87 Vedi per un approfondimento *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999.

Salonicco e Smirne. Questo regime fu adottato nell'Impero d'Oriente nel Medioevo per regolare il regime degli scambi commerciali delle comunità d'oltremare presenti in diverse città mediterranee. La prima capitolazione in epoca ottomana fu accordata alla Francia nel cinquecento. Dal Settecento iniziò a svilupparsi una presenza occidentale nel commercio internazionale che significò lo stabilirsi di società e compagnie che potevano beneficiare dell'appoggio di consoli e ambasciatori. Questo regime incrementò così la presenza delle comunità straniere, praticamente le più importanti d'Europa beneficiarono nell'Ottocento delle capitolazioni, che in diverse città portuali s'insediarono nei quartieri degli stranieri o dei franchi. Alcuni cittadini ottomani, soprattutto tra gli ebrei e i cristiani beneficiarono di tali privilegi diventando soggetti che oggi definiremmo di *mediazione culturale* tra le autorità locali e i commercianti stranieri.⁸⁸ Grazie allo status ottenuto, questi cittadini beneficiarono di doppia cittadinanza e in alcuni casi di una completa protezione delle ambasciate straniere. All'interno delle complesse società di Salonicco e Smirne si rafforzarono così nuove figure, autoctone e straniere, che diedero un importante impulso al cambiamento del panorama culturale e fisico di queste città.

1.3.1 Una diversa scena urbana

Come sviluppato nei paragrafi precedenti, alcuni tracciati delle città esaminate vennero caratterizzate maggiormente dal cambiamento della scena urbana di fine Ottocento. Nella *Rue des Francs*, a Smirne, la trasformazione dello spazio pubblico diede un esito originale che ritengo possa essere assunto come paradigma della metamorfosi levantina della scena urbana.

Benché la *Rue des Francs*, già dal Settecento, fosse uno degli spazi pubblici più importanti della città, non siamo in grado di delineare con esattezza l'architettura e il carattere di questa via nella prima metà dell'Ottocento. Nelle pagine seguenti si formulerà un'ipotesi di quale fosse l'immagine della via in quel periodo, a fine di capire e valutare quale sia stata la portata del cambiamento che avvenne negli ultimi decenni dell'Ottocento.⁸⁹

La *Rue des Francs*, dalla comparazione delle piante dello Storari e del Saad con il catasto di Charles Goad del 1905, primo e unico catasto di Smirne prima dell'incendio del 1922, sembrerebbe non essere stata modificata nel suo andamento, tra la metà dell'Ottocento e gli inizi del Novecento. Il calibro della via, non essendo costante, soprattutto nel tratto più vicino al mercato, potrebbe quindi non essere stato rettificato dopo gli incendi del 1834 e del 1845, che coinvolsero anche il quartiere franco. Per questo motivo possiamo affermare che la metamorfosi di *Rue des Francs* avvenne attraverso la ricostruzione o la ristrutturazione di alcuni edifici affacciati sulla via, senza che ci fosse un cambiamento della sezione stradale come avvenne in altri contesti.⁹⁰

89 Per quanto riguarda l'ultimo Ottocento, è possibile ricostruire fedelmente questo tracciato in virtù di una buona quantità di fonti primarie, cartografie realizzate con metodi scientifici di rilevamento e fotografie; non è, invece, altrettanto facile per la situazione urbana e architettonica della prima metà dell'Ottocento, della quale abbiamo poco materiale iconografico e alcune di testimonianze dei viaggiatori.

90 Contemporaneamente alla metamorfosi della *Rue des Francs*, a Istanbul veniva trasformata la *Grand Rue de Pera*, incidendo sulla larghezza della via, che venne più che duplicata, e sulla sostituzione dell'edilizia residenziale e pubblica. Negli stessi anni, invece, la via principale di Salonico, la *Rue du Vardar*, nonostante l'allargamento del sedime stradale, non divenne il cuore levantino della città, che si andò invece costruendo nell'area compresa tra il quartiere franco e il porto.



Cerchiamo invece ora di comprendere il carattere di questo spazio da due testimonianze degli anni quaranta dell'Ottocento:

“La Rue des Francs, que nous suivimes d’abord, est réputée la plus belle de Smyrne ; elle en effet beaucoup de caractère, bien qu’elle ne reponde en rien à l’idée qu’on peut s’en faire. Un rue étroite, un ruisseau infect, des maison de toutes couleurs, de toutes formes, de toutes hauteurs, un mauvais pavé sur laquel ne roule jamais une voiture, à droite et a gauche des uèchoppes servant de boutiques.. ”⁹¹

“A part le quartier franc, où l’on voit une ligne de grandes maisons bâties à l’européenne, tout le reste n’est qu’un amas de passages sombres, de ruelles étroites et tortueuses, de cabanes en bois frêles et chétives ”⁹²

Nella prima citazione, Alexis de Valon descrive la *Rue des Francs* negli anni '40 come una via ottomana con un carattere commerciale simile a quello del vicino mercato con il quale era direttamente connessa. La seconda citazione di Xavier Marmier, sempre degli stessi anni nonostante fosse stata pubblicata alcuni decenni dopo, invece mette in risalto la differenza tra il quartiere franco e il resto della città. Come emerge da queste antitetiche interpretazioni, spesso le testimonianze dei viaggiatori non coincidono, non permettendoci di comprendere quanto sia stato riportato per un effettiva osservazione degli spazi e quanto sia stato, invece, interpretato e filtrato attraverso i preconcetti degli osservatori.

In diverse testimonianze però, alcuni dati ritornano con frequenza,⁹³ ad

91 VALOM Alexis, *Une année dans le Levant, Voyage en Sicile, en Grèce et en Turquie*, Dauvin et Fontaines, 1850, p.47.

92 MARMIER Xavier, *Impressions et souvenirs d'un voyageur chrétien*, Tours, 1873.

93 Vedi, per una esaustiva rassegna delle testimonianze dei viaggiatori francesi, YARANGA Olaf, *Smyrne dans la première moitié du XIX^{ème} siècle a travers le récit des voyageurs français*. Université de la Sorbonne-Nouvelle (Paris III), 1986, tesi di laurea; e per una rassegna dei viaggiatori inglesi SCHIFFER Reinhold, *Oriental panorama: British travellers in 19th century*, Amsterdam, Rodopi, 1999.



1.40,41, Il Consolato inglese di Smirne in corrispondenza dello *scalo inglese*, così definito nella pianta dello Storari. Sotto, i lavori di riempimento del Kordon con ancora visibili i magazzini e un edificio residenziale in legno del quartiere franco. (da Atay 1997)

esempio, i numerosi magazzini, *verhane*, e gli edifici religiosi presenti all'interno degli stretti lotti della via erano costruiti in pietra. Inoltre, il carattere della *Rue des Francs*, grazie anche alla ricchezza funzionale e tipologica, non aveva uguale riscontro in altre parti della città. Questo tipo di complessità deve aver colpito i visitatori della prima metà del secolo, facendoli indugiare talvolta sul carattere occidentale della via, riconducibile ai numerosi edifici in pietra,⁹⁴ e talvolta su quello "orientale" evocato dalla presenza di numerose botteghe.

Per ciò che riguarda le abitazioni, è ipotizzabile invece che fossero costruite in legno e dello stesso tipo di quelle diffuse anche in altre parti della città; infatti, nella precisa testimonianza dello Storari degli anni '50 dell'Ottocento, a proposito dell'architettura residenziale di Smirne, non viene fatto cenno ad edifici di tipo europeo.⁹⁵ Anche il consolato inglese, costruito sul fronte mare del quartiere franco, nonostante fosse la sede diplomatica di un paese europeo, presentava ancora caratteristiche costruttive e linguistiche tipiche degli edifici residenziali ottomani di legno.

Dagli anni '60 dell'Ottocento, con il consolidarsi del nuovo contesto economico, sociale e culturale, che permise di intraprendere l'operazione urbanistica del nuovo lungomare, all'interno del quartiere franco, e più marcatamente sulla *Rue des Francs*, avvenne la sostituzione di molti edifici residenziali in legno con altri in muratura e, contemporaneamente, i magazzini e i passaggi furono trasformati in edifici di rappresentanza, con *passages* pubblici, adeguati al tenore della nuova architettura che si andava costruendo nel nuovo quartiere marittimo.

La dicotomia tra il quartiere franco e resto della città divenne molto evidente negli anni '70, come viene descritto in questo passo di Fayel:

"..en traversant de nouveau la ville, nous fumes frappés du contrast qu'offrent ses

94 Questo dato non è da sottovalutare se consideriamo che nella prima metà del secolo le altre parti della città erano quasi interamente costituite da edifici in legno.

95 Vedi citazione riportata nel sottoparagrafo 1.1.2.



1.42,43, Foto della *Rue des Francs* di Smirne alla fine dell'Ottocento. (da Colonas 2005 e Smyrnelis 2005)

1.44 Il *passage* Tenekidis nel quartiere franco di Smirne agli inizi del Novecento. (da Colonas 2005)

*differentes parties: nous venions de parcourir des rue tout à fat asiatiques, et presque sans transition nous pouvions nous croire transportés, en approchant du port, dans une ville italienne.*⁹⁶

Quali sono i tratti salienti della nuova scena urbana levantina della *Rue des Francs*?

Analizzando il tratto centrale della *Rue des Francs*, quello più prossimo al mercato, possiamo avere un quadro della scena urbana della via. Il primo elemento distintivo rispetto alle altre parti di città, come emerge dalle foto di fine secolo, è la continuità del fronte stradale: residenze, depositi, sedi di compagnie marittime e bancarie, istituti religiosi davano vita ad una cortina edilizia molto articolata per funzioni e tipi di architetture; le vie dell'entroterra invece mantenevano, ancora agli inizi del Novecento, un carattere prettamente residenziale con la presenza di abitazioni in legno. Nonostante al piano terra degli edifici fossero state mantenute le botteghe, preservando in questo modo il legame con il vicino mercato, il nuovo carattere architettonico della via non era certamente confrontabile con quello pittoresco delle descrizioni della metà del secolo. La strada fu pavimentata con blocchi in pietra e furono realizzati marciapiedi laterali.⁹⁷ La maggior parte delle abitazioni affacciate sulla via erano case levantine, tuttavia oltre a queste comparivano anche edifici residenziali, probabilmente unifamiliari, caratterizzati da prospetti simmetrici, senza bovindi e con balconi.

Come le diverse fotografie di fine Ottocento mettono in evidenza, la *Rue des Francs* a quell'epoca non era più una via tradizionale ottomana secondo la sintesi fatta nel primo paragrafo: il divario con le vie limitrofe e le parti collinari della città era ormai evidente; nonostante ciò, non è possibile paragonare questa via agli assi urbani rinnovati durante la seconda età dell'Ottocento in

96 FAYEL, *Trois mois en Orient*, Parigi 1876.

97 Storari, come abbiamo visto, mise in evidenza come la pavimentazione della via fosse cosa rara negli anni '50, STORARI, *Guida*, op. cit. p 24.



1.45, Edificio commerciale nel quartiere di Ladadika a Salonicco. (foto dell'autore)

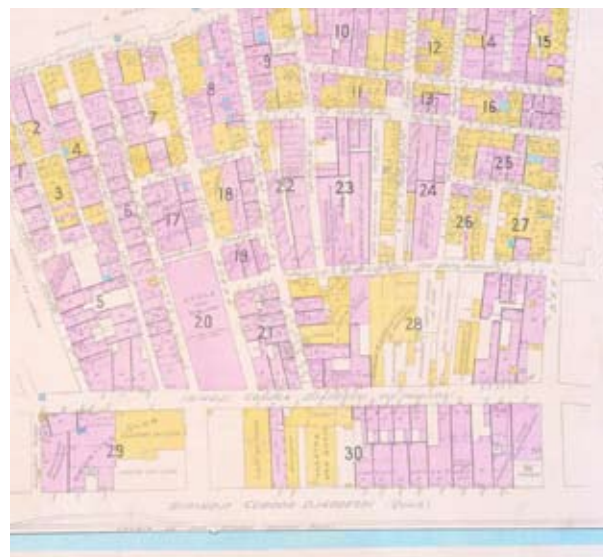
1.46, 47, La Banca Ottomana progettata dall'architetto italiano Vitaliano Poselli e, a destra, sempre dello stesso autore, l'edificio commerciale stoà Lombardo. (Colonas 1980)

diverse città europee. In primo luogo per l'altezza degli edifici, che qui non superava mai i tre piani; poi per una disomogeneità del calibro stradale, che mediamente era 6 metri ma con restringimenti anche significativi, ad esempio i 3 metri di larghezza in corrispondenza della chiesa di S. Policarpo;⁹⁸ inoltre, per la disomogeneità dell'altezza degli edifici, ripristinati senza rispettare un regolamento d'insieme. La presenza d'importanti fondazioni religiose o di compagnie marittime portò all'introduzione sulla via di nuovi elementi d'ingresso dal carattere monumentale rispetto alla scala della strada.

A Salonicco, le istanze del cambiamento urbano vennero assorbite all'interno del quartiere franco e nella sua estensione verso il mare. Questa parte di Salonicco divenne, agli inizi del Novecento, il cuore economico della città; in questo quartiere s'insediarono le più importanti banche (la Banca Ottomana, la Banca di Salonicco e la Banca di Atene e la Banca d'Oriente), le sedi delle compagnie marittime e vennero costruiti nuovi magazzini con botteghe interne e sulla via. Questi edifici presentavano un'interessante sovrapposizione d'usi derivanti dai tradizionali *han* ottomani, riformulati in una nuova veste architettonica che ammiccava ai *passages* parigini: al piano della strada avevano le botteghe che nella nuova interpretazione occidentale erano provviste di ampie vetrine aperte sulla via, all'interno erano presenti gallerie o passaggi con altre attività commerciali, e nei piani alti erano invece collocati i magazzini o gli uffici. L'edificio della Banca Ottomana progettato da Vitaliano Poselli e costruito nel primo decennio del Novecento, è interessante per come si sia trasformato progressivamente in *stoà* commerciale.⁹⁹

98 Questo dato medio è stato ricavato dalla misurazione della via direttamente sulla mappa catastale del Goad del 1905.

99 COLONAS, Vitaliano Poselli, op. cit. pp. 162-171.



1.48,49, Case levantine lungo il tratto a nord del Kordon di Smirne.

A destra, Dettaglio del Kordon dalla tavola n. 2 mappa catastale del Goad. Come si può apprezzare dai colori che distinguono gli edifici in legno, colorati in giallo, da quelli in pietra, colorati in rosa, agli inizi del novecento le costruzioni lignee erano ancora presenti lungo il Kordon. (da Atay 1997)

1.50, il Kordon nel 1900. Si noti come il fronte urbano pur in presenza di edifici importanti sia discontinuo. (da Atay 1997)

1.3.2 Gli spazi della modernità

Ecco Storari come descrisse gli spazi pubblici di Smirne negli anni '50 dell'Ottocento:

*"Piazze passeggiate, luoghi dei pubblici divertimenti mancano affatto: evvi un teatro; ma siccome parlarne farebbe onta agli abitanti, specialmente europei quivi stabiliti da tanti anni, così credo conveniente indicarlo soltanto."*¹⁰⁰

Quando i lavori di riempimento finirono e s'iniziò a costruire il nuovo lungomare della città probabilmente fu immediatamente chiaro ai cittadini smirnioti che su quelle terre strappate al mare si sarebbe costruito il nuovo volto della città. Come abbiamo visto, la nuova banchina manteneva nella parte a sud l'uso e il carattere legati alle attività marittime mentre la parte nord si specializzò come lo spazio pubblico marittimo della città, con la costruzione d'importanti edifici come ristoranti, café, grandi hotel di lusso destinati ad accogliere i viaggiatori, il nuovo teatro e le prime sale cinematografiche. Questi edifici dal carattere europeo e moderno diedero l'impulso alla trasformazione del quartiere franco come testimoniò anche Midhat pascià nel 1880:

*"... dopo la costruzione della banchina di Smirne, la parte marittima della città ha preso un tale aspetto che il commercio e la prosperità si sono completamente spostati verso questi quartieri. Dopo la costruzione della banchina i quartieri come il "quartiere franco" e quelli vicini sono prosperati e si sono abbelliti. Per contro, l'altro lato della città, i quartieri musulmani e ebraici...sono restati sfavoriti e pure il loro commercio si è degradato...se questa situazione perdurerà i quartieri musulmani ed ebraici che costituiscono la metà della città...cadranno in rovina."*¹⁰¹

Già prima della costruzione della nuova banchina, il quartiere franco era l'unico luogo dove era possibile trovare magazzini di lusso, taverne e café che, rispetto alle altre parti della città, continuavano ad essere frequentati anche durante le ore serali: la *Rue des Francs* era il cuore della mondanità,

100 STORARI, *Guida*, op. cit. p 25.

101 BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p.298 (Traduzione dal francese ad opera dell'autore).



1.51, Case levantine sul Kordon. Si noti l'elaboratezza formale di bovindi, balconi e mansarde. (da Atay 1997)

sconosciuta nel resto della città, già nella prima metà del secolo ma aveva ancora poco a che fare con i nuovi spazi del futuro lungomare. La nuova banchina, con i suoi club e circoli privati, divenne un'attrazione non solo per gli abitanti europei e ottomani del nuovo quartiere marittimo ma anche per tutti gli altri abitanti del resto della città incuriositi dai nuovi luoghi, dalla nuova socialità e dalle mode provenienti dall'Europa. Il successo di questo luogo coinvolse, infatti, tutte le componenti culturali ed etniche degli abitanti della città, mettendo in evidenza come si stava delineando un'inedita divisione della città e dei suoi cittadini sulla base di elementi squisitamente sociali. Il Kordon non fu quindi solo uno spazio commerciale e portuale, divenne lo spazio pubblico moderno che cambiò l'immagine dal mare della città di Smirne, diventando luogo prediletto dell'espressione della nuova identità urbana levantina di cui la nuova borghesia smirniota emergente era portatrice. Questi cambiamenti si ripercossero anche sul valore delle residenze, che sul finire del XIX secolo acquistarono un altissimo valore immobiliare.

La vita dei levantini e delle élite ottomane che abitavano lungo il Kordon si distingueva quindi, da quella dei cittadini smirnioti delle altre parti di città, che soffrivano di minore sviluppo, per un tenore di vita, pubblico e privato, più elevato, simile a quello della borghesia europea.

Quando questa parte della città divenne più occidentale la sua popolazione cambiò sostanzialmente e i ricchi ottomani, compresi quelli musulmani, sostituirono gli stranieri e, agli inizi del Novecento, divennero la componente maggioritaria del nuovo panorama sociale del quartiere franco.¹⁰²

Grazie alle numerose cartoline e foto d'epoca possiamo capire quale fosse la scena urbana lungo il Kordon fino ai primi decenni del Novecento. Gli edifici pubblici, le banche, i café, i club e i teatri costruiti lungo il Kordon rappresentavano il volto più monumentale del fronte mare. Questi edifici, spesso costruiti da architetti europei o ottomani che studiarono nelle

102

Si tornerà sulla questione nel capitolo quarto.



1.52, Il lungomare di Salonicco in corrispondenza della Torre Bianca nel 1890. (da Dimitria sd)

1.53, Il lungomare di Salonicco agli inizi del Novecento. (da Anastasiadis-Hekimoglou 1997)

1.54, Dettaglio delle nuove residenze costruite nel lungomare di Salonicco alla fine dell'Ottocento. (da Colonas 2005)

accademie europee, erano caratterizzati da diversi linguaggi architettonici. Alcuni riutilizzavano elementi neorinascimentali, altri neoclassici e altri ancora, erano espressione dell'ecllettismo accademico *Beaux arts*. Gli edifici pubblici emergevano all'interno della lunga sequenza architettonica del Kordon per la diversa scala e talvolta anche per l'arretramento rispetto al filo stradale. Il contesto in cui questi edifici erano collocati era costituito in maggioranza da case levantine che, pur avendo un impianto tipologico identico, potevano differire tra loro per il trattamento della facciata e degli elementi architettonici: i corpi aggettanti di alcuni bovindi vennero monumentalizzati dall'inserimento di frontoni o cariatidi neoclassiche; anche le mansarde vennero interpretate, soprattutto nelle residenze più benestanti, come logge aperte sul paesaggio.

La vicenda della costruzione della nuova banchina di Salonicco, come abbiamo visto, è stata molto simile a quella di Smirne. Lungo il nuovo fronte marittimo della città macedone, vennero costruiti gli stessi tipi di edifici pubblici che caratterizzarono il Kordon e che divennero il volto moderno della città vista dal mare. Il cambiamento del profilo della costa di Salonicco fu particolarmente forte per la demolizione delle mura marittime che erano rimaste il limite tra la città e il mare dal periodo ellenistico sino alla fine dell'Ottocento. Il nuovo lungomare divenne, come era nelle aspettative del principale promotore dell'iniziativa, Sabri pascià, il volto della città moderna pronta ad accogliere i nuovi visitatori e gli uomini d'affare; qui si trovavano la quasi tutti i nuovi hotel costruiti in città. I café divennero locali di lusso, con terrazze aperte sul golfo, e veicoli di una nuova socialità, sino allora sconosciuta nella città macedone. Il lungomare divenne, come del resto lo è tutt'oggi, luogo della vita notturna e della *volta*, rituale passeggio che i cittadini compivano tra la torre Bianca e piazza della Libertà.

Dopo la regolarizzazione dei quartieri nell'entroterra del lungomare, si diffuse un nuovo tipo di residenza unifamiliare e per appartamenti. Soprattutto quest'ultimo tipo cambiò radicalmente la scena urbana per il cambiamento

di scala rispetto alle precedenti residenze unifamiliari. Dalle fotografie di fine Ottocento emerge come questi edifici, di entrambi i tipi, divennero l'elemento più ricorrente anche lungo il nuovo fronte mare.¹⁰³

Anche gli spazi aperti subirono una profonda trasformazione, si pensi come esempio limite alla piazza della Libertà, situata all'inizio della via di Sabri pascià e collegamento tra la parte a mare e il quartiere franco, che divenne agli inizi del Novecento lo spazio pubblico più rappresentativo dell'intero lungomare. Molto simile alle piazze ottocentesche, rappresentava una forte cesura con i tradizionali spazi aperti della città retrostante.

I fronti mare delle due città, pur diventando spazi della modernità, non avevano nel loro complesso però quell'omogeneità che caratterizzava i fronti stradali delle coeve vie europee o delle "palazzate" di alcune città mediterranee. Nonostante la presenza di alcune architetture dalle caratteristiche decisamente europee, talvolta fin troppo decorate con elementi di stampo parigino o viennese, il fronte urbano nella sua globalità, a causa della diversa scala degli edifici presenti e delle diverse tipologie giustapposte senza soluzione di continuità (allineamento sul fronte della via, altezza degli edifici, presenza di portici o basamenti continui..) era comunque espressione di una modernità originale, interpretata e formalizzata all'interno di un contesto culturale diverso da quello europeo.¹⁰⁴

I nuovi spazi pubblici dei lungomare, progettati sul finire dell'Ottocento e consolidatisi con le architetture agli inizi del Novecento, avevano un carattere in bilico tra la compattezza volumetrica degli edifici in pietra del Mediterraneo

103 Questo tipo di residenza, che abbiamo definito la casa neoclassica di Salonicco, era costituita da una volumetria cubica che conferì al lungomare un nuovo carattere decisamente più Mediterraneo. Si veda ad esempio l'analogia con la casa a tre archi di Beirut.

104 A Smirne, in particolare, le diverse aspirazioni e possibilità economiche dei singoli proprietari, più che la pianificazione complessiva o il progetto urbano unitario, non permisero di ottenere sul Kordon un fronte urbano compatto quanto quello di Salonicco. Nel 1905 quando il Goad rilevò gli isolati a mare, permaneva ancora una situazione parcellare molto diversificata: vicino agli alberghi occidentali si trovavano ancora edifici in legno.

e la monumentalità delle architetture europee. In questo nuovo scenario urbano continuavano comunque a sopravvivere elementi architettonici e linguistici locali.

La realizzazione dei fronti mare e la ristrutturazione dei quartieri franchi hanno certamente decretato una divisione interna alla città tra la parte marittima, moderna e levantina, e il resto, ancora legato alla concezione ottomana e tradizionale dello spazio pubblico. Tuttavia, così come all'interno degli spazi levantini rimanevano architetture o elementi linguistici ottomani, anche all'interno dei quartieri più tradizionali si diffusero puntualmente residenze che, in una veste più modesta, presentavano caratteristiche simili a quelle sviluppatesi nei quartieri franchi.

1.3.3 Nuovi linguaggi ed interpretazioni locali

La scena urbana delle due città cambiò, non solo per l'introduzione di edifici pubblici di rappresentanza, ma anche per la comparsa di nuovi tipi di edifici residenziali. A causa della loro diffusione nei tessuti urbani di Salonicco e Smirne, queste tipi architettonici divennero l'elemento predominante della nuova città levantina. Le abitazioni per la nuova borghesia ottomana risentirono degli apporti tecnici e culturali introdotti da architetti che si erano formati nelle accademie europee.

I committenti ebbero un ruolo importante ma, come Cerasi ha rilevato nei suoi ultimi scritti, non fu secondario neppure il ruolo dei mastri costruttori,¹⁰⁵ che, sino agli inizi del Novecento, furono spesso gli attori principali in molti

105 I mastri costruttori furono, nella lettura cerasiana, i responsabili, già dal Settecento, della contaminazione linguistica dell'architettura colta come di quella residenziale; assimilando le mode e i modelli europei e che meglio potevano valorizzare o evocare archetipi già presenti nel patrimonio formale delle città ottomane. Le famiglie di costruttori, originarie del mondo rurale, portavano così nei contesti cosmopoliti delle città costiere come Salonicco e Smirne le capacità tecniche per realizzare quella ricchezza formale e tipologica che caratterizzò l'ultimo periodo ottomano. Vedi CERASI – BUGATTI, *La città dalle molte culture*, op. cit; CERASI Maurice, *Late Ottoman Architects and Master Builders*, in "Muqarnas-An Annual on the Visual Culture of the Islamic Mediterranean" n. 6, Leiden Brill 1988, pp.87-102.



processi edilizi. L'apporto dato da questi attori, nella costruzione del nuovo paesaggio urbano, che qui ci interessa evidenziare è quello che ha permesso di cambiare il senso dello spazio pubblico, risolvendo condizioni urbane contingenti critiche dettate da una parte dalla progressiva saturazione degli isolati e dei fronti urbani e dall'altra dalla rigidità e per certi aspetti dalla aridità delle nuove pianificazioni imposte nelle ricostruzioni post-incendio.

I puntuali interventi di architetti stranieri, come le opere degli italiani Vitaliano Poselli a Salonico o Luigi Rossetti a Smirne, che in queste città costruirono nuovi edifici pubblici come scuole, caserme, palazzi del governo, empori o edifici per il culto, sarebbero rimasti sterili esempi in un paesaggio urbano indifferente se non ci fosse stata una società urbana capace di recepire e interpretare le nuove istanze formali e di cultura urbana che anche questi esempi diffusero.¹⁰⁶

Nelle prossime osservazioni si cercherà di fissare, attraverso la lettura di alcuni edifici residenziali di Salonico, Smirne e Istanbul, il cambiamento o la permanenza di linguaggi e tecniche architettoniche che a mio avviso hanno contribuito alla definizione del nuovo panorama urbano levantino.

La simmetria reale e la simmetria apparente. Se osserviamo il rilievo di una casa unifamiliare neoclassica costruita nei sobborghi di Salonico e una casa levantina nel quartiere di *Basmane* di Smirne, possiamo immediatamente cogliere la straordinaria analogia linguistica dei due edifici. La composizione simmetrica è rafforzata dalla posizione centrale dell'ingresso al piano terra e dell'affaccio al piano primo mentre il frontone di coronamento, insieme alle lesene rafforza, la tripartizione del prospetto. La facciata dell'edificio di Smirne presenta, rispetto al più accademico esempio di Salonico, una sopravvivenza di elementi linguistici di derivazione ottomana come il bovindo centrale, la *cumba*, e l'elevata superficie finestrata che determina nel prospetto

106

Il diffondersi nell'architettura residenziale di nuovi linguaggi, in modo particolare quello neoclassico, e di nuovi tipi occidentali, *in primis* le case per appartamenti caratterizzò soprattutto le città costiere e cosmopolite.



1.56, Rilievo di casa neoclassica nei sobborghi di Salonicco. (da Antologia Ellenikes arkitektonikes)

1.57, Casa a Salonicco, da dettaglio di una cartolina postale degli anni '10 del Novecento. (Dimitria sd)

1.58, Kayserili Ahmed pascià konađi a Istanbul. Si noti l'utilizzo dello stesso linguaggio delle residenze coeve in muratura. (da Istituto archeologico tedesco di Istanbul)

1.59, Casa unifamiliare levantina nel quartiere stambuliota di Pera aderente al tipo *Tanzimat box* così definito da Enlil.

la predominanza dei vuoti rispetto ai pieni. È bene ripetere che la *cumba* non è una stanza aggettante sulla via pubblica ma un'addizione alla stanza principale del piano primo, che in questo caso enfatizza anche la centralità della composizione complessiva.¹⁰⁷

La composizione simmetrica, enfatizzata da elementi neoclassici, caratterizzò anche edifici ancora tipologicamente o costruttivamente aderenti al modello ottomano, generando una sovrapposizione linguistica che ha prodotto interessanti esiti formali. Sul lungomare di Salonicco, in una fotografia di fine Ottocento, possiamo individuare un esempio di questo tipo: una residenza d'angolo presentava sul prospetto verso la banchina una composizione della facciata simmetrica, con frontone, balcone centrale e finestre con timpani, che risultava in continuità linguistica con l'architettura del fronte urbano. La simmetria del prospetto sul fronte mare è però apparente perché lo sbalzo di tutto il primo piano sulla via laterale sbilancia la composizione del prospetto principale de-strutturando in questo modo l'unità volumetrica dell'edificio.¹⁰⁸ *Il movimento della facciata e l'apertura verso lo spazio pubblico*. L'articolazione volumetrica della facciata perdurò nelle architetture residenziali di Salonicco e Smirne, attraverso l'uso dei bovindi, anche nel decennio successivo gli incendi. A Istanbul, come è stato osservato da Zeynep Enlil, il tema della *cumba* aggettante caratterizzò sia le residenze unifamiliari, i cosiddetti *Tanzimat box*, che le case d'appartamento, nelle quali il bovindo venne rivisitato in forma "stirata" lungo tutta l'altezza dell'edificio.¹⁰⁹ Nel quartiere di Pera si sono conservati diversi edifici levantini nei quali le facciate, spesso molto strette per le dimensioni ridotte del lotto, venivano risolte con abilità nei loro elementi

107 Il tema della centralità e della simmetria non è in verità nuovo, si prenda come esempio le case ottomane con *sofa*, che oltre alla centralità nella distribuzione interna presentavano una composizione simmetrica anche su uno o più fronti esterni. Vedi le case in legno di Plovdiv nella attuale Bulgaria.

108 Possiamo ritrovare questa tecnica compositiva anche in numerosi e modesti edifici d'angolo presenti nel quartiere di Pera a Istanbul.

109 Questa trasformazione della *cumba*, messa in atto negli ultimi decenni dell'Ottocento, si conservò ad Istanbul sino agli anni sessanta del Novecento.



1.60, Casa borghese levantina a Salonico (da Papastathis - Hekimoglou 2004)

1.61, Aggetti di matrice settecentesca in una casa d'appartamenti di fine ottocento nel quartiere di Galata a Istanbul.

1.62, Casa unifamiliare a Pera, del tipo *Tanzimat box*, con vistosa cumba neoclassica.

1.63, Casa levantina a Smirne.

aggettanti utilizzando un ricco patrimonio formale re-interpretato in chiave neoclassica o rivisitando elementi architettonici vicini al barocco ottomano settecentesco. L'ampio repertorio delle soluzioni presenti in questo quartiere di Istanbul ci permette tutt'oggi di immaginare come anche all'interno dei tessuti di Salonico e Smirne ci fosse una simile articolazione degli elementi aggettanti sullo spazio pubblico.

Il senso della muratura. Negli edifici residenziali tardo ottomani e levantini, l'uso del bugnato non caratterizzò solo la parte del basamento ma divenne anche elemento linguistico utilizzato indistintamente su tutto lo sviluppo verticale della prospetto. Negli esempi più elaborati delle architetture levantine nel quartiere di Pera, il bugnato talvolta rivestiva anche i bovindi. Già nel Settecento, con una certa raffinatezza, alcuni elementi neoclassici vennero introdotti all'interno di edifici in legno, con risultati sorprendenti dal punto di vista formale; l'uso del bugnato all'interno delle architetture in legno fu metabolizzato localmente e divenne molto comune anche nelle architetture in muratura levantine.

L'enfasi dell'elemento d'angolo. L'architettura ottomana monumentale settecentesca sviluppò nella disposizione di alcuni elementi accessori, quali fontane e *çesme*, una propensione all'enfasi degli elementi d'angolo. Anche nelle residenze in legno, le stanze e i bovindi posizionati negli angoli diventavano spesso l'occasione per una composizione volumetrica giocosa degli elementi aggettanti. Le fotografie di fine Ottocento ci permettono di verificare come il tema dell'elemento angolare fosse presente anche nelle architetture levantine. Diversi edifici ancora preservati nel quartiere di Basmane testimoniano come la cumba fosse utilizzata, analogamente agli elementi accessori dell'architettura settecentesca ottomana, come emergenza angolare sullo spazio pubblico. Nel quartiere di Alsancak un edificio residenziale unifamiliare conservatosi sino ad oggi presenta una formalizzazione dell'angolo come elemento circolare che probabilmente deriva dall'imitazione di un edificio pubblico cittadino. Infatti, questa tecnica



1.64, Dettaglio della *cumba* d'angolo di una casa ottomana in legno ottocentesca ad Edirne.

1.65, Dettaglio di elemento aggettante d'angolo in una casa d'appartamenti nel quartiere stambuliota di Pera.

1.66, Casa levantina con *cumba* d'angolo nel quartiere di Basmane a Smirne.

1.67, La Banca d'Oriente a Smirne. (da Colonas 2005)

1.68, Edificio residenziale nel quartiere di Alsancak a Smirne.

è ricorrente nelle architetture delle banche costruite sia a Smirne che a Salonicco.¹¹⁰ In ultimo, è interessante notare come in questo piccolo edificio, in accordo con la complessità dell'architettura levantina, convivano diversi temi coincidenti con le diverse parti dell'edificio stesso. Un prospetto per la composizione e le cornici delle finestre risente di reminescenze neo rinascimentali, l'elemento centrale presenta nel basamento modanature molto elaborate coerenti con la natura *Beaux arts* del volume circolare e in ultimo il prospetto restante pur riproponendo lo stesso rigore della facciata speculare presenta un bovindo come negli esempi precedentemente analizzati.



URNETT & MACAULAY
PHOTO REG:

BURNING OF SMY

MODERNITA' E CATASTROFE

In questo capitolo verranno affrontati tre aspetti che ritengo complementari delle vicende riguardanti la ricostruzione post-catastrofe di Salonicco e Smirne.

Nel primo paragrafo, le due città saranno esaminate distintamente, mettendo in evidenza le diverse situazioni politiche e sociali che anticiparono e seguirono gli incendi del 1917 a Salonicco e del 1922 a Smirne. Si affronteranno sostanzialmente le vicende che hanno preceduto la pianificazione, mostrando le diverse aspettative dei protagonisti coinvolti nel nuovo processo di ridefinizione della forma urbana. Il contesto politico sociale e l'ideologia nazionalista, che animò i governi delle due città, sarà analizzato per comprendere le successive scelte progettuali effettuate dagli amministratori insieme agli urbanisti europei.

Nel secondo paragrafo si descriveranno i processi di pianificazione, attuati nelle due città, che furono innescati dalle premesse analizzate nel primo paragrafo. Le amministrazioni di Salonicco e Smirne si rivolsero a noti urbanisti francesi per i propri piani di ricostruzione: Hébrard, già noto a Salonicco per gli scavi archeologici e più conosciuto in Europa come progettista della Città mondiale, preparò il piano di Salonicco; i fratelli Danger, invece, con la supervisione di Prost (con il quale lavorarono anche alla pianificazione di Algeri), prepararono il piano di Smirne. I piani di ricostruzione completarono l'opera di demolizione della morfologia urbana storica riutilizzando solo poche architetture superstiti, ignorando la precedente forma urbana e demolendo anche oltre l'area incendiata.

Nel terzo paragrafo si metteranno a confronto le vicende di Salonicco e di Smirne, evidenziando le scelte formali adottate nell'intento di definire un'identità che riflettesse l'ideologia nazionalista che era stata determinante in entrambi i processi.

Nonostante i contesti e le premesse culturali possano apparire antitetici, i modelli urbani adottati nelle due città erano molto simili, ma quali furono gli elementi introdotti all'interno della scena urbana che delinearono la nuova identità nazionale delle due città egee?



Nelle pagine precedenti l'incendio di Smirne del 1922. (da en.wikipedia.org)

2.1, Dettaglio di una carta geografica del 1920 che riporta i nuovi confini venutisi ad avere dopo la fine della Prima guerra mondiale e la sconfitta dell'Impero Ottomano. (da www.hipkiss.org/cgi-bin/maps.pl)

2.1_ Gli incendi di Salonicco e Smirne

Le **catastrofi** che colpirono Salonicco e Smirne, nel 1917 e nel 1922, divennero il momento di rottura di un complesso processo di trasformazione urbana e sociale: queste date possono essere considerate uno spartiacque per la storia delle due città.¹

Eventi catastrofici avevano colpito Salonicco e Smirne durante i secoli di dominazione ottomana: Yerolympos, riportando alcune ordinanze dei giudici islamici, i *kadi*, ha messo in risalto come, in generale, la questione della prevenzione degli incendi fosse stata perseguita dalle autorità ottomane sin dal XVI secolo.² Tuttavia, in accordo con la posizione di Yerasimos,³ l'autrice sostiene che la prevenzione degli incendi, all'interno del regime legislativo islamico, fosse difficilmente praticabile poiché questi eventi, considerati naturali, erano riconducibili alla volontà divina. A partire dal Settecento, gli incendi si intensificarono, soprattutto a causa dell'aumento della densità urbana e per l'ampia diffusione della tecnologia costruttiva in legno nella residenza, dando origine, non tanto ad una effettiva prevenzione ma ad una peculiare rigenerazione del tessuto residenziale ottomano.⁴

1 Catastrofe dal greco –strophé, che si volge. e katà-, giù. Si veda per un inquadramento generale POMIAN Krzysztof, *Catastrofi*, in *Enciclopedia Einaudi*, 2, 1977, pp. 789-803. Per comprendere meglio le catastrofi e la città si rimanda a MASSARD-GUILBAUD Genevieve, *The Urban catastrophe: Challenge to the social, economic, and cultural order of the city*, in *Cities and Catastrophes. Villes et catastrophe*, a cura di G. Guilbaud - H. L. Platt - D. Scott, Francoforte, Peter Lang 2002, pp. 9-42. Vedi anche MORGIA Federica, *Catastrofe: istruzioni per l'uso*, Roma, Molteni editore, 2007.

2 YEROLYMPOS, *Urban space as "Field"*, op. cit. pp. 223-236.

3 YERASIMOS Stéphane, *La réglementation urbaine ottomane, 16e –19e siècle*, in *Proceedings of the 2nd International Meeting on Modern Ottoman Studies and the Turkish Republic*, Leiden, 1989, pp. 1-14.

4 Una delle cause di questi incendi, l'utilizzo del legno come materiale costruttivo principale, era paradossalmente anche la cura. infatti, l'utilizzo del legno ha permesso una rapida ricostruzione delle abitazioni danneggiate e l'affinamento delle tecniche costruttive necessarie ad una rapida rigenerazione urbana. La nuova politica di contrasto all'azione devastante degli incendi, introdotta con diversi regolamenti e con isolate pianificazioni ex-novo, venne introdotta con il periodo delle riforme dei *Tanzimat* come abbiamo visto dagli anni '40 dell'Ottocento.

Come abbiamo visto, gli incendi ottocenteschi distrussero parti consistenti sia di Salonicco che di Smirne e furono l'occasione per la riforma di alcuni quartieri delle due città: il quartiere armeno di Smirne e quello marittimo di Salonicco, bruciati rispettivamente nel 1845 e nel 1890, non furono ridefiniti con l'introduzione di una maglia rigidamente ortogonale, utilizzata correntemente nelle ricostruzioni di alcune città balcaniche,⁵ ma con isolati che, seppur geometricamente disegnati, vennero adattati alle parti di città non distrutte dagli incendi. A Salonicco, negli ultimi decenni dell'Ottocento, le condizioni sociali e culturali mutarono profondamente rispetto alla prima metà del secolo e questo fece sì che alla trasformazione della morfologia dei tracciati seguisse la metamorfosi della scena urbana: vennero introdotte nuove tipologie edilizie ed elaborati linguaggi architettonici.

Questa importante stagione di cambiamenti della città tardo ottomana a Salonicco e Smirne ebbe una violenta battuta d'arresto proprio a causa degli incendi del 1917 e del 1922 che cancellarono il cuore levantino e moderno di entrambe le città.

Le catastrofi permisero di ripensare non solo la forma urbana ma anche la composizione sociale ed etnica degli abitanti dal momento che gli incendi furono contemporanei ai cambiamenti politico-ideologici che interessarono le due città. A Salonicco, l'incendio venne colto dalle autorità greche come pretesto per integrare, culturalmente e formalmente, la città all'interno del Regno di Grecia; a Smirne, l'incendio delle aree centrali e levantine della città diede la possibilità di riformulare l'identità urbana moderna e nazionale.

2.1.1 il grande incendio e la Salonico neo-ellenica

Con la fine della prima guerra balcanica, tra l'autunno e l'inverno del 1912, vennero ridefiniti i confini dell'Impero Ottomano che perse quasi tutti i possedimenti europei.⁶ In questo nuovo scenario politico, insperato dalle nascenti nazioni balcaniche alla vigilia della guerra, Salonico si trovò, dopo cinquecento anni sotto una nuova sovranità: il 24 ottobre l'esercito greco del principe Costantino entrò in città da vincitore.⁷

Sin dai primi momenti della conquista, i sentimenti dei nuovi "padroni" nei confronti della città erano contrastanti: Mark Mazower riporta le testimonianze dei militari spaesati dalla società multietnica e dall'aspetto della città.⁸

Il primo passo verso il controllo della città fu la fine delle capitolazioni, iniziativa tesa a ridurre l'influenza delle potenze straniere presenti in città con le loro compagnie e i loro consolati. Ma il percorso verso la piena sovranità sulla città sarebbe stato ancora ostacolato da due eventi: il primo fu la Seconda Guerra balcanica, combattuta contro la Bulgaria nel 1913, e il secondo fu lo scoppio della Prima Guerra mondiale.⁹ Contemporaneamente, con l'arrivo del nuovo

6 Su iniziativa bulgara dopo lunghe trattative si costituì nel marzo 1912 la Lega Balcanica tra Serbia e Bulgaria. Successivamente aderirono anche la Grecia e il Montenegro. Nell'ottobre ebbe inizio la guerra. A fine novembre le truppe bulgare occuparono territori della Tracia mentre le truppe serbe e greche quasi tutta la Macedonia. Nel maggio 1913 si arrivò ad un accordo di pace a Londra che concedeva Adrianopoli-Edirne alla Bulgaria, mentre alla Serbia, per compensarla del mancato sbocco sull'Adriatico gli fu data parte della Macedonia. Salonico si trovò sul limite della contesa tra le truppe greche e bulgare. Infatti, la città venne rivendicata anche dai bulgari poco prima dell'ingresso dell'esercito greco in città. L'invio di truppe bulgare nelle campagne a nord della città fu una delle cause iniziali della seconda guerra balcanica.

