



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCUELA TÉCNICA
SUPERIOR DE
ARQUITECTURA

ESTAMBUL: VISIÓN PERSONAL



ISTANBUL

THEY CALL IT CHAOS
WE CALL IT HOME

TRABAJO DE FIN DE GRADO
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA
DEPARTAMENTO DE URBANISMO
CURSO 2015/2016
TUTOR: ENRIQUE JOAQUÍN GIMÉNEZ BALDRÉS
AUTORA: LAURA SANTAMARÍA VILLANUEVA

RESUMEN

Este trabajo consiste en un análisis global de lo que es, a día de hoy, Estambul. En el estudio llevado a cabo se incide en los aspectos más característicos de la ciudad y que la convierten en un organismo tan singular; un organismo vivo y cambiante que habla del pasado, presente y futuro de cientos de generaciones que lo han alimentado de historias.

La ciudad, juguetona, trata de seducir a quién la quiere conocer; misteriosa, no revelará sus secretos; manipuladora, consigue que todos caigan en su trampa. Su belleza de otro mundo, sumerge a aquellos que se atreven a mirarla en una lucha por tenerla; ella, siempre victoriosa, persiste; sus amantes, perecen.

Esta investigación no es más que un osado intento por descifrarla; descubrir sus virtudes, heridas y cicatrices, su pasado y presente. Los paisajes de Estambul son novelas que relatan las historias de aquellos que lograron conquistarla, sus amores, desamores y la furia con la que borra los capítulos que prefiere olvidar. Tan estrecha relación entre la ciudad y el ser humano ha dado lugar a un espacio tan personal, lleno de simbología y significado que se ha manchado por el monstruo capitalista; sin escrúpulos ni sentimientos, que ha logrado apoderarse de ella. Sometida, secuestrada, está pidiendo a gritos un cambio, ¿habrá perdido su poder de seducción?

Por vez primera, Estambul ha sucumbido a las garras de un gobierno que no la quiere, la utiliza. El caos reina en la ciudad, es el momento de devolverle su poder, ¿será el urbanismo la solución?

Bienvenidos a Estambul.

PALABRAS CLAVE:

Estambul, urbanismo, Imperio Otomano, Tanzimat, gecekondü, políticas neoliberales, nacionalismo, imperialismo, ciudad islámica, edificación ilegal, Bósforo, arquitectura otomana, espacio público, identidad, globalización, gentrificación, renovación urbana

SUMMARY

This project is an analysis of what Istanbul is nowadays. The study lies in the most distinctive features of the city that turn it into an extremely rare organism; a living and changeable organism indeed that talks about the past, present and future of hundreds of generations that nourished it by stories.

The city, playful, tries to seduce anyone who wants to get to know it; mysterious, it will not reveal its secrets; manipulative, all of them end up taking the bait. Its amazing beauty sinks those who dare to look at it in an endless fight to possess it; Istanbul, always victorious, persists; its lovers, perish.

This investigation is just a daring try to decipher the city; find out its virtues, injuries and scars, its past and present. Istanbul's landscapes are novels telling the stories of those who got to conquer it, its love and hate stories and the furious way it erases the chapters it would rather forget. Such a close relationship between the city and human beings, developed highly personal spaces, full of symbology and meaning that got damaged by the capitalism monster; without feelings or scruples, who took over it. The city, put down, kidnapped, is crying out for a change, ¿did it lose its seduction power?

For the first time, Istanbul succumbed to a government that does not love it, but uses it. Chaos took over the city, it is time to give its power back, ¿will urbanism be the solution?

Welcome to Istanbul.

KEY WORDS:

Istanbul, urbanism, Ottoman Empire, Tanzimat, gecekonu, neo-liberalist policies, nationalism, imperialism, islamic city, illegal settlements, Bosphorus, ottoman architecture, public space, identity, globalisation, gentrification, urban renovation

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. OBJETIVOS Y DIRECTIRCES	1
3. DIMENSIONES	2
4. EL MAR	8
5. EL COLOR	14
6. EL ESPACIO PÚBLICO	19
7. DUALIDAD ORIENTE - OCCIDENTE	28
8. LA SILUETA	33
9. LAS INFRAESTRUCTURAS	36
10. MEGACONSTRUCCIONES	39
11. EL ARTE	41
12. CONCLUSIÓN	44
13. BIBLIOGRAFÍA	46
14. ANEXO GRÁFICO	48

1. INTRODUCCIÓN

Todo comenzó como un año de alumna de intercambio en Estambul. Cursando estudios simultáneamente en dos de las instituciones educativas más antiguas del país, la Universidad de Bellas Artes Mimar Sinan y la Universidad Politécnica de Estambul, fundadas en el siglo XIX y XVIII respectivamente; tuve la oportunidad de aprender arquitectura desde un punto de vista romántico y bohemio en un antiguo palacio a orillas del Bósforo y desde la técnica, en lo que algún día fue la escuela en la que se formaron los primeros ingenieros navales del ejército otomano. Este doble enfoque me permitió conocer la ciudad a través de los ojos de los eternos enemigos: artistas e ingenieros, y comprobar que ambos compartían una total fascinación por Estambul.

Fruto de los agotadores viajes entre una universidad y otra, mis cambios de residencia, visitas a amigos, experimentación con el transporte público, excursiones improvisadas a los hospitales de la ciudad y alguna que otra pelea con la justicia, conocí rincones y aspectos de Estambul que suelen escaparse a los visitantes efímeros. Finalmente, tras alcanzar un penoso pero tremendamente útil nivel de turco y convertirme en amante devota de su gastronomía, comencé a formar parte de la ciudad y compartir la fascinación de mis compañeros por lo que algún día fue el hogar de sultanes y mercaderes.

Estambul es una ciudad que te atrapa, en la que demasiadas cosas pasan al mismo tiempo y tú eres testigo de todas ellas, en la que todo ocurre demasiado deprisa, donde los olores son más intensos y los ruidos más fuertes. Esta superestimulación de los sentidos y los ritmos que ella misma te marca, te convierten en su marioneta; en alguien que se deja llevar por los dictados de esta gran metrópolis.

Nunca jamás había experimentado algo así, de manera que, maravillada por tan increíble fenómeno me dispuse a encontrarle explicación y, de paso, convertir esta investigación en mi trabajo de fin de grado.

2. OBJETIVOS Y DIRECTRICES

En el momento de comenzar con mi búsqueda, decidí ampliar conocimientos sobre los sucesos que dieron forma e identidad a la ciudad. Durante este proceso, y para mi sorpresa, descubrí que poco queda de la antigua ciudad imperial, la cual fue sujeta a un lavado de imagen a lo largo del periodo reformista (Tanzimat) de finales del Imperio Otomano y continuando con los cambios drásticos que Atatürk impuso juntamente con el sistema republicano. Seleccioné la zona de Galata y Pera como ámbito de estudio puesto que fue allí donde se experimentaron en mayor medida todas estas reformas; lo cual explica el título del proyecto preliminar: Galata/ Pera, transición del Imperio Otomano a la República.

A medida que avanzaba en el estudio, el trabajo fue tomando la forma de una banal e insoportable guía de viaje. Así pues, aconsejada por mi tutor, convertí mi proyecto en algo mucho más personal que reflejase el fenómeno del que antes hablaba.

Dicho esto, decidí guiarme por mi intuición e identificar aquellos aspectos que hacen que Estambul sea Estambul y que tienen que ver con la fascinación que esta ciudad despierta. El proyecto se había convertido en una ambiciosa iniciativa que descifrara la esencia de la ciudad y que hablase de lo que uno no encuentra en los libros.

Por último, una vez fijado el objetivo, el trabajo se desarrolla a través del análisis de distintas áreas de Estambul que ilustren cada uno de los aspectos anteriormente mencionados; abarcando temas históricos, culturales, urbanísticos, políticos y sociales. A medida que avanza el proyecto, uno comienza a entender cuáles son las dinámicas de la ciudad, cómo se ha desarrollado, qué representa cada uno de sus elementos y cómo su forma va cambiando conjuntamente con el pensamiento de sus habitantes. El interés principal de este estudio reside en la introducción de

unos métodos y cultura radicalmente distintos a lo que uno está acostumbrado. A su vez, también supone una crítica a los maestros urbanistas de la Europa imperialista y a su celebrado modelo, que resultó ser un fracaso en Estambul por no haber atendido a las diferencias sociales, culturales y topográficas que ésta presentaba con respecto a París. Abierta queda la reflexión sobre cual es el urbanismo de Estambul o si, por el contrario, el hecho de establecer un modelo unitario va en contra de las dinámicas de la propia ciudad.

3. DIMENSIONES

Estambul, es la séptima ciudad más poblada del planeta, con un total de 14,7 millones de habitantes censados; aunque se estima que el valor real alcanza los 17 millones. Debido al éxodo rural producido, especialmente tras la implantación de la república a principios del siglo XX, Estambul alberga el 18% del total de la población de Turquía, aunque se estima que sólo un 28% de los estambulitas son originarios de esta ciudad. Por otro lado, según las estadísticas, Estambul es la quinta ciudad del mundo con más visitantes al año, incrementando considerablemente la cifra real de habitantes.

Actualmente, la ciudad tiene una densidad de 2.691 habitantes por kilómetro cuadrado y una tasa de crecimiento del 3,45% anual, duplicando su población cada diez años. Estos son unos alarmantes resultados que, lejos de considerarse como únicamente cifras, tienen un impacto directo en las vidas sus pobladores, en la sostenibilidad y en el desarrollo de la ciudad.

Lo primero que el visitante percibe son las imponentes vistas aéreas de una ciudad que no parece acabarse; una vez en tierra, iniciará el trayecto a su destino mientras observa el mosaico de edificios que conforman la ciudad, pareciendo que peleen entre ellos, entre altos y bajos, viejos y nuevos, ricos y pobres, sin ningún tipo de lógica aparente. Habrá tenido suerte de no haber sido víctima del grave problema de tráfico que se apodera de la ciudad, castigo para muchos y sustento para los que pasan las horas vendiendo agua y pastas en las carreteras. Pese al estrés de la situación, el viajero permanece boquiabierto, admirando las torres, cúpulas y minaretes que dominan el paisaje; a lo lejos, las colinas se asemejan a grandes montones de edificios dejados caer, en algunos puntos aparecen rascacielos aislados; no obstante, es la belleza natural de la ciudad lo que la convierte en una auténtica joya a caballo entre oriente y occidente; y es que, Estambul es la única ciudad intercontinental del mundo, dividida entre Europa y Asia por el estrecho del Bósforo.

Algo que llama enormemente la atención son las vistas de la ciudad desde el mar, presentando escenarios totalmente distintos entre el norte y sur del Bósforo, el lado europeo y asiático y ambas orillas del Cuerno de Oro. Lo cual lleva a reflexionar sobre las distintas formas de habitar en una misma ciudad, la estructura urbana de la misma y las relaciones que existen entre los distintos tejidos urbanos y sus habitantes.

La problemática principal que presenta Estambul se resume en la poca transparencia que existe entre los órganos de gobierno y urbanismo, la escasa tradición de planeamiento, la discordia entre el desarrollo económico y protección del patrimonio histórico, la aplicación de una legislación poco realista con la situación actual y la degradación de los recursos naturales.

Como ya se ha mencionado, la historia del urbanismo en Estambul es muy reciente, comenzando a mediados del siglo XIX, cuando los diplomáticos europeos deciden establecer un sistema para controlar el desarrollo de Galata y Pera tras la guerra de Crimea. Aparece de este modo el primer ayuntamiento, el cual, basado en el modelo de París comenzó a establecer un sistema de calles entramado; no obstante, puesto que los propietarios no creyeron justo que aquellos situados en lo que iban a ser las calles principales perdieran un mayor porcentaje de sus parcelas en favor de las vías públicas, no existía jerarquía entre las mismas. En las zonas de nueva construcción se trató de implantar un sistema radial, en el que varias calles confluyesen en una plaza; sin embargo,

fracasó debido a la accidentada topografía de la urbe. Pese al fracaso de la implantación del modelo occidental, se realizaron importantes avances como la instalación de alumbrado público, el nombre, ensanchamiento y pavimentado de las calles, la provisión de transporte público o los programas de mantenimiento y embellecimiento de la ciudad; había nacido la “Sexta Sección del Ayuntamiento de Beyoğlu y Galata”, la cual serviría como entidad urbanística pionera y modelo a seguir para el resto de distritos.

El plan general actualmente vigente fue aprobado en el año 2009, siendo sus principales objetivos lidiar con el crecimiento urbano y proteger los espacios naturales; permitiendo que la ciudad fuese lo más sostenible posible. No obstante, las opiniones respecto a estos temas son muy diversas; existiendo un debate continuo entre aquellos que defienden que Estambul es una ciudad dispersa, los que denuncian una excesiva densidad, quienes promueven la rehabilitación de los centros históricos como áreas multiusos y los que, por lo contrario, se decantan por las grandes urbanizaciones residenciales en la periferia. Con el fin de ilustrar todas estas ideas, se han escogido varias áreas de la metrópolis que reflejan cada una de ellas.

El primer distrito a analizar es el de Sarıyer situado en la parte europea de la ciudad y delimitando en el norte con el Mar Negro y en el este con el Bósforo. Históricamente no formaba parte de la ciudad, sino que pasó a formar parte del área metropolitana debido al fenómeno de la conurbación. De igual manera que el resto de asentamientos que se encuentran a lo largo del Bósforo, Sarıyer comenzó siendo una pequeña comunidad portuaria; poco después las familias otomanas de gran poder adquisitivo se vieron atraídas por el clima y las características naturales del lugar, construyendo grandes mansiones otomanas a orillas del estrecho, las cuales definen la fachada marítima y constituyen exquisitos ejemplos de la arquitectura otomana. Una vez comenzado el flujo migratorio de habitantes de Anatolia a partir del siglo XVI, estos asentamientos comenzaron a desarrollarse, siendo la pesca la actividad predominante en ellos. No obstante, fue a partir del siglo XIX cuando se produjo el cambio más drástico debido al rápido crecimiento de la población y a la industrialización; Sarıyer se establece entonces como una de las principales áreas turísticas y vacacionales de Estambul a la vez que es víctima de un desarrollo no regulado.

El Sarıyer que se conoce hoy en día es un complejo bastante complicado en el que conviven las grandes villas otomanas y urbanizaciones privadas de lujo con edificación informal; zonas forestales, costa, patrimonio histórico y grandes espacios comerciales. El desarrollo producido en esta zona está marcado, esencialmente, por el crecimiento del sector turístico y vacacional; el cual se manifiesta en una creciente demanda de vivienda en forma de comunidades privadas que contribuyen a la expansión territorial y no están contempladas en el plan urbanístico de la ciudad, evidenciando el escaso poder de las administraciones frente a actuaciones de este tipo. Por otro lado, debido a la oferta de empleo que genera dicho sector fueron muchos los que migraron a esta zona, los cuales, junto con aquellos afectados por el gran terremoto de 1999, conforman los estratos más humildes de la población; dando lugar a enormes sectores colonizados por viviendas espontáneas fuera de planeamiento. Finalmente, otro de los factores que determinan la estructura y morfología del distrito es la infraestructura de transporte que se empezó a desarrollar a mediados del siglo XX, la cual permitió la expansión de la ciudad hacia el norte gracias a la construcción de los puentes del Bósforo y las carreteras que complementan a semejantes infraestructuras; las cuales derivaron en una enorme pérdida de masa boscosa y degradación de los recursos naturales.

El desarrollo de estas infraestructuras cambió totalmente el carácter de Sarıyer, quedando dividido en un área natural y residencial en la zona norte mientras que en el sur se encuentra el mayor distrito financiero, Maslak, junto con una de las más concurridas universidades de la ciudad (Istanbul Teknik Üniversitesi), la bolsa de Estambul y el centro comercial con mayor renombre del país, entre otros. A parte de estos equipamientos que generan un enorme flujo de visitantes diariamente cabe destacar también el parque de Emirgan, en el cual existen varias villas otomanas, ahora convertidas en edificios de carácter público, y se celebra un festival primaveral que gira entorno a la floración de los tulipanes; está considerado como uno de los jardines urbanos más importantes de Estambul.

En general, Sariyer ha sabido mantener su identidad como poblado pesquero y vacacional; a la vez que las protecciones urbanísticas del Bósforo han controlado que la estética y urbanización no afecten negativamente a la calidad visual y natural del lugar; concentrando las edificaciones en zonas más interiores. La fácil comunicación que existe con la zona de Maslak y Levent permiten que sea una opción residencial a tener en cuenta; además existe comercio local y oferta de ocio por toda la zona, a parte de la proximidad al bosque, playa y Bósforo como áreas naturales y de recreo. Sin embargo, la construcción del Tercer Puente probablemente cambiará esta situación de forma drástica.

Beyoğlu, por otra parte, es el distrito situado en la orilla norte del Cuerno de Oro y delimitando en el este con el comienzo del Bósforo. Siendo una de las áreas de más interés histórico de la ciudad tiene un encanto especial, sin embargo gran parte de la zona se encuentra en un pésimo estado de conservación. Este asentamiento existía ya en la época de Constantinopla, y se desarrolló posteriormente gracias a su situación geográfica privilegiada como colonia de comerciantes; su población evolucionó de estar constituida al principio por genoveses en su mayoría, a admitir también ciudadanos procedentes de otras potencias europeas como Inglaterra y Francia; los asentamientos judíos antiguamente situados en la orilla opuesta del Cuerno de Oro se vieron obligados a establecerse en Beyoğlu cuando Constantinopla pasa a ser la capital del Imperio Otomano; poco más tarde los habitantes griegos y turcos pasaron a ser una parte importante de la sociedad de Beyoğlu también. Este distrito es, por lo tanto, junto con Fatih, el que tiene mayor interés histórico en Estambul; con la peculiaridad de que Beyoğlu, a diferencia de la península histórica, constituye las raíces de la ciudad moderna y europea. Con una tradición comercial, occidental y burguesa, Beyoğlu tiene una estructura y forma distintas del resto de distritos, siendo la cuna del urbanismo en la capital del Bósforo.

Tradicionalmente las zonas de Galata y Pera formaban parte de un complejo medieval amurallado y rodeado de superficies agrícolas, de modo que la llegada continua de nuevos pobladores dio lugar a un núcleo de altísima densidad. No es hasta finales del siglo XVIII cuando se comienza a construir más allá de las fortificaciones, alcanzando Beyoğlu su mayor esplendor durante el siglo XIX; momento en que se derriban las murallas definitivamente, cambiando por completo la morfología y carácter de la región. Este periodo de grandeza dio luego paso a la decadencia del barrio a raíz del comienzo de la era republicana en 1923.

Los sucesos más importantes que provocaron la despoblación de Beyoğlu fueron, en primer lugar la pérdida de Estambul del estatus de ciudad capital en favor de Ankara; produciéndose un periodo de abandono y rechazo hacia la antigua capital del Califato, en este momento se pierde gran parte de la población europea y se instalan comerciantes turcos en su lugar. Más tarde, tras la Segunda Guerra Mundial, los habitantes judíos emigran al estado de Israel, fundado recientemente; así como los griegos, los cuales fueron falsamente acusados de bombardear la casa en la que Mustafa Kemal Atatürk, fundador de la república, nació, dando lugar a unas revueltas en su contra en el año 1955.

Paralelamente a estas pérdidas de población masivas, Turquía estaba sujeta a un proceso de industrialización y expansión económica, de modo que las familias con mayor poder adquisitivo optaron por emigrar a los nuevos asentamientos de la periferia ya que Beyoğlu no ofrecía tantas comodidades ni posibilidades como estos complejos; mientras que la mano de obra procedente de las áreas rurales de la península de Anatolia, atraída por las oportunidades que la nueva ciudad industrial ofrecía, se instalaron en complejos ilegales conocidos como "gecekondu" y en las áreas degradadas de Beyoğlu. A partir de ese momento, el distrito pasa a constituir el hogar de los estratos más empobrecidos de la sociedad, comunidades romaníes, refugiados kurdos, inmigración ilegal procedente, sobretudo, del continente africano, prostitución, tráfico de drogas y, recientemente, un núcleo importante de refugiados sirios.

A parte de la realidad social del barrio, las condiciones físicas no propician el establecimiento de inversores y compañías debido a la difícil accesibilidad y la carencia de territorio edificable o con

posibilidades de acondicionar debidamente; además de estos dos factores decisivos, se debe lidiar con una legislación y maneras de proceder que no parecen las más acertadas. Por un lado, las protecciones del patrimonio, tal y como esta establecidas actualmente, han llevado al desarrollo de incendios intencionados de modo que se permita posteriormente, construir en las áreas afectadas; no obstante, debido a la irregularidad de este procedimiento es habitual que se produzcan los fuegos y luego queden las parcelas en ruinas, pendientes de obtener el permiso de obras. Por otro lado, la forma de actuar ante los asentamientos ilegales pasa, en algunos casos por la total demolición y posterior reconstrucción, este proceso peca de anteponer los intereses económicos a los urbanísticos y sociales, dando lugar a urbanizaciones orientadas a clases medias y altas en las que los habitantes originales no se adaptan o simplemente no pueden mantener semejante nivel de vida. En otros casos, se les ofrece a los propietarios la posibilidad de legalizar su situación construyendo bloques de hasta cuatro plantas en sustitución de la edificación de baja calidad existente; según este método, la relación se establece entre los terratenientes y los contratistas directamente, aunque los órganos de planeamiento intervienen en el proceso de reparcelación, se trata de actuaciones aisladas que en la mayoría de los casos no contribuyen a la regeneración total de estos espacios.

Gracias a los fenómenos anteriormente expuestos, Beyoğlu es, a día de hoy, un asentamiento con una enorme densidad de edificación pero que permanece desocupado o se enfrenta a una muy dura realidad social en la mayoría de los casos. Sin embargo, la puesta en valor de los centros históricos llevada a cabo por colectivos de arquitectos, paisajistas y artistas, en su mayoría, está atrayendo otro tipo de pobladores. También cabe destacar la importancia del turismo, ya que a parte de los grandes hoteles, hay muchos particulares que aprovechan los bajos precios de estas zonas para rehabilitar apartamentos para alquileres turísticos. Sin embargo, pese a todo lo anteriormente descrito, Beyoğlu continua siendo el centro de Estambul y goza de enorme importancia en ámbitos culturales y simbólicos; destacando la plaza de Taksim, el parque Gezi o el instituto de Galatasaray, una de las más elitistas instituciones educativas con varios siglos de historia. La calle Istiklal es una de las más transitadas de la ciudad, tanto por turistas como por residentes y en los callejones entre esta calle y el bulevar de Tarlabaşı se centra la mayor parte de la actividad nocturna de Estambul.

A continuación, se procede a estudiar el distrito de Ataşehir, situado en la península de Anatolia, en la intersección de las autopistas O-2 y O-4. Este consiste en uno de los numerosos *gecekondu* de Estambul, actualmente sujeto a la especulación y edificación desmesurada.

Anteriormente se ha introducido el concepto de *gecekondu* como asentamiento ilegal. Esta palabra se solía utilizar en contextos informales, aunque actualmente se reconoce como un término formal correcto; su traducción del turco significaría algo como “construido en la noche”, literalmente esta formada por las palabras *gece* (noche) y *kondu* (dejar caer). Estos asentamientos se desarrollaron durante los periodos de industrialización y éxodo rural a mediados del siglo XX, ofreciendo alojamiento en masa a los inmigrantes procedentes, en general, de Anatolia.

El gobierno de aquel momento nunca legalizó su situación, sin embargo permitió su desarrollo para evitar costes de urbanización que debería afrontar de tratarse de un crecimiento planificado. Por otro lado, las empresas se desentendían de los gastos de alojamiento que deberían cubrir en caso de que no existiese oferta de vivienda para los trabajadores; de manera que las autoridades se aprovecharon de esta situación para conseguir votos a cambio de territorios. Los nuevos habitantes tenían el único deber de cubrir su propio seguro médico y reducían los gastos de la vida típicamente urbana cultivando sus alimentos en sus parcelas y andando a sus respectivos lugares de trabajo; en cualquier caso, era la única alternativa que tenían puesto que no existía ningún tipo de equipamiento o actividad comercial en estas zonas así como tampoco había infraestructura de transporte público.

El fenómeno de los *gecekondu* fue posible gracias a la disponibilidad de grandes terrenos de dominio público en lo que era entonces la periferia de Estambul, los cuales no fueron objeto de

expropiaciones masivas posteriormente; integrándose en el tejido urbano tras realizar ligeros cambios. La aparición de estos asentamientos se da, principalmente, entorno a cuatro ejes: el Cuerno de Oro, la cresta norte de Büyükdere, la autopista E5 y la de Ankara.

Con el paso del tiempo, los vecinos de estos barrios se organizaron creando ayuntamientos y desarrollando proyectos para mejorar la calidad de vida en estos lugares, los cuales daban a Estambul la apariencia de una ciudad-jardín, pasando a ser áreas socialmente aceptadas. Tras la Segunda Guerra Mundial, Turquía se encontraba en un período de neoliberalismo económico, y comenzaron a desarrollarse los grandes proyectos residenciales. Fue en ese momento cuando los habitantes de los *gecekondu* decidieron dejar a un lado su vida rural, invirtiendo en las nuevas viviendas que se estaban llevando a cabo. Por otro lado, tras el terremoto de 1999, los órganos de planeamiento ganaron especial poder y calificaron muchos de estos espacios como áreas de renovación por la peligrosidad que implicaban ante la actividad sísmica; comienzan entonces las grandes expropiaciones masivas y la construcción de grandes bloques a prueba de terremotos y según un modelo que implica una enorme densidad de población. Así pues, esta es la situación en la que Estambul se encuentra a día de hoy, se trata de una ciudad post-*gecekondu* en la que su morfología y tipología son inciertas, conviviendo áreas de ciudad-jardín con zonas de grandes rascacielos.

La transformación de Ataşehir comenzó alrededor del año 2006 como una propuesta de mejora de un vecindario en el que la población era altamente conflictiva, no gozaba de los equipamientos sanitarios y educativos mínimos, con una media de salarios más baja que en el resto de la ciudad y una altísima tasa de paro. Sin embargo, en lo que se está convirtiendo es en un área de viviendas y hoteles de lujo en la que no hay cabida para la población que había existido tradicionalmente en esta zona; de manera que sus habitantes, conjuntamente con la oleada de refugiados e inmigrantes kurdos que siguen llegando a Estambul, se ven obligados a asentarse en vecindarios de extrema pobreza y en peores condiciones de las que se encontraban, pues los *gecekondu* ya no son una opción para estos pobladores.

La población que existe en el actual Ataşehir está compuesta por personas que se vieron atraídas por una inversión financiera de este tipo y familias de clase media que buscan una mejor calidad de vida en áreas con zonas verdes, espacio público y edificios modernos. El estilo de vida suburbano gira entorno al abono de los elevados pagos de los préstamos hipotecarios a los que accedieron para adquirir las viviendas, de modo que sus habitantes ocupan su tiempo libre en los centros comerciales cercanos o en casas de amigos y familiares pero no invierten en actividades de ocio.

Por otro lado, pese a encontrarse en un área tremendamente bien comunicada, existe una enorme dependencia del transporte privado; lo cual agrava el congestionamiento del tráfico y el endeudamiento de las familias que viven en esta zona. Los habitantes de Ataşehir y demás complejos de similares características, temen tremendamente un cambio en las políticas económicas o la caída en un período de recesión, lo cual les lleva a votar siempre al mismo partido político, el AKP, el cual introdujo las directrices del neoliberalismo y expansión económicas en Turquía; este goza actualmente de un excesivo poder y respaldo de gran parte de la sociedad, lo cual le permite al presidente Recep Tayyip Erdoğan el lujo de aplicar políticas de carácter autoritario e ignorar las leyes del planeamiento según convenga; pues de todos los grandes edificios que se han construido o están en proceso en Ataşehir, ninguno de ellos estaba contemplado en el plan general vigente.

Finalmente, como contrapunto al falso lujo que ofrece Ataşehir, se procederá a introducir los vecindarios tradicionalmente más codiciados y con una estética y maneras de proceder bastante distintas al anterior; se trata de Bebek y Nişantaşı.

El primero, perteneciente al distrito de Beşiktaş, se encuentra en la orilla este del Bósforo y está rodeado de vecindarios similares a Bebek, como Arnavutköy o Etiler. Comenzó siendo una aldea de pescadores griegos, recibiendo el nombre de Hallai o Chilai (muelles). Sin embargo, el nombre

actual proviene de la conquista otomana de Estambul, cuando un oficial llamado Bebek Çelebi estaba a cargo del control de la zona mientras se construía la fortaleza de Rumeli Hisar. También hay quienes defienden que este nombre, el cual significa bebé, ilustra la belleza de la zona, comparándola con la de un recién nacido.

A partir del siglo XVIII, Bebek se convierte en un codiciado lugar en el que la burguesía otomana establecía sus residencias vacacionales, contando con alrededor de 40 villas y palacios a orillas del Bósforo desde Arnavutköy hasta Rumelihisari. Más tarde se convirtió en un área de residencia permanente tras mejorar las infraestructuras de transporte, la disposición de transporte público y una serie de equipamientos. Actualmente se encuentra en Bebek el campus principal de la universidad Boğaziçi, la cual había sido antes un colegio americano, una bahía en la que amarran embarcaciones de recreo, el consulado egipcio, el cual constituye un exquisito ejemplar de arquitectura modernista, un parque en el que se celebran a menudo festivales musicales y ferias, galerías de arte, un hotel, bares, restaurantes de pescado y marisco y demás comercios locales entre otros.

En cuanto a su población, la gran mayoría de las mansiones otomanas sigue en manos de las mismas familias, pues su incalculable valor hace que la venta sea prácticamente imposible. El resto de sus habitantes, vive generalmente en bloques de apartamentos construidos a partir de 1950, y son, en su gran mayoría, ciudadanos turcos pertenecientes a las clases más altas de la sociedad; mientras que los pescadores griegos y sus sucesores emigraron, murieron o no pudieron mantener el nivel de vida del nuevo barrio de moda.

Es evidente que el éxito de este vecindario recae en las excepcionales condiciones de su emplazamiento, con la ayuda de algunos monumentos históricos que le aportan especial personalidad; por este motivo parece interesante prestar atención a Nişantaşı, la milla de oro de Estambul, donde las condiciones son muy distintas a las de Bebek.

Nişantaşı pertenece al distrito de Şişli, y delimita con Beşiktaş, Beyoğlu y Kağıthane. Se encuentra lo alto de una colina, en una zona no costera aunque tiene vistas al Bósforo en algunos puntos.

Este vecindario se comienza a desarrollar a partir de la construcción del palacio de Dolmabahçe a mediados del siglo XIX, periodo de máxima decadencia del Imperio Otomano. El sultán del momento, Abdülmecid II, ordenó la creación de un nuevo distrito justo detrás del palacio. Hasta entonces, esta zona se había utilizado como cementerio y campos de tiro para la nobleza; nace de este modo el nombre de Nişantaşı (objetivo y piedra), pues los aficionados a este deporte acostumbraban a erigir monumentos similares a obeliscos en conmemoración de su éxito, cuatro de ellos todavía existen en la actualidad.

Nişantaşı se diseñó desde el principio como un área residencial de lujo, en la que se establecerían los altos cargos del Imperio Otomano junto con las familias más poderosas de aquel entonces. Así pues, siguiendo con la corriente europea bajo la que se encontraba el imperio, se erigieron mansiones de estilo neoclásico en su mayoría; conjuntamente con barracones militares, edificios públicos y la mezquita de Teşvikiye; la cual ya existía anteriormente pero estaba muy degradada, por lo que se estimó reformarla con piedra y en estilo neogótico.

Este área gozaba de gran prosperidad y el proceso de urbanización fue bastante acertado, sin embargo, tras la instauración de la república, muchas de las familias se tuvieron que mudar a la nueva capital, Ankara, para seguir ejerciendo su trabajo en el gobierno; otras debieron exiliarse a otros países por formar parte de la dinastía otomana; de este modo vendieron sus propiedades a bajo precio. Comienza entonces el período de transición, muchas de las mansiones y palacios se convierten en edificios públicos mientras que el resto son demolidas para ser sustituidas por bloques de apartamentos de estilo modernista, el lenguaje del nuevo régimen que representaba el estilo de vida moderno y secular.

Hoy en día, lo que se ve en Nişantaşı son calles al más puro estilo europeo, con numerosas tiendas de lujo y los mejores restaurantes de la ciudad e incluso del continente. Por otro lado, la oferta cultural es muy extensa, por lo que no es extraño encontrar museos, galerías de arte o colegios, de hecho existen tres escuelas primarias y dos institutos públicos, otras dos instituciones privadas y algunas de las facultades de Istanbul Teknik Üniversitesi, Istanbul Üniversitesi y Marmara Üniversitesi. Cabe destacar también la existencia de uno de los más importantes centros de congresos de Estambul, en el que se lleva a cabo, entre otros, la Feria de Arte Contemporáneo de Estambul, así como la gran oferta hotelera que se genera fruto de estas actividades. A parte de esto, también consta de equipamientos de gran importancia como hospitales y el parque de Maçka, que atraen visitantes de toda la urbe. Finalmente cabe destacar su accesibilidad, pues cuenta con paradas de taxi, autobús, metro y funicular.

Dicho esto parece imposible identificar a la ciudad con un determinado modelo urbanístico. A diferencia de lo que ocurre en la mayoría de casos en Europa, Estambul es una ciudad no planificada las áreas de crecimiento sino que éste se produjo en todos los casos de forma espontánea; por lo tanto uno no se encuentra las típicas zonas de ensanche y las posteriores edificaciones de manzana abierta. Lejos de existir un plan que recoja las nuevas actuaciones a realizar, los edificios que se están construyendo ahora mismo siguen estando fuera de planificación. Independientemente de esto, la cuestión es más complicada de lo que parece, pues ante tanta diversidad de edificación ¿cuál sería el modelo a seguir? ¿qué sistema se ha creado según principios no europeos del urbanismo? ¿cómo se relacionan entre sí áreas formalmente distintas?

Como parece lógico, el plan general de Estambul se centra en la regeneración y adecuación urbanas de estos asentamientos ilegales. Sin embargo, este documento no sólo es ignorado, sino que aún siguiendo los dictados legales es muy probable que esta reconstrucción termine en un proceso de gentrificación que implique el desplazamiento de sus residentes a otras áreas en peores condiciones. Otro de los problemas que presenta la excesiva importancia de la economía en los asuntos urbanísticos, es la descentralización de la ciudad y degradación de los cascos antiguos puesto que debido a las leyes de protección y restricciones urbanísticas, estas zonas no resultan económicamente rentables y por lo tanto carecen de valor.