7 Vedi per una lettura della trasformazione politica e sociale della città tra la fine dell'Impero Ottomano e l'inizio del periodo ellenico, RISAL P, *La Ville convoitée*, Parigi, Librairie académique Perrin, 1918.

8 Un ufficiale greco notò come Salonico fosse abitata in maggioranza da ebrei e come non avesse nulla di greco né di europeo, MAZOWER, *Salonico, città di fantasmi*, op. cit. pp. 337.

9 Nel giugno 1913 la Bulgaria attaccò la Serbia dando inizio alla seconda guerra balcanica. Serbi, greci e montenegrini si coalizzarono contro la Bulgaria che venne sconfitta nel giro di un mese. Ad agosto il trattato di pace vide la spartizione della Macedonia tra Serbia e Grecia. Durante la Prima Guerra Mondiale Salonico fu invasa dall'esercito dell'Oriente formato da inglesi, francesi e altre truppe di diversi paesi extraeuropei. Ibidem, pp. 356-359.





2.3, Il fronte mare di Salonicco distrutto dall'incendio. L'Hotel Splendid in rovina (da en:Great Fire of Thessaloniki)

2.4, Fotografia aerea dei quartieri bruciati in prossimità del fronte mare e della Torre Bianca. (da Petropoulos 1980)

precedente capitolo abbiamo analizzato come peculiari della nuova scena urbana borghese e levantina. La stima dei danni fu la seguente: 128 ettari di area incendiata, 9 500 edifici distrutti e più di 70 000 abitanti senza tetto. La comunità ebraica fu particolarmente colpita perché l'incendio distrusse i suoi quartieri storici; numerose sinagoghe, biblioteche, scuole, circoli, uffici e magazzini furono distrutti.¹⁴

Dopo solo cinque giorni dall'incendio, si tenne ad Atene una riunione del governo di Venizelos e, poiché la città, così come era stata ereditata dal periodo ottomano, non era considerata degna di rappresentare la nazione moderna e progressista che la Grecia voleva diventare,¹⁵ fu costituita una commissione di esperti urbanisti inglesi e francesi¹⁶ per iniziare un nuovo periodo di trasformazioni. Nelle settimane successive l'incendio, la commissione iniziò immediatamente i lavori poiché, nei quattro anni di controllo della città da parte delle autorità greche, non erano ancora state proposte trasformazioni dell'impianto urbano, soprattutto per l'avvento degli eventi bellici, ma erano state soltanto realizzate operazioni di *maquillage* urbano.¹⁷

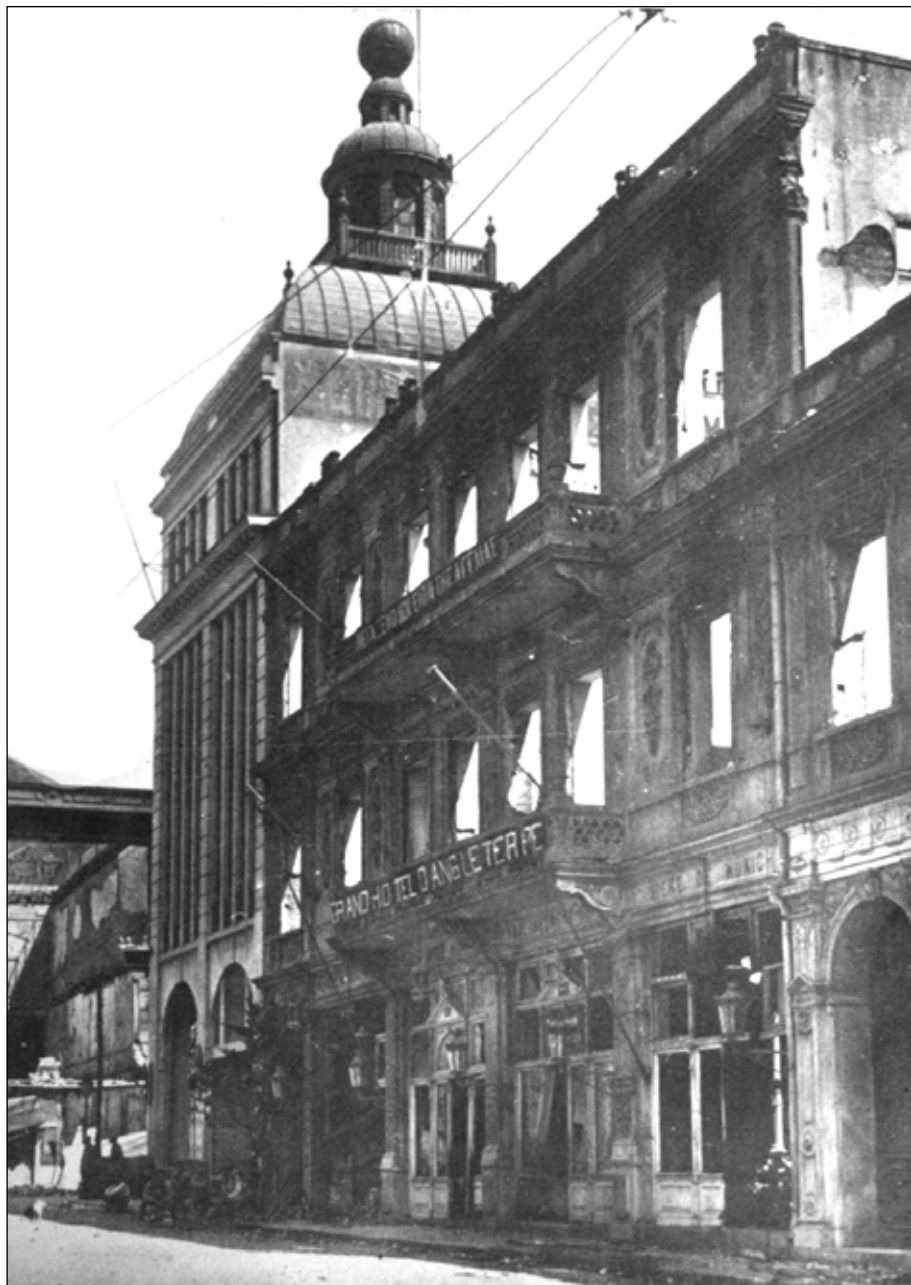
Il ministro dei Trasporti Papanastassiou, convinto che nessuna trasformazione della città sarebbe stata possibile se non si fosse contrastato il conservatorismo

14 Anche altri importanti edifici vennero distrutti: le chiese di San Demetrio e di San nicola, la moschea Saatli, il palazzo delle Poste e Telegrafi, la Banca Imperiale Ottomana, i magazzini e gli hotel di lusso e gli uffici delle testate giornalistiche cittadine.

15 MAZOWER, *Salonicco, città di fantasmi*, op. cit. pp. 369. Mazower riporta la celebre frase di Venizelos che accolse l'incendio "...come un dono delle divina provvidenza". durante la fase della pianificazione sempre Venizelos diede istruzione all'urbanista Thomas Mawson, membro della commissione, di considerare la città come una *tabula rasa* anche oltre l'area incendiata.

16 La commissione era composta da Ernest Hébrard, architetto e urbanista francese, Thomas Mawson, pianificatore e architetto del paesaggio, Joseph Pleyber, ingegnere dell'esercito francese, Aristotle Zachos, architetto e direttore del dipartimento di pianificazione della città di Salonicco, Costantin Kitsikis, architetto greco collaboratore di Hoffman, Angelos Guinis, ingegnere e rettore del Politecnico di Atene e Costantin Angelakis, Sindaco di Salonicco.

17 Furono ad esempio cambiati i toponimi delle strade e delle insegne delle botteghe utilizzando il greco come lingua ufficiale.



dei singoli proprietari immobiliari pensò di procedere all'espropriazione dell'intera area incendiata per poter avere pieno controllo sulle scelte formali e sui nuovi proprietari: il 4 settembre del 1917, venne emanata la legge 823 che disponeva l'immediata demolizione dell'area devastata dal fuoco e proibiva ogni ricostruzione senza l'autorizzazione del governo.¹⁸ Viste le decisioni della commissione, non era però ancora chiaro quale sarebbe stato il destino dei precedenti abitanti: avrebbero beneficiato del diritto di proprietà sulle aree espropriate o avrebbero dovuto lasciare il centro? Il governo decise di consegnare ai vecchi proprietari dei certificati che avrebbero potuto utilizzare, una volta conclusa la pianificazione, per acquistare terreni edificabili. Nel frattempo però, la popolazione che aveva abitato nei quartieri bruciati si stava disperdendo: emigrava altrove o usufruiva delle sistemazioni temporanee o delle seconde case nei sobborghi della città.

La comunità ebraica, che prima dell'incendio era stata proprietaria di gran parte dell'area centrale, si allarmò, temendo l'espulsione, e iniziò a mobilitarsi contro le decisioni delle autorità.¹⁹ In effetti, il legame della comunità ebraica con le aree centrali della città era molto forte e difficilmente la presenza di questa componente culturale avrebbe potuto conciliarsi con i desideri di ricostruire Salonicco moderna e greca. Nonostante questo, l'élite della comunità partecipò al processo di ricostruzione, mentre ne furono esclusi soprattutto i piccoli proprietari, costretti invece a spostarsi nei nuovi quartieri residenziali fuori dalle aree centrali. Quello che interessa mettere in risalto, per gli obiettivi di questa tesi, è che all'interno del quartiere ebraico venne in seguito pianificato e costruito il cuore amministrativo e pubblico della nuova Salonicco ellenica mettendo fine di fatto alla presenza della comunità ebraica all'interno delle aree centrali della città.

18 YEROLYMPOS, *Urban transformations in the Balkan*, op. cit. p. 106.

19 Mazower, attraverso la testimonianza di Hetty Godman, ha messo in evidenza come in fase di pianificazione preliminare l'amministrazione greca abbia espresso a Mawson l'obiettivo di sottrarre agli ebrei il controllo dell'area centrale della città. Vedi MAZOWER, *Salonicco, città di fantasmi*, op. cit. p. 347.

Mentre Mawozer ha insistito maggiormente sulle motivazioni di carattere culturale che hanno determinato la rapida pianificazione delle aree incendiate, Yerolympos ha messo in risalto soprattutto quelle di carattere economico e sociale. La divisione, presente durante l'ultimo periodo ottomano, all'interno della città tra ceti sociali, piuttosto che tra etnie diverse, venne acuita dalle scelte della commissione; le decisioni prese portarono ad una nuova geografia sociale di Salonicco: con l'aumento del valore immobiliare e il conseguente prestigio acquisito da alcuni quartieri centrali si determinò lo spostamento dei ceti sociali più deboli.

Venizelos incaricò inoltre i tecnici europei di studiare una strategia per rendere Salonicco il centro portuale, manifatturiero e commerciale dell'intera regione macedone;²⁰ per questa ragione il piano fu promosso come un grande progetto e, per la prima volta in Grecia, la speculazione edilizia venne utilizzata come elemento principale per iniziare e portare a termine una così grande trasformazione urbana.

2.1.2 La fine della città franca e la nuova Smirne repubblicana

La fine della Prima Guerra mondiale e la sconfitta ottomana furono le cause per la ridefinizione dei confini dell'impero. Con il trattato di Sèvres si consacrò lo smembramento dell'Impero Ottomano, che si ridusse ad una regione centrale dell'Anatolia delimitata ad est dall'Armenia e ad ovest dai territori sotto il controllo ellenico e francese.

La città di Smirne fu occupata il 15 marzo del 1919 dalle truppe del re Costantino con l'appoggio delle potenze dell'Intesa.²¹ Nello stesso momento, un ufficiale ottomano, Mustafa Kemal, venne inviato dalla Sublime Porta in Anatolia per sedare i movimenti ostili all'Intesa. In realtà, l'azione di Kemal

20 YEROLYMPPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. p. 103.

21 ACHLADI Evangelia, *De la guerre à l'administration grecque: la fin de la Smyrne Cosmopolite*, in *Smyrne, la ville oubliée? Mémoires d'un grand port ottoman, 1830-1930*, a cura di M. C. Smyrnelis, Paris, Autrement, 2006, pp. 180-195.

andò in direzione opposta alle richieste del Sultano e il suo compito in Anatolia divenne quello di far convergere tutte le componenti che stavano contrastando le diverse occupazioni militari in un progetto di lotta nazionale contro le potenze dell'Intesa e contro il Sultano stesso.²² La costituzione dell'Assemblea nazionale ad Ankara nel 1920 sancì la formazione di una nuova sovranità della nazione, nonostante ci fossero divisioni interne all'assemblea stessa e nonostante le reazioni dei monarchici nelle aree controllate dai nazionalisti. Dopo le vittorie contro i francesi e gli armeni tra il 1920 e il 1922 gli sforzi dell'esercito kemalista si concentrarono prima per contenere la spinta delle truppe elleniche, che si stavano dirigendo verso l'interno dell'Anatolia, e poi per raggiungere le coste dell'Egeo per prendere il controllo della regione di Smirne. L'8 settembre 1922 l'esercito greco lasciò Smirne e il giorno successivo venne ufficializzata la presa della città da parte dell'esercito kemalista. Simbolicamente questa data determinò la fine della guerra greco-turca.²³

Quattro giorni dopo l'arrivo delle truppe turche, il 13 settembre del 1922, un incendio si sviluppò nella parte orientale del quartiere armeno, diffondendosi, a causa del forte vento da sud-est, verso il quartiere franco e il fronte mare. La parte borghese e levantina della città fu coinvolta nel rogo. Il bilancio, dopo la prima notte di incendio, fu di circa 50'000 edifici bruciati tra i quali ventuno chiese, trentadue scuole, cinque consolati, cinque banche e cinque ospedali. L'incendio durò ancora per tre giorni al termine dei quali circa tre quarti della città era stata distrutta. I senzatetto, 200'000 cittadini, in maggioranza cristiani,

22 Vedi per un approfondimento delle vicende che hanno portato alla fine dell'Impero Ottomano e alla nascita della Repubblica turca DUMONT Paul, GEOGEON François, *La morte di un impero*, in *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999, pp. 621-96.

23 Durante l'occupazione greca, la popolazione della città era aumentata e aveva raggiunto le 400'000 unità grazie al programma di ripopolamento promosso dalle autorità elleniche. Inoltre, era stato elaborato un ambizioso piano per la costruzione della nuova "Università Ionica" che avrebbe dovuto contribuire a definire il nuovo carattere culturale ellenico della città. Vedi PALLINI Cristina, *Geographic Theatres*, op. cit.



si accalcarono lungo il Kordon in attesa di fuggire via nave.²⁴

Sin dai primi momenti, l'incendio apparve di natura dolosa e le varie parti iniziarono a rimbalzarsi la responsabilità. La versione ufficiale, all'epoca sostenuta dai turchi, è quella che imputa ad un gruppo di armeni, con la complicità dei greci, la responsabilità dell'incendio. Recentemente, Georgelin ha cercato di confutare questa ipotesi mettendo in evidenza attraverso la disamina di fonti, testimonianze e documenti ufficiali, incoerenze e contraddizioni che farebbero ricadere la responsabilità sull'esercito kemalista.²⁵

Per gli interessi di questo studio, rimane come dato oggettivo che l'incendio del 1922 cancellò quasi totalmente la parte di città borghese e levantina, escluso il quartiere di Alsancak, che, nel periodo tardo ottomano, era diventata espressione della moltitudine culturale della città.²⁶ Il Trattato di Losanna, firmato nel 1923, sancì la fine della guerra greco-turca e lo scambio bilaterale delle popolazioni, di conseguenza determinò la fine della presenza greca in Asia Minore e cambiò radicalmente il profilo culturale e sociale della città. Nello stesso anno, con la proclamazione ufficiale della repubblica turca,

24 I dati riportati sono di GEORGELIN Hervé, *La fin de Smyrne : du cosmopolitisme aux nationalismes*, Paris, CNRS, 2005 p. 215.

25 Vedi GEORGELIN, *La fin de Smyrne*, op. cit. pp. 201-224. Si rimanda per una ricostruzione storiografica completa dell'avvenimento anche ai testi riportati da Georgelin che hanno sostenuto l'ipotesi opposta. Vedi anche DOBKIN Marjorie Housepian, *Smyrna 1922: the destruction of a city*, Kent, Ohio: Kent State University Press, 1988.

26 Il testo di Georgelin insiste con troppa veemenza sul carattere cristiano dei quartieri bruciati. Studi di carattere sociologico recenti hanno invece messo in evidenza come all'interno del quartiere franco si sia stabilita l'élite borghese ottomana della città composta anche da musulmani ed ebrei. Vedi SMYRNELIS Marie Carmen, *Une société hors de soi*, op. cit. e SMYRNELIS Marie Carmen, *Une ville Ottomane plurielle, Smyrne aux XVIII et XIX siècles*, Les édition isis, Istanbul, 2006.



2.7, Fotografia dell'area incendiata di Smirne scattata dal monte Pagus. (da The city wich rose from the ashes 2003)

la città di Smirne si trovò in un nuovo contesto politico.²⁷

Il cambiamento sociale di Smirne ebbe ricadute molto pesanti sulla struttura economica della città; infatti, la maggior parte degli imprenditori e della borghesia cittadina, quella che diede l'impulso, per esempio, alle operazioni immobiliari degli ultimi decenni dell'Ottocento, lasciarono la città. Inoltre, con la fine delle capitolazioni e la distruzione delle sedi dei consolati e delle compagnie marittime straniere, la città perse quel dinamismo economico che aveva determinato l'ascesa del porto di Smirne come *hub* dei traffici verso l'Europa.

Oltre alla ricostruzione della città era necessario quindi ricostruire anche un contesto economico e produttivo. Non a caso, data la circostanza di crisi, la città di Smirne fu scelta nel 1923 per il Congresso sullo stato dell'economia del paese. Il più grande porto per esportazioni del caduto Impero Ottomano doveva assumere, nel nuovo contesto politico-repubblicano, un ruolo decisivo nella costruzione della nuova economia nazionale.

Come osservato da Bilsel, l'ideologia di modernizzazione, che era alla base della repubblica, necessitava dell'urbanistica, nella sua veste positivista di scienza razionale, per la costruzione di un nuovo spazio urbano e di una nuova immagine della nascente e moderna società turca.²⁸

I primi regolamenti urbani che furono emanati, sulla scia del riformismo ottomano, obbligavano a redigere piani per la ricostruzione delle città distrutte durante la guerra. La modernizzazione passava dunque attraverso la geometria dei nuovi impianti urbani, aderenti a norme igienico-sanitarie e di circolazione veicolare. I primi piani vennero redatti in città anatoliche da ingegneri e geometri dell'armata turca, che applicarono schemi geometrici

27 La rivoluzione di Mustafa Kemal, conosciuto come Atatürk, è stata vista da Dumont e Georgeon come l'*ultima ratio* del processo di modernizzazione e secolarizzazione iniziato nell'Ottocento con i Tanzimat. DUMONT Paul – GEORGEON François, La morte di un impero (1908-1923), in *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999, pp. 621-696. si veda anche per una sintesi dei principale avvenimenti BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. 319-322.

28 Vedi BILSEL Cână, Ideology and urbanism, op. cit. pp.13-30.



2.8, Il Kordon di Smirne dopo l'incendio.
(da *The city wich rose from the ashes*
2003)

molto elementari; a Smirne invece vennero coinvolti anche urbanisti francesi.

Nel 1924, a seguito del viaggio in Europa compiuto dal prefetto della città per capire quale fosse lo stato dell'arte della pianificazione urbana, si costituì la Società di Ricostruzione di Smirne che invitò l'urbanista francese Henri Prost all'elaborazione del piano di ricostruzione della città. Prost, all'epoca impegnato come urbanista in Marocco sotto la guida di Hubert Lyautey²⁹ nella pianificazione delle città di Fes, Casablanca, Rabat e Marakesh, declinò l'invito, indicando come sostituti i fratelli René e Raymond Danger ingegneri e urbanisti.³⁰

Nel 1930 venne pubblicata la legge per la costituzione delle municipalità, completata dalla legge sull'igiene, nella quale per la prima volta si faceva riferimento all'obbligo di preparare per le città turche un piano urbanistico che doveva essere approvato dal Ministero degli Interni. Con una legge del 1933 si fissarono i diversi ruoli degli organi dello stato e i principi che dovevano essere rispettati in fase di pianificazione.³¹ Questa legge, rimasta in vigore sino agli anni '50, obbligava a redigere piani di sviluppo urbano per la durata di cinquant'anni. Nel 1935, all'interno del Ministero dei Lavori Pubblici, venne formato un ufficio competente nella pianificazione urbanistica dei nuovi centri industriali.

Come dimostra la serie di leggi a favore della pianificazione, l'urbanistica,

29 Dopo l'indipendenza della Turchia, Atatürk e Lyautey ebbero una corrispondenza epistolare. Vedi BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p. 332.

30 René Danger, ingegnere e urbanista francese partecipò come espositore all'esposizione della "Cité Reconstituée" nel 1916. Dopo un periodo di incarichi ottenuti in Francia si sposta ad operare in diverse città mediterranee. Dopo Smirne ebbe modo di lavorare ai piani di Aleppo, Beirut, Antachia, Alessandretta. Divenne membro della "Commision Supérieur des Plans de Aménagement et d'Extension des villes" nel 1923.

31 La legge indicava le norme tipiche della disciplina: l'orientamento delle vie, la loro larghezza, i tipi di edifici consentiti per le diverse grandezze degli agglomerati, le distanze tra i corpi di fabbrica e in relazione alle larghezze delle vie. Vedi riferimenti sulla legislazione turca in BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p. 327.

come disciplina scientifica e razionale, rientrò a pieno titolo all'interno dell'ampio quadro di riforme del periodo repubblicano: la nuova immagine della città doveva essere concepita all'interno di un *corpus* disciplinare e metodologico nuovo rispetto alle pratiche di riforma urbana portate avanti durante il periodo ottomano.

2.2_La ricostruzione tra progetto e *tabula rasa*

Henri Pierre Jeudy ha osservato come la pratica della pianificazione dalla *tabula rasa* sia stata una peculiarità europea.³² Non stupisce allora che a Salonicco e Smirne, una volta deciso di coinvolgere architetti e urbanisti europei per il ridisegno delle città, sia stata accettata questa condizione come prerogativa di partenza. La città venne pianificata ricorrendo alle tecniche della moderna disciplina urbanistica, che in Europa aveva già una tradizione consolidata. Nel caso delle due città all'interno dei nuovi contesti culturali nazionali questa disciplina, così come si andò formando soprattutto in ambito *Beaux Arts*, venne collocata all'interno di un'idea di modernità che ideologizzò la razionalità e le presunte basi scientifiche dell'urbanistica europea ottocentesca. Normative di igiene urbana vennero utilizzate per giustificare la rimozione di parti di città che non vennero distrutte dagli incendi. La moltitudine linguistica e il carattere ibrido della morfologia urbana consolidatosi nel periodo tardo ottomano venne sostituito da assi urbani tipo boulevard nei quali era previsto l'introduzione di edifici stilisticamente elaborati per esprimere una nuova identità nazionale.

Il contesto sociale che permise la costruzione della città moderna e levantina a Smirne venne stravolto dallo scambio delle popolazioni che vide la fine della presenza greca in città e l'arrivo di nuovi profughi musulmani. Con la

32 Autore citato in MASSARD -GUILBAUD Genevieve, The Urban catastrophe: Challenge to the social, economic, and cultural order of the city, in *Cities and Catastrophes. Villes et catastrophe*, a cura di G. Guilbaud - H. L. Platt - D. Scott, Francoforte, Peter Lang 2002, pp. 9-42.

migrazione di altre minoranze, armeni in special modo, si modificò anche il profilo culturale degli architetti operanti in città. La politica di *turchizzazione* della cultura e delle arti, mutò profondamente il panorama professionale di Smirne.³³

A Salonicco nonostante ci fu un analogo impoverimento della moltitudine culturale della città, molti dei protagonisti della trasformazione moderna della città tardo ottomana furono attivi in città permettendo che le parti costruite nel primo decennio dopo la pianificazione di Hébrard presentassero una interessante moltitudine linguistica diametralmente opposta alla purezza dello stile ufficiale neo-bizantino realizzato nei nuovi assi pubblici della città macedone.

2.2.1 Il Piano di Ernest Hébrard

Come è stato introdotto nel precedente paragrafo, la vicenda della pianificazione è direttamente connessa alla creazione della commissione internazionale per il nuovo piano di Salonicco, concepita all'interno della legge 823/1917 e composta da sette membri nominati per decreto reale. I due principali attori stranieri invitati a redigere il piano generale furono Thomas Mawson ed Ernest Hébrard. Il primo, chiamato da Venizelos per controbilanciare la presenza francese, dopo aver elaborato uno schema generale, venne marginalizzato da Hébrard che nel frattempo, in virtù del legame con il ministro Papanastassiou, acquisì sempre più prestigio all'interno della commissione.³⁴

Ernest Hébrard, architetto e urbanista francese, apparteneva alla generazione di coloro che si formarono all'interno dell'*École des Beaux Arts* come Henri Prost e Tony Garnier per citare i più importanti. Nel 1904 vinse il *Grand*

33 Vedi come cambiò la composizione etnica degli studenti e degli insegnanti all'interno delle università turche in BOZDOĞAN, *Modernism and nation building*, op. cit. p. 32.

34 YEROLYMPPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. p. 107 e MAZOWER, *Salonicco, città di fantasmi*, op. cit. pp. 372-73.

Prix de Rome e in quella occasione visitò diversi paesi dell'area balcanica, impegnandosi anche nel progetto di ricostruzione del Palazzo di Diocleziano a Spalato. Probabilmente a Villa Medici, durante il *Grand Prix de Rome*, venne in contatto con Hendrik Christian Andersen con il quale realizzò il progetto della Città Mondiale pubblicato nel 1912.³⁵ Durante la Prima Guerra mondiale, prestò servizio come archeologo capo nel contingente dell'Esercito dell'Oriente a Salonicco e in quella occasione ebbe modo di dirigere gli scavi dei siti romani e bizantini e di curare il restauro di alcuni monumenti, maturando alcune ipotesi che avrebbero in seguito influenzato il suo lavoro di pianificatore.³⁶

Dopo un anno dall'incendio venne presentato il piano generale per la città: lo schema individuava il nuovo impianto urbano dell'area centrale, *intra muros*, e due aree esterne, estensione della città futura per una ipotetica popolazione di 350'000 abitanti. Il piano quindi, non prevedeva semplicemente la ricostruzione dell'area distrutta dall'incendio ma interessava organicamente tutto il territorio urbano dando precise indicazioni e punti di connessione per lo sviluppo extraurbano della città.

L'area centrale venne ridisegnata completamente anche oltre l'area distrutta utilizzando una griglia ortogonale di tracciati paralleli alla costa con attraversamenti trasversali che definivano nuovi isolati con il fronte urbano interamente lottizzato.

La Rue du Vardar, via Egnatia, venne confermata come asse centrale, seppur allargata nella sua sezione stradale, così come la precedente via di Midhat

35 GRESLERI Giuliano, MATTEONI Dario, *La città mondiale: Andersen, Hebrard, Otlet, Le Corbusier*, Venezia, Marsilio, 1982. Vedi anche per una lettura di questo progetto contestualmente alla formazione di Hébrard, WRIGHT Gwendolyn, *The politics of design in French colonial urbanism*, Chicago: University of Chicago Press, 1991, pp. 60-66.

36 Ernest Hébrard 1875-1933. *La vie illustrée d'un architecte De la grèce à l'Indochine*, a cura di H. Yiakoumis - A. Yerolympis - C. P. de Loddis, Potamos, Atene 2001, pp. 45-67.

pascià.³⁷ Elemento distintivo e caratterizzante dell'intero impianto urbano era il nuovo asse civico monumentale della città, in posizione centrale e perpendicolare a questi tracciati conservati: questo grande tracciato univa la costa con l'area collinare attraversando, in sequenza, importanti spazi pubblici. Punto di partenza del sistema era la "piazzetta" attestata sul fronte mare dalla quale si generava un *boulevard* che, attraversando la nuova area del mercato, si connetteva con l'altra grande piazza pubblica dell'asse, centro civico e amministrativo della città; da questa, attraverso una serie di spazi verdi, si raggiungeva la terrazza panoramica, nuovo sagrato di ingresso della chiesa di San Dimitrio.³⁸ L'asse si concludeva a monte con un nuovo teatro greco, che diventava elemento di giunzione con il quartiere collinare, preservatosi dall'incendio e conservato nelle sue caratteristiche poiché inserito all'interno del complessivo disegno urbano come preesistenza "pittoresca".

Un altro asse pubblico venne pensato da Hébrard in corrispondenza del limite orientale della città. Questa sequenza di tracciati avrebbe messo in relazione la Rotonda di San Giorgio, la porta di Galerio, ridefinendo più a sud una nuova piazza evocativa del precedente ippodromo romano. Questa successione spaziale, originata dalle ipotesi che Hébrard fece a riguardo di una connessione di questi monumenti già in epoca romana, fu determinante per la scoperta del Palazzo del IV secolo d.C. effettivamente parte di un più ampio complesso architettonico.

Il piano Hébrard mette in evidenza due aspetti antitetici nel rapporto con la città: il primo è la contestualizzazione di elementi architettonici recuperati ed utilizzati in modo strutturale all'interno del nuovo disegno urbano, il secondo è l'applicazione di schemi compositivi formali che non necessitano di un contesto preciso ma sono espressione di un formalismo scolastico di stampo

37 Anche il tracciato più a nord della via Midhat venne mantenuto confermando anche l'importanza del Konak, precedente palazzo del governo ottomano, all'interno del nuovo disegno

38 La chiesa fu danneggiata dall'incendio e venne successivamente ricostruita riportandola ad una ipotetica situazione precedente la conversione in moschea. questo edificio dedicato al santo martire protettore della città era ed è l'edificio religioso cittadino più importante della comunità ortodossa.



Beaux Arts.

*"..nel trattare delle memorie e del loro senso occorre tener ben presente che il passato.. è una nuova creazione che nasce dall'incontro aleatorio tra percezione del presente ed esperienza del passato, e che è sottoposta a un processo di adattamento continuo in ragione delle condizioni del contesto e della varietà con cui vengono sperimentati i ricordi"*³⁹

La memoria della città venne rielaborata conservando gli edifici monumentali considerati degni di rappresentare la continuità storica tra la città moderna e la città antica,⁴⁰ ossia solo quelli dell'età romano-bizantina, ricollocandoli come elementi focali all'interno del nuovo disegno dei tracciati urbani: alcune chiese bizantine così, grazie alla tecnica haussmanniana, divennero fondale prospettico di *boulevard* o elementi centrali di nuove piazze. Questa operazione di *de-ottomanizzazione* può essere letta su due piani culturali distinti che, per una coincidenza storica, si sono sovrapposti. Da un lato abbiamo gli obiettivi della nuova classe dirigente greca che voleva ridefinire il volto della città, cancellando prevalentemente il precedente tessuto urbano ottomano-levantino, troppo plurale ed eterogeneo per poter rappresentare il nuovo carattere neo-ellenico di Salonicco. Dall'altro lato, il contributo dell'architetto e urbanista francese Hébrard che, per sua formazione, *École des Beaux Arts* e il *Grand Prix de Rome*, era abituato a rileggere in modo *operativo* le vestigia del passato e a ricomporle in un nuovo sistema architettonico-urbano coerente.⁴¹

Per comprendere lo schema compositivo della nuova Salonicco hébrardiana, è necessario richiamare alcuni dei tratti caratterizzanti del progetto per la

39 *Il senso delle memorie in architettura a urbanistica*, a cura di Alberto Clementi, Bari, Laterza, 1990, p. 6.

40 Con questa definizione si fa riferimento alla città ellenistico romana.

41 Vedi per un'analisi della rilettura operativa di impianti urbani antichi LONERO Giuseppina, *Gli envois de Rome* di Eugène Beauduin: lo studio dell'antichità come lettura della composizione urbana, in "Annali di architettura" Rivista del centro internazionale di Studi di Architettura Andrea Palladio di Vicenza, n. 13, 2001.

2.10.11, Dettagli dei due assi civici, proposti nel piano di Salonicco del 1918 di Ernest Hébrard, in corrispondenza dell'asse tra la "piazze" e la chiesa di San Demetrio, a sinistra, e di quello tra l'ippodromo e la Rodonta, a destra. (da Yerolympos 1998)

Città Mondiale che l'urbanista francese elaborò insieme a Andersen agli inizi del Novecento. Un asse civico centrale composto da una sequenza longitudinale di spazi ed edifici pubblici e scandito da importanti elementi monumentali rappresentava l'asse portante di questa città ideale; centro dell'asse e dell'intera città era la torre del Progresso. I quartieri residenziali e le funzioni industriali, organizzate come parti di città in successione, si distribuivano per aree concentriche e omogenee rispetto alla centralità della torre e della piazza principale. Questo progetto, per sua natura, fu concepito per essere collocato in diversi luoghi e per tale ragione non influenzabile da vincoli ambientali; l'unico riferimento geografico era la presenza del mare, condizione intrinseca della città che doveva essere punto di convergenza di "tutte le rotte marittime del globo".

Il rapporto tra il contesto e la composizione urbana di natura *Beaux Arts* generarono nel piano di Hébrard interessanti punti di contatto. Pallini ha osservato come Hébrard abbia dato maggiore importanza ai tracciati perpendicolari alla linea della costa, vedendo, in questa scelta progettuale, una re-interpretazione della strade tardo ottomane e in particolare della via Sabri pascià che con la piazza della Libertà, conclusione sul fronte mare di questo asse, costituiva una delle strade più rappresentative della città.⁴² Alcune architetture ottomane, una moschea, un *bedesten* e un *hamam*, furono conservate all'interno del nuovo impianto urbano ma presentando orientamenti, allineamenti e caratteristiche tipologiche non conciliabili con il contesto, si vennero a trovare nella condizione di *object trouvé*.

Il cambiamento della struttura urbana venne accompagnato anche da indicazioni sui tipi di edifici che sarebbero dovuti sorgere sui nuovi spazi pubblici, definendo, in questo modo, un carattere omogeneo dell'architettura pubblica. La presenza all'interno della Commissione di Aristotle Zachos, architetto che partecipò al revival dello stile neo-bizantino, probabilmente fu

42

Hébrard conosceva la città prima dell'incendio e sicuramente ebbe modo di capire l'importanza di questo asse urbano. PALLINI, *La composizione nei progetti di ricostruzione*, op. cit. p. 49.

determinante per imporre questo tipo di linguaggio negli alzati dei principali edifici pubblici della “piazzetta” e della grande piazza civica.⁴³

2.2.2 Una visione complessiva della città

Rispetto alle operazioni realizzate durante il periodo tardo ottomano, la pianificazione post incendio di Salonico, introdusse una visione complessiva della città. Questo nuovo modo di intendere il manufatto urbano, introdotto dagli urbanisti europei, portò a due importanti conseguenze: la prima fu la pianificazione della città considerata come un corpo unico sul quale intervenire a tutte le scale, considerandone anche le future espansioni; la seconda fu l'elaborazione di un *corpus* legislativo, approvato in parallelo rispetto al progetto, che definisse il rapporto tra pubblico e privato.

Il piano di Hébrard, oltre a ridisegnare l'area centrale della città, ridefiniva quindi anche i limiti esterni, prevedendo espansioni nei sobborghi a est e a ovest dell'insediamento. Queste estensioni risultano di interesse, per gli obiettivi della ricerca, perché portarono a cambiamenti, in primo luogo sociali, che ebbero importanti ripercussioni sull'area centrale della città. L'area orientale era stata caratterizzata nel periodo tardo ottomano, in coincidenza dei grandi cimiteri delle comunità religiose della città, dalla costruzione di edifici pubblici, quali caserme, scuole, ospedali, edifici religiosi, e, lungo la direttrice che seguiva la costa, Kalamaria, dalla realizzazione da parte delle famiglie borghesi della città di un sobborgo costituito da residenze estive unifamiliari. Questo carattere misto, pubblico e privato, venne confermato e rafforzato dal piano di Hébrard che prevedeva, lungo questo tratto di costa, residenze a bassa densità con giardini privati e un asse commerciale in

43 Gli edifici rappresentativi della nuova idea di città proposta presentavano ampi, alti e profondi portici che unificavano i limiti degli spazi aperti definendo anche un nuovo carattere dello spazio pubblico. L'uso del portico prima dell'incendio del 1917 era limitatissimo ad alcuni edifici, per esempio nella piazza della Libertà, ma non era del tutto sconosciuto. Si veda DREYFUS R., *Le nouveau plan de Salonique*, op. cit. pp.1-10.

2.13. Il piano di espansione urbana previsto da Hébrard. Si noti la zonizzazione suggerita per i sobborghi esterni all'area centrale della città. (da Hastaoglou 1997)

corrispondenza della principale arteria stradale. Questi quartieri residenziali per la media borghesia erano divisi da aree verdi e contenevano al loro interno centri pubblici con edifici ad uso del quartiere e spazi per attività all'aperto. In sintesi, Hébrard ipotizzò di collocare in questa parte di città il ceto medio, che si sarebbe in questo modo spostato dalle aree centrali. Tra le mura e i quartieri residenziali, in corrispondenza del cimitero ebraico, venne progettato un grande parco nel quale fu collocato il nuovo campus universitario.⁴⁴ Vicino alla Torre bianca, nella parte bassa del parco, venne pensata un'area culturale con teatri, sale da concerto, ristoranti e caffè che costituisse l'elemento di testata delle attività ricreative che avrebbero trovato posto nel lungomare, depurato dalle funzioni legate al movimento delle merci.

La parte occidentale della città, invece, fu confermata come area portuale e venne rafforzata dall'introduzione delle attività industriali. Il potenziamento della zona industriale della città portò all'implemento delle infrastrutture stradali e soprattutto ferroviarie, che vennero sdoppiate in due linee separate. In questa periferia vennero pensati anche quartieri per gli operai in tre diverse aree: all'interno dei quartieri esistenti di Vardaris, nei quali era previsto un adeguamento minimo dei servizi; nei nuovi quartieri ricavati all'interno degli spazi di risulta delle infrastrutture ferroviaria e portuale e, infine, in futuri distretti suburbani dal carattere riconducibile ai principi della *garden city*.⁴⁵ Come venne riportato da Kitsikis, membro della Commissione, i più importanti tra i quartieri sociali furono progettati in terreni a basso costo fuori della città, cercando di realizzare situazioni urbane simili a piccoli insediamenti provvisti di tutte le strutture collettive pubbliche e private autosufficienti rispetto al resto della città.

La legislazione che accompagnò il processo di nuova pianificazione della

44 Questo progetto era parallelo e complementare a quello che la provvisoria amministrazione greca di Smirne stava proponendo per la città dell'Asia minore.

45 Questo ultimo intervento è da considerarsi, oltre alle indicazioni di zonizzazione riportate, come l'unico schema di residenza sociale prevista dall'intero piano. Vedi YEROLYMPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. p. 111.

città fu caratterizzata da alcuni importanti principi di controllo dell'attività privata.⁴⁶ In primis, venne controllato l'aumento del valore del suolo a seguito dell'adeguamento delle infrastrutture urbane, non solo quelle viarie ma soprattutto quelle elettriche, idriche e fognarie, per evitare che potesse crescere oltremisura generando speculazione incontrollata. Secondo, venne sottratta, tramite esproprio, la proprietà dei vecchi lotti assorbita dall'intera comunità. Terzo, venne impedito di rispettare i vecchi confini di proprietà o di inserirli individualmente all'interno nei nuovi lotti.

Questi principi basilari permettevano alla pubblica amministrazione di controllare la realizzazione del piano, relegando in posizione subalterna i precedenti proprietari, che invece miravano a preservare il valore dei propri beni; per gestire oltre 4'000 proprietari e un altissimo valore immobiliare venne stilata la legge 1394/1918 che prevedeva la formazione dell'Associazione dei Proprietari. Questa associazione doveva vigilare sugli interessi della controparte privata, garantendo i seguenti punti: il valore delle proprietà fosse stimato nei tre anni precedenti l'incendio; i proprietari fossero in possesso di un atto di proprietà non trasferibile; i nuovi lotti edificabili fossero divisi in accordo con le indicazioni del piano; il prezzo minimo dei lotti edificabili fosse stabilito con le dovute differenze tra le diverse aree della città; i nuovi lotti edificabili fossero liquidati tramite asta pubblica con speciali vantaggi per i membri dell'associazione; i profitti e le perdite fossero liquidate; qualora le proprietà fossero state rivendute, metà dei profitti sarebbero andati all'amministrazione pubblica.

Questo corpus di prescrizioni creò notevoli tensioni tra i proprietari e l'amministrazione poiché i primi temevano l'allontanamento dalle aree centrali e l'intrusione di nuovi acquirenti. Inoltre, la vittoria alle amministrative del partito populista, che sconfisse il partito liberale di Venizelos grazie all'appoggio dei proprietari e delle minoranze non greche, portò alla riduzione dello spazio

46

Per un maggior approfondimento della legislazione, ibidem, pp. 115-118.

pubblico e alla ridefinizione, da parte di Hébrard, dei lotti edificabili, che divennero più piccoli e più numerosi. La legge 2633/1921 introdusse tre emendamenti che avrebbero dovuto portare maggiori privilegi per i precedenti proprietari: le aste erano aperte ai possessori degli atti di proprietà, non furono fissati prezzi massimi e i profitti furono utilizzati per la costruzione dei lotti pubblici più gravosi economicamente. Contemporaneamente, si aprirono le aste pubbliche, che continuarono sino al 1924, ma al termine di queste solo poco più della metà dei proprietari aventi diritto aveva acquistato nuovi lotti. L'assegnazione delle proprietà e l'inizio dei lavori coincise con il periodo più turbolento della storia della Grecia moderna, dieci governi si susseguirono in soli quattro anni.

L'azione combinata di pianificazione e legislazione portò ad un'idea di città divisa per funzioni e per parti socialmente omogenee. Continuando una tendenza già iniziata nel periodo tardo ottomano, con la divisione tra città marittima e collinare, negli anni venti si cercò di separare la popolazione urbana sulla base dell'estrazione sociale, piuttosto che dell'etnia di appartenenza, spostando ad ovest della città storica gli insediamenti operai e ad est quelli borghesi e costruendo nel cuore della città il centro direzionale e amministrativo, volto nuovo della Salonicco neo ellenica.⁴⁷

2.2.3 Il Piano di René e Raymond Danger

Nel 1924, un anno dopo la nascita della repubblica turca, René Danger firmò il contratto con la municipalità di Smirne per la redazione del piano della città.⁴⁸ Il primo passo verso la preparazione del piano fu la costituzione di una commissione, formata interamente da architetti, ingegneri e medici turchi, molti dei quali laureati in importanti università europee, che doveva individuare, in collaborazione con i Danger, un quadro programmatico. Il risultato della commissione fu un documento nel quale vennero elencati i punti basilari che il piano avrebbe toccato; furono evidenziate questioni come la zonizzazione, le infrastrutture e l'igiene nella città.⁴⁹ Il piano di Smirne venne esaminato ed approvato dalla municipalità nel mese di luglio del 1925. Lo stesso anno venne anche approvato per decreto il regolamento edilizio che stabiliva che il terreno dove erano bruciate 150 abitazioni era da considerarsi come terreno agricolo sul quale l'amministrazione aveva diritto di costruzione.⁵⁰

L'impianto generale presentava molti aspetti tipici della pianificazione di stampo *Beaux Arts*. Bilsel, facendo riferimento all'opera di Danger *Cours d'Urbanisme*,⁵¹ mette in evidenza come l'influenza *Beaux Arts* nel piano derivi dalla formazione dello stesso Danger presso l'*École Supérieure d'Art Public*, escludendo quindi che tale approccio sia derivato da un diretto coinvolgimento di Prost.⁵²

48 Il piano sarà denominato Prost-Danger nell'intestazione delle tavole in virtù della supervisione accademica di Henri Prost. Vedi BILSEL, *L'incendie de 1922* op. cit. pp. 67-88.

49 Ecco in sintesi i punti stilati dalla Commissione:

- unire le due linee ferroviarie (Smirne Aydin e Smirne Kassaba)
- localizzare una nuova stazioni fuori dal centro abitato
- localizzare l'area portuale
- mettere in relazione banchine con la linea ferroviaria
- individuare nuove aree per la residenza a bassa densità
- migliorare i mezzi di accesso alla città

50 L'amministrazione decise in seguito di dividere i lotti edificabili e di assegnarli tramite asta pubblica. KOLLOUĞLU KIRLI, *The Play of Memory*, op. cit. pp.1-28.

51 DANGER René, *Cours d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1933.

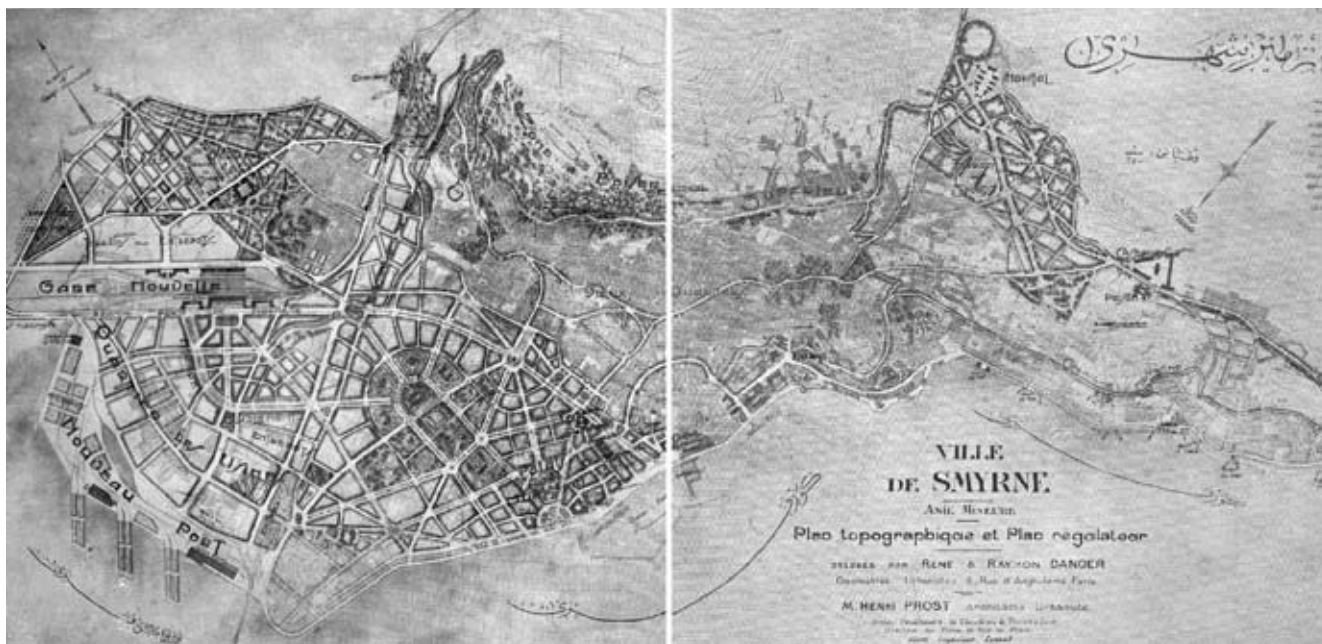
52 BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p. 334.

Il piano di Smirne è stato il primo piano urbanistico realizzato in Turchia che abbia avuto un approccio complessivo mettendo in relazione tutte le parti della città e, come nel caso di Salonicco, suggerendo le future espansioni. Il piano non intendeva ripristinare solamente la connessione tra la parte di città distrutta dall'incendio e le parti confinanti ma, proponendo un nuovo disegno urbano delle aree centrali incendiate, voleva ripensare l'intero e futuro assetto della città. In questa ottica, venne colta l'occasione, esattamente come nel caso di Salonicco, per riconfigurare l'intero agglomerato urbano, collocando anche nuove funzioni nelle aree suburbane.⁵³

L'area centrale venne ridisegnata senza seguire una trama ortogonale; il disegno complessivo dei tracciati non era regolato da una simmetria perfetta ma era generato da alcune piazze che diventavano elementi focali all'interno del disegno complessivo. Due piazze, in corrispondenza delle precedenti stazioni ferroviarie di Basmane e di Alsancak, costituivano gli ingressi all'area centrale ed erano connesse tra loro da un viale parallelo alla costa che attraversava tutto l'agglomerato. L'area centrale venne delimitata da due ampi boulevard: il primo metteva in diretta connessione il porto ottocentesco con la nuova stazione e il secondo, tangente alla Punta, definiva il nuovo collegamento con l'entroterra in direzione sud-est. Nel piano, venne data molta importanza, dal punto di vista compositivo, ai tracciati di connessione con il fronte mare introducendo una permeabilità tra la città e la baia che non era presente nel precedente tessuto urbano.⁵⁴ Piazza della Repubblica venne individuata come elemento conclusivo di questi tracciati sul fronte mare e divenne il principale spazio aperto del nuovo assetto urbano. Questa piazza fu

53 Vedi per una lettura della zonizzazione nel piano Danger, BILSEL Candaş, *Une ville renait des cendres: la création de Smirne la républicaine*, in *Smyrne, la ville oubliée?* op. cit. pp. 205-219.

54 Gli assi perpendicolari alla costa rappresentano un elemento di novità rispetto al precedente tessuto urbano. Durante il periodo dei Giovani Turchi la municipalità decise di intraprendere il progetto di un nuovo boulevard di collegamento tra la stazione di Basmane e il fronte marittimo. Il progetto iniziato nel 1914 venne poi incluso nel nuovo piano Danger negli anni '20. BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p. 308-310.



pensata come il grande spazio civico della città dove venne ipotizzato fossero in seguito costruiti tutti gli edifici pubblici, il palazzo municipale, la posta e la camera di commercio. Il grande vuoto urbano, circa 60 ettari, individuato dal piano, venne pensato come un altro polo importante per la costruzione dei nuovi spazi pubblici della città; alle sue estremità di questo sarebbero stati collocati, come importanti centri dell'istruzione pubblica, il liceo e l'università. Questo spazio era l'elemento più caratterizzante dell'intero impianto urbano dangeriano e non casualmente negli anni successivi avrebbe assunto sempre più importanza come spazio verde e pubblico all'interno della nuova Smirne repubblicana.

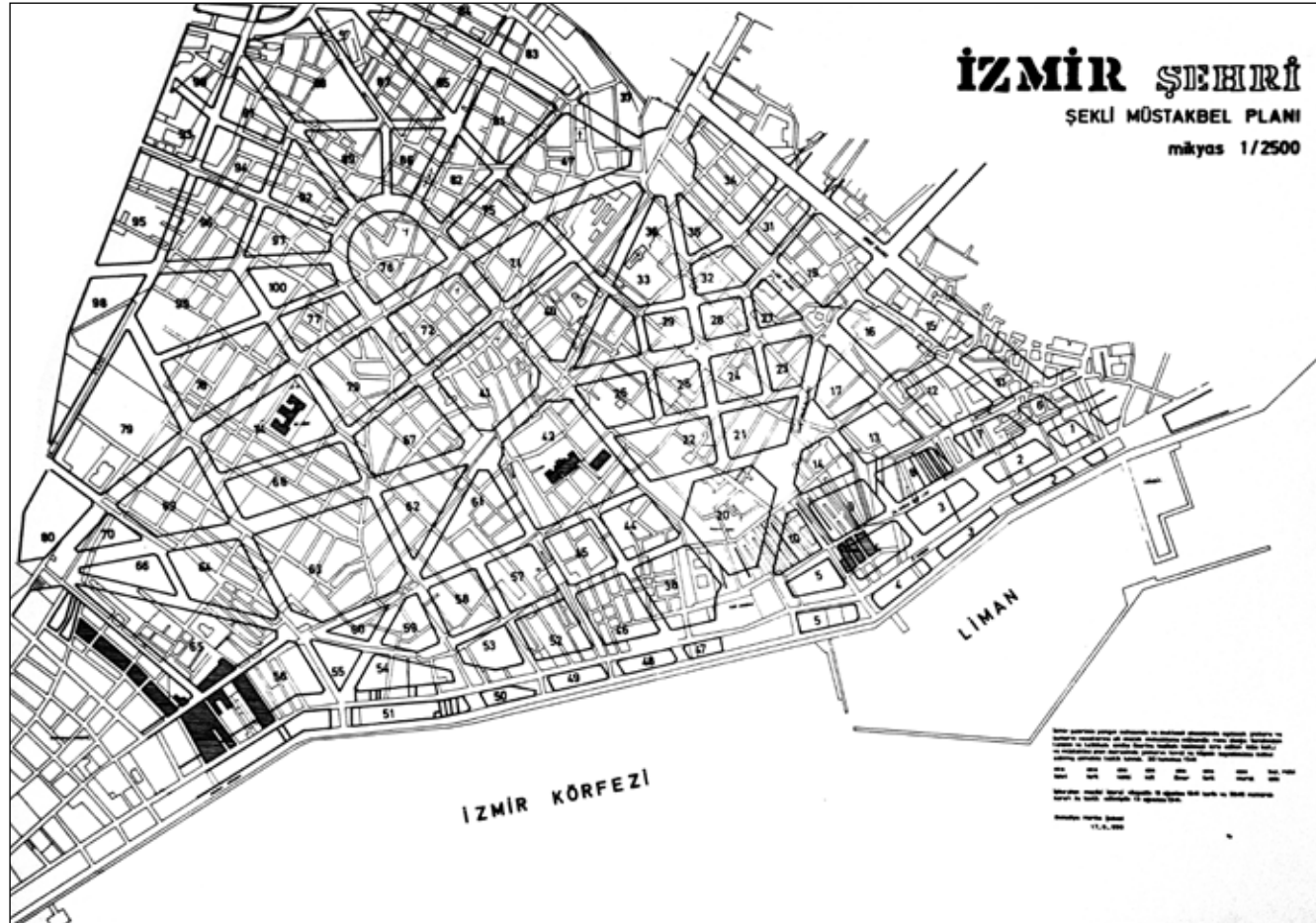
Oltre alla ridefinizione dell'area centrale, il piano Danger offriva una visione complessiva della città e delle sue funzioni principali.

Le fabbriche venivano concentrate nella parte nord-est della città, coerentemente con quanto realizzato nel periodo ottomano. Questa scelta fu anche giustificata dal minore impatto dei fumi prodotti dalle industrie sulla parte residenziale della città, rispetto ai venti dominanti. In questa area veniva spostato anche il nuovo porto della città: la precedente area portuale, in corrispondenza del Kordon, non poteva essere oltremodo implementata. Nuovi moli avrebbero ridisegnato la parte est della costa, costituendo, con l'area industriale, la parte produttiva della città. La nuova linea ferroviaria e la stazione, uniche rispetto alle precedenti linee separate per Aydin e Kassaba, delimitavano l'area portuale e industriale, fornendo anche la necessaria connessione infrastrutturale. L'edificio della stazione assumeva, all'interno del nuovo assetto urbano, un ruolo più rilevante, anche dal punto di vista architettonico, con l'ideazione di una nuova piazza antistante e di un viale, così come nella costruzione dello spazio pubblico ottocentesco europeo.⁵⁵

I nuovi quartieri venivano collocati nelle aree ai margini dell'area ricostruita, così da formare una fascia residenziale attorno al centro, più rappresentativo

55

Per comprendere il cambiamento dello spazio pubblico di questa parte di città si veda le tavole del Goad riportate nel paragrafo xxx e il rapporto tra la stazione Smirne Aydin e il boulevard Aliotti.



e pubblico, costruito sull'area incendiata. Alcuni di questi quartieri furono pianificati come città giardino con una bassa densità abitativa.

Come possiamo notare sulla tavola del piano, le parti di città non colpite dall'incendio del 1922 venivano solamente interessate dall'allargamento dei tracciati principali e dall'apertura di nuove arterie di attraversamento lasciandole sostanzialmente inalterate nelle loro caratteristiche morfologiche ed architettoniche. Sono interessanti gli allargamenti della via principale del mercato, Anafartalar caddesi, del tracciato di ingresso alla città storica da sud e la previsione di una via centrale nel quartiere di Alsancak, nella parte a nord della Punta. Nuove vie furono previste anche all'interno del quartiere di Basmane, come nuovi assi di attraversamento.

Nella parte a sud della città, in corrispondenza dei cimiteri, vennero ipotizzati dei parchi pubblici, anche in questo caso sviluppando una tendenza progettuale già iniziata nel periodo tardo ottomano.⁵⁶ Oltre questo verde pubblico, rafforzando l'asse della città verso sud, furono pensati nuovi quartieri suburbani e la costruzione del nuovo ospedale della città.

Sintetizzando, la pianificazione di Danger individuò quattro ambiti della città connessi tra loro da un nuovo sistema di tracciati viari. Il primo corrispondeva alle parti di città rimaste illese dal fuoco: a nord il quartiere levantino di Alsancak, con edifici residenziali a schiera, e a sud i quartieri tradizionali con ancora una forte presenza di residenze in legno; il secondo ambito era costituito dalla città moderna *Beaux Arts*, con i boulevard e le piazze tipo *étouile*, pianificate all'interno del sito distrutto dall'incendio, il terzo era il polo industriale-portuale e il quarto ambito era costituito dai nuovi quartieri residenziali.

Una planimetria del 1930 ci permette di leggere, nell'area centrale in sovrapposizione, il precedente tessuto urbano e il nuovo impianto dangeriano. Da questo confronto è possibile cogliere due importanti aspetti: il calibro dei boulevard e la scala dei nuovi isolati urbani. Come è possibile verificare, i



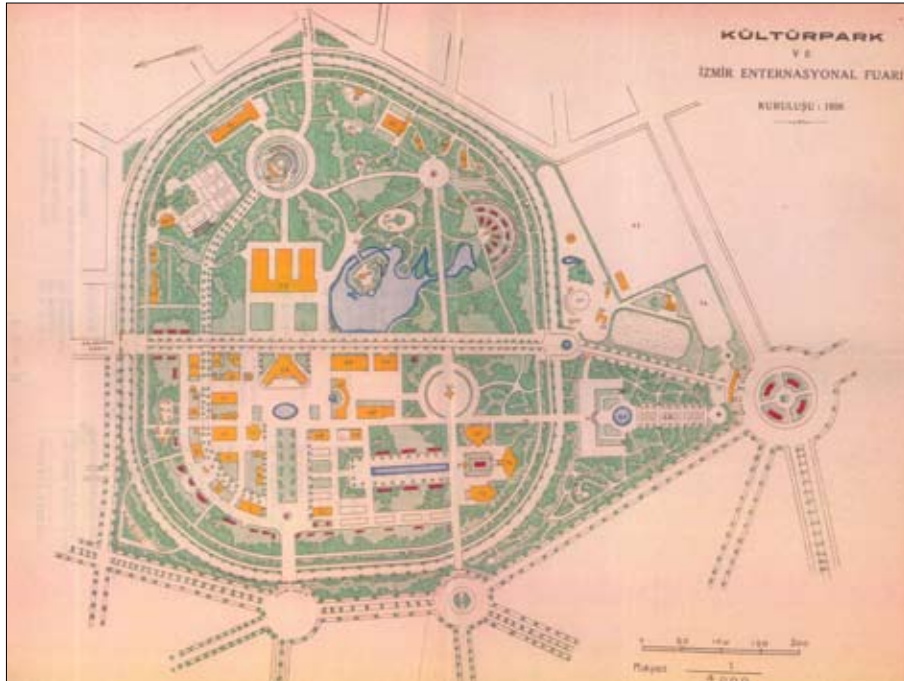
2.16, 17, Piazza della Repubblica a Smirne in fase di costruzione. In alto, sullo sfondo la scuola femminile italiana parzialmente coinvolta nell'incendio e demolita con la realizzazione del piano dei Danger. (da *The city wich rose from the ashes* 2003)

nuovi tracciati furono pensati con una dimensione analoga alla scala dei precedenti isolati e i nuovi blocchi coincidevano con intere porzioni dei quartieri ottomani. Questo salto di scala avrebbe quindi dovuto introdurre, in coerenza con le dimensioni degli spazi pubblici, un tipo di edifici residenziali e pubblici che però non vennero rappresentati tridimensionalmente dai fratelli Danger.

2.2.4 Il sindaco Behçet Uz

La crisi economica mondiale di fine anni '20, l'emergenza sociale dei profughi immigrati e la redistribuzione dei beni immobili non agevolarono la messa in opera del piano approvato nel 1925. Agli inizi degli anni '30 la città, distrutta dall'incendio del '22, doveva ancora essere completamente liberata dalle macerie e dotata delle infrastrutture necessarie alla ricostruzione. L'elezione di Behçet Uz a sindaco di Smirne, nel 1931, segnò il punto di svolta e la fine della stasi degli anni '20: nei 10 anni del suo incarico si costruì l'immagine e la struttura della nuova *Izmir* repubblicana. Il nuovo sindaco fu l'attore principale nella revisione critica del piano dei Danger, sostenendo l'introduzione e il potenziamento del sistema di spazi pubblici pianificati nel '24. Uz, era un importante medico igienista e contemporaneamente un convinto sostenitore del processo di modernizzazione del paese che era stato introdotto dalla rivoluzione kemalista.⁵⁷ Nel primo anno in cui fu sindaco, si portarono a termine, come priorità, quegli spazi pubblici più direttamente connessi alla nuova identità repubblicana della città e vennero tracciati alcuni dei percorsi

57 Behçet Uz aveva frequentato l'università di medicina di Istanbul e si era specializzato nelle università di Parigi, Berlino e Vienna, inoltre ebbe modo di condurre studi per la sua campagna anti-tubercolosi al sanatorio Umberto I di Livorno. Parallelamente alla formazione professionale, Uz aveva iniziato la carriera politica: nel 1923 intervenne al congresso dell'economia turca di Smirne, come uno dei 1153 membri; nello stesso anno diventò membro dell'assemblea municipale della città di Buca e nel 1930 di quella Smirne. Si veda per un approfondimento BAYKAN SEYMEN Ülker, Behçet Uz: an example of municipal government in the period of the single party rule, in *Three ages of Izmir: palimpsest of cultures*, Istanbul, YKY, 1993, p. 297-321.



2.18,19, Pianta del Parco della Cultura e fotografia aerea degli anni '30. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

previsti dal piano Danger. Il boulevard Gazi venne completato e la piazza della repubblica inaugurata e dotata della statua equestre di Atatürk. Il sindaco era intenzionato ad accentrare la gestione della ricostruzione della città all'interno delle strutture municipali escludendo di fatto i Danger dal ruolo di supervisor esterni. Si istituì così un gruppo di lavoro composto da tecnici turchi provenienti da diversi ambiti scientifici e professionali: architetti e ingegneri della municipalità furono mandati in Europa per un viaggio di apprendimento.

L'ideologia populista, che animava il contesto politico nel periodo repubblicano degli anni '30, influenzò gli obiettivi dell'amministrazione pubblica che intendeva, con la realizzazione della nuova Smirne, promuovere un nuovo stile di vita *moderno e civile*. Questo proposito venne perseguito soprattutto attraverso norme di salute pubblica. Gli spazi aperti della città, in particolare, avrebbero dovuto promuovere il cambiamento dello stile di vita dei cittadini. I precedenti cimiteri ottomani, nella periferia della città, vennero convertiti in parchi pubblici e lo spazio libero lasciato al centro della nuova Smirne dangeriana venne ampliato da 60 a 360 ettari, ipotizzando di trasformare questo spazio nel parco della cultura della città. Nel 1933 infatti, l'assistente del sindaco, Suat Yurdkoru, aveva visitato Mosca e altre città dell'Unione Sovietica e, al suo ritorno, aveva proposto all'assemblea cittadina l'ingrandimento dello spazio vuoto lasciato dal piano Danger. Una volta ottenuto l'assenso dell'amministrazione municipale, Yurdkoru aveva preparato un rapporto nel quale aveva ipotizzato la creazione dello spazio civico dotato di servizi ed edifici pubblici così come venne in seguito realizzato. Il rapporto di Yurdkoru permise al sindaco Uz di ricevere il benestare dell'autorità di Ankara e il permesso di trascorrere un periodo in Unione Sovietica, durante il quale intraprese una collaborazione con il sindaco di Mosca.⁵⁸

58

Vedi per una sintesi delle vicende della costruzione del Parco della Cultura, KOLLOUĞLU KIRLI, *The Play of Memory*, op. cit. pp.1-28.



2.20. Fotografia dei padiglioni realizzati per l'esposizione del 1936. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

Ecco come Uz descrisse la sua esperienza e la sua idea per il parco della cultura all'assemblea municipale:

*“Questo parco, che sarà una fonte di salute e ricreazione per le persone, con i suoi musei, spazi per il gioco dei bambini, campi da gioco, lo stadio, il teatro popolare così come lo spazio fieristico, che qua sarà spostato, diventerà una moderna istituzione nazionale che avrà valore non solo per Smirne ma per l'intera regione egea”*⁵⁹

Il modello per la progettazione del Parco della Cultura di Smirne è probabile che sia stato il parco Gorky di Mosca, anche se non viene citato esplicitamente nei rapporti ufficiali.⁶⁰

Il parco di Smirne divenne, a seguito dello spostamento della fiera internazionale al suo interno, uno spazio che coniugava i desideri di nuova apertura internazionale con le esigenze nazionali di propaganda e di promozione degli ideali repubblicani. L'area venne ridefinita, come possiamo osservare nei disegni preparati nel 1936 in vista dell'inaugurazione del 1938, come uno spazio aperto di forma esagonale suddiviso in due parti distinte.

Ad est, il parco venne dotato di strutture pubbliche, in parte già contenute nel rapporto di Yurdkoru, tra le quali cinque grandi musei dall'alto valore culturale ed educativo: il museo di Atatürk e della Rivoluzione, il museo della Salute, il museo delle Scienze, il museo dell'Agricoltura e il museo della Città. Gli edifici vennero collocati all'interno di un giardino romantico all'inglese con lago artificiale e strutture per attività all'aperto per adulti e bambini.

La parte ad ovest, venne invece interamente destinata alla fiera e alla costruzione dei padiglioni delle nazioni ospitate. Il disegno dei giardini e degli spazi verdi continuava, come elemento unificante, anche nell'area fieristica. Alcuni dei padiglioni costruiti per la fiera del 1938, tra i quali emerge per interesse architettonico il padiglione della Cultura di Bruno Taut, si sono

59 BAYKAN SEYMEN, Behçet Uz, op. cit. p. 315.

60 BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p. 346.

conservati sino ai giorni nostri.⁶¹

Mentre in un primo momento si pensò di indire un concorso internazionale per la sistemazione del parco, in un secondo tempo, la progettazione degli spazi verdi fu portata avanti da un architetto turco, Mevlut Baysal; formatosi a Budapest, questo professionista, ancora poco studiato, realizzò diversi parchi in Anatolia occidentale, tra i quali il monumentale parco di Antalya che, insieme al parco della Cultura di Smirne, è tra i suoi lavori più importanti.⁶²

Il sindaco, insoddisfatto dei risultati raggiunti nella ricostruzione della città, negli ultimi anni del suo mandato, instaurò un legame di collaborazione con Le Corbusier. Nonostante le autorità turche spingessero perché un nuovo incarico per la ricostruzione della città fosse assegnato tramite competizione internazionale, per riportare la ricostruzione all'interno di un complessivo controllo di sviluppo della città, il sindaco agì diversamente, come fu poi contestato dalle autorità centrali,⁶³ invitando solo l'architetto e urbanista svizzero.

La seconda guerra mondiale interruppe la collaborazione tra Uz e Le Corbusier, che avrebbe presentato dieci anni più tardi una proposta per l'intera città di Smirne.

2.2.5 La monumentalità del piano e l'edilizia corrente

Le premesse dei piani di Salonico e Smirne furono molto ambiziose e fin dalle prime fasi di realizzazione emersero più difficoltà di quante non ne erano state tenute in considerazione durante la fase progettuale. I piani misero in evidenza con maggiore chiarezza, rispetto alle successive realizzazioni, gli intenti e le finalità che urbanisti, architetti e amministratori locali, avrebbero

61 Si veda a proposito dell'opera di Taut in Turchia NICOLAI Bernd, L'esilio. L'architettura di Bruno Taut e la Turchia kemalista del 1936-38, in *Bruno Taut : 1880-1938*, Milano, 2001.

62 TANYELI, Modern Izmir's architectural venture, op. cit. pp. 327-338. Tanyeli sostiene che Baysal sia stato una delle personalità più importanti nella costruzione della Smirne repubblicana.

63 BAYKAN SEYMEN, Behçet Uz: an example of municipal government op. cit. pp. 297-321.

voluto raggiungere. La monumentalità dei tracciati urbani non venne recepita nelle successive lottizzazioni come avrebbero immaginato i membri delle commissioni. Nelle considerazioni che seguono, si cercherà di capire che tipo di scena urbana sia stata effettivamente costruita dopo che i nuovi boulevard e le nuove piazze furono tracciate sui terreni incendiati. Come avremo modo di rilevare dagli esempi riportati, la scala degli edifici non sempre fu adeguata alle dimensioni dei tracciati realizzati e le architetture, costruite all'interno dei grandi lotti disegnati dagli urbanisti europei, presentavano ancora caratteristiche assimilabili a quelle della città tardo ottomana. A Salonico, le indicazioni sulle architetture, sulle tipologie e sugli alzati, fornite in sede progettuale, valsero per le aree pubbliche, ma vennero disattese nelle altre parti di città; a Smirne, maggiormente, si delineò un simile contrasto tra l'architettura ufficiale (vennero costruiti alcuni edifici emblematici del Primo Stile Nazionale turco) e residenza ordinaria.

Il piano di **Salonico** fu successivamente sviluppato soltanto nell'area *intra muros*, ridimensionando la portata della visione complessiva dell'agglomerato urbano di Hébrard. L'idea dello sviluppo esterno alla città venne ridotta, in una prima fase, alla realizzazione degli spazi verdi e pubblici. Il disegno urbano dei nuovi quartieri residenziali venne accantonato, soprattutto perché, negli spazi liberi fuori le mura, avevano trovato spazio gli abitanti delle aree centrali, ancora senza un'abitazione, e i nuovi profughi, che dopo il Trattato di Losanna, erano arrivati numerosi dall'Asia Minore.

Una foto aerea di fine anni '30 mostra come l'urbanizzazione nei lotti privati dell'area centrale fosse quasi terminata, mentre gli edifici pubblici che avrebbero formato il grande asse civico hébrardiano fossero ancora da costruire. La "piazzetta", Plateia Aristotelous, venne conclusa definitivamente negli anni '60 mentre la realizzazione della grande piazza civica venne bloccata e modificata dopo la guerra per il ritrovamento dell'agorà romana. Nonostante il nuovo impianto avesse trasformato i tre quarti della città, negli



2.21, Fotografia area degli anni '30 della città di Salonicco. (Yerolympos 1998)

2.22, Dettaglio dell'area intorno alla Rotonda di San Giorgio. (da GRIGORIOU – HEKIMOGLIOU s.d.)



anni '30 era ancora presente una cospicua parte di città rimasta intatta dall'incendio: un "cuneo" urbano che dalla torre Bianca, sul lungo mare, si distendeva sino alle alture, presentando ancora inalterati i caratteri della città tardo ottomana.

L'iniziativa privata, in un primo tempo arginata dall'amministrazione comunale, venne incentivata dopo la caduta momentanea del governo di Venizelos, aprendo di fatto alla libera speculazione fondiaria nelle aree ricostruite. Yerolympos ha sottolineato come il sostanziale fallimento dell'equilibrio della legislazione del 1918 abbia originato un sempre più alto grado di appropriamento dello spazio pubblico da parte dei privati e delle forze economiche.⁶⁴

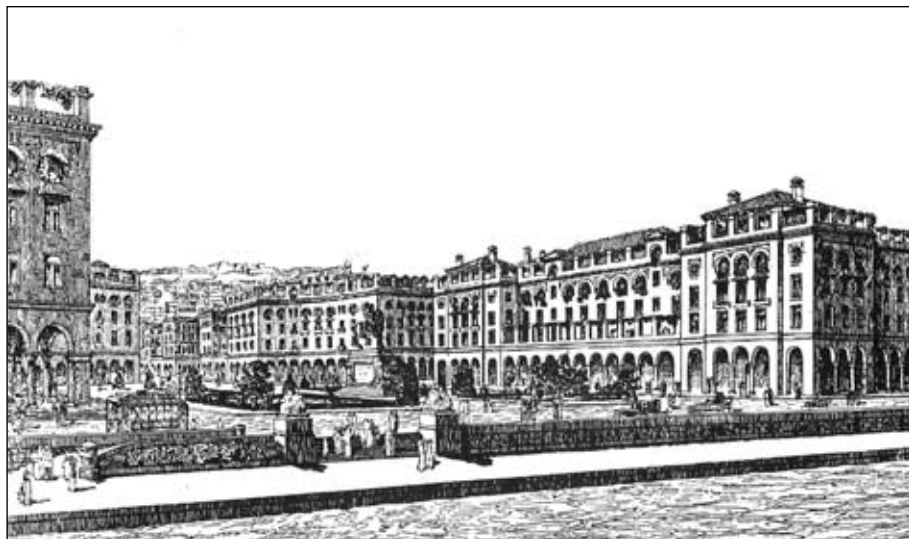
La speculazione edilizia produsse un paesaggio urbano che merita una analisi dettagliata. Infatti, la pianificazione hébrardiana indicava anche i tipi più consoni per il migliore sfruttamento del lotto e suggeriva, in alzato, lo stile neo-bizantino, come venne costruito l'asse civico.⁶⁵ In particolare, gli edifici residenziali costruiti negli anni '20 nei nuovi isolati hébrardiani, che occupavano la quasi totalità dei lotti esterni all'asse civico, ricostituirono una nuova architettura della via urbana. Sorprende, esaminando le foto dell'epoca, constatare come in pochi decenni, nonostante le difficoltà economiche e le vicissitudini che seguirono la ricostruzione, i fronti urbani delle vie principali vennero completamente saturati di abitazioni. Si trattava nella stragrande maggioranza dei casi di edifici per appartamenti con botteghe al piano terra.⁶⁶

Il calibro delle vie venne notevolmente allargato, passando dai precedenti otto-dieci metri delle vie principali del periodo hamidiano sino ai venticinque metri

64 vedi YEROLYMPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. pp. 117-118.

65 Le prospettive presentate insieme alla pianta della città delineavano una monumentalità dello spazio pubblico che rimase isolata alla porzione di asse civico realizzato.

66 Questa caratteristica, nonostante il radicale cambiamento dell'edilizia nei decenni successivi, verrà mantenuta sino ai giorni nostri.







Nelle pagine precedenti

2.23, Prospettiva della "piazzetta" realizzata da Hébrard come parte integrante, insieme ad altre viste prospettiche, del piano di Salonico. (da Yerolympos 1998)

2.24, 25, 26, 27, Edifici costruiti durante il primo decennio della realizzazione del piano Hébrard. Si notino le differenti scale e la ricorrenza di alcuni temi compositivi presenti anche nelle architetture levantine borghesi di fine Ottocento e inizi Novecento.

2.28, 29, La piazza costruita davanti la chiesa di Santa Sofia e la via Egnatia con le nuove architetture costruite durante gli anni '20. (da Tsaktsiras)

In queste pagine

2.30, Il mercato coperto Modiano a Salonico.

2.31, Edificio in stile neo bizantino costruito lungo l'asse civico hébrardiano in prossimità della via Egnatia.

2.32, Botteghe ricostruite in stile neo bizantino lungo il nuovo mercato pianificato da Hébrard.

del nuovo piano di Hébrard.⁶⁷ Questa nuova scala della via, coerentemente con l'idea di viale ottocentesco che era alla base del piano, venne rispettata solo da alcuni degli edifici realizzati, che erano di quattro o cinque piani, ma la maggioranza delle residenze costruite erano di solo due o tre piani. Queste architetture di diverse altezze si accostavano l'una all'altra costituendo un fronte urbano non omogeneo anche se continuo; con le concessioni date ai medi proprietari, i lotti vennero divisi in parcelle più piccole, disgregando ulteriormente quella ipotetica uniformità perseguita da Hébrard. Il risultato complessivo della scena urbana presentava diversi punti di contatto con le situazioni già osservate in alcune vie di Salonico nel periodo tardo ottomano. Il movimento del fronte urbano, la diversa scala degli edifici, la ricchezza formale e linguistica sono alcuni dei temi che, seppur in una nuova veste, ritornano anche nelle strade borghesi della Salonico degli anni '30. Architetture residenziali per appartamenti furono realizzate utilizzando diversi linguaggi; non era raro che neorinascimentale, modernista tipo Bauhaus, *art deco*, *moresco*, neoclassico e *Beaux arts* convivessero spalla a spalla nello stesso isolato urbano. La città ricostruita riproponeva quella frammentazione e ricchezza formale tipiche della città borghese levantina che a Salonico si sviluppò soprattutto nel quartiere del mercato e nel fronte mare.

La sopravvivenza dei caratteri dell'architettura levantina all'interno della Salonico ellenica fu più evidente in corrispondenza dell'area commerciale. Qui infatti, prima dell'incendio del 1917, era più marcato il carattere levantino, e, nonostante il piano Hébrard imponesse la ricostruzione delle nuove botteghe utilizzando un tipo omogeneo e un linguaggio neo-bizantino, alcune famiglie della borghesia ebraica ricostruirono degli edifici commerciali che erano in diretta continuità con la tradizione degli han tardo ottomani. Altri edifici commerciali coniugavano diversi elementi linguistici e tipologici con interessanti risultati di ibridazione architettonica: il mercato coperto

67

Si veda per una classificazione dei diversi calibri delle nuove vie DREYFUS, *Le nouveau plan de Salonique*, op.cit. pp. 7-10.

Modiano, costruito dalla più importante famiglia ebraica della città, presenta sulla via pubblica un importante prospetto sintesi di neoclassicismo e prorazionalismo con un interno riconducibile all'architettura dei mercati ottocenteschi europei.

L'impianto dangeriano di **Smirne** venne mantenuto nonostante la realizzazione venne gestita interamente dall'amministrazione municipale smirniota, composta da soli membri turchi. La nuova morfologia urbana, i grandi boulevard e le ampie piazze ad *étoile* erano, per la nuova classe dirigente della città, espressione di una disciplina scientifica ed oggettiva e come tale adeguata anche agli obiettivi igienisti di risanamento degli spazi aperti della città. La diffusione di un nuovo stile architettonico nazionale turco era un aspetto complementare e per certi aspetti contrario a questo processo di occidentalizzazione della forma urbana. Cerchiamo di capire perché. Questo processo si manifestò in un periodo tardivo rispetto alle altre nazioni europee perché il nazionalismo turco si sviluppò solo dalla fine dell'Ottocento e divenne influente nella società ottomana dopo la fine del regno di Abdulhamid II e la momentanea presa del potere, nel 1908, dei Giovani Turchi.⁶⁸

La maggioranza dei professionisti e degli accademici attivi nell'ultimo periodo ottomano era costituita prevalentemente da non musulmani; a Smirne questa situazione era ancora più accentuata che altrove al punto che, secondo Tanyeli, non vi sono dati che possano accertare la presenza di architetti turchi operanti in città prima della rivoluzione del 1908 e della successiva

68 Il 23 luglio del 1908 venne restaurato il regime costituzionale e parlamentare sospeso trent'anni prima dal Sultano Abdulhamid II. Dopo il primo periodo di entusiasmo, la rivoluzione liberale si trasformò rapidamente in un regime nelle mani del CUP (Comitato Unione e Progresso) organizzazione politica e militare dei Giovani Turchi. Si veda DUMONT Paul – GEORGEON FRANÇOIS, La morte di un impero (1908-1923), iop. cit. pp. 621-696.

amministrazione del sindaco Rahmi Bey.⁶⁹ In questo mutato panorama sociale e culturale, una delle priorità dell'amministrazione fu quella ridefinire il carattere turco dell'architettura della città; l'incendio diede l'occasione non solo per ricostruire l'impianto della città ma anche per delineare una nuova scena urbana. Non fu un caso che Smirne divenne, dalla fine degli anni '20, una delle città più importanti per la diffusione del Primo Stile Nazionale. Questo stile iniziò a svilupparsi durante il primo decennio del Novecento come una sorta di *revival* ottomano che fu conosciuto in quel periodo come "Architettura di Rinascita Nazionale" e successivamente definito dagli storici Primo Stile Nazionale.⁷⁰ Questo stile può essere interpretato sia come ultima espressione dell'architettura tardo ottomana, prima della definitiva svolta modernista e occidentale dell'architettura ufficiale degli anni '30, sia come primo esempio moderno di una cultura architettonica turca e non più ottomana. Questa ambivalenza ideologica, nel primo periodo repubblicano, permise al Primo Stile Nazionale di affermarsi come cultura architettonica di transizione ma ne decretò la fine durante il radicale processo di modernizzazione del paese voluto da Atatürk nel decennio successivo la nascita della repubblica.

Le architetture del Primo Stile Nazionale combinavano elementi formali e decorativi dell'architettura ottomana con principi compositivi accademici europei: cupole, archi, falde sporgenti e, più raramente, bovindi vennero ricomposti all'interno di una cornice *Beaux Arts* nella quale l'enfasi della simmetria e della longitudinalità del corpo di fabbrica presero il posto della composizione volumetrica tipica ottomana. In questi edifici si utilizzarono nuove tecnologie costruttive, soprattutto la carpenteria metallica, e si diede vita a nuovi tipi di edifici pubblici. Per questi motivi, Sibel Bozdoğan ha collocato questo stile in seno alla modernità, in quanto venne concepito

69 TANYELI, *Modern Izmir's architectural venture*, op. cit, pp. 327-38. Con l'incendio del 1922 e lo scambio delle popolazioni il panorama sociale della città fu privato della presenza di diversi architetti che furono determinanti per la formazione della scena urbana borghese e levantina della città.

70 BOZDOĞAN Sibel, *Modernism and nation building*, op. cit. pp. 16-55.



2.33, 34, Edifici del Primo Stile Nazionale turcocostruiti a Smirne durante gli anni '20: in alto a sinistra, il Palazzo della Borsa e il Cinema e progettati da Tahsin Sermet. (da *The city which rose from the ashes* 2003)

2.35, 36, La scena urbana di Smirne degli anni '20. La via Kemalittin Bey e ikinci Kordon. (da *The city which rose from the ashes* 2003, *Three ages of Izmir* 1993)

analogamente ai *revival* del classico e del gotico che si diffusero nel panorama europeo e statunitense nell'Ottocento. Le architetture del passato, in questo caso quelle della classicità ottomana, vennero storicizzate e ridotte ad uno stile codificato e ripetibile che potesse essere utilizzato per la progettazione di nuove architetture come banche, uffici, cinema e scuole.

Tra la fine degli anni '20 e gli inizi degli anni '30, gli architetti più importanti del Primo Stile Nazionale costruirono a Smirne diversi edifici. Kemalettin Bey e Giulio Mongeri, che insieme a Vedat Bey definirono gli elementi linguistici di questo stile, costruirono a Smirne edifici bancari lungo i primi boulevard realizzati, ponendo le basi per la definizione del carattere architettonico di questi nuovi assi pubblici.⁷¹ Il secondo Kordon, i boulevard Gazi e Fevzi pascià e la via Mimar Kemalettin divennero gli assi dove si concentrarono maggiormente le architetture del Primo Stile Nazionale.⁷² In primo luogo questi edifici, alti dai tre ai cinque piani, ricostituivano una cortina della via pubblica continua enfatizzando, qualora fossero all'incrocio di due boulevard, l'elemento d'angolo dell'isolato urbano. Questo tema, presente in molti degli edifici realizzati in questo periodo, generò un'interessante sequenza scandita dall'emergenza degli elementi angolari cupolati. L'enfasi di questo elemento venne quindi riproposto anche nella Smirne repubblicana oltre che, come abbiamo sottolineato nel capitolo precedente, nelle architetture levantine residenziali e degli edifici pubblici progettati in città negli ultimi decenni dell'Ottocento e primi del Novecento.⁷³

La scena urbana delle altre parti di città realizzate successivamente a

71 BERKANT Cenk, Italian Architects in Izmir, in Atti del convegno The Presence of Italian Architects in Mediterranean Countries, Alessandria d'Egitto, 15 - 16 novembre 2007, Firenze 2008, pp. 328-339.

72 Si trattava di edifici pubblici, teatri, cinema, musei, e uffici, progettati anche da architetti meno noti, Vedi TANYELLI, Modern Izmir's architectural venture, op. cit. pp. 327-38.

73 Vedi sotto paragrafo 1.3.3 Nuovi linguaggi ed interpretazioni locali. Questo tema ha una ricorrenza anche nell'architettura della città del seicento, si vedano analisi in CERASI Maurice, *The Istanbul Divanyolu, A Case Study in Ottoman Urban and Architectural Mentality and Processes of Change*, Würzburg, Orient Institut 2004.



2.37, 38, 39, I tracciati costruiti sull'impianto del piano dei fratelli Danger a Smirne. Si noti il calibro dei nuovi viali e la scala delle nuove residenze, palazzine plurifamiliari, con giardini privati interposti tra gli edifici e lo spazio pubblico. (da *The city wich rose from the ashes* 2003)

2.40. Una via di Smirne in costruzione. (da *The city wich rose from the ashes* 2003)

2.41, 42, Esempi della nuova architettura moderna costruita a Smirne negli anni '30. Al centro, il prototipo di una casa unifamiliare e in basso la scuola primaria Gazi dell'architetto Necmettin Emre. (da *The city wich rose from the ashes* 2003)



questa fase, negli anni '30 e negli anni '40, presentava però un carattere molto diverso dalla monumentalità degli assi sopradescritti. Le fotografie che documentano la ricostruzione ci permettono di comprendere esattamente come vennero urbanizzati gli assi progettati da Danger. Le norme di igiene e l'ideologia che si stava diffondendo in Turchia in quegli anni diede l'impulso alla costruzione di palazzine residenziali o di edifici unifamiliari modernisti nella concezione e dai volumi molto elementari. Bassa densità, ampi calibri stradali e la presenza di giardini privati caratterizzavano i quartieri residenziali dell'area centrale di Smirne. l'architettura che venne costruita nei decenni precedenti la guerra testimonia la rimozione di ogni riferimento al passato ottomano e l'interruzione di un processo di definizione dello spazio pubblico che definì un panorama urbano sempre più omogeneo.⁷⁴

2.3_Nazionalismo e identità urbana

*"..l'essence d'une nation est que tous les individus aient beaucoup de choses en commun, et aussi que tous aient oublié bien des choses."*⁷⁵

Renan pone due aspetti di interesse per le tematiche finora affrontate: il primo è che la costruzione dei nuovi contesti politici nazionali in Grecia e in Turchia abbia avuto come conseguenza immediata il cambiamento etnico e culturale della popolazione delle due città. Con la fuga prima e il definitivo scambio delle popolazioni poi, deciso dal Trattato di Losanna del 1923, a metà degli anni venti il panorama sociale e culturale delle due città cambiò radicalmente diventando più omogeneo e determinando l'egemonia di gruppi etnici che in passato erano una minoranza ma che nel nuovo status politico nazionale e a seguito delle massicce migrazioni di profughi in entrata divennero la maggioranza della popolazione.⁷⁶ In questo senso si realizzò la prima

74 Al volgere degli anni '30 la vecchia toponomastica della città, legata ancora al passato ottomano, venne sostituita con una asettica numerazione che è sopravvissuta sino ai giorni nostri.