Por último, y como resumen de la dinámica general de la metrópolis, atendiendo a los censos y registros oficiales de Estambul; la población en áreas urbanas se ha multiplicado por doce, mientras que el suelo urbano se ha multiplicado por 21, demostrando que la ciudad está sufriendo un proceso de crecimiento cada vez más disperso y, por lo tanto, menos denso. Contrariamente a lo que estas estadísticas muestran, los centros se confieren como áreas con unas densidades muy elevadas; alcanzando un máximo de 68.602 habitantes por kilómetro cuadrado, superando a Manhattan. En cuanto a la densidad media en estos centros, en un radio de 10 km, es al menos un 30% más elevada que en las ciudades de urbanización acorde a los principios urbanísticos norteamericanos y europeos clásicos.

4. EL MAR

La presencia del mar cobra en Estambul más importancia, probablemente, que en cualquier otra ciudad del mundo. Se podría decir que el Bósforo es el homólogo a la calle Istiklal, siendo el segundo estrecho más transitado del planeta. Anualmente una media de 48.000 navíos se desplazan entre el Mar Negro y el de Mármara cruzando el Bósforo, un complejo canal natural con entrantes y salientes y corrientes cambiantes, esto significa que diariamente navegan en él 132 barcos, sin incluir los ferrys de transporte público, los cruceros, los barcos pesqueros y los equipos de salvamento y militares.

El origen del estrecho no es cierto, habiendo teorías que defienden que el canal se originó por una subida del nivel del mar Mediterráneo, que lo llevó a conectarse con las aguas del Mar Negro. Lo que sí se sabe es que su distancia es de 32 km, con un ancho máximo de 3.700 m en la abertura

norte y mínimo de 700 m entre Kandilli and Aşiyân y 750 m entre Anadoluhisarı and Rumelihisarı; la profundidad oscila entre 36 y 124 metros en el área central.

Gracias a las características geográficas de Estambul, la convierten en un punto estratégico militar y comercial, siendo frecuentes las hostilidades con el fin de hacerse con el control sobre el Bósforo. Este fue uno de los motivos por los que la actual Estambul se estableciese como capital de los imperios Romano y Otomano durante siglos. La importancia que tuvo el mar en la fundación de la ciudad se ha mantenido hasta la actualidad, hasta el punto de que no es posible entender la ciudad sin el mar. Cuando uno ve las fortalezas que se extienden a orillas del mar y del Cuerno de Oro, los palacios y villas de verano otomanos, los muelles y puertos y lo que queda de las pequeñas aldeas de pescadores, es capaz de entender lo que el mar representa para Estambul. Lo que en un principio se presenta como una barrera que separa los continentes europeo y asiático, es en realidad un nexo que los une mediante rutas comerciales milenarias, obras maestras de la ingeniería y paisajes de valor incalculable; se trata del punto de encuentro entre Oriente y Occidente, el único lugar en el que no hay distinción entre dos mundos históricamente opuestos.

La vida en el Bósforo es una experiencia única en la que se combinan el ritmo frenético de la ciudad en los puertos y puentes con los momentos de descanso, el ocio con el negocio, el mar y las montañas, la naturaleza y el asfalto.

Eminönü y Karaköy están considerados como los puntos más importantes en lo referente al tráfico y comercio marítimo, de estos dos se explicará el segundo, dejando el anterior para más adelante.

Karaköy es un área perteneciente al distrito de Beyoğlu, situada en el sur y limitando tanto con el Bósforo como con el Cuerno de Oro. Está comunicada con Fatih, la península histórica, mediante el puente de Galata, encontrándose en un mismo punto una de las líneas de tranvía, los muelles donde estacionan los ferrys públicos con destino Kadıköy y Üsküdar, varias paradas de autobús y el funicular que conecta directamente con la calle İstiklal. Este nexo se encuentra justo al terminar el puente y se trata de uno de los puntos más problemáticos de la ciudad, donde la gran superficie de asfalto en la que todo esto ocurre se encuentra desconectada de el dominio de las personas.

Por si no fuese suficiente el estrés que genera ya de por sí un enclave tan concurrido, resulta tremendamente difícil alcanzar una zona segura para la vida humana; la cual, tratándose de Estambul, no siempre es una acera. Dado el caso omiso que los estambulitas acostumbran a hacer a los semáforos y el enorme problema que les supone parar temporalmente el tráfico para permitir el paso de las personas, se construyeron una serie de túneles que se desarrollan bajo la gran isla anteriormente mencionada no aptos para claustrofóbicos y en los que es prácticamente imposible orientarse, de modo que es el azar el que finalmente decide cual de las cuatro salidas se debe tomar. Siendo esta la primera experiencia del visitante, queda patente que Karaköy es, ante todo, el barrio de la desconexión; donde cuesta creer que aquello fue algún día uno de los puertos más importantes de mundo por el que pasaban, entre otros, la ruta de la seda. Ya siendo conocedores de la situación en la que la mayor parte de Beyoğlu se encuentra a día de hoy, esto no debería sorprender; sin embargo, Karaköy todavía conserva parte de la esencia de lo que algún día fue.

Uno de las cosas que más pueda llamar la atención, es la diferencia que existe entre las partes izquierda y derecha del puente de Galata, lo cual puede deberse al hecho de que el Cuerno de Oro se utilizó, hasta hace no demasiado, como área industrial y consecuentemente, como vertedero de las fábricas vecinas. Es cierto que en esta zona, se conserva una parte importante de la industria relacionada con la pesca, fontanería y electricidad principalmente; de hecho, escondido entre los callejones se encuentra uno de los edificios comerciales otomanos que, como tantos otros, se encuentra en estado de ruina. Este edificio estaba destinado a alojar a los mercaderes que llegaban a Galata y a almacenar mercancías sobretodo, conocido como Perşembe Pazarı (mercado de miércoles), da nombre también a esta zona de Karaköy.

En la actualidad, no es posible acceder al Cuerno de Oro desde este área, sino que toda la fachada al estuario está vallada y compuesta por edificios en ruinas; en cuanto al aspecto desde la avenida principal, no es muy distinto y está considerada como una de las zonas más peligrosas para el turismo y foco de prostitución ilegal. La mayoría de las calles carecen de pavimentación así como también de alumbrado y se encuentran abarrotadas de suministros industriales, lo cual da un aspecto más tétrico si cabe.

Por otro lado, en la parte opuesta del puente de Galata ocurre algo muy distinto, históricamente se encuentran los edificios más importantes en cuanto al tráfico y comercio marítimos, así como el colegio de arquitectos, el museo de arte contemporáneo, una fuente otomana, un baño y una mezquita del arquitecto imperial Sinan y la comisaría de policía entre otros; no obstante ha sido la iniciativa de los particulares la que ha convertido el ruinoso Karaköy en un pequeño vecindario repleto de cafés y restaurantes de diseño. Las calles se han adornado con emparrados que protegen del sol y de los que cuelgan bombillas, potenciando un agradable clima tanto de día como de noche y solucionando el problema del alumbrado público; por otro lado es también habitual encontrarse con demostraciones de arte urbano en las fachadas abandonadas o las puertas de los comercios.

Se trata de un buen ejemplo de regeneración por parte de los vecinos; sin embargo sigue existiendo el problema de la desconexión con el mar, el cual únicamente se ve desde el muelle de los ferrys que se dirigen a Kadıköy. A día de hoy, se está llevando a cabo uno de los proyectos más polémicos de Estambul, el cual, bajo el nombre de Galataport, propone una remodelación del área industrial de Karaköy y del puerto de cruceros. Con este proyecto se pretende generar un paseo marítimo y construir varios edificios de oficinas, residenciales y hoteleros. Lo que en principio parece una idea bastante acertada presenta el problema de estar infringiendo la normativa de construcción en las orillas del Bósforo; además, los cruceros de hasta diez plantas que amarran en el puerto cubren por completo la vista de la ciudad desde el mar.

Conociendo Karaköy, es inevitable plantearse cuales son los problemas que han derivado en la situación actual. Particularmente, pienso que el principal motivo de su degradación ha sido el olvidarse del mar; el cual ha sido desde siempre el motor de Karaköy. Además resulta especialmente sorprendente lo codiciados que están el resto de poblados del Bósforo mientras que éste ha quedado como un residuo, una joya de la arquitectura y del paisaje que ha quedado obsoleta. Por otro lado, presenta un grave problema de desconexión, provocada por una distribución de usos muy distinta y radical entre las distintas zonas del barrio aunque ambas se ven afectadas por las complicaciones que implica el tratarse de áreas post-industriales. La cuestión que queda abierta entonces es hasta qué punto resulta beneficioso un cambio de usos y el papel que juegan los equipamientos en cada caso; nos encontramos entre una zona que manteniendo su uso tradicional pero ignorando su patrimonio histórico ha fracasado urbanísticamente y otra que ha cambiado su uso y mantenido los edificios históricos pero en la que ha sido decisiva la implicación de los residentes en su regeneración, quedando la clave hacia el éxito urbanístico como una incógnita.

Por otro lado, en la orilla opuesta del Bósforo y bañado por el mar de Mármara se encuentra el distrito de Kadıköy. Paradójicamente, este asentamiento es más antiguo que la propia Bizancio, fundado aproximadamente 20 años antes por griegos procedentes también de Megara; no obstante, su apariencia y estilo de vida son mucho más cosmopolitas que los de los poblados del Bósforo europeo. En principio, era conocido con el nombre de Chalcedon por los bizantinos, ya que según cuenta la leyenda, Bizancio se hizo aconsejar por el oráculo de Delfos para decidir dónde establecer una nueva ciudad; el cual llevó a Bizancio a asentarse en “tierras más allá de los invidentes”. El rey interpretó que estas tierras coincidían con el actual Kadıköy puesto que sus pobladores habían ignorado las características inigualables de la península histórica.

Chalcedon pasó a estar bajo dominio Otomano alrededor de un siglo antes que la caída de Constantinopla, a partir de ese momento, Estambul. Es entonces cuando la antigua Chalcedon recibe el nombre actual de Kadıköy, en honor al juez de la ciudad que allí residía (kadi).

Este asentamiento nunca se desarrolló, al menos no al mismo nivel que Estambul, el cual era en principio una aldea rural que servía, en parte, a la capital del Califato y más tarde como residencia de vacaciones de la aristocracia. No es hasta 1930 cuando Kadıköy se considera como un distrito más de Estambul, comenzando su época de crecimiento máximo tras la construcción del primer puente del Bósforo en 1973 y alcanzando una densidad de población comparable a la de la parte europea de la ciudad. Esto explica de algún modo que Kadıköy tenga una apariencia mucho más moderna que otras áreas de la ciudad.

A día de hoy este distrito es el más poblado del lado asiático de Estambul y se caracteriza por su estrecha relación con el mar; a lo largo del cual se extiende un gran parque (Moda) desde el que se tienen vistas de las Islas Princesa y de la península histórica. El punto más concurrido es sin duda el puerto, del que parten ferrys a prácticamente todos los distritos de la ciudad, amarran barcos mercantes y se encuentran las conexiones de metro, minibús, autobús, taxi y dolmuş.

Lo más destacable de este gran puerto es, sin lugar a dudas, la estación de ferrocarril de Haydarpaşa; un edificio histórico de época otomana y construcción alemana que de acuerdo con su presencia y localización es equiparable a la ópera de la bahía de Sydney. Lo que un día fue una de las estaciones más importantes del mundo, que conectaba con el Orient Express en el otro lado del mar, en la última parada de Europa, Sirkeci, y transportaba pasajeros hasta Damasco, Medina, Teherán y Bagdad, entre otros; se encuentra en la actualidad en desuso. Víctima de un fuego y luego cerrada por la construcción de un tren de alta velocidad, no ha recibido ya más viajeros; se estimó convertirla en un gran hotel de lujo, sin embargo, puesto que aún así se trata de uno de los más emblemáticos monumentos del mundo, se rechazó la propuesta por fortuna. A día de hoy, la estación de Söğütlüçeşme cumple con las funciones de la antigua estación; situada a aproximadamente 1,5km de esta, Kadıköy es todavía uno de los puntos más importantes para los viajeros nacionales e internacionales de Estambul.

El Kadıköy urbanizado se caracteriza por presentar la típica estructura desordenada de las ciudades de tradición otomana, combinándose las antiguas casas de madera con los apartamentos de hormigón de los años 50, los bloques de apartamentos mirando al mar y los grandes rascacielos en las zonas más interiores y cercanas a las principales calles comerciales, como Bağdat caddesi. El éxito de este barrio radica en la existencia de un centro comercial y de ocio peatonal, su accesibilidad y sobretodo por la mayor calidad de vida que se alcanza gracias a la existencia de lugares de paseo y distensión a la orilla del mar.

Kadıköy ha sabido conservar, ante todo, su vocación de poblado portuario adaptándose a la actualidad; lo cual es algo muy fácil de identificar al ver la gran cantidad de edificios que giran entorno a la actividad del puerto, entre ellos un hospital militar y grandes naves de almacenamiento, y el paseo hacia el que se orienta todo el distrito; de cara al mar.

Por otra parte, ya de vuelta al continente europeo, la atención se centra en el barrio de Ortaköy; perteneciente al distrito de Beşiktaş y situado a la orilla del Bósforo, bajo el primer puente. Al igual que el resto de poblados del Bósforo, Ortaköy fue una zona agraria y pesquera; la cual existía ya durante el período bizantino. No obstante, es en el siglo XV cuando pasa a formar parte del área metropolitana de Estambul debido al crecimiento de la ciudad; experimentando un proceso de rápido desarrollo durante el siglo XVI, a raíz de las mejoras que se habían llevado a cabo en el desarrollo del transporte marítimo, el sultán Suleiman el Magnífico anima a los ciudadanos a establecerse en Ortaköy.

La característica más importante de este vecindario era la presencia de una sociedad muy heterogénea en la que había, y continua habiendo aunque de manera escasa, representación las religiones judía, cristiana e islámica. Desgraciadamente, Ortaköy fue también víctima de la despoblación por parte de las minorías que sufrió Estambul durante las primeras décadas del período republicano, de modo que, el barrio permaneció en una situación de abandono durante algún tiempo. De igual manera que ocurrió en el caso de Beyoğlu, Ortaköy comenzó a estar

habitado por los más bajos estratos sociales, degradando, más si cabe, al barrio a la vez que éste perdía su identidad multicultural.

Pese a la situación en la que Ortaköy se encontraba, el valor que su localización le otorgaba se mantenía intacto; a ello se le suma la presencia de varios monumentos históricos que cuentan la historia del barrio. Los más representativos son el hamam, obra del arquitecto imperial del sultán Suleiman el Magnífico, Sinan; la mezquita, el palacio de Çırağan, a día de hoy convertido en el decimocuarto hotel más lujoso del mundo, el palacio de Feriye, actualmente Universidad de Galatasaray e instituto Kabataş; todos ellos obra de la familia de arquitectos imperiales del siglo XIX, los Balyan; la iglesia ortodoxa y la sinagoga. Todos estos edificios hablan de un asentamiento multicultural, de los principios de la urbanización en el siglo XVI, aprovisionando el barrio con equipamientos como el baño público; y, finalmente, del último periodo del Imperio Otomano, en el que se construyeron la mayoría de palacios del Bósforo y la mezquita, siguiendo la estética europea, para dar luego paso a la decadencia de la república.

Más tarde, en 1970, visto el estado en el que Ortaköy se encontraba, el Ministerio de Cultura propuso un proyecto de renovación del barrio. Se establecieron una serie de colores con los que se debían pintar las fachadas, se señalaron algunos edificios de especial interés y se dieron unas directrices sobre cómo se deberían restaurar las construcciones; pero, a pesar del esfuerzo realizado, esta idea no resultó debido a la poca participación de los vecinos y el desinterés que estos mostraron en el tema, pese a que antes de lanzar el proyecto se realizó una encuesta en la que se pedía su opinión.

Una década más tarde, dos artistas decidieron abrir una galería de arte en Ortaköy; poco después, más artistas les siguieron y comenzaron a montar tenderetes en las calles los fines de semana, lo cual atrajo a gran número de curiosos y amantes del arte. Pasado un tiempo, la plaza se llenó también de puestos de comida ambulantes; a propósito del éxito que estaba teniendo Ortaköy, el Ayuntamiento inició un proceso en el que se reorganizó el barrio, se cambió el mobiliario urbano y se volvieron a poner en valor una serie de edificios con valor histórico. Esta iniciativa dio comienzo a un proceso de aburguesamiento en el que individuales con un elevado poder adquisitivo adquirieron las propiedades con mejores vistas o con un especial valor arquitectónico; Ortaköy estaba repleto de bares, restaurantes, galerías de arte y los mercadillos de artesanía y antigüedades, conjuntamente con los viandantes, se apoderaban de las calles.

No pasó demasiado tiempo hasta que la gran afluencia de gente causó un grave problema de aparcamiento y tráfico que afectó, consecuentemente, a los poblados del Bósforo que se encontraban más al Norte. La actividad comercial comenzó a resultar excesivamente agresiva causando molestias a los residentes, los cuales se vieron obligados a abandonar sus hogares.