75 RENAN Ernest, *Qu'est-ce qu'une nation?*, Parigi, 1882, citato in ANDERSON Benedict, *Imagined communities: reflections on the origin and spread of nationalism*, London, Verso, 1991, p. 6.

76 Si rimanda al capitolo quarto per un approfondimento della tematica.

condizione indicata da Renan. Il secondo aspetto di interesse è che con i nuovi processi di trasformazione delle due città e la ridefinizione del carattere dello spazio pubblico vennero rimosse molte le tracce del passato urbano, per buona parte proprio quelle parti di città realizzate in un contesto cosmopolita e multiculturale, sostituite con nuovi elementi urbani monumentali e simbolici che avrebbero dovuto definire la nuova identità nazionale. Come abbiamo visto non fu semplice realizzare questo obiettivo.

Prima di entrare nel merito di come nelle due città il nazionalismo abbia davvero condizionato la forma urbana è necessario introdurre alcuni concetti e definizioni che agevoleranno le riflessioni delle pagine seguenti.

Nel suo importante “nazioni e nazionalismi” Gellner chiedendosi che cosa è una nazione, cerca di tracciare una teoria della nazionalità individuando due principali elementi costitutivi: la volontà e la cultura.⁷⁷ Secondo Gellner è il nazionalismo che genera le nazioni e non il contrario. Tuttavia, il nazionalismo non si sviluppa solo come elemento nuovo e di rottura ma utilizza patrimoni culturali passati, in modo selettivo, trasformandoli anche radicalmente rispetto ai significati originari. Nel ventesimo secolo, lo stabilizzarsi di “culture alte”, dominanti e standardizzate, ha intensificato il processo mondiale per cui la nazionalità possa essere assimilata a cultura condivisa. Osserva Gellner che in questo contesto il pluralismo culturale, che in passato fu anche utilizzato o rafforzato come durante l'Impero Ottomano, cessa di essere attuabile. Il nazionalismo, secondo la nota definizione di Gellner, è fondamentalmente un principio politico che unisce in modo congruo unità politica e nazionale; questo nuovo status impone una cultura alta che prende il posto di precedenti culture minori. La nuova cultura dominante è accettata dalla maggioranza, se non dalla totalità, della popolazione, istituendo una società spersonalizzata rispetto alle molteplici precedenti espressioni culturali locali. Talvolta la sostituzione necessita dell'utilizzo di elementi attinti da una passata cultura

77
53-62.

GELLNER Ernest, *Nations and nationalism*. Ithaca, Cornell University Press, 1983, pp.

popolare.

Il concetto di nazionalità così come quello di nazionalismo è stato osservato più recentemente da Benedict Anderson come artefatto culturale.⁷⁸ Secondo questo autore, riprendendo precedenti studi, verso la fine dell'Ottocento il nazionalismo si è definito come sintesi di diverse e contrastanti forze politiche. Per questa ragione, possiamo osservare come tale concetto sia stato trapiantato in diversi contesti sociali e in una notevole varietà di situazioni politiche e ideologiche.⁷⁹ Questa indefinitezza ed elasticità (esistono teorici che hanno formato l'idea di nazione in termini ideologici così come li possiamo trovare nel liberismo o nel socialismo?) ha permesso al concetto di nazionalità di diventare ai giorni nostri un aspetto profondamente radicato nella legittimità internazionale così come parte delle identità primarie dei cittadini. Tesi centrale nella definizione di Anderson è che la nazione sia una comunità politica *immaginata* come entità *limitata* e *sovrana*.

La nazione è immaginata dai fondatori in modo univoco perché anche i membri della più piccola nazione non potranno mai condividere la stessa immagine della comunità che ogni membro elabora soggettivamente. Come è stato osservato da Gellner, il nazionalismo non nasce da un risveglio della coscienza nazionale ma le nazioni si costruiscono là dove prima non ne esistevano.⁸⁰ Il problema non è quindi capire, secondo Anderson, se le comunità siano immaginate in modo genuino o falsificato, ma piuttosto con quali modalità ogni comunità immagini se stessa.

La nazione è limitata perché definita da confini che per quanto labili o tendenti a modificarsi sono finiti.

La nazione è sovrana dall'illuminismo in poi, cioè da quanto venne messa in discussione la legittimità per ordine divino o dinastico che aveva

78 ANDERSON, *Imagined communities*, op. cit. pp. 5-7.

79 È interessante come l'autore individui nei conflitti degli anni '60 del ventesimo secolo tra gli stati socialisti cambogiano, vietnamita e cinese uno spostamento dell'ideologia comunista all'interno del contesto nazionalistico. ANDERSON, *Imagined communities*, op. cit. pp. 1-4.

80 GELLER Ernest, *Thought and Change*, citato da Anderson ibidem, p. 6.

contraddistinto le monarchie di antico regime.

Altro concetto che deve essere preso in considerazione in questa parte introduttiva è quello della tradizione. Hobsbawm afferma che molte delle tradizioni consolidate nel ventesimo secolo risalgono all'Ottocento e che in molti casi si tratta di tradizioni *inventate*.⁸¹ La tradizione inventata acquista senso e fisionomia con una serie di pratiche o rituali di significato simbolico, normalmente governate, e impresse nella vita dei cittadini da una serie di norme e comportamenti che implicano una continuità con il passato.⁸² La tradizione, a cui fa riferimento Hobsbawm, non è l'insieme delle usanze che regolavano e dominarono le società cosiddette tradizionali. Le tradizioni a cui si riferisce, includendo quelle inventate, differiscono dalle usanze perché esse sono costanti; il passato a cui si riferiscono, vero o falsificato, è fissato, normalizzato e formalizzato in pratiche rituali. Cercando di comprendere come queste tradizioni inventate si siano sviluppate tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento soprattutto in Francia, Hobsbawm fissa tre importanti innovazioni rispetto alle società di antico regime. La prima, è la diffusione di istituzioni secolari laiche, in primo luogo l'istruzione, attraverso le quali i valori del nuovo status della nazione vengono diffusi. La seconda, è l'invenzione delle cerimonie pubbliche. La terza, è la produzione di massa di monumenti pubblici che in parte è una proliferazione di nuovi edifici pubblici e una diffusione sistematica di monumenti statuari.

Tuttavia, come non manca di sottolineare Hobsbawm, i rituali che vennero ufficialmente perpetuati nella sfera pubblica, soprattutto nei primi decenni del Novecento, non sempre riuscirono a rimuovere le precedenti usanze che privatamente diversi strati della società continuarono a perpetuare.

81 HOBBSAWM Eric, Introduction: Inventig Traditions, in *The Invention of tradition*, a cura di E. Hobsbawm - T. Ranger, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, pp. 1-14.

82 Hobsbawm porta come esempio l'utilizzo del neogotico per la costruzione nell'Ottocento del parlamento britannico che venne ancora utilizzato nel secondo dopoguerra per la ricostruzione delle parti distrutte durante la guerra.

2.3.1 La forma della città e l'identità nazionale

La nuova identità nazionalista, in Grecia come in Turchia, ha dovuto confrontarsi con due aspetti che ricorrono in questo paragrafo: la modernità, di matrice europea ma dal carattere internazionale, e la tradizione, intesa, da un punto di osservazione hobsbawiano, come espressione culturale di una identità nazionale.

Il moderno è stato visto dagli studiosi dell'architettura e della città come una tecnica originata in Europa e non riproducibile al di fuori di essa. Spesso, nei contesti non occidentali, il moderno è stato osservato come contaminazione delle architetture indigene considerate "autentiche". La scena urbana di Salonico e Smirne esaminata nel capitolo precedente mise invece in evidenza come l'idea della modernità fu assorbita dalle società cosmopolite delle due città ed elaborata in modelli locali. Con la costruzione dei nuovi contesti nazionali e la fine della complessità sociale che aveva dato vita a tale interpretazione del moderno, l'occidentalizzazione della città si affermò come metamorfosi della forma urbana. Inoltre, si cercò di introdurre nuovi tipi di architetture che divennero elemento connesso tanto alla modernità quanto alla nuova identità nazionale. Tale modernità era dichiaratamente anti-cosmopolita perché se da un lato si cercava una oggettività e scientificità della disciplina, si pensi all'urbanistica come strumento di risanamento ambientale e igienico, dall'altro si selezionarono i caratteri dell'architettura e degli spazi, si pensi agli stili ufficiali, il neo-bizantino e il Primo Stile Nazionale turco e ai nuovi simboli pubblici come i monumenti degli eroi nazionali.

Nonostante i piani di ricostruzione di Salonico e Smirne presentino analogie formali (presenza di ampi boulevard, piazze tipo étoile, ecc.) è necessario riflettere su alcuni aspetti dei due progetti che esprimono differenti percorsi di costruzione dell'identità nazionale.

Per comprendere meglio il caso di Salonico, è interessante rivedere alcuni aspetti che hanno caratterizzato i piani ottocenteschi di Atene, capitale del

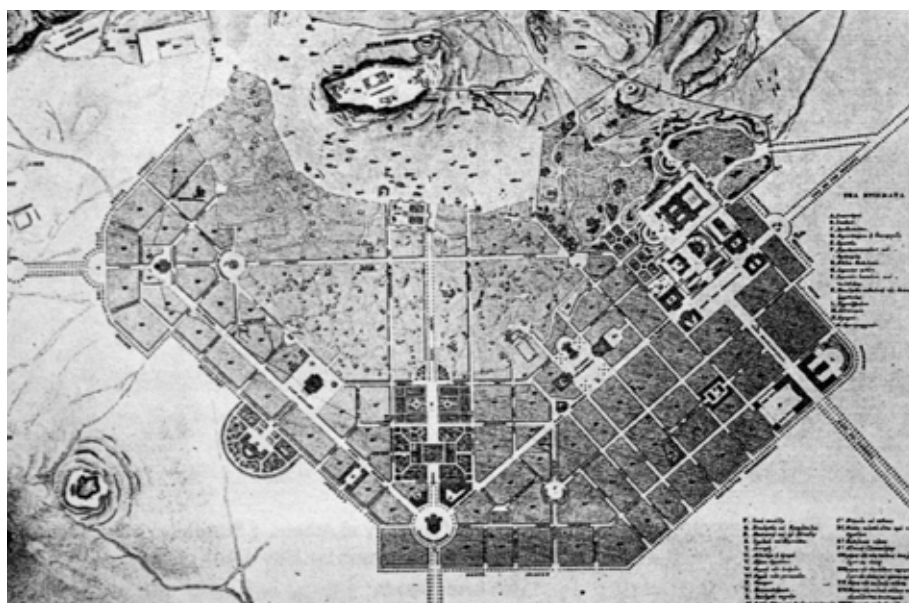
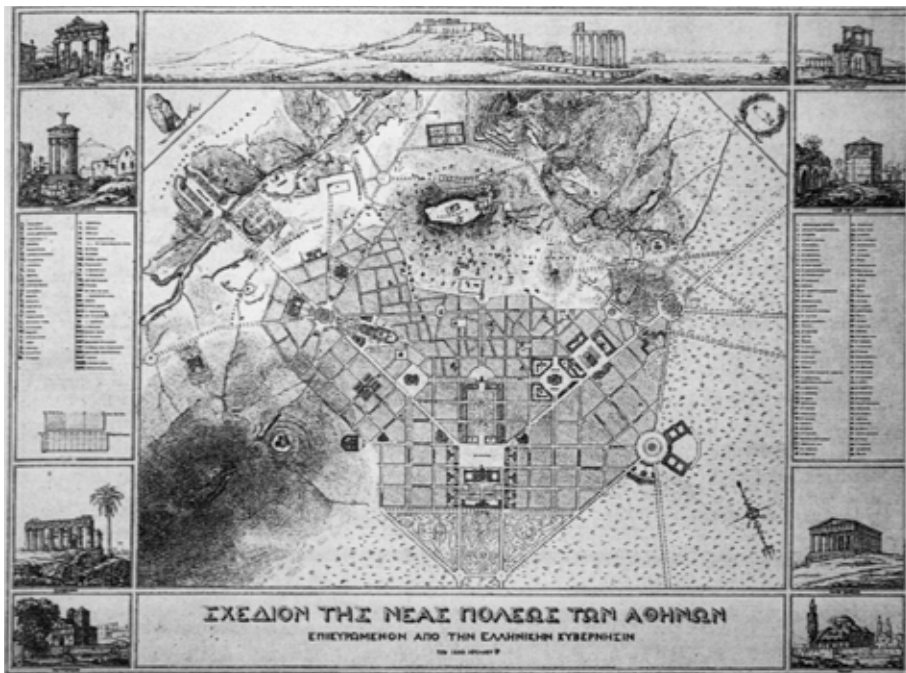
nuovo regno ellenico.⁸³

Con la formazione del nuovo stato greco a seguito della Guerra di Indipendenza combattuta tra il 1821 e il 1829 contro l'Impero Ottomano seguì un interessante periodo di pianificazione urbana. Quasi duecento piani vennero realizzati durante l'Ottocento comprendendo l'espansione e la regolarizzazione delle città esistenti e la fondazione di quelle nuove. La forma urbana divenne un importante elemento per la definizione della nuova identità nazionale. I diversi piani realizzati prima di quello di Atene avevano come denominatore comune l'utilizzo di un impianto urbano ortogonale con isolati omogenei e la presenza al centro dei nuovi agglomerati di piazze ricavate per sottrazione dei blocchi urbani. Questa tecnica era direttamente ripresa dalla pianificazione di alcune città antiche ad impianto ortogonale-ippodameo. Il rapporto tra la città antica e quella moderna fu ancora più enfatizzato qualora le nuove città pianificate fossero contigue a resti archeologici. L'impianto ortogonale era il principale veicolo per la diffusione di una nuova cultura urbana che avrebbe dovuto, almeno sulla carta, promuovere l'identità delle città greche e, per dirla come l'ingegnere francese-epirota Stamati Bulgari, avrebbe determinato così il definitivo passaggio "dalla barbarie alla civiltà".⁸⁴

La vicenda più emblematica della costruzione della nuova identità ellenica è la pianificazione della nuova capitale del regno. I giovani architetti Stamatios Kleanthes e Eduard Schaubert vennero incaricati, nel 1832, di preparare il piano della città di Atene. Dopo due versioni il piano venne approvato nel 1833 da un decreto reale che stabiliva anche che Atene sarebbe diventata la capitale della nazione greca. Nel piano di Kleanthes e Schaubert la nuova Atene doveva sorgere nella valle a nord rispetto alla città esistente. Fulcro del grandioso impianto neoclassico era il Palazzo Reale, conclusione di una asse civico centrale alla città che univa prospetticamente il nuovo centro politico

83 Vedi per una esauriente analisi della pianificazione di Atene BASTEIA Eleni, *The creation of modern Athens*, op. cit.

84 ibidem. p. 47.



2.43, 44, I piani per Atene di Kleanthes e Schaubert del 1832, in alto, e di von Klenze del 1834, in basso. (da Bastea 2000)

con l'Acropoli. Le nuove istituzioni e alcuni dei monumenti preesistenti, chiese bizantine, divennero i fuochi da cui dipartivano nuovi tracciati urbani. Dichiarata la proposta di Kleanthes e Schaubert non realistica, nel 1834, venne dato l'incarico a Leo von Klenze che ridimensionò l'area di intervento trovando maggiore continuità e relazione con la città di epoca ottomana. Tuttavia molti degli aspetti compositivi del piano del '33 rimasero e anche in quello successivo di Klenze. La semplificazione dell'impianto prevedeva due assi ortogonali tra loro confluenti nella piazza centrale sui quali sarebbero stati costruiti gli edifici pubblici più importanti della città.

Come a Salonicco, anche ad Atene gli amministratori coinvolsero degli architetti europei per poter realizzare un nuovo disegno urbano in linea con le sperimentazioni che venivano attuate nelle coeve accademie europee.⁸⁵ La disciplina urbanistica che in quegli anni si andava formando divenne portatrice di un'idea di modernità e allo stesso tempo gli architetti-urbanisti coinvolti cercarono di trovare, in accordo con i committenti pubblici, delle connessioni tra il rigore dell'impianto urbano e gli elementi del passato delle due città. Si pensi alla lettura hébrardiana dei complessi monumentali romani di Salonicco, confermata dai successivi scavi, trasposta in termini progettuali nel tema dell'asse civico della città o, nel piano per Atene, al nuovo asse che secondo Kleanthes e Schaubert avrebbe unito il nuovo centro politico della città con l'Acropoli. Applicando alcuni concetti desunti da Gellner possiamo constatare come, ad Atene ed a Salonicco, i segni del passato vennero selezionati e collocati all'interno di un nuovo *testo* urbano nel quale trovarono un significato inedito.

Altro elemento di connessione con il passato fu la maglia urbana ortogonale che, come messo in evidenza da Yerolympos, fu utilizzata anche nelle pianificazioni di molte città balcaniche una volta finita la dominazione

85

Nel caso di Atene si trattava dell'accademia delle arti di Berlino dove ebbe un ruolo importante nella formazione di von Klenze l'architetto tedesco Karl Friedrich Schinkel.

ottomana;⁸⁶ questa tecnica, utilizzata sin dal Seicento anche nelle fondazioni di città coloniali in oriente e nel continente americano, nei piani di Atene e Salonicco permise di instaurare un legame diretto tra la modernità europea e il passato greco-romano marginalizzando in questo modo secoli di cultura urbana ottomana.

Con la nascita della repubblica turca la dimensione cosmopolita delle città marittime, Smirne come la stessa Istanbul, venne messa in secondo piano rispetto all'identità anatolica della nuova Turchia. Il trasferimento ad Ankara della nuova capitale ebbe il valore simbolico di un nuovo radicamento della nazione nell'entroterra anatolico. L'incendio di Smirne fu l'occasione per riformulare una nuova identità urbana diversa da quella tardo ottomano cosmopolita ed espressione di quella moltitudine culturale non più vista come valore positivo nella repubblica turca.

Il progetto Danger, oltre ad una connessione funzionale-viaria con le parti di città a nord e sud rimaste integre dopo l'incendio, non ipotizzava nessun legame forte con le preesistenze. Semplicemente, non vennero identificati edifici o parti di città che potessero svolgere il ruolo di collegamento architettonico e ideale tra il nuovo piano e il passato. Questo non vuol dire che non vi fossero architetture o vie che potessero essere utilizzate in questo senso, fu una decisione degli amministratori e dei pianificatori.

Quali furono dunque gli elementi architettonici e urbani utilizzati per ricostruire una nuova identità urbana all'interno di questa dimensione di *tabula rasa*?

Come abbiamo visto all'interno dei primi boulevard realizzati negli anni '20 si diffuse come edilizia pubblica ed ufficiale l'architettura riconducibile al Primo Stile Nazionale. Questo revival ottomano mutò il suo senso originario, nel passaggio tra il momentaneo regime dei Giovani Turchi e la nascita della repubblica. Infatti, i caratteri che precedentemente alludevano alla cultura ottomana e islamica divennero in questo periodo identificativi dell'identità turca.

Questo processo, che possiamo definire di *turchizzazione* dell'architettura ottomana, continuò anche durante il periodo kemalista almeno sino alle soglie degli anni '30. Questa sopravvivenza di elementi formali del passato coincise anche con una strategia politica: la nuova classe dirigente del paese cercava di legittimare in senso più ampio, in termini di consenso popolare, la propria azione riformatrice.

Le architetture del Primo Stile Nazionale, costruite a Smirne in questo periodo, alludevano ad una idea di via urbana di matrice ottocentesca e, utilizzando tecniche compositive di origine *Beaux Arts*, rielaboravano un patrimonio formale già presente all'interno della città. Tuttavia questo processo di definizione dello spazio pubblico e della via urbana non ebbe uno sviluppo e si concluse precocemente. Dagli anni '30, infatti, con il rafforzamento del regime del partito unico repubblicano che coincise con la radicale svolta laica e filo occidentale, il revival ottomano venne abbandonato perché considerato, per la sua intima contraddizione figurativa di nuova architettura turca rielaborata con elementi del passato ottomano, inadeguato a rappresentare i valori della repubblica. Da questo momento si rafforzarono i legami con gli esponenti europei, in maggioranza tedeschi e austriaci, del Movimento Moderno che vennero chiamati in Turchia per incarichi professionali, realizzando importanti edifici pubblici e incarichi accademici sostituendo il vecchio corpo docente legato al Primo Stile Nazionale. A Smirne, a parte il caso isolato di Bruno Taut che realizzò l'istituto femminile *Cumhuriyet* e il padiglione della Cultura all'interno della Fiera, questa nuova tendenza dell'architettura ufficiale non incise sulla scena urbana come aveva fatto un decennio prima la diffusione del Primo Stile Nazionale.

Biray Kollouğlu Kirli ha messo in evidenza che il progetto di definizione dello spazio pubblico della città, portato avanti dall'amministrazione del sindaco Uz, si sia indirizzato negli anni '30 non casualmente sui vuoti urbani piuttosto che sullo spazio costruito. In altre parole non fu più uno stile o un tipo di architettura a catalizzare la formazione della nuova identità urbana. La piazza

della Repubblica fu il primo spazio rappresentativo ufficialmente inaugurato e realizzato in accordo con il piano Danger nonostante a quell'epoca nessun edificio fosse stato costruito sul limite della piazza. Elemento caratterizzante la piazza non fu quindi l'architettura ma il solo monumento equestre di Atatürk.⁸⁷ Nel 1936 seguì la realizzazione del Parco della Cultura al centro dell'area distrutta dall'incendio del 1922. Lo spostamento della fiera dalla piazza della Repubblica nei grandi spazi del Parco della Cultura sancì la conclusione del progetto di "nazionalizzazione" degli spazi aperti della città. La dimensione metafisica della piazza della Repubblica venne in parte stemperata nel Parco della Cultura e negli spazi fieristici. Tuttavia non fu minore il valore simbolico di questi spazi: diversi autori hanno sottolineato come sia Il parco della Cultura di Smirne e sia il Parco della Gioventù di Ankara siano diventati negli anni '30 importanti luoghi nella formazione del nuovo cittadino turco e repubblicano.⁸⁸ La vita all'aria aperta e l'attività fisica rientravano a pieno titolo, insieme agli edifici museali costruiti all'interno del Parco della Cultura, nella retorica della propaganda repubblicana.⁸⁹ L'opposizione tra il vecchio e il nuovo assunse un valore sempre più rilevante nella Turchia degli anni '40 soprattutto in chiave anticospopolita. Il paradigma della nuova urbanità turca divenne Ankara descritta nelle riviste di quegli anni come la città del futuro, della purezza e della superiorità morale, antitesi di Istanbul città del passato, delle vecchie dinastie, della contaminazione cosmopolita e della decadenza.⁹⁰

87 Realizzato dallo scultore italiano Pietro Canonica il monumento alludeva nella direzione indicata dalla statua Mustafa Kemal alla frase che aprì la marcia kemalista verso la città di Smirne: "Soldati prossimo obiettivo il Mediterraneo".

88 Si vedano KOLLOUĞLU KIRLI, *The Play of Memory*, op. cit. pp.1-28; KOLLOUĞLU KIRLI, *Cityscapes and Modernity: Smyrna morphing into Izmir*, op. cit. pp.217-235; BOZDOĞAN Sibel, *Modernism and nation building*, op. cit. pp. 106-152.

89 Per una lettura dei fenomeni legati alla propaganda degli anni '30 e '40, ibidem, pp. 56-79.

90 Ibidem, p. 67.



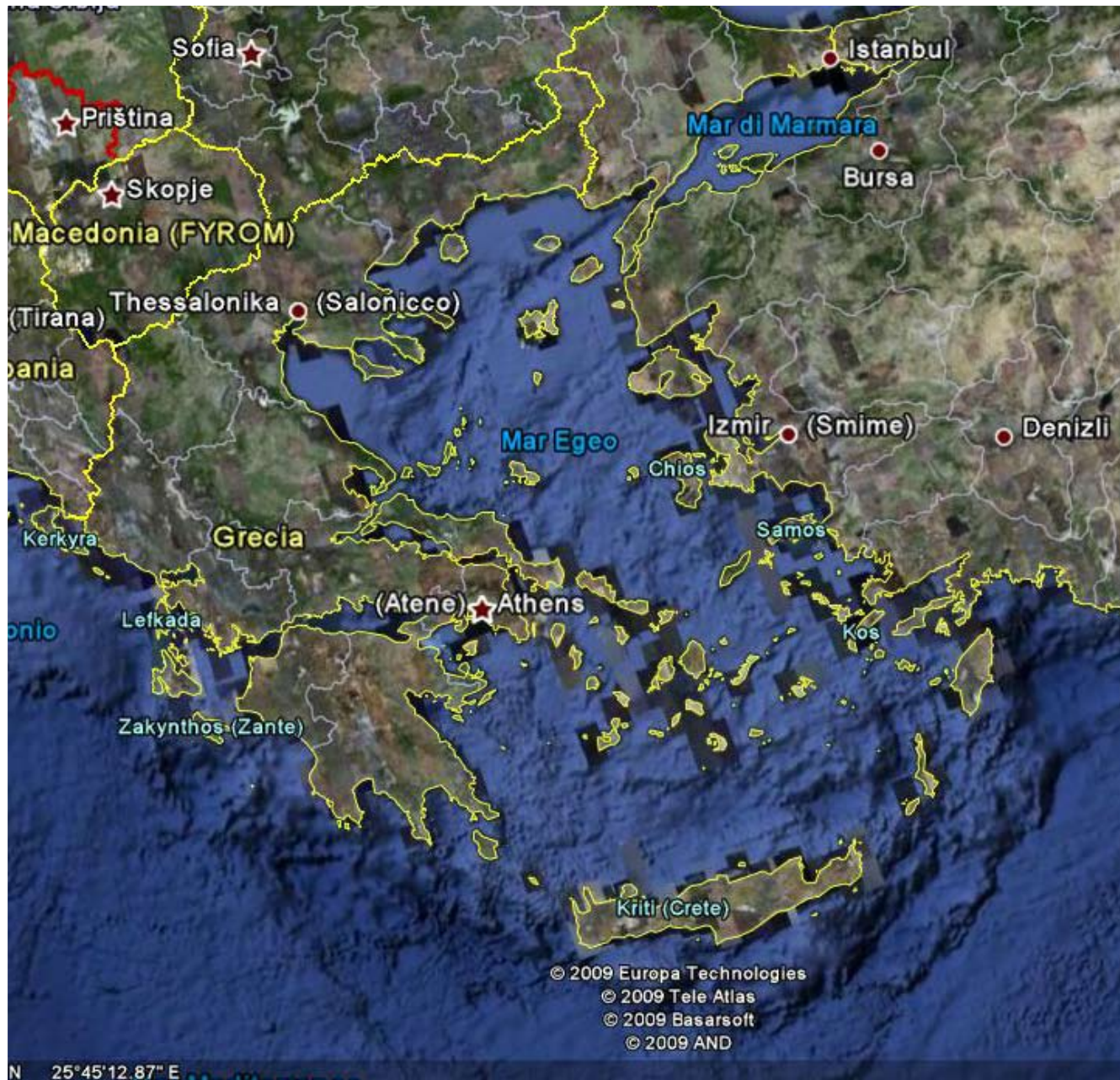
RE - INVENTARSI MEDITERRANEI

In questo capitolo verranno descritte le vicende accorse alle aree centrali di Salonicco e Smirne dopo l'attuazione dei piani degli anni '20. Nel corso del XX secolo, progettisti, urbanisti e operatori del mercato innestarono nuove idee di città e concezioni dello spazio pubblico nelle aree centrali delle città analizzate e sostituirono non solo l'edilizia storica rimasta ma anche quella costruita appena pochi decenni prima. Nel capitolo si ripercorreranno i principali progetti, piani e realizzazioni, facendo emergere le diverse concezioni che modificarono, di volta in volta, la forma e l'immagine della città, dalla modernizzazione dei piani di ricostruzione ad oggi.

Le trasformazioni più recenti, che oscillano tra recupero urbano e speculazione fondiaria, mettono a nudo il desiderio degli amministratori locali di riportare queste due città all'interno di uno scenario contemporaneo, sopranazionale e mediterraneo; le aree centrali diventano l'epicentro di questo processo. Nei paragrafi a seguire, si analizzeranno progetti in bilico, tra ricerca di nuove identità e nostalgia del passato appena rimosso, che attingono da immagini ideali di centro storico e da idee di spazio pubblico importate dalle esperienze degli '80 e '90 di Barcellona.

Il primo paragrafo percorrerà le diverse declinazioni di modernità che si sono succedute dai piani di matrice *Beaux Arts* a quello redatto da Le Corbusier per Smirne. si metterà valuterà se le aree interessate dai piani post-ricostruzione si siano trasformate nelle direzioni indicate dalla pianificazione o se, al contrario, il mercato immobiliare, nel periodo tra gli anni '60 e '70, abbia avuto il sopravvento.

Il secondo paragrafo servirà a comprendere i progetti relativi all'ultimo ventennio, studi e concorsi avvenuti. A seguito di un rinnovato interesse per le architetture del passato, un passato generico comprendente le tracce delle radici ellenistico - romane sino alle architetture pubbliche tardo ottomane, si sono attuati processi di recupero coadiuvati dalle istituzioni internazionali.



Nelle pagine precedenti vista di Salonicco dal quartiere collinare di Ano Poli.

3.1. La regione egea del Mediterraneo in una rappresentazione contemporanea. (da Google earth)

3.1_ Il dopoguerra tra pianificazione e mercato

Se nella fase della ricostruzione abbiamo potuto rilevare analogie tra il piano di Salonicco e quello di Smirne, principalmente sul carattere compositivo e formale dell'impianto urbano proposto dagli urbanisti francesi, dagli anni '50 in poi possiamo invece riscontrare sostanziali differenze tra le due città.

È bene premettere che la Turchia non prese parte alla Seconda Guerra Mondiale e che la continuità con le politiche urbane del primo periodo repubblicano fu anche conseguenza della continuità politica e del consolidarsi del nuovo regime repubblicano. La Grecia, invece, attraversò un periodo molto drammatico durante il secondo conflitto mondiale: Salonicco subì l'occupazione nazista prima e fu al centro della Guerra Civile negli anni successivi al '45.

A Salonicco, come nel resto del paese, la pianificazione perse il ruolo di strumento di previsione dello sviluppo urbano e fu sostituita da regolamenti edilizi generali che modificarono la legislazione prodotta negli anni della ricostruzione. Negli anni '50 venne sostituita la legge sull'esproprio del 1923, pensata ad hoc per la città di Salonicco, con il nuovo regolamento edilizio nazionale (Legge 30/6/1954) che rimase in vigore sino agli anni '70. Questo regolamento permise agli operatori privati di diventare gli attori principali della costruzione della città. Tuttavia, fu con il nuovo regolamento edilizio degli anni '70 (Legge 8/1973) che la metamorfosi si realizzò; questo nuovo regolamento prevedeva infatti una maggiore densità volumetrica che portò alla costituzione di fronti urbani continui e alla omogeneità architettonica dello spazio pubblico anche all'interno dell'area centrale di Salonicco. Solo negli anni '80 venne emanata la prima legge urbanistica (Legge 1337/1983), con la quale furono previsti i primi interventi di regolamentazione dell'uso del suolo e l'obbligo di redigere piani particolareggiati e piani di espansione. L'obiettivo principale della legge era quello di risanare le aree costruite abusivamente. A Smirne, invece, la pianificazione continuò sino agli anni '60 con piani regolatori generali e con progetti puntuali portati avanti da importanti architetti

europei ed emergenti professionisti turchi. A questi sforzi di pianificazione, però, non sempre seguirono le realizzazioni: le difficoltà economiche, l'assenza di una nuova borghesia e una certa resistenza culturale non permisero a Smirne di colmare adeguatamente i lotti progettati dai fratelli Danger. Una vista aerea di Piazza della Repubblica degli anni '50 mostra come i nuovi edifici ricostruiti non furono adeguati alla scala degli spazi aperti e alla larghezza dei nuovi tracciati. L'area centrale della città di Smirne continuò quindi ad essere l'oggetto delle iniziative pubbliche, nonostante proprio in quegli anni iniziasse ad emergere come problema più rilevante quello dell'espansione urbana.

Nonostante le amministrazioni avessero cercato di governare il territorio con piani anche molto dettagliati, vedi piani per Smirne degli anni '60, la crescita troppo rapida causata dall'inurbamento spontaneo di immigrati rese tali piani inadeguati a gestire una simile emergenza. I piani hanno così dovuto intervenire a posteriori cercando di recuperare situazioni socialmente complesse.

Dagli anni '70 possiamo ritrovare problematiche e situazioni analoghe nelle due città egee. La prima fu che le amministrazioni locali permisero all'iniziativa dei privati di attuare un radicale cambiamento della scena urbana costituitasi nel periodo tardo ottomano e durante la ricostruzione. La seconda fu l'emergere della dimensione metropolitana delle due città e la rapida e vasta crescita dei quartieri suburbani. Si venne a delineare un parallelismo interessante tra esplosione urbana e speculazione edilizia tra gli anni '60 e '70 che modificò il carattere dello spazio pubblico delle aree centrali di Salonicco e Smirne.

3.1.1 I Piani del dopo guerra per le aree centrali di Smirne e Salonicco

Come ha messo in evidenza Bilsel, il piano di **Smirne** dei fratelli Danger non modificò le parti storiche della città rimaste intatte dopo l'incendio del 1922.¹ Quello che Bilsel ha definito l'atteggiamento progettuale "protezionistico" dei Danger nei confronti della città ottomana fu probabilmente il motivo principale che indusse il Sindaco Uz a contattare nuovi esponenti della cultura architettonica e urbana europea.²

Nel 1938 il sindaco Uz contattò Le Corbusier per la redazione del piano regolatore della città.³ Questa scelta venne portata avanti in disaccordo con il Ministero della Ricostruzione di Ankara che aveva, invece, avanzato la richiesta, per la redazione del nuovo piano della città, di un concorso internazionale nel quale coinvolgere diversi architetti e urbanisti europei.⁴ Nell'ottobre del 1948 l'architetto svizzero visitò Smirne e tre mesi dopo consegnò il piano schematico della città, composto da ventidue tavole ed una relazione.⁵

Lo schema di sviluppo della città, in accordo con i dettami del CIAM, individuava zone funzionalmente omogenee connesse tra loro da un nuovo sistema veicolare veloce; inoltre veniva confermata e potenziata la proposta del piano Danger di nuovi quartieri esterni all'area ricostruita, indicando per

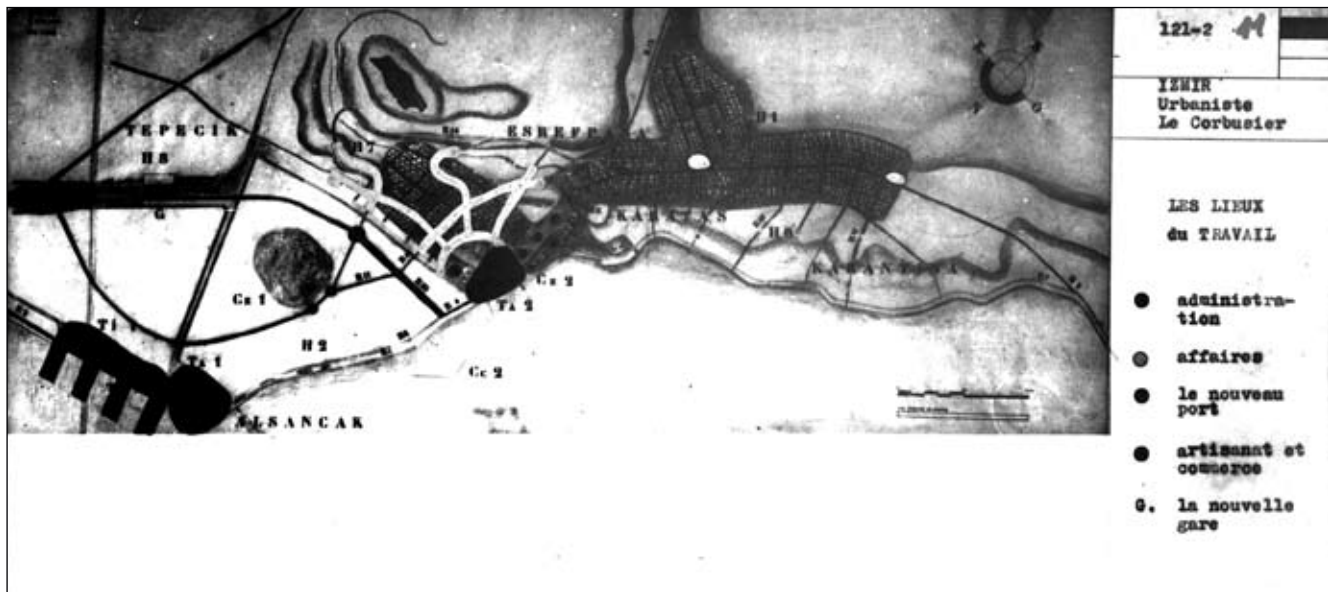
1 Vedi BILSEL, *Ideology and urbanism*, op. cit. pp.13-30. Gli allargamenti delle vie e i nuovi tracciati previsti dal piano nei due brani di città storica non avrebbero modificato la situazione precedente l'incendio e di fatto si sarebbe venuta ad instaurare una netta separazione tra la città vecchia, quella ottomana e levantina, e la città moderna. Questa divisione aveva molto in comune con le pianificazioni fatte in quel periodo in ambito coloniale. I fratelli Danger dopo l'esperienza smirniota saranno impegnati nel piano di Beirut, vedi P. SOMMA, *Beirut: guerre di quartiere e globalizzazione*, L'Harmattan Italia, Torino, 2000.

2 BAYKAN SEYMEN, *Behçet Uz: an example of municipal government* op. cit. pp. 297-321.

3 Si veda per la corrispondenza tra il sindaco Uz e Le Corbusier, BILSEL, *Ideology and urbanism*, op. cit. pp. 21-22.

4 Nel 1932 venne invitato a Smirne Prost Herman Jansen per una consulenza rispetto alle problematiche insorte nella realizzazione del piano Danger, vedi *The city wich rose from the ashes*, a cura di Erkan Serçe, Fikret Yilmaz, Sabri Yetkin, Izmir, 2003, p. 63.

5 La scelta del sindaco, soprattutto per la risonanza avuta dal piano di Algeri, ricadde sull'architetto svizzero.



3.2, Tavola dei luoghi del lavoro dal piano per Smirne del 1948 di Le Corbusier. Si notino i nuovi tracciati viari e i nuovi sobborghi previsti. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

essi nuovi tipi edilizi sia di edilizia residenziale che di edilizia industriale.⁶

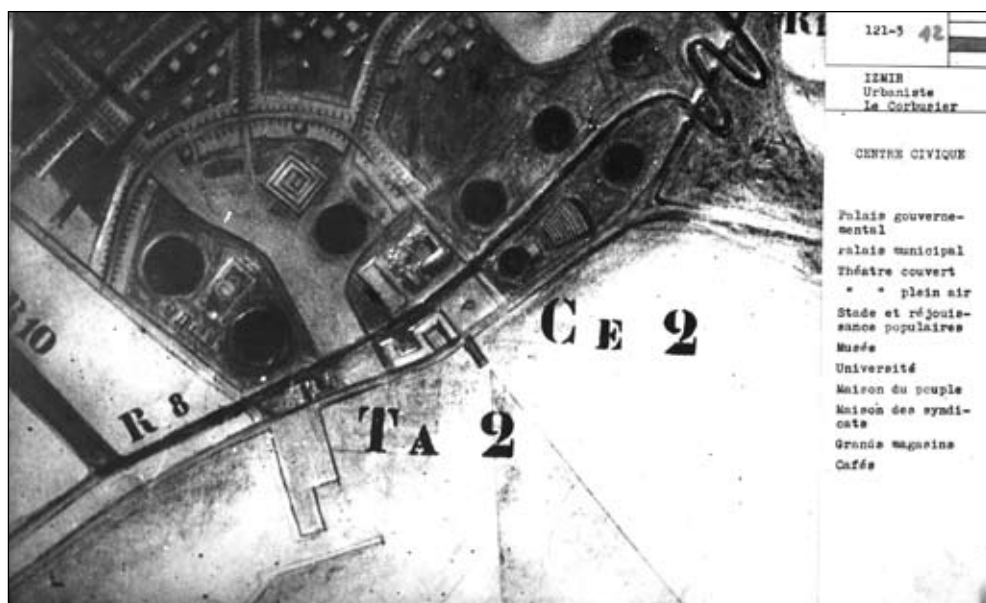
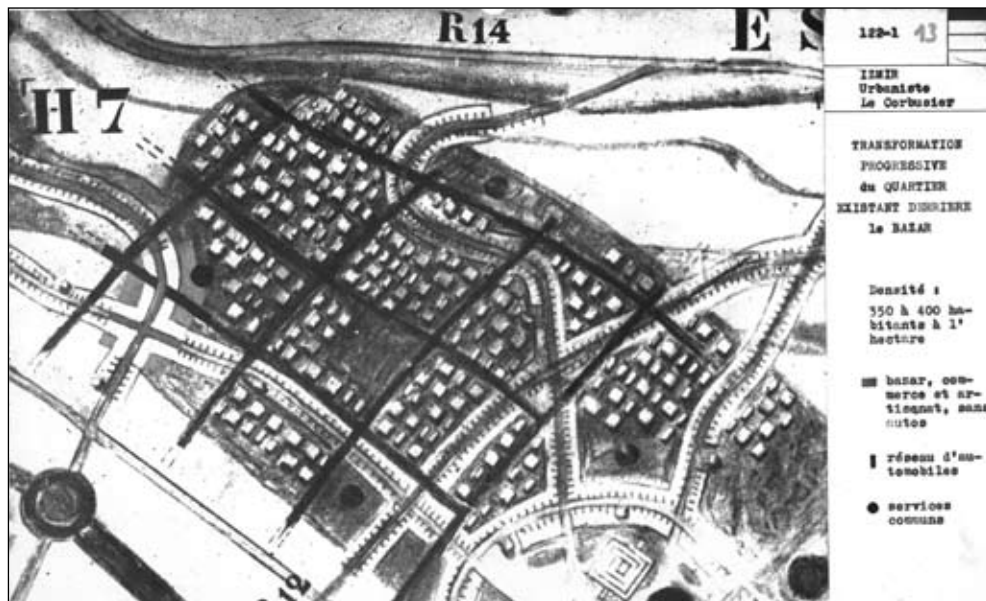
Quali furono le indicazioni date dal piano a proposito delle aree centrali della città?

La parte di città ricostruita secondo il piano Danger veniva sostanzialmente confermata; le due aree risparmiate dal fuoco invece venivano, secondo le richieste dell'amministrazione, radicalmente trasformate.