Fue hacia el año 2000 cuando se comenzó a desarrollar el Ortaköy que se conoce hoy en día, caracterizado por ser una pequeña aldea repleta de bares y restaurantes pero sin residentes; comenzaron a establecerse entonces discotecas y restaurantes de lujo con el fin de atraer un amplio rango de visitantes al vecindario, aunque esta iniciativa no solucionaba el problema de la despoblación y el congestionamiento del tráfico es cierto que Ortaköy es, hoy, un barrio lleno de vida y opciones de ocio, además de ofrecer una de las mejores vistas de toda la ciudad.

Hay algo que resulta especialmente atractivo en Ortaköy, y es que es un vecindario en el que, como se ha dicho anteriormente, se cuenta la historia de los poblados del Bósforo y en el que conviven la historia con las estructuras más modernas; en la que destaca el puente que, junto con la mezquita, son los protagonistas de todas las fotografías. Otro ejemplo de esta fusión arquitectónica se encuentra en la mansión Esma Sultan, un edificio de ladrillo, obra también de la familia Balyan, que se construyó como regalo de boda para la hija del sultán Abdulaziz y se usó, a partir de la instauración de la república, como almacén de tabaco y de carbón posteriormente. La mansión fue, finalmente, víctima del fuego y permaneció abandonada hasta que se comenzó su renovación durante los 90. Actualmente, la mansión Esma Sultan se utiliza como salón multiusos y ofrece una visión romántica que recuerda a la Inglaterra de finales del siglo XIX; conservando la

ruina de ladrillo desnudo y construyendo un cerramiento de vidrio estructural en su interior. Entre los eventos que se llevan a cabo en este lugar destacan el Festival Internacional de Jazz de Estambul y el Festival Internacional de Música de Estambul. Otra de las joyas de la arquitectura que se esconden en Ortaköy es la última residencia del arquitecto alemán Bruno Taut, que alejada del poblado marítimo, emerge de una de las colinas posteriores en forma de pagoda japonesa, visible desde la calle principal.

Por todo esto, Ortaköy constituye un ejemplo de actualización y cambio de usos de los poblados históricos del Bósforo y hace reflexionar sobre si todas las áreas pueden o deben tener un uso residencial, hasta qué punto resulta beneficiosa la actividad comercial en determinadas zonas y de qué manera podrían convivir empresarios y residentes en un vecindario como éste. El problema más grave al que Ortaköy se enfrenta en la actualidad es, sin duda, la falta de aparcamiento y el tráfico; agravado en parte por la presencia del puente. Esto lleva a valorar si sería posible mitigar el problema fortaleciendo la infraestructura de transporte público y cómo hacerlo; de momento es accesible con autobús y los clubes cuentan con transporte marítimo directo desde los principales muelles de la ciudad. A pesar de esto, el Ortaköy interior ofrece una buena opción residencial y con precios más bajos que otros vecindarios cercanos como Beşiktaş o Kuruçeşme.

Definitivamente, no se puede negar que Ortaköy tiene un encanto e identidad patentes. En especial existen dos factores que le dan un toque que lo distingue de los demás barrios. Por un lado, entre todos los puestos de comida callejera, tienen una especialidad: el Kumpir. Este plato, que consiste en una patata asada que luego rellena cada uno a su gusto, es el responsable de muchas de las visitas que recibe Ortaköy a cualquier hora del día y de la noche. Por otro lado, en este vecindario se da un fenómeno que enseguida llama la atención del visitante; y es que los fines de semana por la noche existe una explosiva combinación de turistas en chancletas y pantalones cortos con las personas que entran y salen de los clubes mundialmente famosos, vistiendo sus mejores galas y portando inmensas cantidades de maquillaje. Si hay suerte, en las tardes de primavera, se puede ser testigo de algún reportaje fotográfico de bodas, los cuales no se caracterizan precisamente por su discreción.

Por último, se presenta una de las estructuras más icónicas de la ciudad, la Torre de la Doncella. Ésta recibe dicho nombre gracias a una leyenda, según la cual, el oráculo había dictado que la hija del emperador moriría el día de su décimo octavo cumpleaños a causa de la mordedura de una serpiente. El emperador ordenó entonces la construcción de la torre, en la cual se cobijaría su hija hasta cumplir la mayoría de edad para evitar que se cumpliera la profecía. Finalmente, llegado el esperado día, el emperador decidió obsequiar a su hija con una gran cesta de frutas exóticas para celebrar que todavía vivía; contra todo pronóstico, dentro del cesto se encontraba la serpiente que atacó luego a su hija, causándole la muerte ante los ojos de su padre. En numerosas ocasiones, también se utiliza el nombre de Torre de Leandro, de acuerdo una leyenda mitológica; no obstante, es un término erróneo puesto que esta se refiere a una torre situada en el estrecho de los Dardanelos, el cual se suele confundir por la cercanía que existe entre éste y el Bósforo.

Dejando a un lado las leyendas, lo que sí se sabe con certeza es que fue el emperador bizantino Alejo Comneno el que ordenó, en 1110, la construcción de una torre de madera protegida por un muro de piedra en las aguas del Bósforo, sobre una gran roca situada a unos 200 metros del actual Üsküdar. Ésta torre estaba entonces conectada mediante cadenas con otra que se encontraba en la orilla opuesta del mar, en Sarayburnu, para evitar el paso de contrabando y navíos procedentes de Oriente. Más tarde, durante la Cuarta Cruzada, sirvió a los cruzados venecianos como base militar durante la conquista de Constantinopla. Pasado un tiempo, fue utilizada como torre de avistamiento para las tropas otomanas hasta que consiguieron hacerse con la codiciada capital del Imperio; es entonces cuando el Sultán Mehmed el Conquistador decide construir en este emplazamiento un pequeño castillo. Poco tiempo después, éste fue destruido por un terremoto y más tarde víctima de un fuego; comenzándose a usarse en ese momento como faro.

En los sucesivos años se realizaron pequeñas reparaciones, sin embargo la más importante y la que define la forma que tiene la torre en la actualidad es la que se llevó a cabo a principios del siglo XIX, cuando se utiliza la piedra como material principal de su construcción por vez primera. Más tarde, a principios del XX, se refuerza la plataforma con hormigón armado y se utiliza con fines militares, aunque no se realiza ningún tipo de mantenimiento y termina usándose como un depósito de cianuro y en un estado ruinoso. Por último, durante los 80, un holding se hace con la propiedad y comienza un prolongado proceso de restauración; luego se pulieron algunos detalles con motivo del rodaje de una película de James Bond en 1999 y finalmente, se colocan refuerzos de acero tras el terremoto de 1999.

Todas estas transformaciones dieron lugar a lo que es hoy la Torre de la Doncella, la cual permanece abierta al público tras ocho siglos de historia. En la actualidad, la torre alberga una cafetería y un restaurante desde el que se tienen vistas a toda la ciudad; siendo accesible gracias a un servicio de ferry regular.

A pesar de la importancia que pueda tener la torre en sí, debe su protagonismo a todos los equipamientos que se organizan entorno a ella; el gran paseo con escalones donde sentarse para admirar las vistas, los cafés y kioscos que se encuentran a lo largo del mismo, el servicio de transporte marítimo... así como también las historias y leyendas que la han llevado a ser una parte inseparable de Estambul, siendo la imagen del distrito de Üsküdar, de la tarjeta de transporte público y de los antiguos billetes de 10 liras entre otros.

Con todo lo dicho se evidencia el protagonismo que cobra el mar en la ciudad de Estambul, siendo el Bósforo una imagen de lo que ocurre en la ciudad y testigo histórico de todas las hazañas pasadas. El crecimiento de Estambul a lo largo de las orillas del Bósforo, mar de Marmara y Cuerno de Oro es la prueba de lo que significaba el mar para los primeros pobladores; por otro lado, el levantamiento de torres, faros y la construcción de los puertos indican el afán del ser humano por dominarlo.

A diferencia de otras ciudades costeras, las pinturas y demás representaciones gráficas de Estambul siempre, o casi siempre, prestan especial atención a la presencia de las grandes masas de agua entre las que se encuentra la ciudad. Durante las últimas décadas, el mar ha conseguido conservar su valor económico a la vez que se han vuelto a poner en valor sus valores paisajísticos, naturales y de ocio; algunas de las actuaciones que se han llevado a cabo han sido la limpieza del Cuerno de Oro, la creación de carriles bici junto al Bósforo, la disposición de árboles y parques alrededor de las masas de agua y el desarrollo de plataformas en el mar para pescadores, de manera que puedan realizar su actividad sin impedir el paso de los peatones.

5. EL COLOR

A diferencia de las ciudades del Mediterráneo, Estambul tiene cuatro estaciones que ofrecen cuatro versiones distintas del mismo paisaje. Algunos de los espectáculos dignos de ver son la nieve en el mar, el doble arco iris sobre el Bósforo o la floración de los tulipanes; la niebla en las mañanas de invierno, el azul turquesa del Bósforo en las tardes grises de otoño o el juego de luces y sombras que se produce en las colinas durante el atardecer. Independientemente de las condiciones inherentes al lugar, sobre las cuales el ser humano no puede decidir, lo cierto es que el colorido natural de Estambul se refleja en la gama cromática utilizada en la pintura de las fachadas.

En contraste con la estética heredada de los pueblos griego (mal interpretada) y latino; los otomanos eran unos apasionados del color. Esta diferencia se puede apreciar observando las pinturas e interiores de tradición otomana frente a la europea; dándose uno cuenta de que los osmanlíes utilizaban unos colores mucho más saturados, lo cual les acerca más a Oriente que a Occidente.

Fener y Balat son, probablemente, los barrios con un colorido más rico de la ciudad. Situados uno junto al otro y delimitando con el Cuerno de Oro y con las murallas de Teodosio, ambos pertenecen al distrito de Fatih; el cual coincide con los límites de la antigua Constantinopla. Tanto uno como el otro existían ya en tiempos romanos, estando poblados en su mayoría por mercaderes genoveses y venecianos; no obstante, como ya se expuso antes, éstos se establecieron en Galata tras la conquista otomana.

A partir de ese momento, estos vecindarios son objeto de un drástico cambio en su demografía, Fener pasó a estar poblado por minorías de ciudadanos griegos y armenios cristianos ortodoxos mientras que Balat se estableció como el barrio judío que sirvió de refugio a los ciudadanos griegos que consiguieron escapar a la persecución romana y españoles sefardíes que huyeron de la Inquisición en compañía de algunos portugueses.

Durante el mandato otomano existían ciertas leyes que permitían diferenciar a la ciudadanía de acuerdo con su fe, entre estas había varias reglas que se debían seguir en cuanto a la vestimenta, accesorios y cortes de pelo; aunque las que ahora interesan son las que se establecieron en cuanto a la ordenación urbanística. Y es que, los no-musulmanes no podían construir edificios más altos que los seguidores de Allah ni tampoco tenían permitida la edificación de templos dentro de un determinado radio alrededor de una mezquita; los templos en aquel momento eran los equivalentes a los ayuntamientos de hoy en día y tenían la obligación de controlar la población así como de tomar decisiones que afectasen a la comunidad, como las urbanísticas; otra de las características importantes es la prohibición del uso del color verde, considerado como el color del Islam; por lo que a día de hoy no es extraño encontrar interiores de mezquitas y fuentes públicas iluminadas con éste, introduciendo un cromatismo inusual en Occidente. Sin embargo, ambas comunidades de tradición comercial y burguesa conseguían a menudo evadir estas leyes mediante sobornos; bien por intereses económicos o por mantener las costumbres de sus países de origen. Por otro lado, existían otras decisiones que afectaban a toda la población, sin distinciones religiosas; entre las que se daban las separaciones entre edificios y anchos de calle mínimos, con el fin de reducir la peligrosidad de los incendios. También existían normas en cuanto al sector inmobiliario que prohibían la compra-venta de viviendas entre musulmanes y no-musulmanes, para evitar la dispersión de los mismos y poder mantener la estética diferenciadora de cada uno de ellos.

Aunque parezca extraño, frente a todas las medidas que existían para evitar los incendios, las autoridades locales consideraron la madera como el material de construcción idóneo puesto que respondía medianamente bien ante los terremotos.

La arquitectura tradicional turca varía mucho en función del área geográfica; no obstante, el arquetipo de Estambul consiste en edificios de dos o tres plantas, normalmente con un semisótano que absorbía el desnivel de la calle; y una distribución en la que la planta baja se destinaba a la vida en común y en la que existían limitadas aberturas hacia la calle, mientras que las plantas superiores ganaban superficie gracias a los balcones y en ellas se encontraban los aposentos de sus habitantes.

Como ya se ha mencionado, el material estrella era la madera aunque existían variaciones; en algunos casos se construían las estructuras y marcos de madera para ser luego rellenos con piedra y mortero y posteriormente enlucidos; en otros casos, la planta baja se construía según este método mientras que las demás eran totalmente de madera y, finalmente, existen las casas construidas enteramente con madera.

La adaptación de los pobladores al lugar se demuestra en la forma que tenían de utilizar los materiales: la piedra en planta baja es una costumbre heredada de las villas del Bósforo, en las que así se hacía para prevenir la corrosión producida por el agua del mar; los marcos de madera, con listones en diagonal eran y continúan siendo una eficiente medida de seguridad ante sismo; las habitaciones estaban equipadas con mobiliario fijo como plataformas para sentarse y para dormir, así como también con armarios empotrados para evitar el peligro que supone la caída de

estos elementos en caso de terremotos; el uso de los balcones permitía a las mujeres observar la calle sin ser vistas, no siendo necesario la disposición de celosías como en los ejemplos que se encuentran en Egipto u otros países musulmanes.

Dicho esto, uno se pregunta por qué en un barrio tan antiguo como Fener y Balat el tipo de construcción que existe no responde a los patrones marcados, sino que se trata, en la mayoría de los casos, de edificios de ladrillo. La respuesta se encuentra en el inicio del período industrial, cuando la legislación contempla varias áreas de especial peligrosidad en las que se prohibían las edificaciones de madera, otras de rango menor en las que se permitía siempre que existiesen muros de mampostería intercalados y, finalmente, aquellas áreas en las que no se aplicaba la ley.

Es entonces cuando se ensanchan las calles y se sustituyen gran parte de los edificios por otros, prescindiendo de la madera; no obstante todavía quedan algunos, aunque prácticamente todos ellos en ruinas. Si uno tiene interés en las casas otomanas tradicionales es muy aconsejable visitar la mayor de las Islas Princesa, Büyükkada; el frente marítimo de Arnavutköy o las villas de Sarıyer; el ejemplar más antiguo se encuentra a orillas del Bósforo, en continente asiático y consiste en una villa del 1698 que perteneció a Amcazade Huseyn Paşa, aunque actualmente está en proceso de renovación.

Así pues, el tipo de arquitectura que existe ahora mismo en Fener y Balat consiste, prácticamente en su totalidad, en viviendas medianeras construidas según un sistema de muros portantes de doble hilera de ladrillo macizo, con voladizos, forjados de madera y particiones de tipo Bağdadi; las cuales, parecidas a los tabiques de cartón-yeso, están compuestas por una estructura de montantes de madera a los que se clavan listones de madera y luego la superficie es enlucida. También son habituales los refuerzos y soportes de voladizos de fundición de hierro.

De este modo, nos encontramos ante un barrio de finales del siglo XVIII en el que se ensancharon las calles para permitir el paso de carruajes y suministros; pero no lo suficiente para el uso de los vehículos en la actualidad; en el que se adoptaron las innovaciones constructivas de Europa sin ser conscientes de que las viviendas con medianeras tienen un efecto domino en cuanto a los terremotos; en el que se impuso la construcción en ladrillo como prevención ante los fuegos ignorando que la fatalidad de los incendios se debía a la densidad de la edificación y no al uso de la madera, la cual tiene un mejor comportamiento ante el fuego que el acero; en el que se impuso una ordenación urbanística en trama que nunca se pudo adoptar debido, nuevamente, a la topografía.

No obstante, ocurre algo muy interesante en este vecindario, y es que se produce la evolución del arquetipo otomano; el cual mantiene su volumetría utilizando materiales nuevos, en cuanto al color; las fachadas típicamente otomanas se regían por una grama cromática de colores pastel que probablemente se mantuvo, intercalando algunos edificios de ladrillo desnudo, tras la reconstrucción del barrio, sin embargo, la contaminación y la falta de mantenimiento los dejó ennegrecidos y llenos de desconchados. Los colores de Fener y Balat hoy son variados y chillones, fruto de una iniciativa llevada a cabo en el 2002; por la que bajo los lemas “tu hogar es tan hermoso como Estambul” y “Estambul como una flor” y con la colaboración de una fábrica de pinturas, los distritos de Fatih y Üsküdar fueron repintados con el fin de atraer el turismo a través del embellecimiento de la ciudad.

Lo que en su día fue una comunidad en la que convivían pacíficamente varias culturas y religiones, fue víctima de la despoblación por varios motivos. Primeramente, el desarrollo industrial implicó el asentamiento de grandes fábricas y mataderos a lo largo de las orillas del Cuerno de Oro; los cuales, además de cambiar por completo el tejido urbano, resultaron ser una carga bastante molesta para sus habitantes, de modo que las familias más adineradas se mudaron a las áreas de la ciudad que estaban entonces de moda: Pera, Galata y Kuzguncuk. Más tarde, alrededor de 1950, la imposición de una tasa para los comerciantes judíos y la creación del estado de Israel, supuso la pérdida casi total de la población judía de Estambul. Finalmente, los

ciudadanos griegos huyen de la ciudad cinco años más tarde víctimas de las revueltas causadas en septiembre contra este colectivo.

Nos encontramos pues ante un caso muy similar al de Beyoğlu, donde, ante un vecindario despoblado, los inmigrantes procedentes sobretodo de las regiones del Mar Negro establecieron sus hogares en el mismo. Estas personas, generalmente procedían de familias muy pobres y con niveles culturales bajísimos, de modo que aquellos con un mayor estatus y los que consiguieron medrar en la sociedad se trasladaron a otras zonas de la ciudad, mientras que en Fener y Balat quedaron las más bajas clases sociales. Fruto de la incultura que se apoderaba de estos pobladores y de tener unas tradiciones muy arraigadas, el barrio se convirtió en unos de los vecindarios con un carácter islámico más radical de Estambul. Conjuntamente con esta comunidad, se estableció un buen número de familias de etnia gitana, los cuales tenían también unas costumbres bastante marcadas que imposibilitaban la convivencia entre distintas comunidades.

Ante este panorama, en una sociedad con salarios sustancialmente más bajos que en el resto de la ciudad, donde el 60% de sus residentes estaban habitando en viviendas arrendadas y en la que prácticamente la totalidad de las mujeres eran analfabetas o no habían completado la educación primaria; el alcalde del distrito de Fatih decidió actuar.

Fue tras la entrada de Estambul en el programa de conservación del patrimonio histórico de la UNESCO (1985) cuando el alcalde del entonces Partido del Bienestar, decide dar un enfoque turístico al barrio aprovechando la herencia cultural del mismo; ya que la opción de volver a los pequeños talleres y fabricación artesanal no tenía ningún futuro ante las regulaciones y políticas económicas neo-liberalistas que promovía el gobierno de entonces.

En aquel momento, tras el golpe de estado de 1980 y el restablecimiento de la democracia, el Partido de la Madre Patria se encontraba a cargo del gobierno; el cual, aunque de carácter nacionalista y conservador, trabajó activamente porque se considerase a Turquía como uno de los países candidatos a entrar en la Unión Europea. Así pues, algunas de las acciones que se llevaran a cabo para presentar la solicitud formal de entrada en la organización, fueron la limpieza de las aguas del Cuerno de Oro y el derribo de gran parte de los edificios que se encontraban sus orillas; de modo que parte de Balat y Fener fue eliminada durante este proceso y sustituida por un gran parque que se extiende a lo largo de todo el Cuerno de Oro.

En cuanto al proyecto de regeneración de Fener y Balat, se lanzó en el año 1997 y se contemplaba la construcción de infraestructuras urbanas básicas, la reforma del mercado y otras superficies comerciales, la disposición de equipamientos sanitarios y deportivos, así como la creación de un centro educativo y cultural en el que se impartiesen también cursos de fontanería, electricidad y carpintería, entre otros; finalmente, se estimó oportuna la restauración de 225 edificios de importancia histórica.

Tan ambicioso proyecto iba a estar financiado con fondos del Ayuntamiento de Fatih, de la Unión Europea, del Instituto de Vivienda y del Ayuntamiento Metropolitano de Estambul; sin embargo, poco después de iniciar las obras todas las instituciones turcas se retiraron, reduciendo el presupuesto únicamente a los fondos de la Unión Europea, los cuales consistían en la mitad de la suma inicial, 7 millones de euros.

Una vez se terminaron las obras de infraestructuras como el suministro de gas, agua potable y la instalación de una red de saneamiento por parte del Ayuntamiento de Fatih, la institución dejó de tener el respaldo del Ayuntamiento Metropolitano debido al cambio de gobierno y alcalde, Erdoğan.

El nuevo alcalde, perteneciente a un partido político de carácter islamista, no tenía ningún tipo de interés en la globalización de la ciudad; especialmente teniendo en cuenta que en Fener se encuentra una de las instituciones cristianas ortodoxas más importantes, el Patriarcado de San

Jorge. Así pues, se extendió el rumor de que todo el proyecto que se estaba llevando a cabo fue a causa de la presencia del Patriarcado y en defensa de la fe ortodoxa, causando inevitablemente el rechazo de la ciudadanía profundamente musulmana del área de trabajo.

Dicho esto, las obras se paralizaron durante seis años, aunque el Ayuntamiento de Fatih siguió trabajando activamente asumiendo el papel de dirección del proyecto y movilizándolo a los vecinos de una manera más cercana. Se crearon varias organizaciones, entre ellas la Asociación por el Embellecimiento y Preservación de Fener y Balat y otra que promovía la educación e inclusión social de las mujeres; gracias a estas dos se consiguieron reunir más fondos, aunque el proyecto seguía careciendo de aceptación entre la mayoría de los vecinos del barrio la iniciativa llegó a oídos del resto de la ciudad.

Por otro lado, uno de los problemas que se había tratado de evitar a toda costa es el fenómeno de la gentrificación, del que habían sido víctimas otros distritos de similares características; no obstante, aunque es cierto que varias familias invirtieron en inmuebles durante las primeras fases del proyecto, cuando parecía que éste iba a funcionar; se trata de una zona poco atractiva por diversos motivos.

Aunque se trata de un área con muchísimo potencial, en aquel momento no captó el interés de los promotores y demás agentes privados ya que socialmente el Cuerno de Oro y sus alrededores todavía estaban considerados como zonas de decadencia social, deterioro y aislamiento; imagen reforzada por el recuerdo de los antiguos barrios post-industriales y las putrefactas aguas del estuario. El segundo factor tiene que ver con las protecciones paisajísticas y de carácter histórico existentes en Fener y Balat, según las cuales no se permite la edificación fuera de la estética y volumetría marcadas. El tercer factor se refiere a la falta de comunicación del barrio con el resto de la ciudad, que, aunque en una posición céntrica, no tiene una infraestructura de transporte pública sólida y eficiente. Por último, las características de los residentes habituales de Fener y Balat constituyen otro problema puesto que por sus ideologías ultraconservadoras restan atractivo ante los ojos de los agentes urbanizadores y futuros compradores.

Finalmente, en 2005 se habían reformado únicamente 78 edificios y se estimó que el total cuando el proyecto se hubiese terminado ascendería a 120. Se desechó la posibilidad de crear el centro cultural por falta de fondos y las ONG habían tenido escaso éxito entre los vecinos; se intuye que este fracaso se debe a que fue el propio alcalde Tantan quien las creó, en lugar de ser iniciativas de los vecinos, sin embargo, desde el principio estaba claro que éstos no se iban a implicar en el proyecto ni dieron ideas en ningún momento de aquello que esperaban del proyecto; no obstante, es cierto que la asociación de mujeres todavía existe y, entre otras actividades, recaudan dinero vendiendo dulces y ofreciendo comidas en la sede de la ONG.

Paralelamente al proyecto de renovación, como se ha indicado anteriormente, se estaba llevando a cabo la pintura de las fachadas que, aunque con un carácter mucho más simple y superficial, tuvo éxito y consiguió crear una mayor unidad y sentimiento de comunidad entre los vecinos.

Como resultado del proyecto, muchos de los edificios se salvaron y se mantuvo la estructura de la ciudad industrial. La construcción de las infraestructuras urbanas permitió que existiese al menos alumbrado público y descendiese la peligrosidad del barrio; el alcantarillado y red de saneamiento mejoró considerablemente las condiciones higiénicas de los vecinos, aunque la mayoría de ellos no parecen estar preocupados por estos asuntos ni por la peligrosidad que presentan los edificios en los que habitan y ellos mismos están destrozando, además muchos de ellos todavía no cuentan con baños en sus casas ni suministro de agua corriente. Ciertamente existe algún interés por parte de vecinos llegados de otras zonas de la ciudad en Fener y Balat, los cuales han establecido negocios relacionados con el arte, la artesanía, restauración de antigüedades y hostelería; propiciando la llegada de turistas, sin embargo, a diferencia de lo que ocurre en Karaköy, no se ha constituido como uno de los centros frecuentados por los estambulitas ni como un núcleo de ocio sólido. Probablemente esto esté relacionado con la

intransigencia de los vecinos que no toleran el consumo de alcohol ni la violación del horario de comidas durante el mes del Ramadán, respaldados, todo sea dicho, por el gobierno actual.

De este modo conviven locales de diseño con las tradicionales tabernas de hombres que pasan el día tomando té y jugando a *tavla*, las viviendas en ruinas con casas señoriales expuestas en las numerosas inmobiliarias que han colonizado el lugar.

Independientemente de las condiciones de miseria y las hostilidades de los vecinos; Fener y Balat son dos barrios que vale la pena visitar, en los que, ignorados por sus habitantes, se encuentran el edificio del Patriarcado de Constantinopla; un colegio cristiano ortodoxo al que cada vez acuden menos niños pero se trata de toda una obra de arte, el Rum Lisesi; el palacio de Constantino VII, recientemente restaurado y al cual Balat debe su nombre, junto al que se celebra el mercado semanal y los habituales intercambios de drogas; el museo del mosaico, la iglesia de Santa Chora (Kariye kilisesi); las murallas de la antigua Constantinopla; la iglesia de Santa María de los Mongoles; la iglesia búlgara de San Esteban; o la sinagoga Ahrida, todavía en funcionamiento, y la iglesia de Theotokos Pammakaristos. Todo esto acompañado por unas excelentes vistas al Cuerno de Oro y demostraciones de arte callejero inesperadas.

En resumen Fener y Balat son un ejemplo de las complicaciones que presenta el trabajar con unos vecinos con unas posibilidades económicas mínimas y cultura muy limitada, a lo que se añade una ideología radical y un desprecio por todo aquello que represente lo que no entra en sus ideales; el poder y centralidad del gobierno turco, así como su habilidad para extender rumores y manipular a la sociedad.

Como el resto de la ciudad, estos vecindarios están caracterizados por los contrastes y paradojas que uno se encuentra en los mismos; los contrastes cromáticos, los contrastes económicos, los contrastes culturales. Una de las cosas que más llama la atención es el contraste entre la cultura musulmana y la gitana; la cultura del hogar frente a la cultura de la calle; la cultura del negro frente a la cultura del color; la cultura del silencio frente a la cultura de la música. Otro de los rasgos que capta el interés del visitante es la existencia de múltiples baños públicos (hammam) en funcionamiento y, dicho ya de paso, con unas pésimas condiciones higiénicas; lo cual se explica debido a la no existencia de suministro de agua en gran parte de las viviendas. Resulta también paradójico, la situación de discriminación actual frente a la tradición multicultural y respetuosa del Imperio Otomano; especialmente cuando la mayoría de los vecinos que mantienen una actitud de rechazo frente a las personas con distinta ideología son los mismos que abiertamente dicen ser partidarios del restablecimiento del antiguo Imperio Osmanlí. Por último, parece increíble que frente a una iniciativa que puede dar unas condiciones de vida dignas a los vecinos, aquello que triunfe sea una simple alternativa para cubrir la miseria de estos barrios con una mano de pintura.

Ante esta situación, es difícil determinar cuál sería la forma correcta de actuar. Ni el desarrollo de un proyecto de reforma funcionó, las asociaciones tampoco, siendo imposible la creación de una comunidad de vecinos debido a la difícil convivencia entre romaníes y musulmanes, además de por la discriminación de género; el gobierno central tampoco parece interesado en la regeneración de Fener y Balat puesto que no supondría ningún beneficio económico directo para el gobierno.

6. EL ESPACIO PÚBLICO

Uno de los rasgos más característicos de las ciudades de tradición otomana es la ausencia del espacio público. El ejemplo más significativo viene dado por los edificios de carácter social más importantes de aquel entonces: los templos. Mientras que en las ciudades cristianas la iglesia siempre va acompañada de una gran plaza; en las musulmanas la mezquita contiene este espacio de reunión en su interior, en el patio.

Esta característica ilustra la idea de la introvertida cultura musulmana, según la cual la vida gira alrededor del hogar, por lo que la sociedad no necesitaba los espacios abiertos que existen en las

ciudades europeas. Dicho esto, las celebraciones tradicionales se celebraban en casa; a excepción de ocasiones especiales como la circuncisión de los príncipes, en estos casos, el pueblo se reunía alrededor del palacio imperial o curiosamente, durante las primeras décadas del mandato otomano, en el antiguo hipódromo romano.

Independientemente del bagaje cultural de los ciudadanos de la Estambul otomana, la organización del propio imperio se reflejaba en la morfología y estructura de la ciudad. Por un lado, en vez de tratarse de un gobierno centralizado, las ciudades estaban constituidas por distintos distritos conocidos con el nombre de *mahalle*. Cada uno de ellos tenía sus propios representantes, los cuales hasta que se forman los primeros ayuntamientos a finales del siglo XIX coincidían con las autoridades religiosas de cada *mahalle*.

Así pues, cada barrio estaba dotado de al menos un templo, un *hammam* y una calle principal en la que intersectaban las demás; el único objeto que se puede entender puramente como un equipamiento público era la fuente, la cual, junto con el templo, marcaban la jerarquía de espacios de cada vecindario. El acontecimiento más importante que se llevaba a cabo en los *mahalles* es, sin lugar a dudas, el mercado semanal que transcurría en la calle; tradición que se ha mantenido hasta la actualidad.

Dicho esto, se entiende que Estambul no es una ciudad unitaria, sino que está conformada por la agrupación de vecindarios con unas características sociales y estructurales particulares en cada caso; por lo tanto no se daban tampoco las grandes avenidas, paseos o jardines públicos puesto que no existía la necesidad de conectar varios espacios entre sí ya que se concebían como independientes.

Otro de los aspectos por los que se caracteriza Estambul, es que se trata de una ciudad de fundación griega y de tradición romana, cristiana ortodoxa, en el momento de la conquista Osmanlí. Esta característica implica que Estambul tiene unas estructuras urbanas de herencia romana que no están presentes en otras de ciudades del imperio de fundación otomana; aunque poco queda de las mismas, pues en la mayoría de los casos las grandes avenidas y plazas fueron posteriormente colonizadas con edificios. Algunas de las estructuras romanas que todavía están en pie en la actualidad son las murallas, acueductos, iglesias, encontrando el ejemplo más majestuoso en Santa Sofía, o cisternas, destacando la de *Yerebatan*, que estuvo en funcionamiento desde el siglo VI hasta el XIX. Sin embargo, las características del tejido urbano romanas no se han conservado.

A principios del siglo XX, Henri Prost diseñó un plan urbanístico para Estambul en el que proponía como arterias principales el antiguo cardo y decumano romanos; no obstante, aunque se mantuvieron estas calles y volvieron a tener una importancia vital en la ciudad, carecían de los elementos adyacentes típicamente romanos como el foro, basílica y plazas. Estos elementos fueron sustituidos por otros acordes a la época moderna, generalmente se trataba de mezquitas y apareciendo por vez primera en la ciudad otomana, plazas en la intersección de las calles y junto a los grandes equipamientos.

Siendo una ciudad con 2700 años de historia, comenzando por la fundación de Bizancio, el Estambul tal y como se conoce en la actualidad se empezó a desarrollar a finales del siglo XVIII, durante el período de decadencia del Imperio Otomano. La época reformista, conocida con el nombre de *Tanzimat*, comenzó en 1839 durante la era del sultán Abdülmecid como una estrategia para reflotar el cada vez más débil imperio. En primer lugar se realizaron cambios en el ámbito militar, tomando como modelo las grandes potencias europeas y, especialmente, el imperio napoleónico; este acercamiento a Occidente se produjo luego en todos los ámbitos del gobierno.

Tras realizar un análisis exhaustivo de las ciudades europeas y las islámicas, el sociólogo Max Weber concluyó que las ciudades otomanas eran imagen del retraso y estancamiento por diversos motivos. En las ciudades de Europa, sus habitantes estaban unidos entre sí por un lazo de fraternidad y solidaridad que daba lugar a una unidad, esencialmente política, que reflejaba la

voluntad de la sociedad. Esta unidad política estaba basada en la habilidad de mantener y controlar la propiedad, estando los derechos pertinentes protegidos por leyes seculares. Cuando a esto se le unía la prevaeciente economía capitalista, esta estructura permitía que la burguesía ganase mayor poder y como resultado, la ciudad se convirtió en más que un asentamiento donde los productos y bienes no agrarios eran producidos y comercializados. Según Weber, las ciudades típicamente europeas tenían fortificaciones, mercados, un ayuntamiento que aplicaba una legislación de manera parcialmente autónoma y unas agrupaciones urbanas particulares y fácilmente distinguibles con un cierto grado de independencia. Esta autonomía parcial, cuando no total, venía dada por unos administradores elegidos democráticamente por la ciudadanía. Dichas instituciones municipales independientes estaban consideradas como el motor de la transformación urbanística en Europa, donde la existencia de anchas calles y plazas señalaba la importancia de la vida pública y sus ideales. Pese a que esto son características comunes a todas las ciudades occidentales, sus leyes particulares les aportan cualidades distintivas.

Por lo contrario, la población de las ciudades musulmanas estaba compuesta por tribus que competían entre ellas, lo cual eliminaba cualquier posibilidad de conseguir la unidad y la idea de autonomía no era posible debido a la arbitraria ley del patrimonio que Weber consideró idéntica a la de los imperios orientales. El control que la ley islámica ejercía sobre todos los aspectos de la vida, pública y privada, contraria a la estructura secular de Occidente, constituía un obstáculo para la creación de instituciones autónomas a su vez. La sociedad islámica estaba basada en la tradición, luego el cambio no estaba considerado dentro de la misma. Ésta estructura contribuyó a la apariencia física de las ciudades orientales: cada una de las tribus vivía aislada de las demás en distritos distintos, y el crecimiento de la población en estos espacios cerrados llevó al desarrollo de calles estrechas que estaban percibidas como una característica indispensable de las ciudades de Oriente.