In corrispondenza della Punta, nel quartiere levantino di Alsancak, Le Corbusier proponeva il nuovo centro degli affari della città con edifici per uffici a torre. L'altra parte di città coinvolta nel progetto di Le Corbusier fu l'area di Konak, compreso il mercato di Kemeralti e i quartieri dell'entroterra sino alla stazione di Basmane. Nella piazza di Konak e all'interno del mercato, sorto nel settecento nella precedente baia, Le Corbusier, pensava di collocare il nuovo centro amministrativo e civico della città. Per realizzare questo progetto sarebbe stato necessario demolire il cuore commerciale e il precedente centro civico del periodo tardo ottomano. Un area verde divideva il nuovo centro amministrativo dai quartieri residenziali ad est che si distendevano sino alle pendici del monte Pagus. Per questa parte residenziale Le Corbusier proponeva una griglia ortogonale di tracciati che avrebbero dovuto innescare un processo di adeguamento del tessuto abitativo.

Che tipo di architettura residenziale suggeriva e quale idea di spazio pubblico aveva in mente Le Corbusier per Smirne? Le nuove residenze previste per i sobborghi, collegate tra loro da soli percorsi pedonali, costituivano dei quartieri a bassa densità collocati su suolo pubblico e indipendenti rispetto ai tracciati viari. Le residenze costituivano dei quartieri che, non diversamente dalle *mahalle* ottomane, avevano come centro della comunità edifici pubblici che vennero opportunamente evidenziati nella planimetria schematica

6 In particolare vennero date istruzioni sulla costruzione di un nuovo porto più nord trasformando le banchine vicine alla città come porto turistico. Vedi per una sintesi degli aspetti generali della proposta BAYRAKTAL Aysel, Le Corbusier's proposal for a city plan for Izmir, in *Three ages of Izmir: palimpsest of cultures*, Istanbul, YKY, 1993, pp. 323-326.



3.3, 4, Tavole di Le Corbusier sulla trasformazione del quartiere collinare, in alto, e dell'area del mercato immaginata come nuovo centro civico della città. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

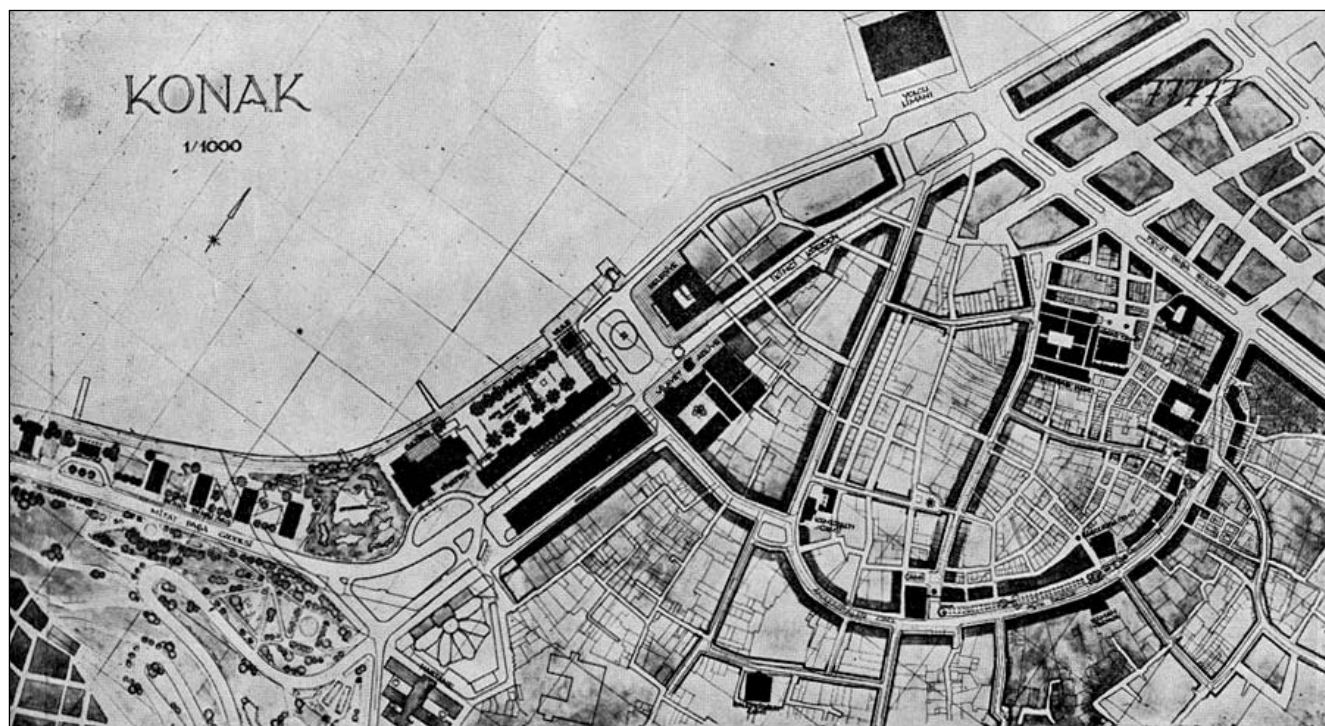
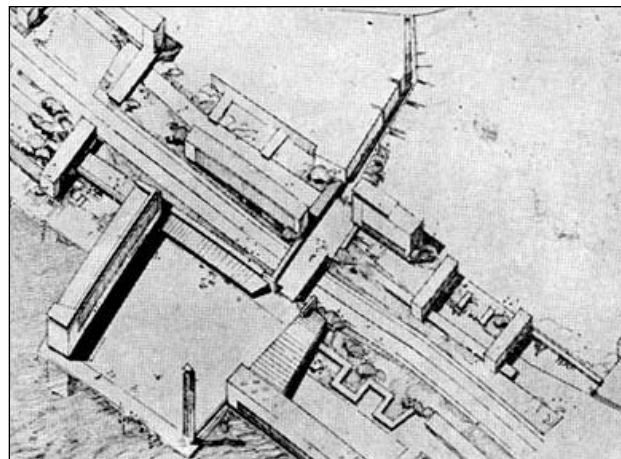
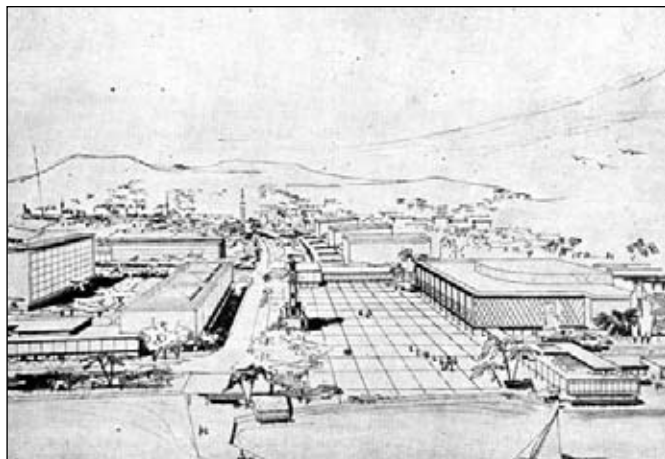
consegnata.

Il piano di Le Corbusier, nonostante non fosse che uno schema, anticipò alcuni punti cruciali dello sviluppo della città e divenne fondamentale punto di riferimento a partire dalle trasformazioni delle aree centrali previste nei piani degli anni '50 sino alle realizzazioni di fine novecento, come avremo modo di osservare in questo capitolo.

Il piano, compilato a Parigi senza la partecipazione di membri dell'amministrazione pubblica, venne rifiutato dalla municipalità che non richiese nuovi sviluppi ed approfondimenti. Furono sostanzialmente due i punti del piano che determinarono la fine della collaborazione di Le Corbusier con l'amministrazione di Smirne. In primo luogo, era stata esclusa la proprietà privata dai nuovi quartieri residenziali progettati. Questa ipotesi venne considerata irrealizzabile, soprattutto nel mutato contesto politico ed economico del paese; dopo la fine del partito unico e l'apertura al libero mercato l'investimento privato venne considerato indispensabile per il proseguimento della ricostruzione e per le espansioni della città. In secondo luogo, il piano di Le Corbusier considerava quello che era rimasto della città ottomana una *tabula rasa*, andando ben oltre i desideri di modernizzazione della precedente amministrazione Uz.

Le ipotesi di Le Corbusier, nonostante il rifiuto ufficiale, furono prese in considerazione dai progettisti, europei e turchi, che parteciparono al concorso per il piano generale della città, indetto nel 1951.⁷ I progetti piazzati nei primi tre posti individuavano l'area di Konak come centro della città. I progettisti vincitori conservarono della vecchia piazza solo la torre dell'orologio, monumento che venne donato dagli Asburgo, e inserirono nel nuovo spazio pubblico gli uffici delle istituzioni cittadine e provinciali, il Palazzo di Giustizia,

7 Il primo premio fu assegnato al prof. Kemal Aru dall'Università Tecnica di Istanbul, il secondo all'architetto di Monaco Alexander Freikerr von Branca e il terzo classificato fu Rauf Beyru da Ankara. Si veda per un approfondimento delle diverse proposte vedi DEGLI INNOCENTI Arnaldo, Il Concorso Internazionale di Izmir, in "Rassegna bimestrale di Architettura, Urbanistica, e Arredamento", anno 4, n. 18-19, aprile 1953, p. 3-12.



3.5, 6, 7, Proposte dal concorso del 1951 per la sistemazione dell'area di Konak a Smirne.

Vista prospettica dal progetto di Hefner e Yuksel, a sinistra, vista a volo d'uccello dal progetto di Beyru, a destra.

Piano per l'area di Kemeralti del gruppo vincitore formato dagli architetti Aru, Ozdez, Canpulat. Si notino gli sventramenti all'interno del mercato. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

gli alberghi, il teatro e nuovi spazi per il commercio.⁸ Le architetture proposte presentavano soluzioni spaziali ed architettoniche forse più *lecorbusierane* di quanto non avesse proposto l'architetto svizzero pochi anni prima. La principale differenza, tra la proposta di Le Corbusier e quelle dei vincitori, fu che questi ultimi lavorarono, pur prevedendo la demolizione degli edifici ottomani quali la grande caserma *Sarikisla* e il palazzo del Governo, sulla linea della costa della nuova piazza di Konak, riformulando un nuovo *waterfront*, connesso con l'entroterra commerciale del mercato, attraverso l'allargamento delle vie esistenti o l'apertura di nuovi tracciati rettilinei.

La municipalità decise di formare una commissione con i propri tecnici e i rappresentanti dei progetti finalisti. Questo gruppo di lavoro preparò il piano generale del 1955, sintetizzando alcune delle proposte emerse nel concorso del 1951 e riprendendo talune ipotesi di Le Corbusier.

Il piano non fu efficace a fronteggiare la rapida crescita urbana che interessò la città a seguito delle massicce migrazioni dalle regioni anatoliche del paese.

A Salonicco durante gli anni '30, come abbiamo visto nel capitolo precedente, gli isolati previsti dal piano Hébrard furono lottizzati; tuttavia non furono poche le difficoltà per portare a termine le parti più rappresentative del piano ossia gli assi civici perpendicolari alla linea della costa. Negli anni '40 le opere di completamento del piano ebbero una battuta d'arresto a causa della situazione politica del paese: Salonicco venne occupata dalle forze militari naziste e il resto della Grecia cadde sotto il controllo straniero, italiano al sud e sulle isole e bulgaro sulle aree a nord.⁹ Le drammatiche vicende storiche e il ritrovamento di resti archeologici modificarono i processi di realizzazione degli spazi pubblici.

8 I piani prevedevano un assetto generale della città con le espansioni residenziali e la sistemazione del polo industriale, si veda per una panoramica delle proposte *The city wich rose from the ashes*, op. cit. p. 66-79.

9 Si veda per una sintesi degli avvenimenti politici, MAZOWER, *Salonicco città di fantasmi*, op. cit. Terza parte.

SALONICCO - Cimitero Israelita
SALONIQUE - Cimetière Israélite
SALONICA - A Jewish Cemetery



3.8, L'area dei cimiteri al di fuori delle mura urbane di Salonicco in una cartolina prima delle demolizioni degli anni '40. (da en:Great Fire of Thessaloniki)

3.9, Il progetto hébrardiano con l'università e il parco come elemento di giunzione tra la città *intra muros* e il sobborgo orientale di Kalamaria in una pianta del 1933. (da Il manifestarsi di Salonicco 2008)



Nelle parti centrali della città il paesaggio urbano non cambiò negli anni '40. Dopo l'incendio e l'inizio della ricostruzione il centro cittadino beneficiò di un periodo di relativa staticità fatta eccezione per alcuni quartieri che furono lottizzati dai rifugiati nelle aree libere ai confini della città.¹⁰

L' unica opera pubblica iniziata durante l'occupazione nazista fu il grande complesso verde, previsto da Hébrard, al di fuori delle mura orientali della città. L'urbanista francese pensò di realizzare un grande parco, sede dell'università, disposto come area verde di filtro tra il centro cittadino e i sobborghi orientali. La costruzione di questo spazio pubblico sarebbe stata possibile solo con la rimozione del cimitero ebraico e turco che occupavano ancora quest'area. L'operazione non era stata portata a termine nei decenni successivi l'approvazione del piano per l'opposizione della comunità ebraica e per la difficoltà di individuare una nuova area per lo spostamento delle tombe. Con l'occupazione nazista della città la controversia tra comunità ebraica e municipalità si concluse e nel 1940 i 35 ettari dell'antico cimitero vennero rimossi devastando migliaia di tombe.¹¹ Dopo la guerra l'area rimase tra gli obiettivi dell'iniziativa pubblica, che portò avanti il completamento del progetto hébrardiano. La parte nord dell'area venne destinata, come previsto, alla costruzione dell'università Aristotele,¹² mentre la parte centrale alla realizzazione della Fiera Internazionale. Negli anni '50, con l'attuazione del Piano Marshal, furono previste nuove opere pubbliche, tra le quali il ridisegno del *waterfront* ad est della Torre Bianca, che una volta terminato divenne la conclusione a mare del sistema del verde previsto da Hébrard per questa parte di città.

I lavori per la realizzazione dell'asse civico, spina dorsale della pianificazione

10 DARQUES, *Salonique au XXe siècle*, op. cit. p. 162.

11 Per approfondire il periodo dell'occupazione nazista e le conseguenti e drammatiche ripercussioni che ebbe sulla comunità ebraica della città vedi MAZOWER, *Salonicco città di fantasmi*, op. cit. capitolo 22, pp. 481-503.

12 Il polo universitario venne organizzato come un campus con edifici isolati all'interno di una grande area verde.

hébrardiana furono portati avanti, dopo la fine della Guerra Civile, nonostante importanti cambiamenti dell'idea originaria. Alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale gli isolati pianificati da Hébrard erano quasi interamente lottizzati nelle parti destinate ai privati, mentre era ancora in via di costruzione l'asse civico nel tratto a sud della via Egnatia. Sempre in quegli anni vennero effettuati degli scavi nella parte a nord dell'asse, dove era prevista la grande piazza sede dei più importanti edifici pubblici della città, nei quali vennero ritrovati resti di tracciati romani. Finita la guerra ripresero le indagini archeologiche che misero in discussione la realizzazione della piazza e degli edifici pianificati da Hébrard. L'amministrazione pur intenzionata a proseguire i lavori con l'appoggio del governo centrale venne contrastata dall'opinione pubblica. Durante gli anni '60 vennero così messi alla luce gli spazi e le strutture dell'agorà ellenistica-romana.

La scoperta di altri resti archeologici condizionarono le trasformazioni dell'area centrale più delle decisioni dei tecnici dell'amministrazione pubblica. Di pari passo però con il processo di rinvenimento delle tracce della città antica, la città contemporanea stava subendo una profonda metamorfosi conseguenza di un nuovo contesto sociale, ed economico.

3.1.2 Le ultime demolizioni e la speculazione edilizia

A **Smirne**, nonostante dagli anni '60 l'emergenza urbana fosse la crescita dei quartieri abusivi nelle aree esterne il centro cittadino, i *gecekodu*,¹³ vennero comunque portati avanti progetti per le trasformazioni anche delle aree centrali. Proprio in questi anni si iniziò a modificare la piazza di Konak, Alsancak e il *waterfront* del Kordon.

I piani del 1960 e 1965 individuarono tutti i punti nevralgici del centro cittadino e, per la prima volta, furono messe a sistema le problematiche rimaste aperte dopo la ricostruzione, sulle aree pianificate dai Danger, e le trasformazioni delle aree storiche a margine.

Nell'area di Alsancak venne confermata la costruzione del centro direzionale con edifici a torre e a stecca. Questa parte di città era stata, sin dall'epoca ottomana, destinata a piccole industrie; a margine dell'area si era sviluppato un quartiere residenziale caratterizzato da case levantine a schiera che, come testimoniano le fotografie, rimasero intatte, nelle loro caratteristiche architettoniche, sino agli anni '50.

Nel 1964, con l'approvazione della legge sulla Proprietà, venne dato sostegno all'emergere di nuovi attori finanziari all'interno del mercato immobiliare della città. Proprio in questo periodo iniziò la demolizione e la sostituzione sia degli edifici rimasti illesi dall'incendio del 1922 che di quelli costruiti negli anni '30 e '40. I piani degli anni '60 individuarono nel Kordon un'area sensibile al cambiamento, che infatti non tardò a manifestarsi, con il sopraggiungere delle nuove condizioni offerte dal libero mercato. La prima fase della trasformazione fu la sostituzione delle residenze unifamiliari a due piani con giardino, costruite secondo le indicazioni igienico sanitarie durante l'amministrazione del sindaco Uz, con nuovi edifici per appartamenti di quattro piani. Dalla metà degli anni '60 e nel decennio successivo il fronte urbano del *Kordon*, dalla piazza della Repubblica fino alla Punta, venne uniformato (altezza, tipologia, ritmo): vennero inseriti nuovi edifici residenziali e vennero sopraelevati fino a otto piani quelli realizzati nel decennio precedente, formando così un fronte urbano continuo. I pochi edifici ottocenteschi superstiti si vennero a trovare come *object trouvé* all'interno del nuova cortina oramai satura.

I fronti marittimi di Smirne e Salonicco durante gli anni '70 erano molto simili tra loro per tipo di edifici e per la complessiva omogeneità architettonica.

L'area di Konak, dopo che Le Corbusier abbozzò un'idea di nuovo polo civico, divenne, negli anni successivi, la parte di città più sottoposta all'attenzione progettuale di architetti e urbanisti. Nel 1954 venne chiesto all'architetto olandese Willem Marinus Dudok di elaborare un piano;¹⁴ egli interpretò il

14

Il progetto presentato da Dudok era molto simile ai coevi planivolumetrici italiani richiesti per i piani particolareggiati.



3.10, Il Kordon di Smirne negli anni '50, nel tratto del quartiere di Alsancak, preservatosi dall'incendio del 1922. (da Archivio e Museo della città di Smirne)

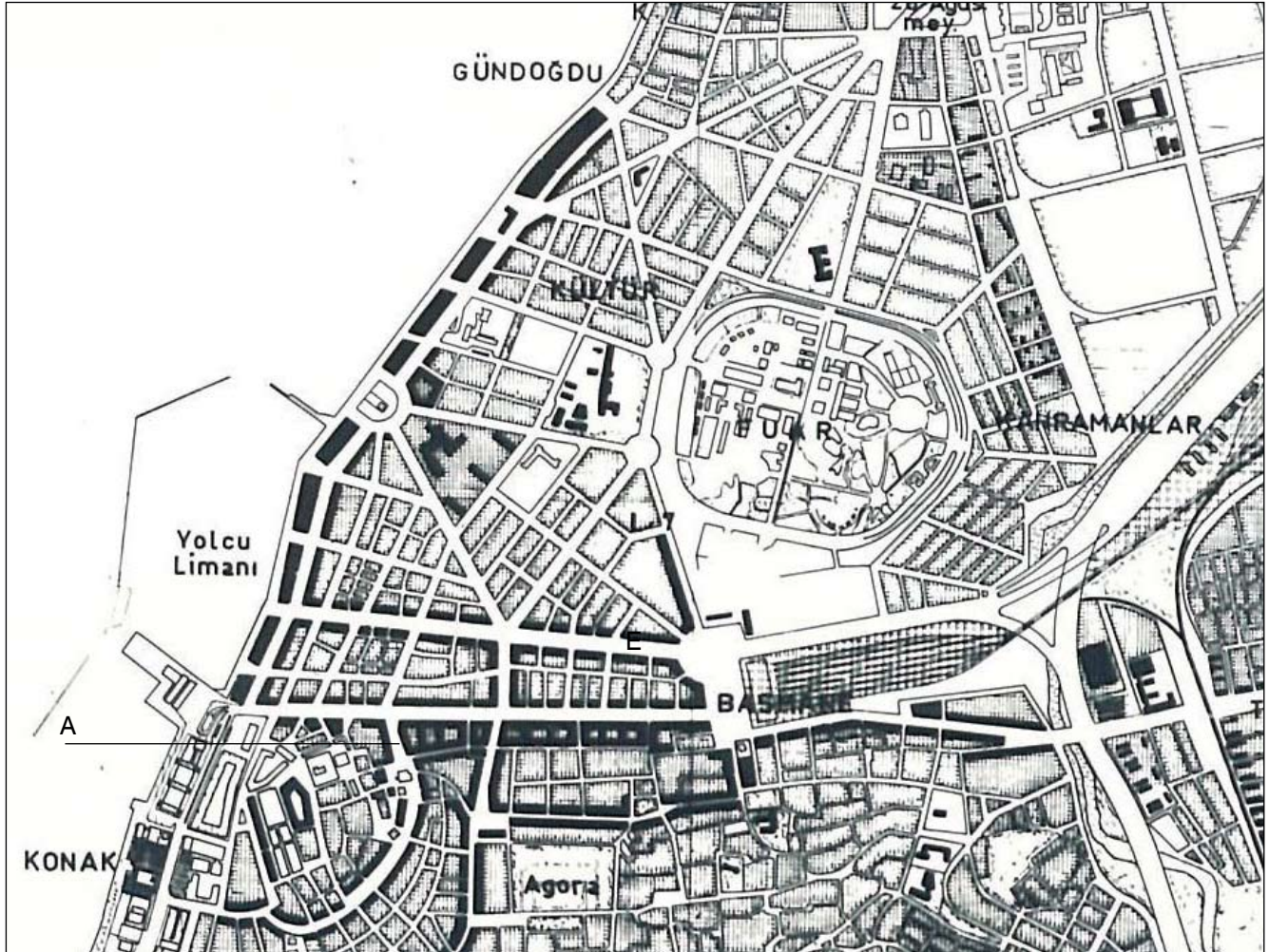
3.11, Il Kordon oggi lungo il tratto ricostruito dopo l'incendio del 1922. Si noti il cambio di scala tra gli edifici di fine ottocento rimasti e le case d'appartamento degli anni '70.

tema dello spazio pubblico lavorando ad un nuovo fronte marittimo. Rispetto ai grandi spazi immaginati in alcuni progetti del concorso del 1951, l'architetto olandese ipotizzò una sequenza di spazi aperti scanditi da edifici pubblici che ricostituivano un'idea di trama urbana. Nel 1955 la grande caserma ottomana, Sarikisla, che delimitava lo spazio di Konak venne demolita per volere dell'allora Primo ministro Adnan Menderes. Questa decisione diede di fatto inizio alla trasformazione dell'area, che divenne un grande vuoto urbano, tra il Kordon, a nord, e la costa verso Karataş, a sud. In questa ennesima *tabula rasa* solo pochi volumi edilizi vennero costruiti e, nonostante i diversi *master plan* redatti, non venne ricostituito un disegno unitario dello spazio aperto.¹⁵ Il Palazzo del Governo ottomano, che venne conservato insieme alla Torre dell'orologio e alla piccola moschea settecentesca di Konak, venne inglobato all'interno di un nuovo centro direzionale con edifici a torre. Sostanzialmente tutti i fronti di questo spazio furono ricostruiti negli anni '70 e '80 generando, anche in questo caso analogamente agli spazi pubblici di Salonicco, una *periferizzazione* del centro cittadino.

Nei piani urbanistici degli anni '60 venne anche previsto l'allargamento dei tracciati interni al mercato e della via Esri pascià, asse storico di collegamento con la costa meridionale di Smirne. La realizzazione di questo ultimo asse viario determinò una netta cesura tra area commerciale e tessuto residenziale storico retrostante con il risultato che la marginalità, in cui questi quartieri furono relegati, ha prodotto un degrado ancora lungi dall'essere risanato.¹⁶ Sempre nei piani degli anni '60 era stata prevista la formazione di un fronte urbano continuo lungo i principali tracciati della città, i boulevard Gazi e Fevzi

15 Furono costruiti in sequenza gli edifici pubblici della città portando avanti l'idea che il Konak sarebbe diventato il centro civico di Smirne i più importanti furono: l'edificio della municipalità (1967), il museo di arti figurative (1973) e il centro culturale Atatürk (1981). Per una ricostruzione delle trasformazioni morfologiche della piazza si veda ZENGEL Rengin – SAYAR Yasemin, Evaluation of Squares in Non-Western Countries: The Case Study of Konak Square, Izmir, Turkey, in "GBER", Vol. 4, n. 2, 2004, pp. 44-60.

16 ECEMIS KILIC Sibel, Preservation Plans Applications for the Historical City Centre, Kemeralti (Izmir), in "European Planning Studies" n.2, vol. 16 febbraio 2008, pp. 253-276.



3.12, Dettaglio della planimetria del piano urbanistico di Smirne del 1960. Si notino gli edifici in nero previsti per il completamento dei fronti urbani degli assi più importanti del piano dei Danger e lo sventramento all'interno dell'area del mercato (A). (da Archivio e Museo della città di Smirne)

pascià. Se nel Kordon la sostituzione dell'edilizia degli anni '30 produsse, negli anni '70, una cortina edilizia omogenea, in questi viali, la cui larghezza venne portata a circa venti metri, i fronti urbani non vennero mai ricostruiti totalmente. Come è possibile verificare tutt'oggi, questi tracciati sono caratterizzati dalla presenza di edifici di diversa scala architettonica accostati l'uno all'altro: botteghe di un piano si alternano ad edifici per uffici di otto piani generando uno spazio pubblico molto diverso e distante dai boulevard di matrice ottocentesca.

Tornando a **Salonico**, nel dopo guerra, il governo greco, con il doppio obiettivo di fronteggiare il problema della casa e di contenere le spese pubbliche decise di legittimare e rafforzare il capitale privato e la speculazione fondiaria. I decreti del 1956 e del 1960 introdussero nuovi coefficienti di costruzione che permisero maggior sfruttamento dei suoli edificabili.¹⁷

La crescita urbana esterna alle mura coincise con l'aumento della densità e della volumetria dei quartieri *intra muros*. Dagli anni '60, a Salonico lo sfruttamento fondiario ha portato alla rapida e progressiva sostituzione della residenza ottomana, ancora rimasta nei quartieri attorno all'arco di Galerio, come testimoniano le foto di quegli anni. Il crescente fabbisogno di abitazioni, visto lo sviluppo dell'industria nel settore ovest della città e la forte migrazione dalle zone rurali, rinforzò il ruolo residenziale del centro cittadino. La linea di confine, che sino a quegli anni divideva nettamente i quartieri ricostruiti

17 Il decreto del 3/09/1956 regolava le altezze delle nuove costruzioni e il numero massimo di piani consentiti a Salonico. La città venne divisa in zone diverse dove vennero stabilite in ognuna di esse diversi coefficienti.

Il decreto del 31/03/1961 regolava invece i coefficienti di costruzione ricavati moltiplicando il coefficiente per il numero dei piani massimi ammessi diviso lo stesso numero di piani più uno. Il risultato fu che nei lotti delle aree centrali gli edifici di occupazione dei lotti allora esistenti era minore del coefficiente di costruzione permesso da questa legge, pertanto a molti proprietari convenne demolire e liberare il lotto per riedificare secondo la nuova normativa.

Il database della legislazione urbanistica greca è stata consultata con il supporto dell'urbanista ateniese arch. Aleko Tavlaridis.



3.13, 14, Il fronte urbano del boulevard Fevzi pascià di Smirne che unisce la stazione di Basmane con il fronte marittimo della città. Si noti la sovrapposizione di tipi e scale architettoniche molto diverse tra loro.

da quelli rimasti intatti dall'incendio del 1917, iniziò a sparire gradualmente. Lungo la via Egnatia, dalla porta occidentale sino alla Rotonda, si iniziarono a costruire edifici residenziali in cemento dai sei ai dieci piani; i pochi edifici rimasti dell'ottocento furono soppiantati dalla scala della nuova edilizia residenziale "...cubica, bianca e uniforme".¹⁸

La città alta, Ano Poli, unica parte rimasta del tessuto residenziale ottomano, conservata anche all'interno del piano di Hébrard, venne profondamente colpita dalla pressione fondiaria e dalla mancanza di regole che provocarono la sostituzione di numerose case ottomane. La città della ottomana, Yedikule in turco o Eptapyrgos in greco, soprastante il quartiere Ano Poli, venne saturata da edifici costruiti illegalmente: residenze unifamiliari ad una scala decisamente inferiore rispetto ai condomini della città bassa.

Complessivamente, le operazioni immobiliari dagli anni '50 misero in evidenza una forte rottura, in materia di gestione della città, rispetto al dirigismo degli anni '30. Di norma la crescita urbana, anche all'interno delle mura, avvenne con un netto predominio dell'iniziativa individuale; l'intervento pubblico nella seconda metà del novecento ebbe un carattere eccezionale o marginale.¹⁹

In generale, la sostituzione degli edifici residenziali portò all'omogeneizzazione del fronte urbano in termini di altezza, linguaggio, e funzioni. La residenza occupò quasi interamente gli isolati all'interno delle mura, mettendo in opera una "condominizzazione" della scena urbana. Questo processo raggiunse diversi gradi di uniformità dell'architettura. La massima omogeneità della scena urbana si realizzò in quei tratti di via completamente ricostruiti negli anni '60 e '70. All'interno delle strade e delle piazze più rappresentative della ricostruzione post-incendio, ad esempio la via Tzimizki parallela al lungomare, rimase invece una compresenza di edilizia speculativa e di edifici residenziali ricostruiti negli anni '30, mantenendo quindi la molteplicità linguistica e dimensionale dell'architettura. Un'altra situazione fu quella in cui

18 DARQUES, *Salonique au XXe siècle*, op. cit. pp 253.

19 YEROLYMPPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. pp. 125-128.



3.16, 17, Edifici imprigionati all'interno della scena urbana costruita negli anni '70 a Salonicco. Residenza probabilmente precedente l'incendio del 1917 lungo il fronte marittimo della città. (foto dell'autore)

Casa ottomana in legno rimasta all'interno di un cortile dei nuovi isolati hébrardiani. (da Zafiris s.d.)

3.18, Tessuto urbano ottomano in prossimità delle mura orientali della città conservatosi sino al dopoguerra. (da Zafiris 19xx)

la residenza speculativa venne realizzata in prossimità di siti archeologici e di architetture monumentali, bizantine o ottomane rimaste escluse dal sistema boulevard-piazze di Hébrard. Nel primo caso i condomini costituirono una quinta, nonché l'elemento più importante dello spazio aperto; nel secondo caso la massa edilizia intrappolò gli edifici storici, portando a compimento la de-contestualizzazione iniziata con la cancellazione del precedente tessuto urbano. Dopo il terremoto del 1978, pur essendoci stati dei crolli all'interno delle aree centrali della città, non vennero di fatto attuati regolamenti per ridurre la densità degli edifici all'interno degli isolati.²⁰

Dagli anni '80, a seguito delle ricerche di professori e storici salonicchesi, parte del patrimonio storico della città iniziò ad essere sottoposto a studi e rilievi. Il primo intervento pubblico in tutela del patrimonio storico-archeologico fu il piano TMP (Thessaloniki Master Plan) approvato nel 1985 al quale seguì il piano GUPT (General Urban Plan for Thessaloniki) approvato nel 1993. In particolare il TMP prevedeva la valorizzazione della città *storica* introducendo misure di protezione dei siti archeologici e dei monumenti. Inoltre, in questo piano si propose il collegamento dei maggiori siti storico-archeologici con percorsi che attraversavano la città dalla parte bassa sino alla collina: un percorso avrebbe collegato la Torre Bianca sul lungomare alla città alta Ano Poli, e un altro la piazza di Aristotele sull'asse civico sino al monastero collinare Vlatadon.²¹

Nel 1994, l'Ente per il piano regolatore della città, con il finanziamento della Comunità Europea, elaborò una carta tematica nella quale vennero indicati gli edifici storici considerati di pregio costruiti all'interno dell'area pianificata da Hébrard.²² Questa tavola analitica era parte del Piano di sviluppo e riqualificazione del centro commerciale storico di Salonicco. E' interessante

20 Data Base Development and Evaluation of Earthquake Damage Reports Under the Seisimpact-Thes System, in Proceedings of the 10th International Congress, Thessaloniki, April 2004, pp. 1509- 1518.

21 DARQUES, *Salonique au XXe siècle*, op. cit. pp 267-272.

22 YEROLYMPPOS, *Urban transformations in the Balkans*, op. cit. p. 95.



3.19, La Rotonda di San Giorgio, l'Arco di trionfo di Galerio e la chiesa Panagia Dexia all'interno del nuovo impianto urbano hébrardiano e della scena urbana della speculazione edilizia degli anni '70. (da Yerolympos 1998)

sottolineare come il quartiere di Ano Poli, l'unica parte di città che dal punto di vista morfologico era precedente alla ricostruzione hébrardiana, venne esclusa dalla tavola. Con questi piani si gettarono le basi per i futuri progetti di recupero urbano che si realizzarono nel 1997 in occasione di Salonicco capitale europea della cultura.



3.20, Scavi del Palazzo imperiale a Salonico e la quinta urbana degli isolati residenziali.

3.21, 22, Omogeneizzazione della scena urbana di Salonico: una via nei pressi della Rotonda di San Giorgio, a sinistra, e il fronte marittimo, a destra.

3.2_ Gli spazi della contemporaneità

Negli ultimi decenni le città europee hanno rafforzato le connessioni con entità esterne ai confini nazionali. Questa apertura verso contesti sopranazionali ha coinvolto diverse città mediterranee, anche Salonico e Smirne sono rientrate in questa tendenza. L'appartenenza ad un sistema globale di città in competizione ha determinato, anche nei contesti presi in esame, l'emergere della necessità di fissare nuovamente alcuni elementi della loro identità urbana.²³ Per Salonico e Smirne, lo studio delle aree centrali, condotte da studiosi legati alle istituzioni universitarie locali, ha significato l'apertura delle due città alla realtà egea con riscoperte di patrimoni storico-architettonici legati a vicende comuni. Dagli anni '90 si è assistito ad una valorizzazione appassionata del patrimonio locale: questo processo ha avuto come campo d'azione l'architettura come la progettazione urbana.

Dal punto di vista architettonico, le ricerche sulla tipologia, che in Europa si sono sviluppate dalla fine degli anni '70, a Salonico e Smirne hanno influenzato, dalla fine dagli anni '90 sino ai giorni nostri, l'analisi delle architetture storiche e di quelle parti di città che ancora preservavano elementi legati al passato ottomano. Come vedremo, sono stati individuati spazi e parti di città che sono stati oggetto di studi e piani per il recupero urbano. Contemporaneamente a questo processo di riscoperta del patrimonio architettonico, sono emerse anche le potenzialità economiche offerte dall'ascesa del turismo.²⁴ Salonico ha recepito prima di Smirne questa possibilità con la candidatura della città a Capitale europea della cultura. È stata però la città turca ad avere maggiore vitalità nella ridefinizione dello spazio pubblico; a Salonico, nonostante il coinvolgimento di diversi studi di architettura, non sono stati realizzati i

23 Si rimanda per un approfondimento della tematica a GOSPODINI Aspa, *European city and place identity*, in Discussion Paper Series, n. 8, marzo 2002, Università di Tessaglia, pp. 19-36.

24 Salonico è diventata Capitale europea della cultura nel 1997. Si veda per un'analisi di poco successiva a quel periodo BOERI Stefano, *Thessaloniki: gateway to the Balkans*, in "Topos", n. 44, 2003, pp. 35-38.

3.23, Analisi tipologica dell'area centrale di Salonicco.

Datazione - rosso: ante 1917; arancione: tra le due guerre; grigio: primi anni del dopoguerra

Valutazione - bianco: sottoposto a tutela; retino tipo net: di pregio; retino a righe verticali: di discreto interesse.
(da Yerolympos 1998)

3.24, Area interessata dal piano di recupero *Urban Pilot Project*. (da http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/bullet07.htm#cont)



progetti proposti nel 1997.²⁵

I processi di recupero urbano, che in Europa hanno avuto inizio nel secondo dopoguerra, a Salonicco e Smirne si sono manifestati solo dalla seconda metà degli anni '80 mettendo in evidenza il ritardo culturale ed il faticoso processo di ricerca di nuove identità urbane ancora sostanzialmente in corso.

3.2.1 Il recupero della memoria?

Negli anni '80 il patrimonio architettonico storico dell'area centrale di **Salonicco** divenne oggetto del master plan della città (TMP, *Thessaloniki Master Plan*), mentre negli anni '90, consolidata la posizione della Grecia nella Comunità Europea, si iniziarono ad attuare programmi comunitari di recupero urbano.

Il progetto europeo *Urban Pilot Project*²⁶ aveva l'obiettivo di ridefinire il centro commerciale storico della città. L'idea fu quella di includere diverse aree del settore ovest con lo scopo di ricostituire una nuova identità commerciale della città.²⁷ L'area del recupero, così individuata, presentava caratteristiche morfologiche e funzionali molto diverse per cui fu divisa in sei settori dalle

25 DEFFNER Alex - LABRIANIDIS Lois, Planning Culture and Time in a Mega-event: Thessaloniki as the European City of Culture in 1997, in *International Planning Studies* Vol. 10, No. 3-4, agosto-novembre 2005, pp. 241-264.

26 Il programma pilota Urban mira a sostenere l'innovazione nell'ambito della riqualificazione urbana e di pianificazione nel quadro della più ampia politica comunitaria per la promozione della coesione economica e sociale. Durante il periodo dal 1990 al 1993, trentatré progetti pilota urbani sono stati avviati sotto l'egida dell'articolo 10 del FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale). Questi progetti sono stati attuati in undici stati. Per un approfondimento della tematica si visiti il sito internet della Comunità Europea: http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/bullet07.htm#cont.

27 L'area individuata comprendeva diverse parti della città *intra muros*, una zona d'intervento che copriva circa cinquanta ettari accorpando parti del quartiere marittimo di *Ladadika*, il mercato ricostruito durante gli anni '20 di *Vlali*, compresi settori del quartiere franco, e l'agorà ellenistico-romana,

caratteristiche omogenee.²⁸ Il progetto fu approvato nel dicembre del 1991 e venne attuato nei quattro anni successivi; i lavori furono completati alla fine di marzo del 1996.²⁹ La strategia del progetto era articolata in tre fasi: risoluzione degli aspetti istituzionali, indagine sui manufatti, studi preliminari e valutazioni e realizzazioni nelle aree individuate.³⁰

Dato il preciso contesto economico e culturale della città, gli obiettivi del *Thessaloniki Urban Pilot Project* furono sostanzialmente due: il primo, ristrutturare il tessuto urbano storico per usi culturali e turistici; il secondo, incrementare le attività economiche, destinando anche a nuovi usi gli edifici storici individuati in fase preliminare.³¹ Complessivamente si tentò di migliorare la competitività della città, rinforzando la sua posizione all'interno dell'area balcanica e incoraggiando lo sviluppo di attività economiche e di investimenti internazionali.³² Gli obiettivi del progetto furono ricalcati dai documenti di pianificazione realizzati in città quali il “*Master Plan for the Building Block*” e lo “*Structural Plan for the Thessaloniki Metropolitan Area*”.

Tra le diverse aree individuate dal piano, maggiori sforzi progettuali e di

28 I quartieri individuati furono: Ladadika, Agiou Mina, Louloudadika (Pazar Hamami), piazza Chrimatistiriou, Bezesteni, Viali-Vatikioti e L'agorà. All'interno di questa zona, vennero attuati diversi interventi, tra cui il restauro dei monumenti, la pulizia delle facciate, gli scavi archeologici e la pedonalizzazione di alcuni settori dopo un nuovo piano del traffico.

29 Il costo totale previsto del progetto è stato di 7,3 milioni di ECU. L'effettivo costo ammissibile al termine ammontava a 6,3 milioni di ECU, come alcune delle azioni previste inizialmente non sono stati realizzati nell'ambito del progetto pilota urbano. Di questi, il 75% è stato cofinanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR).

30 Il progetto è stato avviato dalle istituzioni cittadine connesse alle procedure di pianificazione della città che hanno così potuto gestire, ad esempio, il piano del traffico o la catalogazione necessaria per la successiva protezione degli edifici storici.

31 Un inventario dettagliato venne preparato per gli edifici da destinare al recupero contenente: la storia, i materiali costruttivi, lo stato dell'edificio e stima per il ripristino e dei caratteri individuati come storici.

32 MALINTREDOS Michele – TZECHACHIS Emanuele, *Thessalonica: la metropoli europea dei Balcani*, in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n.49, Milano, 1994.