Este análisis ofrecía una visión superficial de las ciudades orientales, desde un punto de vista del desarrollo europeo y sin tener en cuenta las estructuras previas que existían antes de la conquista islámica y, a partir de las cuales, los asentamientos fueron evolucionando. Por otro lado, ante la indicación que hacía Weber sobre el excesivo control que la ley islámica imponía sobre los ciudadanos, a la vez implicaba una división social en función de cuestiones religiosas, Abou-Lughod defiende que el Islam, más que determinar este proceso, afectó en la forma que tomaron las ciudades. Así pues, la religión musulmana definió la morfología la ciudad según estos rasgos: la segregación espacial, la división social en función del género de la población y las leyes de la propiedad.

La primera se debe a la imposición de la ley islámica de diferenciar a la población en función de su fe como una forma fácil de control por parte del Estado; como se ha indicado anteriormente, estas comunidades estaban gobernadas por las autoridades religiosas y cada una de ellas tenía unidad e identidad propia; la cual ofrecía cierta seguridad ante peligros externos y especialmente cuando el gobierno central no era capaz de ejercer su autoridad sobre toda la ciudad. La segunda afectó a la forma que tomó la arquitectura, la cual debía ofrecer unas condiciones de privacidad mucho más exigentes que las occidentales. Por último, la tercera característica, se debe a la prevalencia de los derechos individuales respecto los derechos de la propiedad según las enseñanzas islámicas. En contraste con la abstracta noción de límite establecida por la ley romana, las ciudades islámicas tenían la *finâ*, un espacio de uso común para los residentes de una misma calle. Así pues, como este espacio pasaba a conformarse como una propiedad mancomunada, las cuestiones relacionadas con la seguridad y privacidad llevaban a tomar decisiones que pasaban por cerrar las calles con puertas o a esquemas urbanos de callejones sin salida.

En cualquier caso, estos espacios considerados públicos en las ciudades occidentales, servían a los intereses de los residentes y la ciudad no tenía en ningún caso el objetivo de facilitar la interacción entre distintos grupos sociales. Dichas costumbres, pese a demostrar hasta que punto la ley islámica favorecía a la comunidad, habitualmente perjudicaban al Estado. Cualquier intento por parte de la administración de instaurar una legislación que comprometiese los derechos de la comunidad tenía que enfrentarse a la resistencia que ejercía la Sharia; de este modo, las ciudades

musulmanas se caracterizaban por estar constantemente bajo una lucha entre los *mahalles* y la autoridad estatal.

En cualquier caso, pese a que la ley islámica tenía cierta lógica y permitía el funcionamiento de la ciudad, en última instancia el análisis de Weber resultó ser bastante acertado; y es que, la única forma posible de conseguir la unidad y la consolidación del Estado como una entidad eficaz, poderosa y que implantase cierto orden entre todas las estructuras estatales era mediante la secularización de la legislación. De este modo, durante el período reformista del siglo XIX, en el ámbito político se pasa de un gobierno ausente a una organización centralizada, conformada a su vez por los ayuntamientos de los distintos distritos que por vez primera, no estaban dirigidos por la autoridad religiosa.

Este cambio se reflejó en la ciudad, que en aquel momento se planteó el objetivo de ilustrar el poder estatal situando como centro de la ciudad el palacio imperial y facilitando el acceso al mismo para acentuar la importancia del mismo en el nuevo Imperio Otomano. Desaparecen de este modo los callejones y las vías de uso privado, se ensanchan las calles y se pone en valor el espacio público, lo cual facilitaría a su vez la intervención de las fuerzas del orden en caso de necesidad.

Una vez introducido el esquema urbano que presenta la ciudad de Estambul, se pretende incidir en un espacio de vital importancia de la metrópolis; se trata de la zona de Eminönü. Este área, perteneciente al distrito de Fatih, coincide con el lugar en el que se encuentran los cimientos de la antigua Bizancio y con el encuentro entre el Cuerno de Oro, el mar de Mármara y el Bósforo. Alberga a la vez uno de los extremos del anteriormente mencionado puente de Galata, que conecta la península histórica con Pera, y se trata del punto más importante en cuanto al tráfico marítimo de la ciudad.

De igual manera que Fener, Balat y el resto de asentamientos del Cuerno de Oro; Eminönü tiene un pasado industrial y fue víctima de las demoliciones masivas en el frente costero durante el período de expansión de los años 80. Fruto de esta actuación, Eminönü se encuentra dividido en dos partes irreconciliables separadas por una vía de ocho carriles y una gran intersección; por un lado queda el frente marítimo con los muelles y los puestos ambulantes de pescado y por el otro una gran plaza delimitada por el Bazar Egipto, la mezquita Nueva (Yeni Camii) y la mezquita de Rüstem Paşa.

Siguiendo el mismo método que en Karaköy, para salvar este gran obstáculo, se construyeron unos pasadizos subterráneos para comunicar las dos partes. De igual apariencia pero, generalmente, muchísimo más concurridos, agravando la sensación de agobio que suelen producir este tipo de espacios. Se construyeron también varias pasarelas elevadas, no obstante, estas estructuras han sido demolidas durante esta última década por motivos estéticos.

En esta ocasión, atendiendo a la presencia y la idea de espacio público en Estambul, el trabajo se centrará principalmente en el espacio interior; haciendo una reflexión sobre el concepto de plaza, las funciones que cumple, o debería cumplir, y como lo hace. De acuerdo con las distintas definiciones del espacio público, todas ellas llevadas a cabo por autores turcos, se entiende que es un lugar de reunión y manifestación e intercambio de ideas, accesible para todos los habitantes de la ciudad y en el que se pueden realizar actividades varias.

De todo esto se entiende que, el espacio público se deja de concebir únicamente como un medio físico, sino que adquiere importancia simbólica en la medida en que alberga las huellas del pasado y permite la libre expresión, concibiéndose como un reflejo de la democracia. Por otro lado, se trata de un poderoso elemento de integración social en el cual, a diferencia de en los espacios privados, no existe discriminación entre las personas y, por consiguiente, mitiga el fenómeno de la segregación social que ahora mismo determina la morfología y organización de la ciudad, actuando como nexo de conexión entre todos los estratos sociales. Por todos estos motivos, el espacio público es el factor que indica la calidad de vida de una ciudad.

En cuanto a sus cualidades físicas, se considera que deben ser espacios agradables, fácilmente accesibles y versátiles en la medida que permiten la realización de distintas actividades, por lo cual se contempla la posibilidad del cambio de apariencia a lo largo del día y en función de las acciones que se lleven a cabo en cada momento.

El elemento de espacio público urbano por excelencia son las plazas, convirtiéndose en la imagen de la hermandad y unidad de la sociedad. El caso de Eminönü es realmente excepcional por tratarse de uno de los pocos espacios públicos que existían ya durante el imperio Bizantino y se mantuvieron durante el imperio Otomano hasta la actualidad. Como ya se sabe, esta zona siempre ha gozado de especial importancia a lo largo de la historia y, por consiguiente, siempre han existido ciertas estructuras que lo demuestran; sin embargo, éstas han ido cambiando en función de los acontecimientos históricos y del desarrollo urbanístico.

Mientras fue Bizancio, Eminönü adquirió importancia militar y administrativa debido a su situación estratégica, así como también se posicionó como el punto más importante de transporte, comercio y logístico por sus características geográficas; finalmente, su posición social la convirtió en el centro del ocio y otras actividades propias de la vida urbana. Tras la conquista romana, Eminönü se estableció como el espacio comercial más importante, y se encontraban estructuras como el mercado del pescado y demás edificios relacionados con el tráfico marítimo, aduanas y almacenaje. Este carácter comercial se mantuvo durante la época otomana, no obstante, aparece un elemento que cambia totalmente el flujo de mercaderes y compradores: el Gran Bazar. Esta estructura, considerada como el primer centro comercial del mundo, se erigió sobre el antiguo foro romano y abarcaba el área de varias iglesias y del antiguo barrio de los panaderos. Lo que en un principio se concibió como un centro de compraventa de productos de lujo, generalmente tejidos, fue creciendo abarcando cada vez un área mayor en la que existía un mercado de libros, esclavos, objetos de segunda mano y joyería, entre otros. Vista la necesidad de un gran equipamiento que albergase todas estas funciones, se construyeron más mercados que fueron creciendo y uniéndose entre ellos, a la vez que muchos comercios situados en los alrededores pasaron a formar parte del complejo cuando las calles se cubrieron mediante un sistema de bóvedas. Este importante punto de comercio estaba dotado a su vez de los *han* o *caravanserais* como el de Karaköy, destinados al alojamiento de los comerciantes y al almacenaje de mercancías; en algunos casos se utilizaban algunas áreas como talleres también; fuentes públicas, cafeterías y mezquitas u otros lugares para el rezo. Este gran complejo se extiende hasta la plaza de Eminönü, la cual, más que como un punto comercial, se establece como un área de reunión entre los recién llegados a la ciudad, aquellos que se dirigen al bazar y los vecinos de la zona.

Otro de los acontecimientos determinantes en la transformación de la plaza de Eminönü es la construcción de la Mezquita Nueva, la cual finalizó en 1665 cambiando por completo la morfología del espacio libre así como la demografía de la zona, hasta entonces constituida mayormente por ciudadanos judíos que debieron emigrar a otras partes de la ciudad puesto que no se les estaba permitido vivir en los alrededores de una mezquita. El complejo religioso estaba compuesto por una gran mezquita, una escuela coránica, un pabellón para la familia otomana y varias fuentes; paralelamente se construyó como parte de esta obra el Bazar Egipcio; un edificio en forma de L que cierra la manzana y, juntamente con la mezquita, crean un espacio semejante a una plaza que constituía los jardines de la mezquita. Desde ese momento, la plaza deja de existir, aunque se tratase de un jardín de acceso público se encontraba vallado y el uso del mismo estaba relacionado con la mezquita; luego no se permitían actividades no relacionadas con el culto en esta zona. A parte de esto, sólo les estaba permitido al paso a los musulmanes, luego la plaza pierde, definitivamente, todos los requisitos con los que debe cumplir el espacio público.

No obstante, es a partir del siglo XIX cuando se realizan los cambios más importantes que dan lugar al espacio que existe hoy en día. Durante el ya conocido periodo *Tanzimat* se construye el puente de Galata, se desarrolla el transporte urbano marítimo y el tranvía, se termina de construir la línea ferroviaria y la estación del Orient Express en Sirkeci. Esta considerable mejora en el transporte público supuso que Eminönü ganara todavía más importancia, recibiendo viajeros no

sólo por vía marítima sino también por medios terrestres y procedentes de lugares distintos a los que habitualmente frecuentaban la capital otomana.

Finalmente, a principios del período republicano, se implanta el plan que Prost había propuesto. La idea principal del mismo consistía en consolidar una jerarquía en el viario, designando lo que serían las calles principales de la ciudad; proporcionar espacio público y poner en valor los edificios históricos. Esto supuso en Eminönü la desaparición del jardín privado, convirtiéndose de nuevo en una plaza, y la demolición de los edificios colindantes que desvirtuaban las vistas de la mezquita y el bazar egipcio; desdibujando los límites que hasta entonces habían existido y conectando el espacio existente en el desembarco del puente de Galata con la plaza.

Más tarde, el Cuerno de Oro se establece como área industrial y se construye la gran carretera siguiendo las formas marcadas por el estuario. El desarrollo de esta nueva vía supuso, inevitablemente, las demoliciones masivas de estructuras históricas; entre ellas el mercado del pescado, de origen romano, y el mercado de la fruta. Es entonces cuando se pierden por completo los límites del espacio público generando un caos y desorden nunca antes vistos. Por último, durante los años 80 se procede a la limpieza de esta zona y se demuelen todas las estructuras a orillas del Cuerno de Oro, dando lugar a un espacio abierto todavía mayor y se pierde definitivamente el control sobre el mismo.

Conscientes de la problemática que presenta este espacio, se han presentado varias propuestas para mejorar la calidad del mismo. Se está barajando la posibilidad de eliminar la estación de autobuses que actualmente ocupa gran parte de la superficie y supone un importante foco de contaminación. En otros proyectos más ambiciosos se considera el enterrar la carretera para volver a unir, al fin, Eminönü con el mar.

Como conclusión, se debe hacer referencia a la reflexión que se hizo anteriormente sobre el concepto de espacio público. Por un lado, Eminönü es un área de libre acceso y por la que circulan diariamente millones de personas; no obstante, el uso de este espacio es discutible, pues a pesar de la afluencia de gente y la privilegiada localización ha quedado únicamente como una zona de paso. En cuanto a las características físicas, parece evidente que uno de los factores más importantes a la hora de diseñar espacios de calidad es el de la presencia de los elementos que limitan dicha superficie; también se debe tener en cuenta las críticas de los usuarios que generalmente se refieren a la falta de mobiliario urbano y vegetación.

A pesar de todo esto, Eminönü cuenta con todos los factores para conseguir el éxito, con una excelente herencia histórica, situación geográfica y vistas; es únicamente una cuestión de diseño lo que está fallando. Si finalmente se consigue conectar el espacio del Cuerno de Oro y desplazar la estación de autobuses el trabajo más complicado será, sin duda, el estudio y distribución de los usos; pues se trata de un área enorme a la que acuden todo tipo de personas y en la que confluyen intereses varios. Por último, y no por ello menos importante, se debe realizar un importante trabajo a la hora de aportar coherencia al espacio; con una morfología muy irregular y resultado de la suma de tres vacíos: el antiguo jardín de la mezquita, la plaza de Eminönü y la marina. Bajo mi punto de vista, y basándome en otros ejemplos, una de las claves para que el espacio público funcione es darle un uso característico. Sería interesante, por ejemplo, crear un espacio en el que todas aquellas personas que se dirigen expresamente a Eminönü para degustar el tan codiciado *balık ekmek*; los bocadillos de pescado típicos de los puestos ambulantes en esta zona, tuviesen un sitio en el que comerlo tranquilamente.

Por lo que se refiere a las zonas verdes, la situación de las ciudades otomanas con respecto a este asunto es todavía peor que la de los espacios públicos de carácter urbano. Pese a la ausencia de espacios de uso público acordes al modelo occidental, existían lugares de reunión e intercambio de ideas como los bazares o los *hammam*, los patios de las mezquitas y las fuentes públicas; esto no sucedía en lo referente a los espacios naturales.

Probablemente las zonas verdes no se consideraron como un elemento importante en la ciudad porque ésta guardaba una estrecha conexión con los bosques, lagos y áreas agrícolas cercanas; no obstante, una vez la urbe comenzó a crecer sin medida, ésta conexión se rompió pero no se desarrollaron zonas verdes urbanas que compensaran la ausencia de los espacios naturales.

De igual manera que ocurre con las plazas, los parques no aparecen en Estambul hasta finales del siglo XIX, fruto del esfuerzo realizado por los vecinos de Galata y Pera y respaldados por su ayuntamiento, aparecen en el actual Taksim los primeros jardines. No obstante, no permitían el libre acceso, sino que se exigía una entrada; lo cual significaba que los estratos más empobrecidos de la sociedad no se podían beneficiar de los mismos.

Bien entrados en el período reformista del imperio otomano y con los “Jóvenes turcos” ganando cada vez más poder, a principios del siglo XX el sultán accede a abrir los jardines del palacio de Topkapı al público. Ésta iniciativa se llevó a cabo gracias a las ideas del alcalde de aquel momento, médico de profesión y habiendo estudiado en Francia, Cemil Paşa persuadió al sultán de que era de vital importancia que los estambulitas pudiesen disfrutar del aire fresco por motivos de salud. De este modo, él mismo se encargó de encontrar a un paisajista francés que diseñó un jardín de estilo francés, importando especies de su país de origen e incluyendo espacios en los que se reunirían bandas de música, fosos de arena para disfrute de los más pequeños y teatros de marionetas. Este jardín existe todavía en la actualidad, se trata de Gülhane.

Paradójicamente, en la cultura islámica la naturaleza goza de gran importancia y admiración, especialmente cuando se trata de jardines; los cuales se asocian con el paraíso en el Corán. Esta fascinación por la naturaleza queda patente en los motivos plasmados en la decoración cerámica, pintura y alfombras típicamente otomanas; destacando la figura del tulipán.

Los jardines típicamente musulmanes se caracterizaban por tratarse de superficies productivas, en las que se cultivaban tanto flores como árboles frutales y demás vegetales para el consumo. Otro de los rasgos más característicos era la presencia del agua; existiendo incluso sistemas de irrigación para el cuidado de las plantas. Por último, los otomanos tenían predilección por los cipreses, constituyendo un árbol imprescindible en cualquier jardín que se preciase.

Dicho esto, es difícil entender por qué no había lugar para este tipo de espacios en las ciudades del imperio. La respuesta es relativamente sencilla, en principio sí existían los jardines y lugares de recreo en la Estambul otomana; en ellos se llevaban a cabo todos los acontecimientos sociales siendo, a parte de espacios de ocio, lugares para ver y ser vistos. Los otomanos solían reunirse en época de cosecha para recolectar fruta, comer y realizar actividades al aire libre; siendo frecuente la organización de excursiones diarias en barco hacia distintos puntos del Bósforo y especialmente a Kağıthane, en aquel momento conocido como Sadabad, situado en el inicio del Cuerno de Oro. Como se ha expuesto con anterioridad, la ciudad islámica se caracterizaba por la separación que existía entre los habitantes de género distinto; por lo que en éstos jardines bien sólo accedían los hombres o existía un horario que determinaba en qué días podían visitarlos las mujeres y en cuales los hombres. Con el paso del tiempo, las mujeres comenzaron a tener presencia en el ámbito público, lo cual no gustó a muchos y los jardines se vallaron, restringiendo el acceso, utilizándose como zonas de caza o desaparecieron durante el comienzo del período industrial. Sin embargo, culturalmente los espacios naturales todavía tenían mucha importancia, de manera que se conservaron intactos los jardines de los palacios y villas de verano; de hecho, los vegetales y flores del jardín imperial eran vendidos a la ciudadanía, quienes los consideraban excelentes presentes. Por último, como ya se sabe, durante el período reformista se comienzan a desarrollar los jardines públicos, aunque según el modelo europeo, dejando atrás la tradición islámica. Finalmente, la caída del imperio supuso que la mayoría de los jardines, hasta entonces propiedad de las más poderosas familias otomanas, fueran abiertos al público y los palacios convertidos en edificios públicos; encontrando ejemplos en el parque Emirgan, Dünya Barış y en el de Yıldız entre otros.

Sin embargo, la historia de las zonas verdes en Estambul no termina aquí, dándose un suceso que cambió por completo la concepción de este tipo de espacios en mayo del 2013; las protestas del parque Gezi. Todo comenzó cuando el presidente Erdoğan anunció la construcción de un nuevo centro comercial en la superficie que ocupaba entonces el parque.

Históricamente, existían unos barracones militares del siglo XIX que cayeron en desuso tras la implantación de la república; pasándose a utilizar el patio interior como campo de fútbol y finalmente siendo el edificio demolido en los años 40 para dar lugar al parque, de acuerdo con el modelo que, nuevamente, Prost propuso.

El plan del presidente consistía en volver a construir el edificio militar para usarlo como centro comercial, oficinas y hotel de lujo; pese a la oposición de los ciudadanos, de los órganos de planeamiento y a la violación del plan general que esta actuación suponía, se dio paso al comienzo de las obras. No obstante, antes de que las máquinas excavadoras apareciesen en el lugar, un gran número de protestantes había tomado el parque, convirtiéndolo en su hogar temporal.

Las protestas se extendieron a lo largo de todo el país y se crearon distintas plataformas a favor de la conservación del parque; los colegios de arquitectos, abogados y médicos se manifestaron abiertamente; colectivos de músicos comenzaron a tocar en Gezi; los escritores dedicaron sus versos al parque en peligro y a las revueltas; y el grueso de la sociedad se implicó bien por motivos medioambientales o por hacer ejercicio de sus derechos como ciudadanos. En total 3,5 millones de personas participaron en la causa, 8000 fueron heridos, 11 quedaron ciegos y 8 murieron por la violenta represión policial a la que fueron sujetos.

El resultado final, no sólo implica la conservación del parque, sino que unió a toda la ciudadanía bajo una causa común, los espacios públicos se comenzaron a utilizar nuevamente como lugares donde expresar libremente los ideales particulares de cada individuo de la sociedad, los parques volvieron a tener vital importancia en el ámbito urbano y comenzaron a utilizarse como escenario de actuaciones musicales y manifestaciones artísticas; lo cual se hizo extensivo a todos los parques de la ciudad, en los que todos los años se recuerdan los sucesos de Gezi. Las protestas de Gezi tuvieron como consecuencia directa que los parques se volviesen a utilizar, dejando de ser lugares peligrosos y abandonados; aunque también trajeron consigo aspectos negativos, como la excesiva politización de los espacios públicos. Algunos de los parques que se vieron más favorecidos por la nueva puesta en valor de las zonas verdes fueron el de Maçka y el de Abbasağa.

En definitiva, Estambul todavía presenta una evidente carencia de espacio público en general. Aunque existen varias áreas de calidad, en general están desconectadas entre sí y son difícilmente accesibles por parte de los vecindarios que se desarrollaron a partir de los años 60; situados generalmente en superficies interiores y alejadas del Bósforo.

Pese a que en los nuevos barrios se está teniendo en cuenta la disposición de espacios comunes adecuados, en la mayoría de los casos no se ha presentado una propuesta sólida para aquellos que nacieron como asentamientos ilegales y pasaron luego a formar parte del tejido urbano. Por otro lado, últimamente se han estado llevando a cabo proyectos que ponen en entredicho su sostenibilidad; como el parque de Maltepe, construido sobre una plataforma de 1.200.000 metros cuadrados sobre la superficie del mar.

En éste espacio estaba pensado disponer equipamientos deportivos, algunos de los cuales todavía están por construir, un carril bici de 7,5 km, zonas para niños y de paseo. No obstante, su apariencia no resulta demasiado agradable, lo cual probablemente cambie cuando los árboles crezcan aunque realmente no existen jardines como tal, sino que éstos se encuentran únicamente distribuidos uniformemente en los bordes de los caminos; aunque su aspecto tremendamente artificial se mantendrá intacto. En cuanto a la opinión de los usuarios, aunque valoran la existencia

de un espacio de ocio al aire libre, destacan la incomodidad que supone el andar o encontrarse en el parque por su tamaño excesivo y su imagen demasiado homogénea y aburrida.

El uso casi exclusivo del parque de Maltepe se desarrolla durante el mes del Ramadán, cuando los vecinos se reúnen para romper el ayuno y organizan barbacoas, picnics y espectáculos; convirtiéndose francamente en un lugar vivo. No obstante, estas reuniones se llevan a cabo en todos y cada uno de los distritos de Estambul; organizadas por el ayuntamiento, ofrecen comida y entretenimiento gratuitos para cualquiera que decida asistir. Estas quedadas masivas hacen a uno reflexionar sobre la necesidad de un espacio suficiente en el que poder albergar estas reuniones debidamente, sobre lo paradójico que resulta una actividad puramente musulmana que implique la interacción entre los vecinos y en un espacio abierto; sobre cómo nació esta tradición, probablemente utilizada como una herramienta del gobierno en su ímpetu por islamizar a la sociedad turca bajo un falso discurso socialista. Como resultado, e independientemente de la naturaleza de estas quedadas, se está desarrollando una actividad ciertamente hermosa, en la que cualquiera puede participar y pasar un rato agradable en compañía de familia y vecinos sin importar las creencias particulares de cada uno.

Por otra parte, dejando a un lado los espacios públicos de ocio, no se debe olvidar el más utilizado por todos; las calles. Y es que en Estambul ocurre un fenómeno muy peculiar, en el que caminar por las mismas resulta casi imposible por la ausencia de las aceras, el mal estado del pavimento o el tráfico descontrolado; pero a la vez son habitualmente colonizadas por los niños que se reúnen para jugar a la pelota o con la nieve en los meses más fríos, lo cual es algo del todo inconcebible en las ciudades occidentales.

Una de las cosas que más llama la atención de la ciudad es la ausencia casi total de calles peatonales o simplemente aptas para la circulación de personas; la complicada topografía de la ciudad y el deficiente ancho de las calles conlleva la imposible coexistencia de vehículos y peatones, por no hablar de la presencia de arbolado y mobiliario urbano. Ante esta situación, los órganos responsables pecan de tener una clara predilección por el tráfico de vehículos, y raramente actuando en favor de los peatones; éstos se refugian en el problema de congestión que sufre la urbe pero, contrariamente, sólo el 3% de la ciudadanía considera que esta cuestión se puede solucionar con la construcción de más carreteras o favoreciendo el tráfico de vehículos frente al flujo de personas.

La mala gestión de las calles afecta desastrosamente al comercio local puesto que ante la incomodidad que presenta el pasear por las vías de Estambul, la gente se refugia en los numerosos centros comerciales que aparecen en la ciudad como por arte de magia y, en muchas ocasiones, se atreven paradójicamente, a imitar los bazares típicos, sus calles e incluso a construir burdas réplicas de los canales y puentes de Venecia. No obstante, todavía son muchos los que aprecian la experiencia puramente urbana que toman las calles de Estambul formando grandes aglomeraciones de gente que impiden la circulación de los vehículos; lo cual se ha aceptado socialmente pero no ha llevado en ningún caso a la peatonalización de estas vías.

Dicho ésto, cabe mencionar que, aunque en contadas ocasiones, sí existen algunos centros peatonales que tienen un éxito indiscutible. Uno de los más agradables es, sin duda, el centro de Beşiktaş, en el cual existe una fuerte oferta comercial, de restauración y también de ocio. Éste lugar constituye uno de los centros principales de la vida de cualquier estambulita, en el que existe uno de los más importantes nodos de transporte público marítimo y terrestre, convirtiéndolo en el perfecto punto de encuentro.

La peculiaridad que tiene este barrio es que está fuertemente ligado al club de fans del equipo de fútbol que lleva el mismo nombre, el Beşiktaş Jimnastik Kulübü. Éste recibe el nombre de Çarşı y, con una fuerte ideología política de carácter progresista, actúa a la vez como asociación de vecinos que, orgullosos de su equipo y de su barrio siempre procuran lo mejor para el mismo. El éxito de Beşiktaş radica, además de en la existencia de calles peatonales, en la existencia de algunas estructuras características; la más importante, el mercado de pescado. Recientemente

restaurado, constituye un ejemplo de arquitectura moderna y un icono, alrededor del cual se encuentran los más populares restaurantes de rakı de la ciudad; el cual consiste en un licor equivalente al anís o al ouzo griego que se consume acorde a un ritual que conlleva la interpretación de música tradicional turca y el maridaje con meze, una serie de tapas entre las que no faltan el pulpo, gambas, calamares y boquerones directamente adquiridos del mercado.

Otra de las atracciones que consigue reunir grandes aglomeraciones de gente en las mañanas de sábado y domingo es la famosísima calle del desayuno, colonizada por tantos cafés como la vista puede alcanzar en los que se ofrece el típico almuerzo turco; o el más prestigioso establecimiento especializado en el mundialmente conocido döner kebab; el cual genera unas colas kilométricas de gente esperando en la calle para hacerse con tan popular manjar.

En definitiva, el tema del espacio público en Estambul es tremendamente complejo, siendo imposible llegar a una conclusión que no implique la generalización u omisión de muchos aspectos importantes relacionados con este asunto. Ciertamente, existe en Estambul una enorme carencia de espacio público; no obstante existen distritos muy agradables y bien equipados frente a otros que son todo lo contrario, lo cual agrava todavía más la situación de desigualdad y segregación de la sociedad.

Este problema puede achacarse a los procesos de gentrificación ocurridos recientemente o a las diferencias ideológicas entre los habitantes de la ciudad, los cuales, de igual manera que ocurría durante el imperio otomano, tienden a refugiarse en comunidades muy cerradas y reticentes al cambio y a la interacción con otros grupos sociales. Dicho ésto, el carácter de los espacios públicos debería adaptarse a las condiciones del lugar en el que se encuentre; no siendo comparables con los de otros distritos.

Otro de los factores que caracterizan la forma general de actuar de la administración durante los últimos años es la supremacía de la cantidad frente a la calidad de los espacios, patente en los ejemplos ya citados de Eminönü y Maltepe; los cuales pese a abarcar enormes superficies de terreno no son capaces de cumplir con las necesidades básicas de los vecinos. Este tipo de proyectos se rigen por la ambición de tener una repercusión global, sin embargo, los intereses de los habitantes más cercanos son ignorados, abocándolos al fracaso y privándolos de la identidad que adquieren únicamente cuando los vecinos los aceptan como parte del barrio y de su rutina diaria.

Independientemente de todo esto, algo que se me quedó grabado en la memoria son las imágenes de personas descansando y comiendo en las zonas ajardinadas en los bordes de las autopistas; las cuales constituyen los espacios naturales más cercanos a los que esa gente tiene acceso. Esta actividad que puede parecer, cuanto menos extraña, es bastante común e ilustra a la perfección la carencia de zonas verdes de la que Estambul y sus habitantes padecen. A pesar de tratarse de una práctica bastante extendida, resulta tranquilizador que, de igual forma que yo me sorprendí, existan otras personas que también hayan reaccionado ante este fenómeno. Concretamente, se publicó un libro con motivo de la X Bienal de Estambul con el título "*Scary asian men*" en el que la psicóloga y fotógrafa turca Banu Cennetoğlu daba a conocer al mundo 15 imágenes de personas en los bordes de la autopista que conecta Asia y Europa.

8. DUALIDAD ORIENTE - OCCIDENTE

Estambul es mucho más que una ciudad que se extiende entre dos continentes, más que dividida, se podría decir que la ciudad contiene un poco de los dos. Desde el mismo momento en el que se fundó la antigua Bizancio, ésta funcionaría como puente entre Oriente y Occidente, siendo difícil saber quiénes son los que vienen y quiénes los que se van; nunca estuvo claro a cual de los dos mundos pertenecía la ciudad. Según Napoleón, si todo el planeta estuviese bajo el poder de un mismo imperio, la capital sería, sin lugar a dudas Estambul; puesto que tiene un poco de cada lugar sería la ciudad ideal para gobernar todo el mundo, aprovechándose a su vez de su posición

central en el mapa. Esta mezcla, a veces choque, cultural; convierten a Estambul en una ciudad única por la riqueza de su herencia cultural y la diversidad de sus habitantes.

Este debate se ha mantenido abierto a lo largo de la historia y, todavía hoy, no se ha hallado respuesta. Si se atiende a los sucesos ocurridos en tiempos pasados, Estambul parece responder a un patrón cíclico; según el cual se acerca más a Europa o a Asia por un cierto período de tiempo para luego invertir de nuevo los papeles.

La ciudad, de fundación griega, tiene unos cimientos clásicos que se reforzaron luego con las estructuras latinas de la antigua Roma. Más tarde, el Gran Cisma divide a Occidente entre cristianos católicos y ortodoxos; creando una franja intermedia entre Oriente y Occidente. Tras la caída del imperio Bizantino, los Otomanos se hacen con el poder de la ciudad que, paradójicamente, sería a la vez la capital del Califato islámico y la del Patriarcado Ortodoxo; institución que hizo evidente la ruptura de los bizantinos con el Vaticano en tiempos de Constantinopla. Durante el mandato otomano, Estambul mantuvo su estatus de puerta entre Asia y Europa reforzando sus relaciones comerciales con el medio y lejano Oriente y manteniendo las que tenía con los mercaderes del Mediterráneo. Para evitar la despoblación y deterioro del imperio, los sultanes apostaron por mantener sus pobladores originales y atraer a otros nuevos, aquellos que Europa rechazaba. Por último, la decadencia del imperio Otomano culmina con la implantación del modelo republicano y su ambición de ir de la mano de las grandes potencias occidentales; aunque, irónicamente, la implantación de un sistema liberal y democrático hizo emerger un movimiento nacionalista acérrimo que chocaba con el colectivo islamista pro-otomano; los cuales provocaron la desaparición de los colectivos ortodoxo y judío de Estambul, que por vez primera albergaba una población casi homogénea.

En este breve repaso histórico, uno se da cuenta de que en todo momento la ciudad había apostado por la diversidad cultural, que la situaba en una posición neutral entre Oriente y Occidente. No obstante, lo que sí variaba de acuerdo con los anteriormente mencionados ciclos, era la ideología predominante en el gobierno, su legislación y sus manifestaciones artísticas y culturales.

Para hacer un análisis lo más acertado posible de la situación actual de Estambul, parece conveniente atender a las estructuras de finales del imperio Otomano; las cuales son las predecesoras de la ciudad de hoy y contrastarlas con las de la época de mayor esplendor otomano, que conformaron lo que ha quedado de la gran ciudad imperial.

La vocación de la capital otomana fue, desde el primer día, la de ser la capital de un imperio islámico en el que la máxima autoridad política constituía también el mayor cargo religioso; así pues, los sultanes ostentaban a la vez el cargo de Califa. El propio nombre de la ciudad, procedente de las palabras *Islam* y *bol*, significa mucho Islam.

Dicho esto, la mejor forma de poder llegar a entender el pensamiento de aquella gente es por medio de las representaciones artísticas que se llevaban a cabo y que serían el reflejo de una sociedad profundamente religiosa. Puesto que la religión musulmana prohíbe la representación de animales y seres humanos, la forma de expresión más común se realizaba mediante la caligrafía y la pintura de motivos geométricos y vegetales; lo más habitual eran las pinturas de libros. Por otro lado, la pintura en miniatura se convirtió en la creación artística oficial del imperio; en la que sí aparecían personajes diversos. La peculiaridad de estas pequeñas manifestaciones residía en los particulares métodos de proyección que se aplicaban y que despojaban a las figuras de la relación con el fondo, impuesta por la perspectiva central. Según este sistema se aplicaban simultáneamente técnicas de proyección ortogonal y oblicua, situándose el punto focal en el infinito y fuera del dibujo. En la pintura de miniaturas el ojo tenía la capacidad de moverse entre distintas perspectivas de acuerdo con las posibilidades dadas por la propia representación pictórica; lo cual implicaba que el único observador era Allah, privando al individuo de poseer aquello que viese.

Una vez se es capaz de entender esta particular manera de ver las cosas y enfrentarse a la vida, se explica la política económica otomana según la cual no existía la iniciativa privada ni el concepto de propiedad y el desarrollo con múltiples centros de la ciudad otomana.