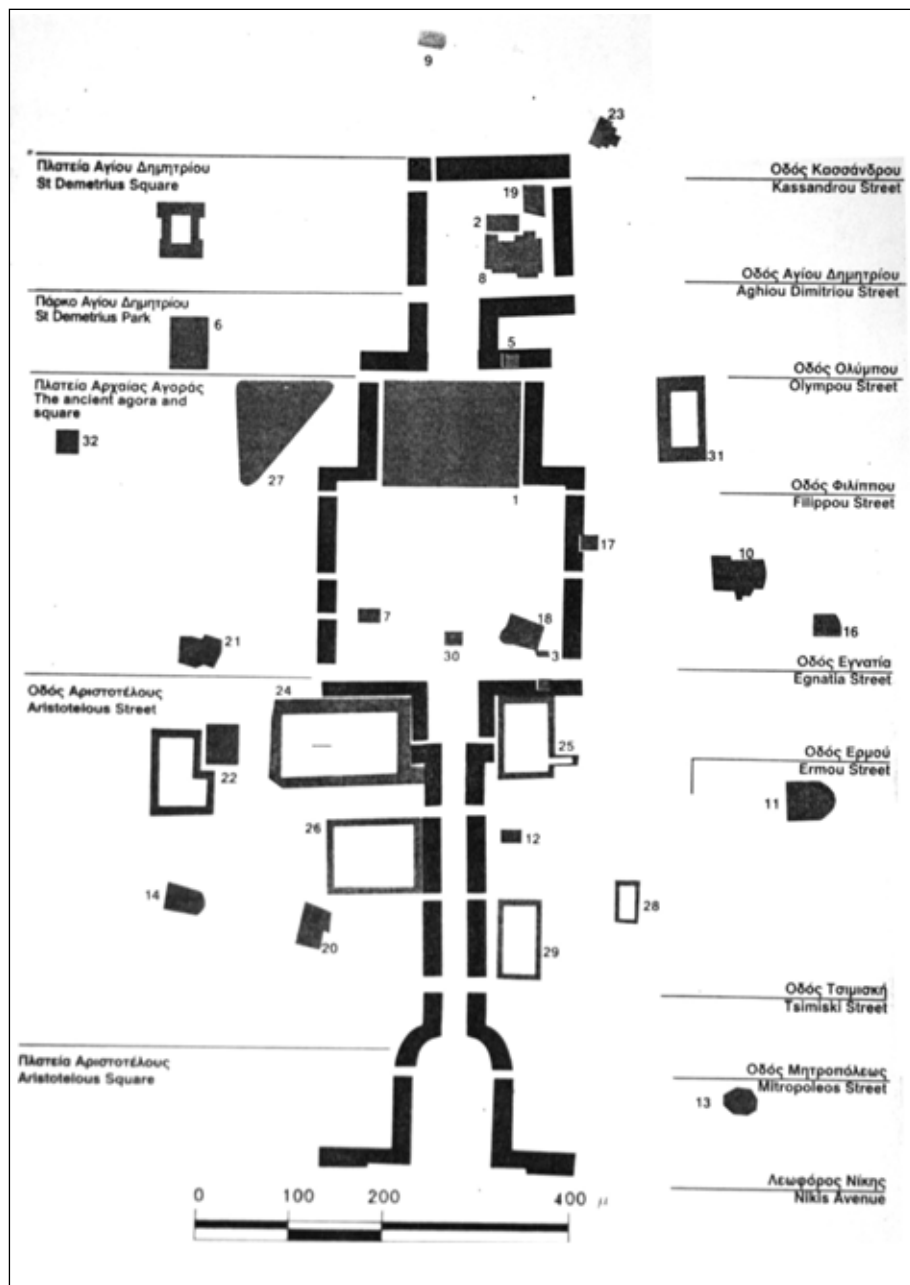
investimento vennero concentrati nell'area di Ladadika.³³ Questo quartiere fu dichiarato sito storico nel 1985 con il *TMP* poiché, nonostante le radicali trasformazioni della città dalla ricostruzione sino alla diffusione della residenza speculativa negli anni '70, questa parte conservava ancora edifici di epoca ottomana e tracce della morfologia urbana precedente all'incendio del 1917. Il quartiere di Ladadika era diventato importante con la demolizione delle mura marittime nel 1866 e con la successiva realizzazione della linea ferroviaria. A seguito dello sviluppo dei traffici marittimi, dopo la costruzione del porto nel 1890, si erano installarono nel quartiere nuove attività economiche per le quali furono costruiti magazzini, contenenti olio, cereali e prodotti coloniali. Nel 1985 il Ministero della Cultura ha classificato questo quartiere come settore storico della città. Molti degli edifici commerciali in stato di degrado, in un primo tempo, non furono ristrutturati dai proprietari che avrebbero preferito la svalutazione dei loro beni, per poterli ricostruire liberi da vincoli architettonici e funzionali. Il progetto di recupero è stato però realizzato portando alla rivitalizzazione dell'area; Régis Darques ha osservato come i lavori di recupero degli edifici commerciali storici alla fine degli anni '90 abbiano prodotto una diffusione di attività omogenee, ristoranti e locali notturni, simili tra loro che ha determinato, a parere dell'autore, uno snaturamento funzionale del quartiere.³⁴

La selezione di Salonicco, come Capitale europea della cultura nel 1997, Thessaloniki 97, con l'investimento di venticinque milioni di dollari, divenne l'occasione per elaborare progetti che toccarono i punti nevralgici della città.

Furono pertanto indetti quattro concorsi di architettura internazionali per quali vennero individuati altrettanti ambiti di progetto: otto moli per Salonicco, il

33 Si pensi che si investì in questo quartiere il 20% dei fondi complessivi del Urban Pilot Project di Salonicco. vedi http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/urban/upp/src/bullet07.htm#cont.

34 DARQUES, *Salonique au XXe siècle*, op. cit. pp. 262-63.



3.25, 26, L'asse civico oggetto del concorso del 1997 e una vista dell'agorà nella proposta del gruppo vincitore formato dagli architetti Nikiforidis, Cuomo, Tarani. (da Restructuring the City 1998)



ridisegno del waterfront est,³⁵ il ridisegno dell'asse civico Aristotele, e infine, attraverso il bando di European, il ripensamento delle aree periferiche dimesse denominate "l'arco occidentale".³⁶

Ai partecipanti del concorso per l'asse civico Aristotele venne richiesto di completare il progetto hébrardiano ridefinendo lo spazio pubblico dell'asse individuato tra la "piazzetta" sul mare, l'agorà e l'area attorno la chiesa di San Demetrio come un'unica successione di spazi, comprendendone sia il carattere monumentale che la sovrapposizione storica espressa dalla diversa natura degli edifici presenti.

Lo scopo del concorso era quello di: *"attirare l'attenzione di architetti internazionali sul tema dell'asse civico, estremamente interessante e problematico, rafforzando il dibattito sulla sua immagine e gli usi possibili. Il risultato atteso del concorso è stato comprendere il ruolo simbolico e organizzativo del asse in termini di architettura della città, estetica, monumentalità degli spazi aperti, nonché il sostegno dei vari usi e delle funzioni che si sono sviluppate all'interno ed intorno all'asse al fine di promuoverlo come il più importante spazio pubblico della città."*³⁷

35 Nel concorso *Between sea and city* furono invitati a Salonicco otto architetti (Aldo Van Eyck, Mario Botta Wolf Prix, Enric Miralles, Rem Koolhaas, Giancarlo De Carlo, Finn Geipel Alvaro Siza) che disegnarono altrettanti moli in corrispondenza dell'arco costiero della città con l'obiettivo di costituire una rete di comunicazione via mare che avrebbe dovuto connettere l'aeroporto con il porto, migliorando le infrastrutture di trasporto della città.

Il bando del concorso per la progettazione del nuovo waterfront non incluse il fronte mare in corrispondenza della precedente città *intra muros*. I progetti diedero delle indicazioni sulla sistemazione degli spazi pubblici ad est della città storica dalla torre bianca sino all'estrema periferia est di Kalamaria. Vinse il concorso Toyo Ito.

Si veda per un approfondimento delle opere progettate e realizzate durante Thessaloniki 97 *Restructuring the City: International Urban Design Competitions for Thessaloniki*, a Cura V. Hastaoglou-Martinidis, Salonicco 1998.

36 si veda *Aristotelous, Redesign of the Civic Axis of Thessaloniki*, a cura di George Velenis, Organization for the Cultural Capital of Europe Thessaloniki 1997.

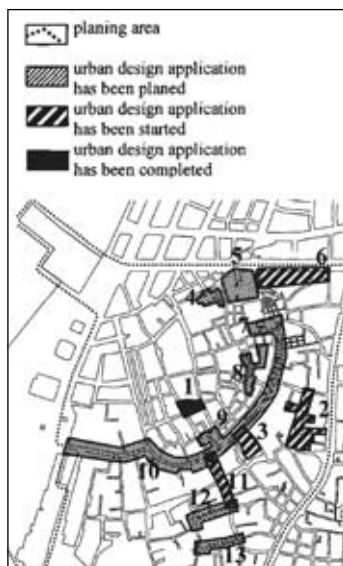
37 Dal bando del concorso *Aristotelous, Redesign of the Civic Axis of Thessaloniki*, op. cit. p. 5. (traduzione dall'inglese dell'autore)

Come messo in evidenza da Pierre Pinon l'asse civico, con i ritrovamenti dell'agorà romana, è rimasto incompiuto perché sospeso tra diverse idee di spazio pubblico, senza che nessuna abbia prevaricato le altre. La piazza civica, prevista da Hébrard, nel tratto a nord della via Egnatia, è stata solo tracciata nei suoi limiti mentre lo spazio interno è stato diviso, durante i ritrovamenti degli anni '60, in due parti distinte con a nord l'area archeologica ed a sud, tangente la via Egnatia, un parco urbano. Pinon, nel documento introduttivo al concorso, ha posto acutamente un quesito fondamentale: che carattere dare a questo spazio? Due scenari incompatibili tra loro potevano essere previsti. Il primo sarebbe stato quello di tornare all'idea hébrardiana ricostruendo una piazza con i suoi elementi urbani, con il grande punto di domanda su che fare dei resti messi alla luce e delle superfici verdi del parco. Il secondo avrebbe potuto consistere nel ricollocare i resti del passato, romano, bizantino e ottomano, all'interno di un parco urbano che avrebbe così riproposto tecniche già sperimentate nei parchi ottocenteschi europei. Il progetto vincitore, utilizzando una griglia geometrica sovrapposta a tutto l'asse, ha lavorato sull'apertura di nuovi siti archeologici che avrebbero dovuto far diventare tutto l'asse un grande parco archeologico minando però all'unità dello spazio pubblico progettato da Hébrard.³⁸

In Turchia, i primi riflessi del dibattito internazionale circa la conservazione del patrimonio architettonico si possono individuare nella legislazione del 1973, quando le aree storiche del paese vennero registrate e ipoteticamente messe sotto protezione. In quegli anni iniziarono le attività di identificazione e documentazione dei siti storici, in primo luogo quelli archeologici. Grazie allo sviluppo di collaborazioni internazionali, la consapevolezza della necessità di tutelare il patrimonio storico maturò all'interno degli ambiti accademici

38 *Restructuring the City*, op. cit. pp. 116-123. Per un'analisi dei lavori premiati si rimanda a PURINI Franco, *The splendid spline*, in *Restructuring the City: International Urban Design Competitions for Thessaloniki*, a Cura V. Hastaoglou-Martiniadis, Salonicco 1998, pp. 112-115.

3.27, Schema delle aree coinvolte nel piano di recupero del mercato Kemeralti di Smirne e del loro stato di avanzamento dei lavori. (da Ecemis Kilic 2008)



turchi, ma non si diffuse nella società al di fuori di questi. Infatti, nonostante la legislazione, gli sviluppi urbani di quegli anni, pianificati quanto spontanei, continuarono a mettere a rischio i siti considerati storici.

Nel 1983, a seguito di campagne per la conservazione del patrimonio architettonico, venne stabilita in Turchia una struttura legislativa riguardante la pianificazione e l'identificazione delle aree da preservare assegnando alle municipalità il compito di preparare dei piani finalizzati a tale scopo. I risultati di questa legislazione iniziarono ad arrivare solo negli anni '90. Sibel Ecemis Kilic ha messo in evidenza come il degrado dei tessuti storici fosse così avanzato che gli studi di recupero urbano, inevitabilmente, focalizzarono l'attenzione solo sulla conservazione fisica dimenticando la dimensione sociale.³⁹

A **Smirne** l'attenzione dell'amministrazione si concentrò, dagli inizi degli anni '80, sul recupero dell'area del mercato di Kemeralti. Il mercato storico, in quegli anni, era in stato di abbandono e isolato dal contesto urbano a causa delle operazioni urbane degli anni '60 e '70.⁴⁰ Il primo piano preparato per l'area, completato nel 1983, prevedeva la demolizione di parti del tessuto storico e la costruzione di nuovi edifici commerciali multi-piano e di parcheggi, con l'adeguamento del calibro delle vie tale da permettere alle auto di entrare all'interno dell'area. Alcune demolizioni furono realizzate negli anni a seguire compromettendo le caratteristiche morfologiche del tessuto commerciale. Solamente nel 2000 venne firmato un protocollo tra la municipalità e l'università Dokuz Eylül di Smirne per la realizzazione del piano di recupero di Kemeralti. Il piano, che è stato strutturato per essere realizzato nell'arco di vent'anni, ha dovuto affrontare i problemi ereditati dai piani precedenti e cercando di

39 Vedi ECEMIS KILIC, *Preservation Plans Applications for the Historical City Centre*, op. cit. pp. 253-276.

40 Si fa riferimento ai tracciati viari realizzati a margine del mercato che ne hanno determinato un isolamento rispetto ai quartieri limitrofi, alla frammentazione degli spazi commerciali, alla riduzione delle specializzazioni dei mestieri aggregati lungo le vie del mercato e alla demolizione di alcune strutture commerciali storici.



3.28, 29, 30, 31, Il Kordon di Smirne prima dei riempimenti a mare, a sinistra, e durante i lavori negli anni '90, a destra. Sotto, antitetiche proposte per il completamento di questo spazio: l'ipotesi della Camera degli architetti di Smirne, a sinistra, e il progetto proposto dalla municipalità, a destra. (da Güner 2005)

controllare le future trasformazioni dell'area. Lo sforzo dell'amministrazione è stato soprattutto quello di coinvolgere non solo le istituzioni pubbliche, quali l'università, ma anche i proprietari delle attività commerciali e gli abitanti delle aree limitrofe così da ottenere maggiore coesione e supporto al progetto.⁴¹

Gli obiettivi del piano sono i seguenti:

- incrementare l'uso e la varietà dei fruitori e delle funzioni all'interno dell'area, in particolare consolidando il commercio e innestando nuove attività socio-culturali là dove le tipologie lo permettono (*han* e depositi);
- porre dei vincoli per evitare che strutture commerciali multi-piano siano costruite, in contrasto con le caratteristiche del tessuto commerciale;
- preservare le caratteristiche del tessuto senza modificare i calibri stradali e attuare un processo di pedonalizzazione dell'intera area;
- preservare ed incrementare i *passages* tra le diverse parti del mercato, migliorando e ristabilendo in questo modo le connessioni interne.

È stato constatato che, nonostante la campagna di partecipazione e di informazione, ben il 40% delle richieste di trasformazione avanzate dai proprietari coinvolti non rispetti gli obiettivi generali sopra elencati. Ad oggi, i risultati più evidenti sono stati quelli relativi al recupero degli spazi aperti, con il rifacimento delle pavimentazioni e di alcuni edifici commerciali, *han* in primo luogo, riconvertiti a locali pubblici.⁴²

41 Ibidem pp. 259-260.

42 Il processo di recupero è ancora in atto. Si veda per una valutazione delle future trasformazioni elaborate dall'amministrazione pubblica ALTINÖRS ÇIRAK Ayşegül - YÖRÜR Neriman, Strategic Meaning of the Historical City Center while Designating Future of a City: a Study with numerous actors: Izmir City Kemeralti Bazaar Case, in atti del convegno Strategic Meaning of the Historical City Center 43rd ISOCARP Congress, Izmir 2007.



3.32, 33, Il Kordon di Smirne alla fine dei lavori nel 2000 in una vista d'insieme e in una fotografia aerea. (da Güner 2005, Google earth)



3.2.2 Sognando Barcellona

Le trasformazioni dell'area centrale di **Smirne**, alla fine del novecento, si sono concentrate soprattutto sulla ridefinizione del *waterfront* della città. Deniz Güner ha sottolineato come, dopo decenni di opere non concluse o frettolosamente finite in occasione delle elezioni amministrative, la trasformazione del Kordon abbia offerto alla classe politica locale la *chance* di materializzare il cambiamento dello spazio pubblico della città.⁴³

Cerchiamo di comprendere sinteticamente come cambiò questo spazio pubblico dall'incendio del 1922. Nel piano Danger il fronte mare venne riconfermato come parte fondamentale e vitale per l'intero aggregato urbano; gli urbanisti francesi introdussero un nuovo rapporto tra la città e la linea della costa che avrebbe condizionato anche le più recenti trasformazioni: nuovi boulevard perpendicolari alla costa, parte di un monumentale impianto *Beaux Arts*, ponevano il Kordon, e in senso lato l'intero paesaggio della baia, come sfondo al nuovo disegno urbano. Piazze e luoghi pubblici furono costruiti come punti focali alle estremità dei nuovi assi urbani e il più importante di questi, la piazza della Repubblica, divenne anche la porta d'ingresso della città dal mare.

Tra gli anni '60 e gli anni '70 l'architettura del Kordon e della piazza Konak, intesa come naturale conclusione del fronte mare, subì una metamorfosi a causa della sostituzione progressiva delle architetture tardo ottomane e del periodo primo repubblicano con nuove architetture moderne che portarono non tanto ad un cambiamento stilistico quanto ad un più rilevante cambiamento della scala degli elementi dello spazio aperto. Inoltre, tra la fine degli anni '80 e gli inizi degli anni '90, il Kordon rischiò di essere coinvolto in un'importante trasformazione urbana e infrastrutturale. In una politica di potenziamento delle reti viarie del paese, il Ministero dei Lavori pubblici

43 GÜNER Deniz, From wreckage to urban void: Izmir's Kordonbuyu *waterfront* redevelopment, in *Architecture in Turkey around 2000: Issue in discourse and practice*, a cura di T. Kormaz, Ankara : Chamber of Architects of Turkey, 2005, pp. 71-96.



3.34, La nuova piazza Gündoğdu al centro del nuovo Kordon. (Güner 2005)

3.35, Il carattere metafisico della piazza Gündoğdu.

aveva progettato una nuova infrastruttura stradale tra la Punta e la piazza di Konak. Questa autostrada, parallela al Kordon, avrebbe dovuto essere costruita all'interno dell'acqua, su piloni in cemento armato, con lo scopo di escludere il centro cittadino dal traffico veloce e di continuare verso sud il tracciato autostradale che collegava il sobborgo di Bornova con l'area portuale.⁴⁴ Il progetto fu contrastato e bloccato dalla Camera degli Architetti di Smirne che, nel 1994, riuscì a far riconoscere il tratto di Kordon tra Konak e la piazza della Repubblica come patrimonio storico tutelato. Boccia l'idea della sopraelevata, l'amministrazione pubblica iniziò i lavori per la realizzazione di un nuovo riempimento, in corrispondenza del Kordon, che avrebbe ridisegnato il profilo della costa dopo il riempimento voluto da Sabri pascià alla fine dell'Ottocento. Su questo nuovo terreno avrebbe dovuto essere costruita una strada a scorrimento veloce, riproponendo così, sotto una altra veste, il precedente piano di infrastruttura viaria veloce. Durante la realizzazione del nuovo Kordon, la Camera degli Architetti di Smirne, preoccupata che le sei corsie della strada avrebbero negato definitivamente il rapporto della città con la propria baia, avanzò una proposta alternativa che prevedeva la realizzazione di spazi pubblici e giardini sul nuovo suolo reso disponibile. Così, il nuovo riempimento si presentò per la città come l'opportunità di ridisegnare questo spazio pubblico che, nel corso degli ultimi decenni del novecento, aveva perso il suo senso originario di promenade urbana. L'amministrazione, che nel 1999 cambiò, probabilmente attirata dal successo di soluzioni simili in altre città mediterranee in quegli anni, accolse l'idea alternativa presentata dalla Camera degli Architetti. Barcellona divenne il riferimento grazie al ruolo attribuito dall'amministrazione della città catalana alla riqualificazione dello spazio pubblico come volano per la trasformazione fisica e sociale della città.⁴⁵

44 L'idea era quella di replicare l'esperienza fatta dall'amministrazione di Istanbul che costruì nello stesso periodo tratti di strada su pilotis lungo il Bosforo.

45 BOHIGAS Oriol, Ricostruire Barcellona, Ed. It. Etas libri, 1992, Milano.

3.36, 37, 38, Il progetto dell'area di Konak a Smirne. Planimetria e dettaglio della pianta della piazza, e vista generale degli interventi. (da archivio privato Ersen Gürsel)

Il nuovo fronte mare, inaugurato nel 2000, fu riqualificato assegnando allo spazio aperto, oltre 15 ettari di terreni recuperati dal mare, il ruolo principale della nuova identità del Kordon. Dopo la costruzione del Parco della Cultura, espressione dell'idea ottocentesca di parco urbano ritagliato all'interno del tessuto edilizio,⁴⁶ e la definizione simbolica della Piazza della Repubblica, nel Kordon si abbandonò il concetto di dare forma allo spazio pubblico ricorrendo a forme tipizzate.⁴⁷

Il materiale di riempimento utilizzato per la costruzione del nuovo profilo della costa, in previsione della futura infrastruttura viaria, non permise la piantumazione di alberi ad alto fusto. Nel progetto è stato quindi interpretato questo vincolo mettendo in evidenza la grande dimensione del piano verde realizzato. Sentieri pedonali e parti pavimentate in porfido, che permettono percorsi longitudinali e attraversamento trasversale, sono gli unici segni tracciati sul manto erboso. Alcune parti della sistemazione del Kordon degli anni '50 sono state recuperate e valorizzate come elementi della memoria se non della nostalgia.⁴⁸

Il Kordon, che si sviluppa per un lunghezza di circa un chilometro e mezzo, è interrotto da tre sole aree pavimentate in pietra in corrispondenza dei principali punti di connessione con la città.⁴⁹ Il più importante di questi e baricentrico rispetto all'intervento è la Piazza *Gündoğdu*. Questo spazio, allestito quattro anni dopo la conclusione dei lavori, rappresenta l'unico episodio del nuovo fronte marittimo in cui si è fatto ricorso ad elementi figurativi: al centro della "piazza" è stato collocato un gruppo scultoreo dedicato all'epopea

46 Si veda analisi sul parco ottocentesco in *Cerasi: Progetto di architettura*, a cura di Giovanni Cislighi e Marco Prusicki, CLUP, Milan 1985.

47 Vedi per una interessante lettura della concezione del vuoto e del concetto di pubblico nella riqualificazione del Kordon GÜNER, *From wreckage to urban void*, op. cit. pp. 75-76.

48 Parti di pavimentazione del Kordon posata negli anni '50 sono stati recuperati nel nuovo scalo in corrispondenza del quartiere di Alsancak. *Ibidem* p. 86.

49 Da nord, il primo di questi corrisponde al nuovo scalo dei vapori pubblici di Alsancak, il secondo al centro dell'intera area è la piazza *Gündoğdu* e infine il terzo di questi spazi è stato costruito in corrispondenza del club degli ufficiali.



3.39, 40, 41, 42, I diversi ambiti dell'area di Konak progettati da Ersen Gürsel e aperti alla cittadinanza nel 2003. Il percorso che porta all'imbarcadere, in alto, la gradinata verde panoramica e un giardino nel sito della caserma ottomana demolita negli anni '60, in basso.

repubblicana che avrebbe dovuto essere completato da un grande colonnato aperto verso il mare mai realizzato. L'obiettivo della sistemazione prevista era di conferire al luogo una valenza simbolica ed evocativa dei valori della nazione, ma il mancato completamento e il prevalere del vuoto conferiscono a questo spazio una dimensione metafisica e sospesa. Inoltre, la debolezza di questo episodio colloca ancora più in primo piano il paesaggio della baia quale elemento principale della scena che si è messa in opera con l'intero intervento del nuovo Kordon.

Complessivamente il Kordon presenta un alto grado di flessibilità funzionale; durante il giorno è utilizzato come campo per il gioco e lo sport all'aperto mentre alla sera permette l'allestimento di strutture temporanee per spettacoli e manifestazioni. Infine, l'ampia profondità della sezione, circa cinquanta metri, colloca in una scala adeguata la residenza speculativa costruita dagli anni '70, relegandola, nella percezione globale del *waterfront*, in secondo piano rispetto al paesaggio della baia.

Nel 2002, due anni dopo l'inaugurazione del Kordon, si aprì il cantiere per la riqualificazione dell'area di Konak su progetto dell'architetto di Istanbul Ersen Gürsel.

Konak divenne uno spazio pubblico rappresentativo del nuovo carattere delle istituzioni ottomane, alla fine dell'ottocento, con la ricostruzione del palazzo del Governo cittadino, il *Konak* appunto; agli inizi del novecento con la collocazione della torre dell'orologio, questo spazio divenne, morfologicamente e nella definizione degli alzati, molto simile ad una piazza di una città europea.⁵⁰ Questa unità architettonica e spaziale costruita

50 A Smirne la piazza di *Konak* si venne formando lentamente per aggiunta di edifici ed elementi pubblici che determinano la fisionomia di questo spazio agli inizi del novecento. La caserma *Sarikisla*, grande edificio costruito in pietra con ampia corte a C aperta verso il mare costituì il primo limite di questo spazio negli anni '20 dell'ottocento, seguì nel 1860 la ricostruzione del palazzo di Konak, precedentemente in legno e successivamente in pietra. Solo nel 1901, con la costruzione della torre dell'orologio, si venne a compiere la completa metamorfosi di questo spazio in una piazza di stampo europeo, simile ad una piazza del municipio.

lentamente e che rappresentava un aspetto di interesse per la città di Smirne, venne cancellata, come abbiamo visto, dalle demolizioni degli anni '50 e '60 del novecento.⁵¹

Terminati i lavori di Konak nel 2003, tutto il *waterfront* "storico" della città, dopo le riforme urbane ottomane e la speculazione edilizia degli anni '70 e '80, venne riconfigurato morfologicamente collocando lo spazio pubblico al centro dei progetti. Questi due spazi, pur essendo in continuità e presentando caratteristiche simili (elemento unificante è, ad esempio, l'ampio utilizzo delle superfici verdi), presentano due approcci progettuali differenti se non antitetici.

Il ridisegno della piazza di *Konak* mostra una netta delimitazione degli spazi pubblici con diverse pavimentazioni e soprattutto con diversi caratteri.⁵² La piazza di Konak, che è stata pavimentata in pietra riproponendo la geometria precedente le demolizioni degli anni '60, è lo spazio centrale dell'intervento. Il resto della superficie dell'intera area è invece stato trattato a prato, ma in questo caso, rispetto alla semplicità del piano verde del Kordon, gli ambiti verdi sono stati formalizzati e declinati caso per caso per risolvere i problemi sollevati dai limiti del sito. Nel lato della piazza di *Konak*, dove precedentemente era costruita la caserma ottomana, sono stati realizzati una serie di giardini formali con essenze diverse, mentre nel limite a sud una collina-gradinata verde chiude scenograficamente l'area interessata dalla riqualificazione, separandola dalle infrastrutture retrostanti e rendendola un belvedere aperto sulla baia e sul nuovo *waterfront*. Il percorso pergolato, che conduce direttamente allo scalo dei vaporetti, è stato pensato in continuità con la via principale del mercato, la via *Anafartalar*. Soprattutto questo brano del nuovo *Konak* evoca elementi dello spazio pubblico (pergole, tettoie, vele,

51 ZENGEL- SAYAR, *Evaluation of Squares in Non-Western Countries*, op. cit. pp. 44-60.

52 Güner ha criticato questo approccio soprattutto mettendo in risalto ed enfatizzando gli aspetti positivi della progettazione del vuoto urbano in termini di indefinitezza e flessibilità d'uso. Ibidem pp. 83-84.

ecc.) così come furono realizzati negli anni '90 a Barcellona e successivamente a Genova.

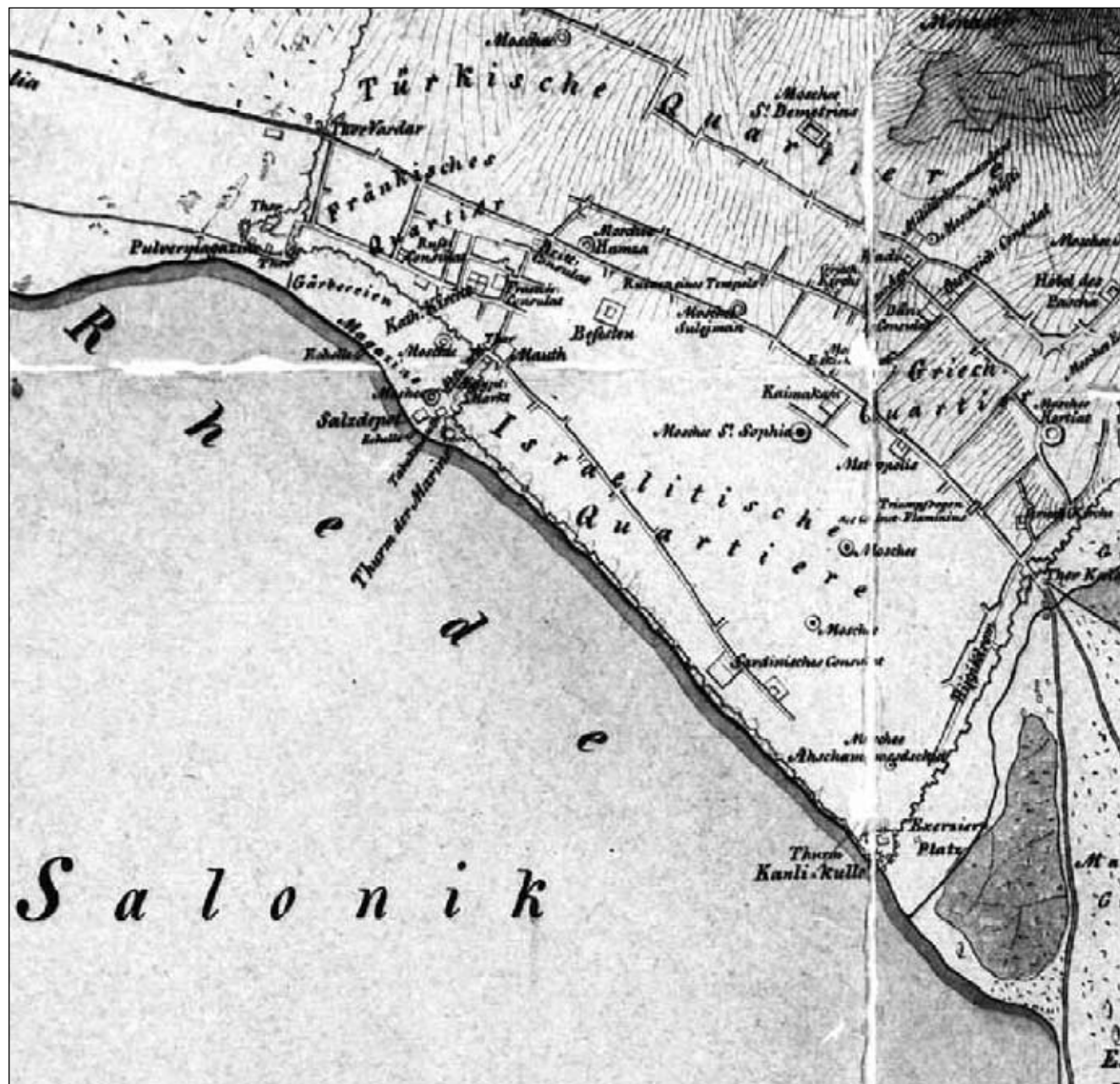


DIVERSE CULTURE UN'UNICA CITTÀ

In questo capitolo si esplorerà come, durante l'ultimo secolo dell'Impero Ottomano, la nascita e il riconoscimento ufficiale delle diverse comunità confessionali, o *Millet*, e la conseguente ascesa di alcuni gruppi etnici abbia influito sulla forma e sulle trasformazioni della città. Si vorrà così verificare se la multiculturalità etnica, rafforzata dai riconoscimenti, abbia veicolato idee di modernità e di cambiamento che caratterizzarono le trasformazioni dell'architettura delle città in epoca tardo ottomana. Oggi, ad anni di distanza da incendi e migrazioni, che hanno semplificato la geografia sociale, la multiculturalità che un tempo caratterizzava queste città rivive, come sentimento nostalgico, solo nella memoria. Il capitolo ripercorrerà alcune delle vicende salienti delle trasformazioni di Salonico e Smirne aggiungendo elementi critici alle questioni aperte nei capitoli precedenti.

Nel primo paragrafo si focalizzerà l'analisi sulla complessità della composizione culturale dei quartieri delle due città nel corso del XIX secolo, cercando di andare oltre la semplicistica visione di una città divisa in quartieri monoetnici. Le testimonianze e i racconti dei viaggiatori dell'epoca ci aiuteranno a ricostruire la vita sociale della città. Oltre all'identità culturale-religiosa, verrà posta l'attenzione sull'identità sociale che alla fine dell'Impero emerse come elemento unificante delle diverse comunità urbane di Salonico e Smirne; si cercherà anche di comprendere se, prima degli incendi, l'architettura, soprattutto quella domestica, e lo spazio pubblico abbiano o meno rappresentato le diverse identità presenti all'interno delle due città. Infine, si cercherà di capire se questo complesso sistema di tessuti sociali abbia effettivamente avuto fine con gli incendi che distrussero le città.

Il paragrafo conclusivo permetterà una riflessione sul concetto di identità e le sue interpretazioni tratte dalla letteratura specifica.



Nelle pagine precedenti una via di Salonico. (da Storia dell'imprenditorialità a Salonico 2004)

4.1, La divisione etnica dei quartieri di Salonico, agli inizi Ottocento, in una cartografia militare austriaca. (da Cerasi 2005)

4.1_La moltitudine etnica della città

“Quasi tutte le più importanti città mediterranee orientali sono il prodotto di molte culture simultaneamente attive. Al di là di stratificazioni storiche assai significative ed antiche, praticamente in ogni periodo della loro lunga formazione, in esse agivano, convivevano e si distinguevano più culture. ...Costantinopoli, Salonico, Alessandria d'Egitto, Izmir, Beirut non erano solo dei salotti cosmopoliti (l'aspetto più spesso evidenziato dalla pubblicistica), bensì anche delle città profondamente multiculturali nella loro formazione (e non solo multi-etniche nella loro costituzione sociale).”¹

Smirne, agli inizi dell'Ottocento, rafforzò il suo carattere di città portuale cosmopolita in cui risiedevano diversi gruppi etnici ottomani e stranieri come testimoniato dai diversi censimenti fatti in quegli anni.² L'organizzazione in comunità della società urbana si rifletteva anche all'interno del funzionamento della vita economica della città.

I greci ottomani ed ellenici,³ che nel Settecento erano un piccolo gruppo, crebbero costantemente, parallelamente alla crescita economica della città, e divennero, alla fine dell'Ottocento, la comunità più numerosa e importante della città.⁴ Come gli altri gruppi non musulmani della città, il commercio costituiva una delle occupazioni principali dei greci di Smirne; oltre ad occuparsi della distribuzione delle merci importate dall'entroterra di Smirne, gestivano anche lo scambio dei prodotti locali con i commercianti stranieri. Dopo il rinnovo delle capitolazioni e i privilegi concessi durante il periodo dei *Tanzimat*, membri della comunità greca continuarono a preservare una posizione strategica all'interno del commercio della città, nonostante il tentativo da parte degli europei di egemonizzare il mercato interno.

1 CERASI – BUGATTI, *La città dalle molte culture*, op. cit. pp. 7-8.

2 BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. pp. 86-90.

3 A seguito della nascita del regno ellenico, nel 1821, all'interno dell'Impero Ottomani si vennero a trovare greci con nazionalità ottomana e greci con nazionalità del neo nato sto greco.

4 La migrazione dei greci a Smirne avvenne dopo la presa dell'isola di Chios da parte degli Ottomani e del suo conseguente declino come centro del commercio dell'intera regione.

I turchi, sino alla vigilia delle riforme ottocentesche, erano principalmente impegnati nell'artigianato e nel piccolo commercio. Con l'abolizione delle corporazioni dei mestieri, l'apertura al mercato capitalista occidentale e un percepibile declino dell'artigianato, nella seconda metà dell'Ottocento, molti membri della comunità turca trovarono impiego all'interno degli apparati riformati dello stato; questo portò alla formazione di una nuova classe di élite musulmana.

La presenza armena a Smirne, grazie alla rete di commercianti della seta, permise una importante connessione commerciale tra la città egea e molti centri urbani dell'Anatolia orientale, lungo le vie carovaniere dirette verso la Persia.⁵ La maggior parte degli armeni era di rito gregoriano mentre un gruppo, immigrato dalla Persia e chiamato *persans* nelle diverse fonti dell'epoca,⁶ aderì al cattolicesimo e divenne, a seguito di matrimoni misti, il gruppo ottomano più inserito all'interno delle comunità europee della città.

La comunità ebraica era formata da immigrati che dal XVII secolo si erano trasferiti da Salonicco, Manisa, Chios e Istanbul. La migrazione, dovuta alle trasformazioni strutturali dell'economia, attirò a Smirne, oltre a persone alla ricerca di un nuovo impiego, banchieri e commercianti già attivi negli altri centri dell'impero. Il ruolo importante avuto nell'economia della città nei primi secoli di installazione non ebbe ulteriori sviluppi durante l'Ottocento. Lo stabilizzarsi delle professioni tradizionali, legate alle attività del mercato cittadino, anche durante il periodo di espansione economica della città, causarono la marginalizzazione di questo gruppo all'interno delle trasformazioni sociali della città, a differenza di quanto avvenne a Salonicco.

Le capitolazioni ottomane diedero a talune nazioni europee, quali quella francese, inglese, olandese e veneziana, privilegi commerciali e giuridici, permettendo a persone e beni di essere soggetti ai diritti dei paesi di origine;

5 La più grande attività manifattura tessile della città era stata fondata da una società armena alla fine del Settecento. Vedi BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p. 70.

6 SMYRNELIS, *Une ville Ottomane plurielle*, op. cit. pp. 99-103;

anche cittadini ottomani, per beneficiare dei privilegi commerciali e per sottrarsi alle imposte quali erano soggetti, acquisirono la cittadinanza di una nazione europea.

I cittadini europei residenti in città che genericamente venivano chiamati *franchi*, nella prima metà dell'Ottocento, divennero un gruppo consistente e occupato in diverse professioni:⁷ oltre ai negozianti e commercianti si aggiunsero nuove figure professionali quali banchieri, ingegneri, architetti, insegnanti, medici impiegati nelle società marittime e ferroviarie. Simile cambiamento interessò anche la comunità dei levantini di Smirne, cattolici, stabiliti nell'Impero Ottomano da diverse generazioni e discendenti degli europei.⁸

Il mosaico culturale degli abitanti di **Salonicco** era sensibilmente diverso da quello di Smirne, sopra descritto. Oltre ai greci ortodossi, ai turchi musulmani, agli ebrei, in particolar modo sefarditi, e agli armeni gregoriani erano presenti in città anche serbi, bulgari, valacchi, albanesi ed ebrei convertiti all'islam chiamati *dönme*.⁹

Gli ebrei, come concordano tutte le fonti dell'epoca,¹⁰ erano la componente più numerosa e rappresentavano circa la metà della complessiva popolazione urbana. Questa peculiarità fece di Salonicco la cosiddetta "Gerusalemme dei Balcani"¹¹ e una delle più importanti città per le comunità giudaiche del Mediterraneo orientale. La comunità ebraica era impegnata come a Smirne nelle attività del mercato e controllava, sin dal XVI secolo, le dogane e i

7 BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. p. 82.

8 Si veda per un approfondimento delle diverse componenti etniche smirniote SMYRNE-LIS, *Une ville Ottomane plurielle*, op. cit.

9 I *dönme* erano ebrei che a seguito della conversione all'Islam dell'auto proclamato messia Sabbatei Zevi (1626-1676) divennero musulmani. Per questa comunità l'architetto Vitaliano Poselli costruì una moschea a Salonicco, nel sobborgo di Kalamaria, agli inizi del Novecento.

10 ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit. pp. 58-62.

11 Vedi per un approfondimento *La "ville des Juifs" et le réveil des Balkans*, a cura di G. Veinstein, éditions Autrement, Paris, 1992 e MAZOWER, *Salonicco, città di fantasmi*, op. cit.

principali magazzini della città;¹² nella seconda metà dell'Ottocento divenne molto influente nell'economia della città. La loro egemonia commerciale, esercitata anche nei confronti dei greci, rendeva la città un caso eccezionale rispetto ad altri centri dell'Impero Ottomano, dove le minoranze greche e armene spesso dominavano il settore commerciale.¹³ A Salonicco dal 1880 al 1914 avvenne una trasformazione economica, l'attività predominante del commercio lasciò il passo all'emergente settore industriale;¹⁴ le nuove fabbriche furono costruite grazie ai capitali accumulati con il commercio e la maggior parte degli imprenditori salonicchesi erano ebrei.¹⁵ La diversa composizione etnica degli abitanti è solo il punto di partenza per comprendere come queste differenze abbiano avuto riflessi sulla forma della città e sulle trasformazioni dell'architetture e degli spazi pubblici negli ultimi decenni dell'Impero Ottomano.¹⁶

12 Le famiglie ebraiche gestivano le esportazioni di grano e dei prodotti minerali, del tabacco, del cotone, dell'oppio, delle pelli, dei bozzoli di bachi da seta e l'importazione di prodotti finiti, di stoffa e dei coloniali.

13 La posizione egemonica, occupata da cristiani ed ebrei dell'impero ottomano come finanziatori presso la Porta (dirigenti d'impresa dei pascià, cambiavalute, e addetti alla riscossione delle imposte), si mantenne nei settori della finanza e dell'industrializzazione quando l'impero entrò nella moderna economia capitalista e questo fatto spiega, in parte, l'emergere di questi gruppi all'interno società urbane delle più importanti città dell'impero.

14 La tradizionale produzione tessile era scesa a causa della concorrenza dei prodotti occidentali. Questo vide la proliferazione di piccole imprese che svilupparono l'industria tessile del cotone e la fabbricazione di tessuti. anche altre attività industriali si svilupparono nella seconda metà dell'Ottocento si veda RISAL., *La Ville convoitée*, op. cit. e QUATAERT Donald, *Premières fumées d'usines*, in *Salonique 1850-1918. La « ville des Juifs » et le réveil des Balkans*, Parigi, 1992, pp. 177-195.

15 Una delle famiglie più importanti erano gli Allatini, originari della Toscana, si stabilì a Salonicco nel XVIII secolo Gli Alattini e i Modiano, tra le famiglie più ricche della comunità ebraica salonicchese, furono tra i più importanti committenti del periodo tardo ottomano. COLONAS Vassilis, *Greek architects in the Ottoman Empire*, op. cit. e COLONAS Vassilis, *L'architecture résidentielle de Thessalonique*, op. cit. pp. 74-83.

16 Per un maggiore approfondimento della questione sociale si vedano DAVIDSON, *The Millets as Agents of Change*, op. cit.; MÜGE GÖÇEK, *Ethnic Segmentation*, op. cit. pp. 507-538.

4.1.1 I quartieri monoetnici

Possiamo dividere, per comodità analitica, la città di **Smirne** in due parti, quella alta a sud, costruita sulle pendici del monte Pagus, e quella bassa a nord, estesa sulla piana verso la Punta e il mare. Prendiamo come riferimento la pianta del Saad per individuare i diversi quartieri.¹⁷

Nella città alta si trovavano i quartieri abitati dai musulmani, in maggioranza turchi, anche se all'interno di quest'area sono state trovate tracce nel XVIII di un piccolo quartiere arabo. All'interno del quartiere turco si trovava anche un quartiere greco ortodosso, presente sin dal XVII secolo, si è consolidato successivamente nella seconda metà dell'Ottocento con la ristrutturazione della chiesa di San Giovanni di Sopra.¹⁸

Gli ebrei occupavano la parte di città ai piedi del monte Pagus nelle vicinanze del mercato di Kemeralti. Nella città bassa si trovavano i greci, gli armeni e gli europei. Quest'ultimi occuparono il quartiere marittimo della città, conosciuto appunto come il quartiere franco. Come abbiamo visto nel primo capitolo il quartiere franco occupava una posizione molto favorevole tra il mercato e gli scali marittimi.

Nonostante la suddivisione schematica formulata sopra, ogni area non era abitata esclusivamente da una sola componente etnica, piuttosto si riscontrava l'egemonia di un gruppo etnico all'interno della *mahalle*. Non si trattava infatti di quartieri chiusi, simili ai ghetti presenti nelle città europee; la predominanza di un'etnia si manifestava più spesso lungo una via. Smyrnelis, che ha insistito sulla dinamicità dei gruppi etnici all'interno dei diversi quartieri della città, riporta casi documentati di *mixite* etnica-culturale già nel XVIII secolo nelle nuove *mahalle* urbanizzate nell'entroterra del quartiere franco.¹⁹

La storia di Smirne, come abbiamo potuto verificare nel capitolo primo,

17 Vedi figura 3 capitolo primo.

18 Si rimanda alla nomenclatura presente in Storari, Pianta della città di Smirne rilevata dall'ingegnere Storari nell'anno 1854 e nell'anno 1856. Scale 1:5000.

19 SMYRNELIS, *Une société hors de soi*, op. cit. p. 253.

durante l'Ottocento è stata interessata da notevoli trasformazioni dello spazio urbano e dall'aumento della popolazione che ha determinato nuovi rapporti demografici tra le diverse comunità urbane. La divisione dei quartieri cittadini, così come sintetizzata sopra e riportata da diverse fonti occidentali, venne ad indebolirsi nella seconda metà dell'Ottocento per l'emergere di un'inedita divisione sociale degli abitanti della città. La differenziazione di natura sociale dello spazio urbano, secondo Smyrnelis,²⁰ non riguardava solo la distinzione tra città alta e città bassa ma soprattutto quella tra città, modificata e costruita *ex-novo*, durante l'Ottocento, e città settecentesca, interessata nello stesso periodo da un aumento della densità abitativa. Questo contrasto diede origine ad un cambiamento della precedente divisione etnica: gli europei durante la seconda metà dell'Ottocento si spostarono verso i quartieri armeni e greci, mentre il quartiere franco divenne il luogo di residenza delle famiglie agiate della città. Nell'ultimo quarto dell'Ottocento gli ebrei si spostarono verso i quartieri collinari, precedentemente a maggioranza turca, mentre gli armeni si spostarono nel quartiere ebraico. Ma i cambiamenti più radicali ebbero luogo all'interno del quartiere franco. Nella prima metà dell'Ottocento gli abitanti della *Rue des Francs* erano esclusivamente famiglie europee di diverse estrazioni sociali e armeni *persans*, ma in questo periodo, gli abitanti di estrazione sociale più modesta, iniziarono a muoversi verso nuovi quartieri greci e armeni, nella parte bassa della città.

Nella seconda metà dell'Ottocento si raggiunse l'omologazione sociale degli abitanti del quartiere; la popolazione era composta esclusivamente da famiglie della nuova borghesia cittadina: europei, *persans* e, dagli anni '60, famiglie greche ottomane. Negli ultimi decenni del secolo anche ottomani armeni, ebrei e turchi si spostano nel quartiere franco, confermando così il proprio cambiamento di *status* sociale conseguente ad nuova condizione finanziaria. L'ultima fase di questo mutamento culturale e sociale del quartiere si realizzò agli inizi del Novecento quando il rapporto numerico tra abitanti europei e

ottomani si invertì rispetto a vent'anni prima. Gli europei non erano più la maggioranza, all'interno del quartiere, la nuova maggioranza era costituita da ottomani di tutte le confessioni religiose, esponenti della nuova borghesia cresciuta con le riforme dei *Tanzimat*. La divisione etnico confessionale che caratterizzò, seppur in modo non totalizzante, i diversi quartieri della città agli inizi dell'Ottocento venne, un secolo più tardi, sostituita da una nuova separazione di carattere sociale e culturale.

Anche la città di **Salonicco** può essere divisa, per praticità, in due parti distinte: la parte alta a nord della *Rue du Vardar*, e la parte bassa, a sud da *Rue du Vardar* fino al fronte marittimo.

Gli ebrei di Salonicco erano localizzati in una parte di città ben circoscritta, tra la *Rue du Vardar* e il fronte mare.²¹ All'interno di quest'area si trovavano anche il mercato e due *mahalle*, una a maggioranza greca ortodossa e una turca musulmana. I quartieri ebraici, situati tra il mercato e gli scali, accoglievano le merci e i visitatori in arrivo dal mare. Pur essendo circa la metà della popolazione salonicchese gli ebrei erano concentrati in un'area non molto estesa, caratterizzata quindi da una forte densità abitativa.²²

I turchi costituivano circa il 35% della popolazione e risiedevano in quartieri residenziali che si trovavano nella parte alta della città. Pur non essendo il gruppo più numeroso, i turchi occupavano una superficie molto estesa e a bassa densità: secondo un registro ottomano degli anni '30 dell'Ottocento, i musulmani vivevano distribuiti in quarantasette *mahalle*, mentre gli ebrei in sedici e i cristiani in dodici. Anastassiadou ipotizza che la predominanza dei musulmani nella parte alta della città fosse dovuta a possibili interventi dell'amministrazione ottomana; Cerasi invece attribuisce questo dato,

21 Il quartiere ebraico copriva un settore che si estendeva dalla moschea di Aya-Sofya ad est sino al magazzino di Tophane ad ovest. ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit. pp. 58-62.

22 Il censimento della popolazione maschile della città del 1831 diede come esito complessivo la presenza di 12714 unità delle quali 5670 erano ebrei. *Ibidem* p. 58.

ricorrente in diverse città ottomane, soprattutto alla cultura abitativa di questi cittadini che tendevano ad occupare le aree più soleggiate e aperte sul paesaggio.²³

Secondo il censimento del 1831 circa il 20% della popolazione era costituita da cristiani ortodossi.²⁴ Questa cifra modesta è il risultato della migrazione conseguente all'indipendenza ottenuta dal Regno di Grecia proprio in quegli anni. I greci ortodossi occupavano il settore orientale della città, in particolare la *Rue du Vardar* nel tratto in prossimità della porta di Kelemeriye. Altre *mahalle* a maggioranza cristiana ortodossa erano dislocate in diverse parti della città, in corrispondenza di importanti monasteri e della sede del Metropolita.²⁵

Negli anni '60 del Settecento a Salonico si contavano solo un centinaio di europei residenti, mentre alla fine dell'Ottocento salirono a quasi diecimila unità.²⁶ Il quartiere franco era localizzato a ovest della città e confinava a est con le *mahalle* ebraiche, a nord con la *Rue du Vardar* e a sud con il quartiere portuale di *Ladadika*.

Negli ultimi decenni dell'Ottocento, Salonico conobbe una trasformazione sociale, culturale e fisica conseguente alla diffusione dei valori franchi, che per rapidità fu superiore anche a quella di Smirne e Istanbul. La nuova borghesia cittadina, formata da famiglie ebraiche e greche che godevano della protezione dei consolati europei, impose nuovi valori, sfidando il potere delle istituzioni religiose delle rispettive comunità;²⁷ questa borghesia, laica e dinamica, appoggiò le trasformazioni urbane volute dagli uomini dei *Tanzimat*..

23 CERASI, *La città del Levante*, op. cit. pp. 102-106.

24 I censimenti ottomani accomunavano tutti i cristiani ortodossi all'interno dello stesso *Millet*, il *Millet dei rum*, e non distinguevano quanti fossero i bulgari presenti all'interno di questi quartieri. Questo ha portato durante la seconda metà dell'Ottocento con il rafforzarsi dei rispettivi nazionalismi, greco e bulgaro, a statistiche spesso in totale contrasto di dati tra loro.

25 ANASTASSIADOU, *Salonique*, op. cit. pp. 62-69.

26 MAZOWER, *Salonico, città di fantasmi*, op. cit. p. 267.

27 Le famiglie più importanti della città diedero un contributo alla costruzione e all'apertura di nuove scuole e alla fondazione di giornali e periodici che avrebbero diffuso rapidamente le idee modernizzatrici e laiche europee. Ibidem, pp. 267-269.

Grazie ai legami commerciali e culturali con l'Europa e al ruolo all'interno delle rispettive comunità salonicchesi, queste famiglie rappresentavano dei perfetti intermediari culturali. Membri di queste famiglie insieme ad esponenti importanti della comunità europea diedero vita, agli inizi del Novecento, ad un circolo culturale che raccoglieva tutti gli esponenti dell'alta classe cittadina, qualunque fosse la loro confessione religiosa, e che offriva un nuovo modello di socialità.²⁸

Dunque, tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, tanto a Smirne quanto a Salonicco, si manifestò una inedita redistribuzione della popolazione all'interno dei quartieri che preannunciò i futuri assetti della ricostruzione.

“...L'antico abito era completamente sparito..I greci furono i primi ad adottare lo stile europeo. Gli ebrei furono lenti a seguirne l'esempio. I dōnme e i turchi imitarono gli ebrei..Oggi il lungomare di Salonicco con i suoi caffè, i suoi venditori ambulanti, le sue locande e i suoi cinema, i suoi passanti che indossano quelle orrende bombette, è ben poco diverso da qualunque altra città marittima europea del Mediterraneo occidentale.²⁹...”

28 Ibidem, P. 268.

29 La citazione è tratta da uno scritto del 1914 di uno studioso locale e citato da MAZOWER, *Salonicco, città di fantasmi*, op. cit. p. 257 e RISAL, *La Ville convoitée*, op. cit. 352.

4.1.2 spazi, architetture e identità culturali

A Salonico come a Smirne, nel passaggio tra Ottocento e Novecento, erano presenti diversi brani di città, sia di carattere residenziale che di carattere pubblico, che mantenevano leggibili le differenti concezioni architettoniche e spaziali, ottomane, europee, moderne e ibride, che le avevano costruite.

In questo complesso paesaggio urbano, riflesso naturale dell'altrettanto complesso paesaggio sociale, etnico e culturale, era possibile distinguere elementi identitari riconducibili a specifici gruppi etnici o sociali?

Esistevano tipi di architetture o spazi pubblici condivisi dai diversi gruppi confessionali presenti nelle città egee, oppure, esistevano architetture e spazi esclusivi di alcuni gruppi?

Gli spazi pubblici più importanti di Salonico e Smirne, tra la fine del Settecento e la prima metà dell'Ottocento, erano il mercato cittadino, il *çarsı*, le aree libere allestite per i mercati settimanali e gli spazi aperti esterni al centro abitato, in particolar modo i cimiteri.

Il mercato era il luogo dove confluivano commercianti e cittadini da tutte le *mahalle* della città, come abbiamo avuto modo di comprendere nel capitolo primo.³⁰ I mercati settimanali, i *pazar*, erano allestimenti temporanei realizzati in aree sia all'interno del tessuto edilizio che in quelle periferiche e conferivano significato a spazi non formalizzati. I grandi mercati che si tenevano nelle aree periferiche di Salonico e Smirne erano eventi ai quali partecipavano ampi strati della popolazione urbana. I cimiteri, grandi spazi aperti alle porte della città, erano, a dispetto di quello che si può immaginare, luoghi di socialità e di svago utilizzati dagli abitanti come giardini pubblici. I cittadini sia musulmani che cristiani vi passeggiavano e sostavano.³¹ Quando si affermò l'utilizzo dei nuovi fronti marittimi come luoghi della nuova socialità urbana, i cimiteri continuarono ad essere usati come spazi di aggregazione, soprattutto dagli

30 Vedi capitolo primo paragrafo 1.1.4.

31 Si veda per un approfondimento sugli spazi aperti ottomani CERASI, *La città del Levante*, op.cit. pp. 209-219.

abitanti degli strati sociali più bassi.³²

Dal Settecento in poi, le vie più importanti di Salonicco (*Rue du Vardar* e la via di Sabri pascià) e di Smirne (*Rue des Francs*) si arricchirono della presenza di botteghe, in continuità con il tessuto commerciale del vicino *çarsi*, e di locali pubblici, come i caffè, che determinarono il successo e lo sviluppo di queste vie come spazi pubblici frequentati da tutti i cittadini. Queste vie furono, a volte, descritte come strade occidentali, ma, poiché ci sono testimonianze contrastanti che non è facile verificare per la mancanza di mappe catastali e materiale iconografico, in questa sede si è più propensi a ipotizzare che la scena urbana di queste vie, prima delle riforme urbane degli anni '70 dell'Ottocento, avesse elementi comuni con i tracciati degli altri quartieri e fosse tale da non poter essere paragonata a contemporanee strade urbane di città portuali del Mediterraneo nord occidentale. Questi tracciati erano però probabilmente diversi da quelli delle altre parti di città poiché era possibile trovarvi una commistione funzionale, tipologica e di linguaggi architettonici non riscontrabile altrove.³³

La presenza degli europei e delle loro istituzioni fu determinante per la trasformazione di queste parti di città, soprattutto con l'avanzamento delle riforme urbane dei *Tanzimat* e con la ri-definizione dei fronti marittimi, ma non è chiaro se nella prima metà del secolo la forte presenza di europei avesse facilitato l'introduzione di architetture, soprattutto private, di tipo occidentale. Come cambiò la socialità del quartiere prima e dopo le trasformazioni urbane degli anni '70 dell'architettura della via?

Smyrnelis e Goffman riportano fonti, in primo luogo testimonianze di viaggiatori, che riferiscono come, già dal XVII secolo, gli abitanti della città provassero forte attrazione per il quartiere franco di Smirne.³⁴ L'alta frequentazione del

32 SMYRNELIS, *Une société hors de soi*, op. cit. p. 255.

33 Si veda il caso di studio proposto della *Rue des Francs* a Smirne nel capitolo primo paragrafo 1.3.1.

34 Ibidem, pp. 252-256. e GOFFMAN, *Izmir: from village to colonial port city*, op. cit. pp. 102-105.

quartiere era dovuta alla possibilità di trovare, soprattutto per gli uomini, quello che altrove non c'era o non era concesso. Inoltre, il quartiere franco, per la forte concentrazione di istituzioni religiose cristiane, era diventato teatro di importanti cerimonie che attiravano un vasto pubblico; come evidenza Zandi Sayek, riportando il caso della processione cattolica del *Corpus Christi* lungo la *Rue des Francs* nel 1844, questo tipo di manifestazioni religiose erano diventate occasione di aggregazione e vita sociale per gli abitanti sia del quartiere che del resto della città, indipendentemente dal credo religioso.³⁵ La *Rue des Francs* a Smirne e la via di *Sabri* pascià a Salonicco, agli inizi del Novecento, avevano mutato il loro aspetto fisico ed erano diventate le vie più europeizzanti delle due città.

Possiamo affermare che le architetture costruite nei decenni che hanno preceduto le trasformazioni urbane degli anni '70 dell'Ottocento fossero state espressione dell'identità culturale degli abitanti europei del quartiere?

In parte sì, ma non bisogna tralasciare che le trasformazioni più radicali di questi spazi avvennero in parallelo al mutare del panorama sociale dei quartieri franchi e all'arrivo di nuovi abitanti e proprietari non solo europei ma soprattutto ottomani: greci ed ebrei ma anche turchi. L'identità di questi spazi ammiccava alla moderna Europa borghese che le élite cittadine desideravano emulare, non solo nelle realizzazioni architettoniche ma anche negli aspetti sociali. I fronti marittimi di Salonicco e Smirne sono da questo punto di vista emblematici: in essi vennero costruiti gli edifici e le istituzioni tipiche della socialità borghese europea.

Gli edifici residenziali costruiti lungo il tratto centrale del Kordon, come messo in evidenza dalla ricerca di Colonas,³⁶ erano prevalentemente abitati e di proprietà di ottomani greci. In questo tratto di lungomare la tipica casa borghese smirniota fu maggiormente caratterizzata da elementi architettonici e linguistici neoclassici. Il prestigio e il riferimento all'Europa e quindi al

35 ZANDI SAYEK, *Orchestrating Difference*, op. cit.

36 COLONAS, *Greek architects in the Ottoman Empire*, op. cit. pp. 116-122.

neoclassico, non era però inedito nell'architettura della città e era stato utilizzato anche dalle autorità ottomane per caratterizzare gli edifici ufficiali, si pensi alla caserma di Smirne o ai palazzi del governo, i nuovi *Konak* cittadini, costruiti sin dai primi decenni dell'Ottocento in pieno fermento riformatore. È invece interessante notare che le residenze private della seconda metà dell'Ottocento furono caratterizzate da un pluralismo linguistico e decorativo che non era possibile trovare nelle case ottomane in legno ottocentesche e che può essere anche letto come elemento distintivo di talune etnie coinvolte nel processo costruttivo (committenti, architetti o mastri costruttori). Le versioni più elaborate delle case smirniote sono anche da interpretare alla luce del cambiamento di *status* sociale dei committenti. Infatti, seppur moderatamente decorate di elementi neoclassici, non è possibile trovare edifici simili al Kordon nelle vie dei quartieri più modesti della città.

Come messo in evidenza da Cerasi, i processi formativi delle architetture levantine e borghesi del Mediterraneo orientale sono primariamente e multiculturali e non semplicemente multietniche o espressione di una sola componente etnica. L'intersezione di diversi fattori culturali attivi in questi processi ha prodotto moltitudine e sovrapposizione di linguaggi e tipi. Lo schema prodotto da Girardelli per fissare le componenti culturali, umane e stilistiche dell'architettura levantina stambuliota ci permette di avere una sintesi e allo stesso tempo una visione sincronica delle possibili varianti architettoniche prodotte in tale complesso panorama sociale e culturale.

Concludendo, possiamo affermare che dalla seconda metà dell'Ottocento si iniziarono a distinguere le architetture residenziali della città in base al gruppo etnico di appartenenza; le case in muratura iniziano a diffondersi in certi quartieri dove una componente era più presente di altre. Questo fatto non si consolidò e venne messo in crisi dai cambiamenti sociali e culturali dell'ultimo decennio dell'Ottocento e i primi del Novecento. In sostanza, questi quartieri non si rafforzarono come quartieri dei franchi o dei greci dove era presente l'architettura europea o greca, ma consolidarono il loro

TYPE	INTERIOR LAYOUT	CONSTRUCTION SYSTEM	VOLUME	ELEVATION	ROOFING	PATRON	ARCHITECT
ottoman house, <i>konak</i> , <i>yah</i>	centralized	timber- <i>bagdadi</i>	irregular, asymmetrical, overhanging projections	wooden cladding	concavo-convex	Muslim Ottoman	Ottoman <i>kalfa</i>
"tanzimat box"	"2 rooms +1 hall"	masonry + <i>bagdadi</i>	regularized, symmetrical proj.	close spacing of fenestration		non-Muslim Ottoman	non-Muslim Ottoman arch.
row houses	centralized with corridor	masonry + steel + <i>bagdadi</i>	<i>cumba</i> on columns	Ottoman-Islamic revival	pitched roof, pavillion r.	Levantine	Levantine or Ottoman trained in Europe
street front apt building	enfilade	masonry+steel		western classical fenestration		foreign resident	foreigner with local experience
immeuble villa palazzo	corridor	reinforced concrete	regular solid	classical orders, pilasters, rustication	mansard, attic, balauster	western government	foreigner without local exp.

4.2, Lo schema è caratterizzato da categorie (tipologia- schema distributivo interno - sistema costruttivo - volumetria - alzato - tetto - committente - architetto) che si differenziano rispetto all'ampio spettro culturale della società tardo ottomana. Ogni architettura si può così leggere combinando gli elementi delle diverse categorie, es. *ottoman house + centralized with corridor + cumba or columns, ecc..* (da Girardelli 2007)

carattere architettonico ibrido espressione della nuova dimensione borghese e multiculturale di questi spazi.

4.1.3 *La fine della multiculturalità?*

A **Salonicco**, la trasformazione più importante, in termini di cambiamento del panorama etnico della città, è senza dubbio la fine della presenza ebraica. Nel censimento del 1905, alla vigilia della caduta dell'Impero Ottomano, in città risiedevano circa 80'000 ebrei su una popolazione totale di 135'000. Nel nuovo censimento, fatto dalle autorità greche nel 1913, il numero dei cittadini ebrei diminuì del 23%; da questi anni iniziò un esodo che continuò, in modo più rilevante, dopo l'incendio del 1917 e dopo la fine della Prima Guerra mondiale. Durante l'occupazione nazista della città, da marzo ad agosto del 1943, vennero deportati nei campi di Auschwitz-Birkenau e Bergen-Belsen 46000 ebrei. I pochi edifici religiosi rimasti dopo l'incendio vennero distrutti dalle truppe tedesche così come venne devastato il grande cimitero fuori dalle mura orientali della città. In meno di trent'anni vennero cancellate quasi tutte le tracce della presenza ebraica a Salonicco. Nel 1952 a Salonicco si trovavano solo 1700 superstiti e attualmente solo poco più di un migliaio risiede in città.

Con lo scambio delle popolazioni dopo il trattato di Losanna circa 20'000 turchi musulmani lasciarono la città.³⁷ Contemporaneamente, profughi da Smirne e dall'Anatolia arrivarono in Grecia.³⁸ La Macedonia e la Tracia assorbitono 650'000 persone e Salonicco divenne il polo attrattivo per i profughi greci:

37 Negli anni prima della conquista greca della città la popolazione musulmana raddoppiò. Questo fenomeno è da attribuirsi alla fuga di popolazioni musulmane dall'entroterra macedone. La presenza bulgara, anch'essa aumentata negli anni precedenti la fine dell'impero con la conclusione della seconda guerra balcanica venne quasi azzerata. Vedi per un approfondimento DARQUES, *Salonique au XXe siècle*, op. cit. pp. 68-79.

38 Alcuni dei profughi erano parte della borghesia smirniota ma molti di loro arrivavano dall'Anatolia e non parlavano neanche il greco definendosi semplicemente cristiani d'Oriente. MAZOWER, *Salonicco città di fantasmi*, op. cit p. 409.

117'000 si insediarono in città tra il 1920 e il 1928. Mazower ha ricostruito le drammatiche vicissitudini di questa grande massa di persone che invase la città.³⁹

L'arrivo dei profughi ebbe notevoli ripercussioni sulla struttura urbana della città, sia nelle aree centrali che in quelle periferiche. Circa 11'000 famiglie si stabilirono nelle aree non danneggiate dal fuoco, soprattutto all'interno delle abitazioni della città alta, Ano Poli, lasciate dai precedenti cittadini musulmani, altri vennero distribuiti in stanze recuperate all'interno delle case d'appartamento (una famiglia per stanza), altri ancora costruirono baracche lungo le mura e negli spazi aperti della città, alcune delle quali sono ancora oggi visibili. Le aree esterne alle mura cittadine furono molto più colpite dall'impatto dei profughi: tra il 1922 e il 1930 vennero costruite cinquanta nuove colonie molte delle quali spontaneamente.⁴⁰

La composizione sociale ed etnica di **Smirne**, alla fine dell'Ottocento, iniziò a cambiare con l'arrivo dei profughi musulmani dalla Russia e dalle precedenti province ottomane di Tessaglia, Macedonia, Serbia e Romania. Il più importante cambiamento del panorama etnico-sociale della città avvenne a seguito dell'incendio del 1922 con la partenza dei cittadini greci e armeni e, successivamente, di quelli europei. Il seguente scambio delle popolazioni vide la fine della presenza greca in Asia Minore e l'arrivo a Smirne di nuovi profughi musulmani dalla Grecia. Nel 1927, il nuovo censimento della popolazione della città stabilì che in città i non musulmani erano ancora poco meno del 14%, che come sottolineato da Alp Yücel Kaya⁴¹ si trattava comunque di una cifra importante se confrontata con altre città della Turchia del primo periodo repubblicano, escludendo Istanbul. Gli ebrei che rappresentavano la

39 Ibidem, pp.379-420.

40 Vedi per una sintesi HASTAOGLOU MARTINIDIS, *A Mediterranean City in Transition*, op. cit. pp. 493-507.

41 YÜCEL KAYA Alp, *Épilogue. "La ville te suivra"*, in *Smyrne, la ville oubliée? Mémoires d'un grand port ottoman, 1830-1930*, a cura di M. C. Smyrnelis, Paris, Autrement, 2006, pp. 220-232.

maggioranza dei non musulmani rimasti in città iniziarono però ad emigrare verso Israele dal 1946 e i cittadini rimasti lasciarono progressivamente le abitazioni dei quartieri delle aree centrali della città per spostarsi in periferia. Dopo gli anni '50 del Novecento, si manifestò in Turchia, come in altri paesi mediterranei, un processo migratorio dalle campagne verso le grandi città. Sino agli anni '80, le principali ondate migratorie che interessarono la città di Smirne provenivano dai territori agricoli nei pressi della regione Egea: questo primo flusso migratorio fece triplicare il numero di abitanti della città.⁴² Dagli anni '70, il paese vide un nuovo flusso interno con lo spostamento massiccio di persone, in prevalenza curdi, dalle regioni orientali dell'Anatolia.

Gli studi condotti da Ipek Özbek Sönmez hanno messo in evidenza come in alcune aree centrali della città, in particolare all'interno dei quartieri conservati dall'incendio del 1922 e precedentemente abitati dai turchi e dagli ebrei, si siano insediati i nuovi immigrati di Smirne.⁴³ L'autrice, nelle sue ricerche sociologiche, ha infatti verificato come, all'interno di questi quartieri, i nuovi abitanti, tutt'ora presenti, rappresentino esattamente campioni dei diversi flussi migratori verso la città Egea. Buona parte dei cittadini che hanno occupato il pendio del monte Pagus, costruendo nuovi quartieri sino a raggiungere la fortezza di Kadifekale, sono originari del sud-est anatolico. Lo studio di Özbek Sönmez mette in evidenza come le sacche di povertà urbana, fin dagli anni '60, siano individuabili soprattutto in corrispondenza di questi quartieri e come il cambiamento sociale e culturale degli abitanti di questa parte di città sia il riflesso dei cambiamenti socio-economici del Paese. Secondo le analisi condotte, il 70% della popolazione di queste aree lavora nel settore informale dell'economia urbana, all'interno del quartiere.⁴⁴

42 Negli anni '50 la popolazione dell'area provinciale della città era di 559000 abitanti mentre negli anni '80 circa 1000000. ÖZBEK SÖNMEZ Ipek, Concentrated Urban Poverty: The Case of Izmir Inner Area, Turkey, in *European Planning Studies*, Vol 15, n. 3, Aprile 2007, pp. 327.

43 Ibidem, pp. 319-38.

44 Ibidem, p. 330.

La multiculturalità, che contraddistinse Salonicco e Smirne nel periodo ottomano, si esaurì con le profonde mutazioni del panorama sociale avvenute tra gli anni '20 e gli anni '50 del Novecento. Negli ultimi decenni queste città sono state investite da nuove ondate migratorie ed hanno riconquistato una nuova dimensione Mediterranea. Questi due elementi hanno portato a cambiamenti fisici, nuovi quartieri, e a ipotesi o realizzazioni di trasformazioni delle aree centrali come i *waterfront*. Nel caso degli insediamenti collinari di Smirne lungo la pendice del monte Pagus, la presenza di nuovi abitanti ha anche coinciso con lo svilupparsi di una parte di città che per scala, densità e apertura verso il paesaggio è connessa alla precedente città ottomana settecentesca. Un processo analogo si è verificato nel quartiere collinare Ano Poli di Salonicco. L'elaborazione di idee dello spazio pubblico originate in città europee della costa occidentale del Mediterraneo hanno suggerito ipotesi di cambiamento dello spazio pubblico di Salonicco e Smirne, come abbiamo sinteticamente visto nel capitolo precedente.

Che questi nuovi processi di trasformazione urbana possano avere esiti o dinamiche multiculturali non è da escludere ma meriterebbero un approfondimento ulteriore.

4.1 _Le diverse identità

Nei precedenti capitoli si è ragionato sui diversi aspetti correlati all'identità che hanno avuto un ruolo rilevante nelle trasformazioni urbane delle due città egee. In primo luogo, si è focalizzato sul cambiamento dell'identità urbana. Ricostruendo i caratteri architettonici e spaziali di alcuni tracciati o parti di quartieri, significativi delle metamorfosi della città borghese tardo ottomana, si sono evidenziati soprattutto i cambiamenti della scena urbana e delle architetture residenziali.

La complessità presente nella società urbana di Salonicco e Smirne diede vita ad una identità urbana nella quale i confini non erano nettamente delineati

o prestabiliti. La ricostruzione diede vita ad una nuova identità urbana nella quale i confini dell'identità vennero decisi a priori. Nel nuovo contesto culturale i tecnici europei poterono introdurre una diversa morfologia dello spazio pubblico. Questo nuovo approccio alla trasformazione della città non sarebbe stato possibile senza i radicali mutamenti della situazione politica e la costruzione delle nuove identità nazionali. In questo nuovo contesto si è cercato di comprendere come il tentativo cosciente di imporre una nuova identità abbia avuto conseguenze sulla forma urbana.

La questione identitaria ha assunto particolare rilevanza nelle ultime decadi anche per un diffuso ed emergente sentimento di crisi dell'identità. Esiste una crisi dell'identità?

Dagli anni '90, ad esempio Giddens, ha messo in evidenza come tale concetto, nel nuovo contesto delle trasformazioni globali, abbia caratterizzato la vita contemporanea. Robbins ha descritto il fenomeno della globalizzazione come una straordinaria trasformazione, dove le vecchie strutture degli stati nazionali sono state messe in discussione dall'emergere di una *transnazionalizzazione* della vita e dell'economia.⁴⁵ La globalizzazione ha prodotto diversi risultati in termini di identità. All'omogeneizzazione promossa dal mercato globale, tendente ad imporre una nuova identità apparentemente indifferente alle comunità locali, si oppone una resistenza che può riaffermare alcune identità regionali o nazionali o portare alla formazione di nuove identità ibride. Woodward ha messo in evidenza come la crisi dell'identità sia emersa dalla caduta dei precedenti e stabili gruppi sociali e come l'identità nella contemporaneità sia sempre più correlata ad una moltitudine di fonti (nazionalità, etnicità, classe sociale, comunità, genere, sessualità, ecc.) tali

45 GIDDENS ANTHONY, *The Consequences of Modernity*, Stanford, University Press, 1991 e ROBINS KEVIN, *What in the World's is Going on?*, in ***Production of culture/cultures of production***, a cura di P. du Gay. Londra, 1997 citati in WOODWARD Kathryn, *Concepts of identity and diversity*, in *Identity and difference*, a cura di K. Woodward, Londra, Thousand Oaks, 1997, p. 16.

che possono entrare in conflitto tra loro.⁴⁶

4.2.1 Identità ed alterità

Remotti ha sintetizzato due antitetiche interpretazioni della natura dell'identità: la prima, che fa riferimento ad Aristotele, vede l'identità come entità data, implicita alle cose, che deve essere solamente svelata; la seconda interpretazione, elaborata dal matematico Friedrich Waisman negli anni '30 del Novecento, afferma che l'identità non esiste in se ma esistono i diversi modi di organizzarla fissandone di volta in volta i confini.⁴⁷ Nel primo caso, la ricerca non muta l'essenza e la struttura dell'identità, che è parte dell'organizzazione ontologica delle cose. In questa ottica, la struttura e i confini degli oggetti o degli enti sono dati, l'identità deve essere svelata dietro lo strato di apparenza ingannatrice. Nel secondo caso, invece, decidere l'identità significa, a prescindere dalla consapevolezza che se ne possa avere, decidere il tipo e l'organizzazione interna, la coesione, la coerenza e i limiti. In questo caso bisogna decidere la struttura e i confini, pertanto la responsabilità della scelta ricade su chi è interessato dall'invenzione dell'identità. I confini dell'identità possono essere tracciati in base a motivazioni culturali piuttosto che per una coscienza teoretica.⁴⁸

Hall suggerisce, analogamente a Remotti, due interpretazioni del concetto di identità. Nel primo caso, l'identificazione è assunta a priori fondata su origini o caratteristiche condivise e *naturalmente* mantenute vive dalla solidarietà e dall'alleanza alla base dell'atto fondativo dell'identità. Contrariamente al

46 WOODWARD, Concepts of identity and diversity, op. cit, pp. 15-19.

47 Vedi REMOTTI Francesco, *Contro l'identità*, Roma Bari, Laterza 1999, pp. 5-6.

48 Remotti definisce questi due modelli *essenzialista* e *convenzionalista*. Ibidem, p. 6.

Hall, invece, li definisce *essentialists* e *antiessentialists*. Nel primo modello si assume che ci siano contenuti essenziali ed intrinseci in ogni identità. In questo caso lo sforzo maggiore è quello di comprendere l'autenticità e l'originale contenuto di un'identità. Nel secondo modello si enfatizza l'impossibilità di costituire separate e distinte identità. Il modello non-essenzialista nega l'esistenza di autentiche origini ed esperienze. Vedi per una critica di questi modelli GROSSBERG Lawrence, *Identity and Cultural Studies: Is That All There Is?*, in *Questions of Cultural Identity*, a cura di S.Hall – P. du Gay, Londra, Thousand Oaks, 1996, pp. 87-107.

“naturalismo” di questa definizione, l’identità può essere vista come una costruzione, un processo mai completato e sempre in sviluppo.⁴⁹ Se si accetta che le identità non sono mai unificate e che nella tarda modernità sono aumentate le frammentazioni e le fratture, il risultato è una molteplicità di identità costruite attraverso differenti intersezioni, discorsi, politiche e posizioni. Queste identità, secondo Hall, sono soggette a radicali storizzazioni e costanti processi di trasformazione. La costruzione di un’identità è relativa alle ricerche storiche, al linguaggio e alla cultura, in un processo in divenire piuttosto che in essere. Hall relaziona l’identità alle tradizioni inventate, mettendo in contrapposizione il presunto ritorno alle radici con l’accettazione dei percorsi scelti in passato.⁵⁰ Le identità, sempre per Hall, sono costruite e devono essere comprese come il prodotto di specifici luoghi storici ed istituzionali o all’interno di specifici discorsi formativi e pratiche legate al potere. L’unità e l’omogeneità interna, che in termini di identità è fondativa, non è un fatto “naturale” ma è costruito all’interno di un processo di esclusione. Le unità interne di ogni identità sono di fatto costruite in un gioco di inclusione ed esclusione che è il risultato non di una naturale ed inevitabile unità primordiale ma di un naturalizzato e determinato processo di esclusione.⁵¹

Kathryn Woodward considera le identità come entità costruite dove ha un ruolo fondamentale la rappresentazione.⁵² Nel caso della costruzione di un’identità nazionale si ricorre, come abbiamo già visto nel capitolo secondo, alla mistificazione di identità passate che vengono utilizzate per produrne di nuove. Riscoprire il passato è parte del processo della costruzione dell’identità. Per

49 Vedi HALL Stuart, Who Needs “Identity”?, in *Questions of Cultural Identity*, a cura di S.Hall – P. du Gay, Londra, Thousand Oaks, 1996, pp.2-3.

50 Ibidem, p. 4.

51 Ibidem, p. 5.

52 La rappresentazione, per Woodward, è un processo culturale che stabilisce identità individuali e collettive e i sistemi simbolici, fornisce ad esempio risposte del tipo: chi sono?, cosa potrei essere? Vedi WOODWARD, Concepts of identity and diversity, op. cit. pp. 8-48.

Woodward tutte le pratiche che producono significati coinvolgono relazioni con il potere, che decide chi e che cosa debba essere escluso dal processo di formazione di un'identità. In ultima analisi, la definizione dell'identità è realizzata attraverso una contrapposizione all'alterità attuata sia da sistemi simbolici di rappresentazione sia da forme di esclusione sociale.⁵³

Remotti sposta l'attenzione su un altro aspetto, che esula dal fatto che una identità sia frutto di una ricerca o di una costruzione. Distingue cioè se questo processo si attui generalizzando, e quindi assimilando più aspetti, o se, al contrario, aumentando il grado di particolarità cosicché diventi necessaria la separazione e la definizione perentoria dei limiti dell'identità. Nel primo caso prevale nella formazione di un'identità l'*assimilazione* mentre nel secondo caso la *separazione*.⁵⁴ Remotti, sostenendo la teoria dell'identità come costruzione, individua due livelli alla quale l'identità si relaziona differenziandosene: il livello più prossimo è quello delle connessioni, mentre il livello più distante è quello del flusso. Il livello delle connessioni è caratterizzato dalle alternative possibili e rappresenta l'alterità, mentre il flusso le alterazioni. La costruzione di un'identità implica la drastica riduzione delle possibilità di connessione con l'alterità e una resistenza all'inesorabile mutamento del flusso.⁵⁵

Nel rapporto tra identità e alterità l'elemento discriminante è la particolarità che determina la coerenza dell'apparato identitario. Idee, credenze e valori possono essere sottoposti ad un processo di trasformazione che ha come risultato la ricerca della coerenza e della logica interna. L'aumento della coerenza e della particolarità porta automaticamente alla riduzione della

53 Ibidem, p. 29.

54 Vedi REMOTTI, *Contro l'identità*, op. cit., pp. 7-10.

Nella città prese in esame abbiamo analizzato tracciati nei quali l'identità della scena urbana presentava ampi gradi di assimilazione: nella Rue des Francs di Smirne o nella via Sabri pascià di Salonico diversi tipi e linguaggi concorrevano alla costruzione dello spazio pubblico. Al contrario l'architettura dell'asse civico hébrardiano di Salonico caratterizzata dallo stile neo-bizantino presentava un alto grado di particolarità, di separazione e di distinzione rispetto alle altre parti di città.

55 Remotti mette in evidenza come elementi distintivi dell'identità siano i contorni e le delimitazioni piuttosto che la stabilità. Ibidem, pp. 11-12.

molteplicità. Maggiore sarà la particolarità dell'identità maggiore sarà la sua coerenza. Il processo di purificazione, dal greco *kàtharsis*,⁵⁶ indispensabile per la formazione di un'identità presuppone la separazione, l'eliminazione e come limite estremo la distruzione dell'alterità. La ricerca più ossessiva dell'identità avviene soprattutto nei momenti di distruzione, cioè quando vengono meno i patti più o meno taciti e quando non sono più accettabili stili diversi o alternativi.

Tuttavia, per quanto l'affermarsi di un'identità comporti un conflitto con l'alterità non è detto che questa scompaia del tutto. Questo processo di selezione, separazione o negazione dell'alterità non giunge mai al suo totale compimento, nonostante gli sforzi di allontanamento l'alterità può riemergere sotto forme non prefigurate.





Nelle pagine precedenti una veduta di Smirne dalla sommità del monte Pagus.

Tra gli obiettivi principali della tesi c'è stato quello di aggiungere elementi critici utili all'interpretazione di quel processo storico definito, da diversi studiosi della città, come la dissoluzione del modello urbano ottomano.¹ Questa tesi ha cercato di mettere in evidenza come il cambiamento culturale e politico, avvenuto quasi contemporaneamente agli incendi, sia da considerare il fattore determinante di tali metamorfosi. Nonostante gli incendi siano stati eventi catastrofici e abbiano causato una netta frattura all'interno della storia urbana delle due città, essi non sarebbero stati determinanti, per il destino di Salonicco e Smirne, se non fossero sopraggiunte le nuove realtà degli stati nazionali. Le autorità cittadine, coadiuvate dai neonati governi centrali della repubblica turca e del regno ellenico, hanno proiettato, nella pianificazione delle due città, le loro aspirazioni di costruire una nuova identità urbana. **Senza il nazionalismo, come nuovo elemento culturale ufficiale e dominante, le metamorfosi di Salonicco e Smirne avrebbero portato ad esiti molto diversi da quelli che sono stati descritti.**

Il metodo di lettura della forma e della scena urbana è stato applicato per comprendere il succedersi e il sovrapporsi di diverse concezioni di città costruite, o talvolta solo progettate, nelle aree centrali di Salonicco e Smirne, dagli anni '50 dell'Ottocento sino agli inizi del Novecento.

In queste conclusioni credo sia necessario ritornare su alcune questioni poste in apertura dei capitoli.

Nel primo capitolo, sin dal titolo, ***un modello urbano fragile?***, si è cercato di comprendere come le trasformazioni dell'ultimo periodo ottomano abbiano innescato dinamiche di modernizzazione della precedente città ottomana ereditata dal Settecento. La questione di fondo è se la città borghese e levantina, che abbiamo definito un'espressione moderna della città ottomana,

1 CERASI, *La città del Levante*. op. cit. pp. 297-301; PINON Pierre, *Trasformazioni urbane tra il XVIII e il XIX secolo*, in "Rassegna di architettura" n. 72, Istanbul, Costantinopoli, Bisanzio, 1997, pp. 52-61.

rappresenta un'estensione vitale della città ottomana o è il principio della fine di un'idea di città non strutturalmente attrezzata a metabolizzare l'impatto con le infrastrutture e i tipi di città borghese europea?

Nel primo capitolo si è insistito, più che sulla debolezza, sulla flessibilità del modello urbano ottomano, sinteticamente analizzato nei suoi aspetti basilari nel primo paragrafo, e sulla sua capacità di accogliere e integrare elementi nuovi. In questi termini, possiamo allora sostenere che, intrinsecamente, l'idea di città ottomana avesse le potenzialità per la sua metamorfosi? Visti i casi analizzati nel primo capitolo potremmo affermare di sì: abbiamo appunto messo in evidenza come, sia a Salonicco che a Smirne, fossero state realizzate parti di città che seppero coniugare tematiche della città ottomana settecentesca,² con quelle mutate dalla città ottocentesca borghese ed europea. Infatti, taluni elementi della scena urbana della città settecentesca erano sopravvissuti, a Salonicco come a Smirne, nella nuova costruzione dello spazio pubblico borghese levantino. Si è ipotizzato che tali riforme dello spazio pubblico e dell'architettura privata possano essere inserite all'interno di un processo di modernizzazione della città ottomana. Questo non esclude però che tale processo, in altri contesti, abbia avuto conseguenze distruttrici sul tessuto rimasto più aderente alla città tradizionale o settecentesca come afferma, per esempio, la tesi formulata da Cerasi.³ L'ipotesi qui sostenuta è ristretta e verificata per i soli casi esaminati; se le ricerche venissero ampliate anche ad altre importanti città portuali ottomane, i risultati permetterebbero di affrontare il tema in ambito più generale.⁴

Come è stato messo in evidenza, il **processo di modernizzazione**, che

2 Un primo processo di modernizzazione dell'architettura ottomana e di elaborazione di elementi provenienti dalla cultura architettonica europea iniziò già nel Settecento. Questa tematica è stata lasciata a margine in questa tesi. vedi HAMADEH Shirine, *Ottoman Expression of Early Modernity and the 'Inevitable' Question of Westernization*, in "Journal of society of architectural historians", n. 63, 1 marzo 2004.

3 CERASI – BUGATTI, *La città dalle molte culture*, pp. 35-40.

4 Come messo in evidenza nell'introduzione sono state le città portuali dell'impero ad avere una maggiore dinamicità nelle trasformazioni urbane.

aveva portato alla costruzione della città levantina, era stato una sintesi degli apporti di diversi attori. L'interruzione di questo processo, causata prima dagli incendi e poi dalla *de-ottomanizzazione* perseverata durante le ricostruzioni, permise di introdurre una nuova identità moderna che avrebbe dovuto assumere carattere nazionale e porsi in netta opposizione all'identità cosmopolita dei quartieri bruciati. In effetti i processi di costruzione delle identità, però, non sempre condussero agli esiti pianificati. Abbiamo osservato infatti che, durante i due processi di ricostruzione, vennero ancora utilizzate alcune pratiche e interpretazioni dello spazio pubblico in uso precedentemente alle distruzioni; difatti certi architetti, e forse anche alcune maestranze, continuarono a riproporre architetture dai vari linguaggi o elementi architettonici di provenienza ottomana.

Anche ad Istanbul, in alcuni brani del quartiere di Pera, possiamo ancora trovare, affacciati lungo le vie pubbliche, edifici residenziali, costruiti anche fino agli anni '60 del XX secolo, con molte caratteristiche tipologiche e formali derivate da architetture tardo ottomane.⁵ Spesso, questi tracciati o brani di città,⁶ che hanno mantenuto e sviluppato tale carattere di ispirazione ottomana, sono stati, solo in misura limitata, soggetti a variazioni e sostituzioni edilizie nel corso della seconda metà del Novecento. Questi casi, che rappresentarono un'eccezione, non divennero il modello né per l'urbanizzazione dei quartieri periferici né di quelli delle aree centrali nei quali invece, a partire dagli anni '60, venne attuata una rapida sostituzione delle abitazioni in legno ancora presenti.⁷

5 È probabile che questa permanenza sia da attribuirsi alla presenza di architetti che hanno lavorato nel periodo tardo ottomano o che si sono formati in tale periodo

6 Si fa riferimento ai quartieri di Pera, oggi Beyoğlu, come Cihangir, Galata o Tarlatasi vicini alla via principale İstiklal caddesi, nell'Ottocento nota come Grand Rue de Pera.

7 Il ricambio delle residenze di legno avvenne quindi anche su tracciati storici esclusi dalle grandi trasformazioni infrastrutturali; molte abitazioni furono gradualmente abbandonate e poi incendiate così da poter procedere subito con la sostituzione. questa pratica descritta da Pamuk è ancora viva, in misura minore, ai giorni nostri. Vedi PAMUK, *Istanbul*, op. cit.

La modernità architettonica e urbana espressa nelle ultime decadi dell'Impero Ottomano aveva avuto una gestazione e degli esiti molto diversi da quella che, all'indomani dell'incendio, le autorità greche e turche ipotizzarono per la ricostruzione. Storicamente nella prima metà del Novecento l'idea di moderno tendeva ad escludere l'alterità piuttosto che ad includerla e questo è visibile dalle ricerche, portate avanti dagli architetti coinvolti nelle pianificazioni, sull'identità architettonica, sulla formalizzazione degli stili e sull'identità dell'ambito pubblico e degli spazi aperti. Nella Salonicco greca e nella Smirne turca, la modernizzazione, messa in atto con la ricostruzione, come evidenziato nel capitolo secondo, è stata caratterizzata da un processo semplificativo della formazione dell'identità urbana: gli impianti urbani e le indicazioni date sui tipi di architettura da inserire nei lotti edificabili escludevano una formazione collettiva dell'immagine urbana.

Come possiamo leggere criticamente i due **processi di ricostruzione**? A Salonicco e Smirne si è costruito, durante il Novecento, un'idea di città moderna compiuta? e quali sono stati i rapporti con le parti di città residue?

L'area centrale di **Smirne** presenta ancora oggi la compresenza di diverse concezioni urbane che deriva dall'impostazione del piano dei Danger. Infatti, come messo in evidenza da Bilsel,⁸ gli urbanisti francesi decisero di escludere le parti di città non coinvolte nell'incendio del 1922 dalla pianificazione.⁹ Inoltre, il progetto incontrò diverse difficoltà durante la sua realizzazione. Il problema più rilevante fu che l'impianto urbano con assi prospettici e punti focali, seppur realizzato, non venne completato coerentemente dalla nuova edilizia nella scala adeguata ai tracciati proposti. A Smirne, le residenze unifamiliari,

8 BILSEL, *Cultures et Fonctionnalités*, op. cit. pp. 333-348.

9 Il fatto di non aver sostanzialmente inciso sulla città esistente può essere confrontato con i progetti che i Danger fecero in seguito sulle città del Mediterraneo orientale entrate sotto il controllo francese. Vedi come esempio il piano di Beirut in SOMMA, *Beirut: guerre de quartier e globalizzazione*, op. cit.

isolate all'interno di giardini privati, che vennero costruite a partire dagli anni '30, lungo i boulevard e le piazze, non definivano certamente uno spazio dal carattere pubblico. Come interpretare questa difficoltà a realizzare tale impianto di progetto? È da imputarsi ad una mancata capacità degli urbanisti coinvolti o ad una resistenza culturale all'imposizione di un modello urbano di tipo prospettico così estraneo alla cultura urbana ottomana quanto tardo ottomana? La città moderna levantina, nonostante le differenze messe in risalto rispetto alla città borghese europea, venne costruita con un particolare carattere dello spazio pubblico, determinato anche dal ricorrere di diverse tecniche di inserimento dell'edilizia residenziale.¹⁰ A Smirne, nella città della ricostruzione, non si sono consolidate tecniche peculiari di inserimento della residenza sulla via pubblica, dunque, le architetture degli anni '20 e '30 non diedero vita alla costruzione di una nuova idea dello spazio pubblico, ma rimasero casi isolati anche se di pregio architettonico. Questa incompiutezza è probabile che abbia influenzato i piani del dopo Danger, infatti, l'obiettivo principale di queste pianificazioni fu trasformare l'intera città, anche le parti non interessate dalla distruzione del 1922, secondo i parametri di modernità definiti dalla classe dirigente. Benché il piano redatto da Le Corbusier, nel 1948 per la città di Smirne, si innestasse perfettamente in questo progetto generale, probabilmente gli sventramenti che esso prevedeva per il centro storico andavano oltre le aspettative degli amministratori stessi e per questo non fu messo in atto. Non per questo, la municipalità, nei decenni a seguire, concentrò i propri interventi soltanto su alcuni punti critici messi in luce dal progetto dell'architetto svizzero.

Quali furono i risultati di questo intervento selettivo? Il risultato fu la marginalizzazione e l'isolamento delle parti di città in cui, una volta effettuati le demolizioni e gli sventramenti, non furono portate a termine le ricostruzioni. In queste aree si svilupparono fenomeni di degrado fisico e sociale che sono

¹⁰
locali.

Si rimanda alle analisi fatte nel sotto paragrafo 1.3.3 Nuovi linguaggi ed interpretazioni

ancora oggi oggetto di studi e di interventi di recupero.¹¹

L'impianto urbano proposto dal piano di Hébrard per **Salonicco** sortì effetti più duraturi e si radicò e integrò maggiormente nel territorio cittadino rispetto al piano dei Danger per Smirne. I principali fattori che determinarono tale successo furono la buona conoscenza da parte di Hébrard della città e un contesto culturale più propenso ad accettare le soluzioni proposte. Inoltre, Hébrard, utilizzando una tecnica compositiva urbana analoga a quella proposta da Kleanthes, Schaubert e successivamente da Von Klenze, per il piano di Atene capitale del nuovo Regno ellenico, impostò il nuovo impianto valorizzando i monumenti romani e bizantini, escludendo invece le preesistenze ottomane. I monumenti salvaguardati furono usati come punti focali dei nuovi assi prospettici e si caricarono così di forte carattere simbolico ed evocativo.

Nonostante le difficoltà politiche ed economiche, nelle prime parti di città ricostruite fu determinante il contributo dei privati che colmarono i vuoti negli isolati con interessanti soluzioni architettoniche capaci di dialogare con la grande scala dei tracciati urbani e di mitigare la rigidità dell'impianto proposto. Difatti, l'idea di modernità introdotta con il piano Hébrard ebbe la sua realizzazione più convincente proprio nelle parcelle private piuttosto che lungo gli assi pubblici e monumentali, alcuni dei quali furono conclusi soltanto nel dopoguerra.¹²

La graduale sostituzione delle architetture residenziali, avvenuta tra gli anni '60 e gli anni '70, con la demolizione di molti edifici della ricostruzione e di brani di tessuto ottomano che ancora si infiltravano sino alle aree centrali della città, determinò un ulteriore cambiamento della scena urbana di Salonicco. Le architetture residenziali della speculazione edilizia degli anni '70 e che

11 Si pensi ai progetti di recupero del mercato di Kemeralti, area compromessa dagli interventi urbani degli anni '60. ALTINÖRS - YÖRÜR, Strategic Meaning of the Historical City Center, op. cit. ; ECEMIS KILIC, Preservation Plans Applications for the Historical City Centre, op. cit.

12 L'asse civico hébrardiano, spazio pubblico più rappresentativo della città moderna, venne completato negli anni '60.

oggi caratterizzano la scena urbana tipica rappresentano un impoverimento formale, funzionale e architettonico rispetto agli edifici della ricostruzione degli anni '20, ma non sono elementi estranei all'impianto di Hébrard. Questi edifici, infatti, rispettarono le modalità di inserimento nei lotti disegnati dall'architetto francese e per questo determinarono il consolidamento degli isolati. Pertanto, l'attuale panorama urbano non si può considerare incoerente con le premesse di piano, ma credo sia da leggere come un possibile esito implicito in quell' impianto urbano. All'interno di quel disegno degli isolati era possibile che venissero introdotti edifici di quella dimensione. È interessante osservare che, in tracciati di diversa morfologia e scala, ad esempio nelle aree collinari di Salonicco e Smirne, le nuove residenze, soprattutto quelle costruite dal dopoguerra, riproposero una scala architettonica analoga a quella delle residenze ottomane ancora presenti o in via di sostituzione.

Come leggere i processi di modernizzazione delle aree centrali di Salonicco e Smirne rispetto alla contemporaneità e a possibili future metamorfosi? I due contesti presentano interessanti peculiarità.

Nel caso di Smirne, la debolezza dell'impianto dei Danger ha lasciato maggiore criticità e incompiutezza nelle aree centrali: qui sono ancora vive le tensioni tra le parti di città con architetture molto diverse tra loro all'interno di stessi ambiti urbani. Questa incompiutezza lascia aperto lo scenario a nuove trasformazioni e a possibili **futuri consolidamenti**; si tratta infatti di un processo non concluso e ancora in divenire: le trasformazioni del fronte mare di Smirne ne sono un esempio. Al contrario di Smirne, ritengo che il processo di modernizzazione introdotto da Hébrard per Salonicco, sospendendo il giudizio sugli esiti della speculazione edilizia degli anni '70, abbia raggiunto un suo consolidamento; la strutturale debolezza dei progetti, proposti per l'asse civico nel 1997, sono un'interessante istantanea della difficoltà di insinuare nuove concezioni dello spazio pubblico all'interno di questo impianto.¹³

Conscio che questa ricerca non si possa considerare conclusa, credo che alcune tematiche possano essere aperte a successive ricerche e approfondimenti. Gli indirizzi di possibili sviluppi potrebbero essere due.

Il primo potrebbe riguardare l'elaborazione e la verifica di una metodologia d'intervento progettuale, a diversa scala, su contesti analoghi a quelli di Salonicco e Smirne. Credo che il nodo più importante da sciogliere per tale ricerca dovrebbe essere comprendere come le tecniche urbane e architettoniche, elaborate nei contesti culturali europei, possano adeguarsi all'interpretazione di diverse idee di città e di fatti urbani di natura o di maturazione storica e culturale diversa da quelli della città occidentale.

Il secondo indirizzo, di carattere storico - critico, potrebbe comprendere aspetti ancora poco approfonditi sulla recente metamorfosi delle città del Levante, di seguito provo a suggerirne alcuni di particolare interesse.

Un aspetto potrebbe riguardare l'approfondimento delle tecniche di intervento elaborate da parte di architetti e urbanisti europei che lavorarono in Turchia dal primo periodo repubblicano. Questo filone di ricerca potrebbe mettere in relazione il caso turco con quello dei contesti coloniali.

Infine, potrebbe essere approfondito il tema dei quartieri spontanei costruiti dalle popolazioni rurali urbanizzate. Come abbiamo solo accennato nel capitolo terzo il quartiere sulle pendici del monte Pagus di Smirne e il quartiere Ano Poli a Salonicco hanno avuto, negli ultimi decenni, uno sviluppo urbano che ha metabolizzato alcune tecniche di urbanizzazione presenti nei vicini quartieri dove ancora si preservano aspetti legati alla città collinare ottomana.

Potrebbe essere questo un elemento di permanenza di un'idea di città non ancora dissolta completamente?

A

ABEL Chris, *Architecture as identity*, in *Semiotics 1980*, a cura di M. Herzfeld and M.D. Lenhart, New York, Londra, Plenum Press, 1982, pp. 1-10.

ABU-LUGHOD Janet, *The Islamic City- Historical Myth, Islamic Essence, and Contemporary Relevance*, in "IJMES", n. 19, 1987, pp. 155-176.

ACHLADI Evangelia, *De la guerre à l'administration grecque: la fin de la Smyrne Cosmopolite*, in *Smyrne, la ville oubliée? Mémoires d'un grand port ottoman, 1830-1930*, a cura di M. C. Smyrnelis, Paris, Autrement, 2006, pp. 180-195.

AGIS I. Anastasiadis, *Thessaloniki: old town*, Athens : Melissa Publishing House, 1990.

AKYUZ Eti, *Traditional Housing Architecture in Izmir*, tesi di dottorato Università Dokuz Eylul, Izmir 1993.

AKYUZ LEVI Eti, *The comparative Evaluation of Western Anatolian Housing Architecture with the Examples on Aegean Islands*, in *7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, a cura di Akın, Batur, Batur. Istanbul, Yem Yayın, 1999, pp. 297-305.

ALSAYYAD Nezar, *Hybrid Culture/Hybrid Urbanism: Pandora Box of the "Third Place"*, in *Hybrid urbanism: on the identity discourse and the built environment*, a cura di Al Sayyad, Westport, Conn: Praeger, 2001, pp. 1-18.

ALTINÖRS ÇIRAK Ayşegül - YÖRÜR Neriman, *Strategic Meaning of the Historical City Center while Designating Future of a City: a Study with numerous actors: Izmir City Kemeralti Bazaar Case*, in atti del convegno *Strategic Meaning of the Historical City Center 43rd ISOCARP Congress*, Izmir 2007.

ANASTASSIADOU Meropi, *Salonique, 1830-1912 une ville ottomane a l'age des reformes*, Leiden, 1997.

ANASTASIADIS Giorgos - HEKIMOGLU Evangelos, *Costa, porti, Torre Bianca – La battaglia della memoria – sulla base della collezione fotografica di Nikos F. Politis*, collana "Salonicco: storia illustrata delle vie 1920-1960",

University Studio Press, Salonicco 1997, (in greco).

ANASTASIADIS Giorgos - HEKIMOGLU Evangelos, *La 'perduta' Egnatia di Salonicco – Dalla 'Via Larga' medievale alla (stretta) autostrada contemporanea*, collana "Salonicco: storia illustrata delle vie 1920-1960", University Studio Press, Salonicco 1997, (in greco).

ANASTASIADIS Giorgos - HEKIMOGLU Evangelos, *Tsimiski, Aghias Sofias, Diagonios – Il percorso della memoria*, collana "Salonicco: storia illustrata delle vie 1920-1960", University Studio Press, Salonicco 1997 (in greco).

ANDERSON Benedict, *Imagined communities: reflections on the origin and spread of nationalism*, London, Verso, 1991 edizione rivisitata.

Aristotelous, Redesign of the Civic Axis of Thessaloniki, a cura di George Velenis, Organization for the Cultural Capital of Europe Thessaloniki 1997.

ARTAN Tulay, Question of Ottoman identity and Architectural history, in *Rethinking architectural history*, a cura di D. Arnold E. Altan Ergut, B. Turan Izkaya. Londra, New York, Routledge, 2006.

ATAY Çınar, *İzmir fotoğrafları* (19.YY), İstanbul 1997.

ATAY Çınar, *İzmir'in İzmir'i*, İzmir, Esiad, 1993.

ATAY Çınar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, Ankara, 2003.

AUGÉ Marc, *Rovine e macerie, il senso del tempo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2003.

B

BAYKAN SEYMEN Ülker, Behçet Uz: an example of municipal government in the period of the single party rule, in *Three ages of İzmir: palimpsest of cultures*, İstanbul, YKY, 1993, p. 297-321.

BAYRAKTAL Aysel, Le Corbusier's proposal for a city plan for İzmir, in *Three ages of İzmir: palimpsest of cultures*, İstanbul, YKY, 1993, pp. 323-26.

BASTEVA Eleni, *Memory and architecture*, Imprint Albuquerque, University of New Mexico Press, 2004.

BASTEVA Eleni, *The creation of modern Athens : planning the myth*. New York, Cambridge University Press, 2000.

- BAUMAN Zygmunt, *Intervista sull'identità*, Roma Bari, Laterza 2003.
- BAUMAN Zygmunt, modernità e ambivalenza, in *Cultura globale, Nazionalismo, globalizzazione e modernità*, a cura di M. Featherstone, Roma, Edizioni Seam 1996, pp. 43-71.
- BAYKAN SEYMEN Ülker, Behçet Uz: an example of municipal government in the period of the single party rule, in *Three ages of Izmir: palimpsest of cultures*, Istanbul, YKY, 1993, p. 297-321.
- BECCHI Alberto, Opportunità e vincoli dell'economia dei paesi mediterranei, in "Urbanistica", n. 108, 1997, Roma, pp.28-34.
- BELLICINI Lorenzo, Mediterraneo Mediterraneo: semiperiferia e centralità, in "Urbanistica", n. 108, 1997, Roma, pp.5-18.
- BENNETT Arnold, *Mediterranean scenes: Rome-Greece-Constantinople*, London, Cassell and company limited, 1928.
- BERKANT Cenk, Italian Architects in Izmir, in Atti del convegno The Presence of Italian Architects in Mediterranean Countries, Alessandria d'Egitto, 15 - 16 novembre 2007, Firenze 2008, pp. 328-339.
- BILSEL Candaş, A Specific Urban Form between Sea and City: the "Frank Quarter" of Izmir, in *Transformations of Urban Form, from interpretations to methodologies in practice*, Atti da Sixth International Seminar on Urban Form, Firenze 1999, pp.8-11.
- BILSEL Candaş, *Cultures et Fonctionnalités : Evolution de la Morphologie Urbaine de la Ville de Izmir aux XIX et XX siècles*, tesi di dottorato Univeristà Paris X Nanterre, Parigi 1996.
- BILSEL Candaş, Ideology and urbanism during the early republican period: two plans for Izmir and scenarios of modernization, in "METU Journal of Faculty of Architecture", n. 1-2, vol. 16, 1996, pp.13-30.
- BILSEL Candaş, L'incendie de 1922, le plan Danger et la reconstruction d'Izmir, in *La ville en feu*, a cura di S.Yerasimos e F. Fries, Théorie des Mutations Urbaines, 1993, pp. 67-88.
- BILSEL Candaş, The Ottoman Port City of Izmir in the 19th Century: Cultures,

Modes of Space Production and the Transformation of Urban Space, in *7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, a cura di Akın, Batur, Batur. Istanbul, Yem Yayın, 1999.

BORIE Alain, La modernizzazione dell'architettura, in "Rassegna di architettura", n. 72, Istanbul, Costantinopoli, Bisanzio, 1997, pp. 62-69.

BOERI Stefano, Thessaloniki: gateway to the Balkans, in "Topos", n. 44, 2003, pp. 35-38.

BOZDOĞAN Sibel, *Modernism and nation building: Turkish architectural culture in the early republic*, Seattle, University of Washington Press, 2001.

C

CERASI Maurice, Da Costantinopoli a Istanbul. I secoli XV-XVII, in *Metamorfosi della città*, a cura di Leonardo Benevolo, Libri Scheiwiller, Milano, 1995 pp.73-148.

CERASI Maurice, Il sistema urbano diffuso: la rete urbana anatolico balcanica, in "Storia della Città" n. 30, Milano 1984.

CERASI Maurice, Il tessuto residenziale della città ottomana (secc. XVII-XIX), in "Storia della Città" n. 31/32, Milano 1984.

CERASI Maurice, Late Ottoman Architects and Master Builders, in "Muqarnas-An Annual on the Visual Culture of the Islamic Mediterranean" n. 6, Leiden Brill 1988, pp.87-102.

CERASI Maurice, *La città del Levante. Civiltà urbana e architettura sotto gli Ottomani nei secoli XVIII-XIX*, Milano, Jaca Book 1988.

CERASI Maurice – BUGATTI Emiliano, *La città dalle molte culture*, Milano, Libri Scheiwiller 2005.

CERASI Maurice, The formation of Ottoman house types: a comparative study in interaction with neighboring cultures, in "Muqarnas-An Annual on the Visual Culture of the Islamic Mediterranean" n. 15, Leiden Brill 1998, pp.116-156.

CERASI Maurice, *The Istanbul Divanyolu, A Case Study in Ottoman Urban and Architectural Mentality and Processes of Change*, Würzburg, Orient Institut

2004.

CEZAR Mustafa, *Typical commercial buildings of the Ottoman classical period and the Ottoman construction system*, Ankara, Türkiye İş Bankası Cultural Publications, 1983.

CINA' Giuseppe, *Bucarest dal villaggio alla metropoli. Identità urbane e nuove tendenze*, Unicopli, Milano 2005.

CINA' Giuseppe, Istanbul - Identità e innovazione, crescita incontrollata e protezione dei centri storici, in *Urbanistica PVS*, n. 50 dicembre 2008, pp. 5-14.

CLEMENTI Alberto, Le città del Mediterraneo, in "Urbanistica", n. 108, 1997, pp.19-27.

CLOGG, R., Sense of the Past in Pre-Independent Greece, in *Anatolica: Studies in the Greek East in the 18th and 19th Centuries*, Variorum Ashgate, 1996, pp. 7-30.

COLONAS Vassilis, *Greek architects in the Ottoman Empire, 19th-20th centuries*, Athens : Olkos, 2005.

COLONAS Vassilis, Vitaliano Poselli an Italian Architect in Thessaloniki, in "Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre", 1990, pp. 162-171.

COLONAS Vassilis, L'architecture résidentielle de Thessalonique (1885-1912), in "Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre", n. 1-2, 1994-1995, pp. 74-83.

Ç

ÇELİK Zeynep, *The Remaking of Istanbul*, Washington, Universty of Washington Press 1986.

ÇELİK Zeynep, Due progetti per la Istanbul fin-de-siècle, in "Rassegna di architettura" n. 72, Istanbul, Costantinopoli, Bisanzio, 1997, pp. 70-75.

D

DANGER René, *Cours d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1933.

DAVIDSON Roderick H. *The Millets as Agents of Change in Nineteenth*

Century Ottoman Empire, in *Christians and Jews in the Ottoman Empire*. The Functioning of a Plural Society, a cura di B. Braude, B. Lewis, Londra 1982, pp. 319-337.

DARQUES Régis, *Salonique au XXe siècle : De la cité ottomane à la métropole grecque*, CNRS, Parigi 2000.

DEFFNER Alex - LABRIANIDIS Lois, Planning Culture and Time in a Mega-event: Thessaloniki as the European City of Culture in 1997, in *International Planning Studies* Vol. 10, No. 3-4, agosto-novembre 2005, pp. 241-264.

DEGLI INNOCENTI Arnaldo, Il Concorso Internazionale di Izmir, in rassegna bimestrale di Architettura, Urbanistica, e Arredamento, anno 4, n. 18-19, aprile 1953, p. 3-12.

DEKAY James, *Sketches of Turkey*, J&J Harper New York, 1833.

DE AMICIS Edmondo, *Costantinopoli*, Milano, 1877.

DE GROOT Alexander H., Protection and Nationality. The Decline of the Dragomans, in *Istanbul et les langues orientales*, a cura di F. Hitzel, Paris: L'Harmattan, 1997, pp.235-255.

Dimitria K – Municipipalità di Salonicco , *Mostra dei Documenti storici di Salonicco*, Centro di Storia di Salonicco, s.d. (in greco).

DIMITRIADIS Vassilis, *The Topography of Thessaloniki during the period of Tourkokratia 1430-1912*, Salonica 1983 (in greco).

DOBKIN Marjorie Housepian, *Smyrna 1922: the destruction of a city*, Kent, Ohio: Kent State University Press, 1988.

DREYFUS R., Le nouveau plan de Salonique, in "L'architecture", XL, 1928, pp.1-10.

DUMONT Paul – GEORGEON François, La morte di un impero (1908-1923), in *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999, pp. 621-696.

DUMONT Paul, Il periodo dei Tanzimat (1839-1878), in *Storia dell'Impero Ottomano*, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999, pp. 495-562.

DWIGHT Henry Otis, *Constantinople and its problems: its peoples, customs,*

religions and progress, New York, Young People's Missionary Movement, 1901

E

ECEMIS KILIC Sibel, Preservation Plans Applications for the Historical City Centre, Kemeralti (Izmir), in "European Planning Studies" n.2, vol. 16 febbraio 2008, pp. 253-276.

ECO Umberto, Function and Sign: the Semiotics of Architecture, in *The City and the Sign; an Introduction to Urban Semiotics*, M. Gottdiener and A. Lagopoulos, Columbia Univ. Press, 1986, pp. 55-86.

ELDEM Sedad Hakki, *Türk evi : Osmanlı dönemi-Turkish houses: Ottoman period*, Istanbul, Türkiye Anıt, Çevre, Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, 1984.

ENLIL Zeynep, Residential Building Traditions And the Urban Culture of Istanbul in the 19th Century, in *7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, edited by N. Akin, A. Batur, S. Batur. Istanbul, Yem Yayın, 1999, pp. 306-315.

Ernest Hébrard 1875-1933. La vie illustrée d'un architecte De la grèce à l'Indochine, a cura di H. Yiakoumis - A. Yerolympos - C. P. de Loddis, Potamos, Atene 2001.

F

FARINELLI Franco, La mappa, il globo, il Mediterraneo, in "Urbanistica", n. 108, 1997, pp.35-40.

FAROQHI, Suraiya, *Approaching Ottoman history: an introduction to the sources*. Imprint Cambridge-New York : Cambridge University Press, 1999.

FAYEL, *Trois mois en Orient*, Parigi 1876.

FEATHERSTONE Mike, Cultura Globale: un'introduzione, in *Cultura globale, Nazionalismo, globalizzazione e modernità*, a cura di M. Featherstone, Roma, Edizioni Seam 1996, pp. 9-23

FEYERABEND Paul K., *Contro il metodo, abbozzo di una teoria anarchica della conoscenza*, Milano, Feltrinelli 1981.

FRIEDMAN Jonathan, Essere nel mondo: globalizzazione e localizzazione,

in *Cultura globale, Nazionalismo, globalizzazione e modernità*, a cura di M. Featherstone, Roma, Edizioni Seam 1996, pp. 179-199.

G

GAUTIER Théophile, *Constantinople*, Paris, Bibliotheque-Charpentier, 1910.

GELLNER Ernest, *Nations and nationalism*. Ithaca, Cornell University Press, 1983.

GEORGELIN Hervé, *La fin de Smyrne : du cosmopolitisme aux nationalismes*, Paris, CNRS, 2005.

GIRARDELLI Paolo, Sheltering diversity: Levantine architecture in late Ottoman Istanbul, in *Multicultural Urban Fabric and Types in the South Eastern Mediterranean*, edited by M. Cerasi, A. Petruccioli, A. Sarro, S. Weber, Istanbul 2008, pp. 113-140.

GREENE Molly, Resurgent Islam: 1500-1700, in *The Mediterranean in history*, Los Angeles, CA : J. Paul Getty Museum, 2003.

GOFFMAN Daniel, *Izmir and the Levantine World, 1550-1650*. Seattle: University of Washington Press, 1990.

GOFFMAN Daniel, Izmir: from village to colonial port city, in *The Ottoman City between East and West: Aleppo, Izmir, and Istanbul*, a cura di E. Eldem - D. Goffman - E. B. Masters, Cambridge, Cambridge University Press 1999.

GOSPODINI Aspa, European city and place identity, in Discussion Paper Series, n. 8, marzo 2002, Università di Tessaglia, pp. 19-36.

GRESLERI Giuliano, MATTEONI Dario, *La città mondiale: Andersen, Hebrard, Otlet, Le Corbusier*, Venezia, Marsilio, 1982.

GRIGORIOU Alexandros – HEKIMOGLU Evangelos, La Salonicco dei viaggiatori 1430 – 1930, Militos, s.d. (in greco)

GROSSBERG Lawrence, Identity and Cultural Studies: Is That All There Is?, in *Questions of Cultural Identity*, a cura di S.Hall – P. du Gay, Londra, Thousand Oaks, 1996, pp. 87-107.

GUL Murat-LAMB Richard, Mapping, regularization and modernizing Ottoman Istanbul: Aspects of the genesis of the 1839 development policy, in “Urban

History”, n. 31, 2004.

GÜNER Deniz, From wreckage to urban void: Izmir's Kordonbuyu waterfront redevelopment, in *Architecture in Turkey around 2000: Issue in discourse and practice*, a cura di T. Kormaz, Ankara : Chamber of Architects of Turkey, 2005, pp. 71-96.

H

HALL Stuart, Who Needs “Identity”?, in *Questions of Cultural Identity*, a cura di S.Hall – P. du Gay, Londra, Thousand Oaks, 1996, pp. 1-17.

HAMADEH Shirine, Ottoman Expression of Early Modernity and the ‘Inevitable’ Question of Westernization, in “Journal of society of architectural historians”, n. 63,1 marzo 2004.

HASTAOGLOU MARTINIDIS Vilma, A Mediterranean City in Transition: Thessaloniki between the Two World Wars, in *Series Architecture and Civil Engineering*, Vol. 1, N. 4, 1997, pp. 493-507.

HASTAOGLOU MARTINIDIS Vilma, The Harbour of Thessaloniki, 1896-1920, in *Trade and Tecnology*, a cura di A. Jarviss e K. Smith, National Museums and Galleries on Merseyside anc The University of Liverpool, 1999, pp. 133-41.

HERZFIELD Michael, *Ours Once More. Folklore, Ideology, and the Making of Modern Greece*, New York, Pella Publishing Company, 1986.

HICHENS Robert, *The near East : Dalmatia, Greece and Constantinople*, New York: Century Co., 1913.

HOBSBAWN Eric, Introduction: Inventig Traditions, in *The Invention of tradition*, a cura di E. Hobsbawm - T. Ranger, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, pp. 1-14.

HOBSBAWN Eric, Mass-Producing Traditions: Europe, 1870-1914, in *The Invention of tradition*, a cura di E. Hobsbawm - T. Ranger, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, pp. 263-307.

I

Il senso delle memorie in architettura a urbanistica, a cura di Alberto Clementi,

Bari, Laterza, 1990.

Il manifestarsi di Salonicco – la memoria della cartografia, a cura del Centro Europeo di Comunicazione Informazione e Cultura - Centro Nazionale della Cartografia e Patrimonio Cartografico – Archivio Cartografico Nazionale, Salonicco, Ministero della Macedonia-Tracia, 2008. (in greco)

J

Jacques Pervititch sigorta haritalarında İstanbul, Istanbul in the insurance maps of Jacques Pervititch, Istanbul, Axa Oyak 2000.

K

KAYA Nursen, Analysis of the Interaction between Theory and Practice in Urban Planning Understanding Izmir Experience, tesi di dottorato Izmir Institute of Technology, Smirne, 2002.

KECHRITIS Vangelis, From “Giavour Izmir” to “hellenic Smyrna”: reconstruction of a lost Atlantis, atti del convegno Nationalism, Society and Culture in post-Ottoman South East Europe, Oxford 29-30 maggio 2004.

KOLLOUĞLU KIRLI Biray, The Play of Memory, Counter-Memory: Building Izmir on Smyrna's Ashes, in “New Perspectives on Turkey”, n. 26, 2002, pp.1-28.

KOLLOUĞLU KIRLI Biray, Cityscapes and Modernity: Smyrna morphing into Izmir, in *Ways to modernity in Greece and Turkey, encounters with Europe, 1850-1950*, a cura di A. Frangoudaki – C. Keyder. London-New York, I.B. Tauris, 2007, pp.217-235.

KOSTOF Spiro, *The City Assembled: the Elements of Urban Form Through History*, Boston 1999.

L'occidentalisation d'Istanbul au XIX siècle, a cura di A. Borie, P. Pinon, S. Yerasimos, Paris-La Défense: BRA-E.A ,1991.

L

LAVEDAN Pierre, L'Œuvre d'Ernest Hébrard en Grèce, in “Urbanisme”, numero monografico dedicato all'opera di Ernest-M. Hébrard architetto e urbanista, maggio 1933, pp. 148-168.

LAVEDAN Pierre, Un probleme d'urbanisme-La reconstruction de Salonique, in "Gazette des Beaux Arts", Parigi, 1922, pp. 231-248.

LONERO Giuseppina, Gli *envois de Rome* di Eugène Beauduin: lo studio dell'antichità come lettura della composizione urbana, in "Annali di architettura" Rivista del centro internazionale di Studi di Architettura Andrea Palladio di Vicenza, n. 13, 2001.

M

MAC FARLEN Charles, *Constantinople in 1828: a residence of sixteen months in the Turkish capital and provinces with an account of the present state of the naval and military power, and of the resources of the Ottoman empire*, London, Saunders and Otley, Conduit Street, 1829.

MARDIN Şerif, Super Westernization in Urban life in the Ottoman Empire in the last quarter of the nineteenth century, in *Turkey. Geographical and social perspectives*, a cura P. Benedict, F. Mansur, Leiden, 1974, pp. 403-446.

MARMIER Xavier, *Impressions et souvenirs d'un voyageur chrétien*, Tours, 1873.

MASSARD -GUILBAUD Genevieve, The Urban catastrophe: Challenge to the social, economic, and cultural order of the city, in *Cities and Catastrophes. Villes et catastrophe*, a cura di G. Guilbaud - H. L. Platt - D. Scott, Francoforte, Peter Lang 2002, pp. 9-42.

MAZOWER Mark, *Salonicco, città di fantasmi: Cristiani, musulmani ed ebrei tra il 1430 e il 1950*, Garzanti, Milano, 2007.

Mediterraneo. Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo, a cura di L. Bellicini, Roma, Cresme 1995.

Middle Eastern Cities 1900-1950, Public Place and Public Spheres in Transformation, a cura di H. C. KORSHOLM Nielsen - J. Skovgaard Petersen, Aarhus, Aarhus University Press 2001.

MORGIA Federica, *Catastrofe: istruzioni per l'uso*, Roma, Molteni editore, 2007.

MOUSOPOULOS N. K. *Thessaloniki 1900-1917*, Thessaloniki, M Molho

Publications, 1980.

MÜLLER-WIENER Wolfgang, *Der Bazar von Izmir : Studien zur Geschichte und Gestalt des Wirtschaftszentrums einer ägäischen Handelsmetropole*, Erlangen, Selbstverlag der Fränkischen Geographischen Gesellschaft, 1982.

MÜGE GÖÇEK Fatma, *Ethnic Segmentation, Western Education, and Political Outcomes: Nineteenth-Century Ottoman Society*, *Poetics Today*, Vol. 14, No. 3, Cultural Processes in Muslim and Arab Societies: Modern Period I (Autunno, 1993), pp. 507-538.

Ö

ÖZBEK SÖNMEZ Ipek, Concentrated Urban Poverty: The Case of Izmir Inner Area, Turkey, in *European Planning Studies*, Vol 15, n. 3, Aprile 2007, pp. 319-38.

P

PALLINI Cristina, *La composizione nei progetti di ricostruzione per le città scambiatrici del Mediterraneo orientale: Alessandria e Salonicco*, tesi di dottorato IUAV XIII ciclo, 2001.

PALLINI Cristina, Geographic Theatres, Port Landscapes and Architecture in the Eastern Mediterranean: Thessaloniki, Alexandria, Izmir, in *Mapping out the Eastern Mediterranean*. London: I.B. Tauris, 2009.

PAMUK Orhan, *Istanbul*, Torino, Einaudi 2006.

PAPAGIANNOPOULOS Apostolos, *History of Thessaloniki*, Rekos, Salonicco, 1982.

PERA Marcello, *Apologia del metodo*, Roma Bari, Laterza 1996.

PETROPOULOS Elias, *Salonique/L'incendie de 1917*, Edizioni Barbounakis, Salonicco 1980.

PINON Pierre, Essai de Typologies des Tissue Urbains des Villes Ottomanes et des balkans, in *7 centuries of Ottoman architecture "a supra-national heritage"*, a cura di N. Akin, A. Batur, S. Batur. Istanbul, Yem Yayın, 1999. pp. 174-188.

PINON Pierre, Trasformazioni urbane tra il XVIII e il XIX secolo, in "Rassegna

- di architettura” n. 72, Istanbul, Costantinopoli, Bisanzio, 1997, pp. 52-61.
- PINON Pierre –YERASIMOS Stephane, Relevés aprèsincédie et plans d’assurances: les précurseurs du cadastre stambulite, in “Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre”, n.13-14, 1993, pp. 112-129.
- POMIAN Krzysztof, Catastrofi, in *Enciclopedia Einaudi*, 2, 1977, pp. 789-803.
- PURINI Franco, The splendid spline, in *Restructuring the City: International Urban Design Competitions for Thessaloniki*, a Cura V. Hastaoglou-Martinidis, Salonicco 1998, pp. 112-115.
- PREZIOSI Donald, Introduction: the Mechanisms of Urban Meaning, in *The Ottoman city and its parts: urban structure and social order* a cura di I. A. Bierman, R. A. Abou-El-Haj, D. Preziosi, New Rochelle, N.Y.: A.D. Caratzas, 1991.
- Q
- QUATAERT Donald, Premières fumées d’usines , in *Salonique 1850-1918. La « ville des Juifs » et le réveil des Balkans*, Parigi, 1992, pp. 177-195.
- QUATAERT Donald, *The Ottoman Empire, 1700-1922*, New York, Cambridge University Press, 2000.
- R
- RAYMOND André, *Arab Cities in the Ottoman Period*, Ashgate-Variorum, 2002.
- REMOTTI Francesco, *Contro l’identità*, Roma Bari, Laterza 1999.
- Restructuring the City: International Urban Design Competitions for Thessaloniki*, a Cura V. Hastaoglou-Martinidis, Salonicco 1998.
- Rethinking modernity and national identity in Turkey*, a cura di Sibel Bozdoğan e Reşat Kasaba. Seattle, University of Washington Press, 1997.
- RISAL P., *La Ville convoitée*, Parigi, Librairie académique Perrin, 1918.
- ROBINS Kevin, Interrupting Identities: Turkey/Europe, in *Questions of Cultural Identity*, a cura di S.Hall – P. du Gay, Londra, Thousand Oaks, 1996, pp. 61-107.

ROSENTHAL Steven T., *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, Westport, Greenwood Press, 1980.

S

SAHİAS JH., *Salonique en reconstruction*, Atene 1920.

Salonicco la capitale dei bravi – Storia e cultura, a cura di I.K. Hasiotis, Paratiritis, Salonicco 1997, (in greco).

SIMEOFORIDIS Yorgos, *New Collective spaces in the contemporary city: the West arc for Thessaloniki*, Atene, 2000.

SCHIFFER Reinhold, *Oriental panorama: British travellers in 19th century*, Amsterdam, Rodopi, 1999.

Smyrne, la ville oubliée? Mémoires d'un grand port ottoman, 1830-1930, a cura di M. C. Smyrnelis, Paris, Autrement, 2006.

SMYRNELIS Marie Carmen, *Une société hors de soi, Identités et relations à Smyrne aux XVIII et XIX siècles*, Paris, 2005.

SMYRNELIS Marie Carmen, *Une ville Ottomane plurielle, Smyrne aux XVIII et XIX siècles*, Les édition isis, Istanbul, 2006.

SOMMA Paola, *Beirut: guerre di quartiere e globalizzazione*, L'Harmattan Italia, Torino 2000.

STORARI Luigi, *Guida con cenni storici di Smirne*, Torino 1857.

Storia dell'Impero Ottomano, a cura di R. Mantran, Argo, Lecce 1999.

SCHWARA Desanka. Rediscovering the Levant: A Heterogeneous Structure as a Homogeneous Historical Region, in "European Review of History 10, no. 2 (2003): 233-251.

Storia dell'imprenditorialità a Salonicco – Il periodo ottomano, a cura di H. Papastathis E. Hekimoglou, Volume secondo – parte prima, Associazione Culturale degli Imprenditori della Grecia Settentrionale, Salonicco 2004, (in greco).

T

TANYELI Uğur, Modern Izmir's architectural venture, in *Three ages of Izmir: palimpsest of cultures*, Istanbul, YKY, 1993, pp. 327-38.

The city wich rose from the ashes, a cura di Erkan Serçe, Fikret Yilmaz, Sabri Yetkin, Izmir, 2003.

The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire, a cura di J. Hanssen - T. Philipp - S. Weber, Beirut, Ergon Verlag 2002.

TSAKTSIRAS Lambros, “Nella vecchia Salonicco – Un percorso con parole e immagini”, Malliaris Pedia, s.d. (in greco).

U

UBICINI M. A. *La Turquie actuelle*, Londra 1855.

V

VALE Lawrence, *Architecture, Power and National Identity*, New Haven: Yale University Press, 1992.

VALOM Alexis, *Une année dans le Levant, Voyage en Sicile, en Grèce et en Turquie*, Dauvin et Fontaines, 1850.

Villes Ottomanes à la fin de l'Empire, a cura di P. Dumont - F. Georgeon, Parigi, l'Harmattan 1992.

VIRILIO Paul, *Città panico, l'altrove comincia qui*, Milano, Raffaello Cortina Editore 2004.

W

WOODWARD Kathryn, Concepts of identity and diversity, in *Identity and difference*, a cura di K. Woodward, Londra, Thousand Oaks, 1997, pp. 8-48.

WRIGHT Gwendolyn, *The politics of design in French colonial urbanism*, Chicago: University of Chicago Press, 1991.

Y

YARANGA Olaf, *Smyrne dans la premiere moite du XIXème siecle a travars le recit des voyageurs francais*, tesi di laurea, Universite de la Sorbonne-Nouvelle (Paris III), 1986.

YERASIMOS Stéphane, A propos des réformes urbaines des Tanzimat, in *Villes Ottomanes a la fin de l'Empire*, Paris: Ed. l'Harmattan 1992.

YERASIMOS Stéphane, *Hommes et idées dans l'espace ottoman*, Istanbul, Isis, 1997.

YERASIMOS Stéphane, La réglementation urbaine ottomane, 16e –19e siècle, in *Proceedings of the 2nd International Meeting on Modern Ottoman Studies and the Turkish Republic*, Leiden, 1989, pp. 1-14.

YEROLYMPOS Alexandra, *Between East and West. Planning in the Ottoman Reform Era*. University Studio Press, Thessaloniki 2004, (in greco con abstract in inglese).

YEROLYMPOS Alexandra, Urban Space as “Field”: Aspects of Late Ottoman Town Planning After Fires, in *Cities and Catastrophes. Villes et catastrophe*, a cura di G. Guilbaud - H. L. Platt – D. Scott, Francoforte, Peter Lang 2002, pp. 223-236.

YEROLYMPOS Alexandra, La part du feu, in *Salonique 1850-1918, la “ville des Juifs” et le réveil des Balkans*, a cura di G. Veinstein, éditions Autrement, Paris, 1992, pp. 261-267.

YEROLYMPOS Alexandra, *Urban transformations in the Balkans (1820-1920), Aspects of Balkan Town Planning and the Remaking of Thessaloniki*, Salonicco, University Studio Press 1998.

YEROLYMPOS Alexandra, Typologie et mutations des quartiers de commerce traditionnel, in *Multicultural Urban Fabric and Types in the South Eastern Mediterranean*, edited by M. Cerasi, A. Petruccioli, A. Sarro, S. Weber, Istanbul 2008, pp. 241-263.

YEROLYMPOS Alexandra, COLONAS Vassilis, Un urbanisme cosmopolite, in *La “ville des Juifs” et le réveil des Balkans*, a cura di G. Veinstein, éditions Autrement, Paris, 1992, pp. 158-176.

YÜCEL KAYA Alp, Épilogue. “La ville te suivra”, in *Smyrne, la ville oubliée? Mémoires d’un grand port ottoman, 1830-1930*, a cura di M. C. Smyrnelis, Paris, Autrement, 2006, pp. 220-232.

Z

ZAFIRIS Xristos N., *La memoria della Città – testi e foto rare per Salonicco*, Aggelioforos Tis Kiriakis, (in greco).

ZANDI SAYEK Sibel, Orchestrating Difference, Performing Identity: Urban Space and Public Rituals in Nineteenth Century Izmir, in *Hybrid urbanism: on the identity discourse and the built environment*, a cura di Al Sayyad, Westport, Conn: Praeger,

2001, pp. 42-66.

ZANDI SAYEK Sibel, Struggle Over the Shore: building the quay of Izmir, 1867-1875, in *City and Society*, vol 12, n. 1, 2000, pp. 55-78.

ZENGEL Rengin – SAYAR Yasemin, Evaluation of Squares in Non-Western Countries: The Case Study of Konak Square, Izmir, Turkey, in "GBER", Vol. 4, n. 2, 2004, pp. 44-60.