Como ya se sabe, la ciudad otomana estaba compuesta por la adición de varios núcleos de población independientes y no existía la jerarquía de calles ni espacios. De acuerdo con este sistema comenzaron a desarrollarse los edificios imperiales por toda la ciudad con el sello del arquitecto Sinan, quien, al servicio del sultán, diseñaría alrededor de 350 edificios durante el siglo XVI; ejerciendo su actividad a lo largo de tres mandatos distintos. Tras su muerte, algunos de sus aprendices continuaron su legado, extendiéndolo por los Balcanes, siguiendo con la tradición de las mezquitas imperiales con Sultán Ahmet o en el diseño del Taj Majal en la India.

La arquitectura tradicional otomana estaba inspirada en la selyúcida. Este pueblo, procedente de Kazajistán, se convirtió al Islam en el siglo X, estableciéndose y tomando el control de Jorasán, una región oriental de Irán. Los selyúcidas ganaron poder rápidamente, conquistando territorios de Iraq, Siria, Armenia y Anatolia; conformando así el Sultanato de Rüm. El cual debe su nombre al Imperio Romano que poseía estos territorios previamente a la conquista del pueblo musulmán. Finalmente, los Raids mongoles consiguen dividir el sultanato en emiratos, muchos de los cuales no reconocen su adhesión al poder central y terminan dispersados; uno de estos era el emirato osmanlí, que terminaría evolucionando en el imperio Otomano y culminando con la conquista de Constantinopla.

En cuanto a la arquitectura selyúcida, estaba inspirada en la persa, caracterizada por el uso de ladrillos de adobe, su perfecta geometría y el uso de los volúmenes puros. En Anatolia, este tipo de arquitectura evolucionó para adaptarse a un clima mucho más frío y con un pasado cristiano ortodoxo. De este modo, en la mayoría de los casos se sustituye el ladrillo por la piedra y se reduce el tamaño de los patios hasta el punto que desaparecen, manteniéndose presentes de manera simbólica en forma de óculo de la cúpula central. La supresión de este elemento supuso que los espacios pasasen a ser mucho más oscuros, motivo por el cual la decoración solía encontrarse en el exterior, por medio de grabados y azulejos vidriados de colores, mientras que los interiores eran bastante sobrios. Otro de los rasgos más característicos de la arquitectura selyúcida en Anatolia es el uso del llamado “triángulo turco”, el cual consiste en un elemento de transición que sustituye a las tradicionales trompas y pechinas de las cúpulas por una forma geométrica mucho más pura. Sin embargo, como ya se ha mencionado, fueron los turcos otomanos quienes llegaron a Constantinopla, de manera que los mejores ejemplos de la arquitectura Selyúcida se encuentran en la provincia de Konya, la antigua capital del sultanato.

Así pues, tras la conquista de la capital otomana, muchas de las iglesias ortodoxas se convierten en mezquitas cubriendo los mosaicos con mortero; el cual ha evitado que estos fuesen víctimas del paso del tiempo, y añadiendo motivos caligráficos, fuentes y algún otro elemento más necesario para la oración. Una vez los otomanos consiguen al fin llegar a la puerta de Occidente, se empapan de su cultura y desarrollan la arquitectura selyúcida verticalmente, dejando atrás el tradicional esquema horizontal e introduciendo las medias cúpulas para dar lugar a espacios mucho más grandes.

La organización de la nueva ciudad osmanlí, de acuerdo con el esquema con múltiples centros antes descrito, se llevó a cabo mediante la construcción de grandes complejos en los que, teniendo como centro la mezquita, existía también un *hammam*, una cocina pública conocida con el nombre de *imaret* y una escuela que recibía el nombre de *madrasah*. Estos grandes equipamientos, llamados *külliyeye*, fueron los que conformarían la silueta de la gran capital del Califato, encontrándose primero en lo alto de las colinas de la antigua Constantinopla y luego dispersas por toda la superficie de la ciudad.

Los antecedentes del Gran Sinan se encuentran en el complejo de Beyazid II y en el de Fatih; sin embargo éste último fue destruido por un terremoto y vuelto a construir siguiendo un esquema y

estilo distintos, por lo que en la actualidad no se considera como una estructura de importancia relevante en lo relacionado con el desarrollo del nuevo estilo arquitectónico imperial.

Uno de los datos más relevantes en el diseño del primer complejo imperial, el de Fatih, es que su arquitecto, aunque pueda parecer irónico, no era musulmán; sino de origen griego y de fe cristiana ortodoxa. Su sobrino, sujeto a las mismas creencias religiosas sería quien proyectaría el segundo complejo, el de Beyazid II, que se terminaría de construir en 1506 y todavía se tiene en pie. Probablemente por este motivo su obra recuerda indiscutiblemente a Santa Sofía, dejando a un lado los clásicos volúmenes prismáticos de tradición selyúcida y dando paso a formas geométricas curvas que dominan la apariencia de las cubiertas. Otro de los elementos que se recupera es el patio en las mezquitas, algunas de las hipótesis defienden que esto se debe a la gran diversidad de usos que presentaba el nuevo programa, que adquiriría coherencia gracias al patio; otras, que el clima de Estambul, a diferencia del de Anatolia central, sí lo permitía. El caso es que este elemento recuperado del Oriente Medio llegaría con fuerza. Frente a la reinención de los arquetipos otomanos clásicos, procedentes de Anatolia, se mantuvieron los mocárabes, los patios de Siria e Irán y el uso de la cerámica como ornamento.

En este contexto, Mimar Sinan comienza su trabajo a los 50 años de edad. Procedente de una pequeña localidad de la península de Anatolia; se alistó en la escuela de ingeniería militar, comenzando sus estudios en Estambul. Consiguió ser uno de los altos mandos del ejército y participó en campañas en Rodas, Bagdad, Belgrado, Austria, Moldavia y Corfu. Gracias a la experiencia que adquirió en estos viajes, alcanzó un nivel técnico que rozaba la perfección y creó su propio estilo a partir de lo que pudo ver en las expediciones tanto a Europa como a Oriente Medio. Finalmente, se establece como arquitecto imperial al servicio del sultán, aunque ya había llevado a cabo varias obras durante su etapa como ingeniero del ejército.

Contemporáneo a Miguel Ángel y Brunelleschi, Mimar Sinan fue todo un hombre del Renacimiento. Conocedor de las corrientes europeas tras haber tenido contacto con la obra de Leonardo Da Vinci y experto en varios campos del conocimiento, la máxima ambición del arquitecto fue siempre la de superar en diámetro y altura a la cúpula principal de Santa Sofía. Pese a compartir la obsesión por la perfecta geometría, las proporciones y la creación del edificio ideal con los artistas renacentistas, Mimar Sinan proponía un espacio limpio y libre de adornos; su principal objetivo era el de albergar el mayor volumen posible bajo una única cúpula central.

Estéticamente, el arquitecto Sinan no introdujo ninguna innovación, sino que su arquitectura consistía en un juego de elementos clásicos del Estambul imperial en busca de las proporciones perfectas. Sinan siempre demostró su predilección por cuestiones tecnológicas y estructurales frente al desarrollo de nuevos elementos arquitectónicos, mucho más visuales y evidentes. Esto se debía en parte a su ideología renacentista a la vez de la reticencia de los otomanos a los cambios. Así pues, en los edificios del célebre arquitecto imperial uno descubre sistemas anti-terremotos gracias al uso de un mortero que absorbe las vibraciones en los cimientos, sistemas de drenaje para mantener el terreno lo más seco posible, métodos de control térmico y acústico; y, lo que más llama la atención: un sistema que recogía el humo de las velas y el incienso, para evitar el deterioro de los interiores y facilitar la respiración; este humo daría lugar a la materia prima utilizada en la tinta que se empleaba en la caligrafía típica otomana.

Gracias a la genialidad del arquitecto y a la prosperidad del imperio tras la conquista del norte de África, Mimar Sinan fue el artífice de casi todos los edificios del período otomano; construyendo mezquitas, baños, escuelas coránicas, mausoleos y caravanserais en la mayoría de los casos. Se le puede atribuir a él la imagen del Estambul histórico, dominado por las cúpulas y los minaretes de sus edificios; que no son otra cosa que la evolución formal de las iglesias ortodoxas con un acabado islámico. El ejemplo más conocido de su obra es el complejo de Süleymaniye, situado en lo alto de una colina a orillas del Cuerno de Oro, constituye todavía hoy la mezquita de mayor tamaño de toda la ciudad; sin embargo alcanza su perfección técnica, estética y supera su reto en la mezquita de Selimiye, situada en la localidad de Edirne.

Tras la muerte de Mimar Sinan, la construcción se frena en seco; por un lado la ciudad ya estaba provista de los equipamientos necesarios, por el otro, el imperio había pasado su época de mayor esplendor. Entonces se construye la mezquita de Sultan Ahmet, también conocida con el nombre de mezquita Azul por el color de los azulejos que la adornan. Esta mezquita de principios del siglo XVII fue obra de un discípulo del arquitecto Sinan, por lo que su esquema es muy parecido al de los edificios del arquitecto imperial; no obstante, la principal diferencia que presenta es la decoración, que se encuentra hasta en el más minúsculo rincón del templo. Esta diferencia deja patente la preocupación de los nuevos arquitectos por la estética y abandonando la idea de los volúmenes puros y la grandeza del espacio en sí mismo.

Otro de los ejemplos dignos de mención que constituye el antecesor del lenguaje del nuevo imperio reformista se encuentra en el complejo de Nurosmaniye, junto al Gran Bazar. Esta estructura de mediados del siglo XVIII presenta elementos claramente barrocos que se aprecian tanto en planta, por su geometría radial y el patio en forma de herradura, como en sección, con la reinterpretación de los arcos apuntados con formas orgánicas; sin embargo, pese a tener una exquisita decoración, no es comparable con los recargados interiores occidentales, manteniendo en la medida de lo posible la sobriedad de los templos islámicos.

Finalmente, llega el período Tanzimat al imperio, y con ello un nuevo lenguaje introducido por la familia de arquitectos armenios Balyan a finales del siglo XVIII y durante el XIX. Ya familiarizados con la naturaleza de los cambios implantados durante esta nueva era parece bastante evidente que el objetivo de la nueva arquitectura sería el de evidenciar el poder del imperio, por lo que se comienza a construir indiscriminadamente de igual manera que en la época de Sinan. La diferencia que existe entre estos dos tipos de arquitectura imperial es que mientras en el siglo XVI se enfatiza la dominación islámica, en el XIX se subraya la importancia del gobierno.

En contraste con la pintura de miniaturas, se introduce por primera vez la perspectiva central; que simbolizaba el poder del observador sobre la imagen y, por lo tanto, ilustraba el humanismo propio de la época renacentista y se asociaba a la nueva organización capitalista otomana. Sin embargo, este nuevo estilo pictórico fue introducido en el imperio otomano gracias al artista Osman Hamdi Bey; quién paradójicamente aprendió de los principales pintores orientalistas en París, así pues sus pinturas reflejan la cultura oriental otomana mediante la técnica occidental, uniendo de nuevo los dos mundos.

Los cambios producidos a finales del XVIII no sólo tuvieron que ver con el nuevo lenguaje artístico, sino que implicó un cambio tipológico también. Los edificios que se construyen en este período son palacios, barracones militares, fábricas y también algunas iglesias y mezquitas. A su vez cambia también la localización de los mismos, los cuales se alejarán de la anticuada península para situarse en zonas más modernas, a lo largo del Bósforo.

El estilo de la familia Balyan estaba fuertemente influenciado por el de la Escuela de Bellas artes de París, sin embargo, sus conocimientos se pasaban de padre a hijo, por lo que ninguno de ellos asistió a la universidad, a excepción de las dos últimas generaciones, viajando a Francia y formándose no en la facultad de arquitectura sino en la de bellas artes. Así pues, su arquitectura de carácter ecléctico varía entre los estilos rococó, neobarroco, neoclásico y neogótico durante el primer periodo.

No obstante, pese a las reformas llevadas a cabo de acuerdo con las políticas occidentales, el imperio continuaba perdiendo territorios; lo cual implicó un cambio de ideología, abandonando el deseo de formar parte de Europa para posicionarse como el custodio de Oriente. De este modo, los otomanos deciden reforzar su imagen de Califato proponiendo una estética panislámica, en la que se incluyen motivos decorativos típicos de todos los territorios que formaban, o habían formado parte, de la gran comunidad musulmana. El resultado fue la evolución del estilo ecléctico de los Balyan introduciendo toques de la India, Marruecos, Andalucía, Arabia Saudí, Siria, Egipto e Irán; lo cual coincidía con el Orientalismo que tanto estaba de moda en Europa.

Por último, ante un imperio cada vez más débil, aparece un grupo nacionalista que se logra hacer con el protagonismo y, recuperando la idea de un imperio Occidental, se introduce el estilo neobizantino, basado en el pasado helenístico de la antigua Estambul. Con el paso del tiempo, los nacionalistas otomanos de finales del XIX se centraron en desarrollar un lenguaje que representase y diferenciase al imperio Otomano, volviendo a sus raíces y a la tradición selyúcida; se crea la estética neo-otomana de la mano de Kemalettin Bey y Vedat Tek; los primeros arquitectos turcos con formación académica, desarrollada parcialmente en París y Alemania respectivamente.

Para terminar, con el siglo XX llega la república y las ansias de modernización que resultan en la ruptura total con Oriente y la copia de las tendencias occidentales, representadas por arquitectos de fuera del país. Este hecho fue ampliamente criticado por los colectivos de artistas y arquitectos, quienes se quejaron de la poca relación que sus edificios guardaban con la tradición turca y la interpretación errónea de sus arquetipos. Así pues, queda abierto hasta día de hoy el debate sobre el posicionamiento de Turquía hacia Oriente u Occidente.

Como resultado de tantos siglos de historia, nos encontramos ante un Estambul definido por las cúpulas de Sinan que conviven con los palacios eclécticos del Bósforo. La dominación islámica representada por los minaretes enfrentada a la occidentalización ilustrada por las torres del reloj de los Balyan en Dolmabahçe, Nusretiye y Yıldız. La tradición otomana se resume entre la discordia entre ideología y estética; en la que la imagen del Califato viene dada por el recuerdo de los templos del cristianismo ortodoxo y la del nuevo imperio por la fantasía del Orientalismo. De todo esto, efectivamente se concluye que Estambul nunca dejó de participar de Oriente y Occidente simultáneamente; no obstante, el futuro de la ciudad ahora mismo es muy incierto. Actualmente se están siguiendo las mismas dinámicas contradictorias, apostando por un nuevo Califato pero con una política de carácter extremadamente capitalista, contradiciendo indiscutible los principios de la ley y tradición musulmanas. El lenguaje artístico, ahora en un mundo globalizado, parece querer reflejar de nuevo el poder del imperio; definido por edificios compitiendo entre sí por su altura, brillo y coste.

8. LA SILUETA

La silueta de Estambul es una de las más particulares y fácilmente reconocibles del mundo, compuesta por sus colinas y arquitectura única, se ha convertido en todo un icono. Pese a ser una ciudad de fundación griega, fueron los romanos quienes determinarían la apariencia que tiene todavía hoy, ya que la antigua Bizancio nunca fue una gran ciudad comparable con Atenas o Esparta además de ser casi totalmente destruída durante la invasión romana. La forma de actuar de estos dos pobladores era opuesta, de manera que la arquitectura tradicional helenística se caracterizaba por aprovecharse de la topografía, mientras que los latinos la manipulaban a su gusto. De este modo, Constantinopla se sometió a un ambicioso plan de convertirla en la nueva capital del imperio Romano, el cual consistía esencialmente en seguir los pasos de la capital histórica y acentuar las siete colinas sobre las que se asentaba la ciudad, como ocurría en la antigua Roma.

Como ya es por todos conocido, Constantinopla se constituyó como la capital del imperio Romano de Oriente tras la división que se produjo entre la Iglesia cristiana y la ortodoxa. Es en este momento cuando se construyen las grandes iglesias que comenzarían a definir la silueta de la actual Estambul; entre ellas, la que albergaba el Patriarcado, la iglesia de Santa Sofía. Paralelamente, en la otra orilla del Cuerno de Oro, se desarrollaba un poblado medieval de tradición Genovesa; con un lenguaje distinto al bizantino, encontramos la inconfundible torre de Galata.

Cuando Estambul pasa a estar bajo el dominio de los otomanos, a estas iglesias se les añadieron minaretes y se construyeron las grandes mezquitas imperiales que continuarían con la misma tradición arquitectónica. La mejora en las infraestructuras de transporte a partir del siglo XVIII

supuso una gran expansión a lo largo del Bósforo, que es colonizado por los yalı y palacios otomanos, que se regían según un movimiento pro-occidental; así pues se construyen las torres del reloj y las de incendios, introduciendo un nuevo elemento arquitectónico en la ciudad.

Finalmente, llega la república, y con ella la modernización y occidentalización de la ciudad; se implantan los primeros planes urbanísticos y se apuesta por un nuevo tipo de arquitectura monumental haciendo alarde tecnológico con los puentes del Bósforo y con la introducción del hormigón armado, lo cual daría paso a la creación actual.

Tras esta introducción, quedan claros cuáles son los elementos que conforman la imagen de la ciudad; sin embargo la cuestión que queda por resolver es la naturaleza de las nuevas edificaciones y su dudosa adaptación al frágil ecosistema creado durante siglos por las estructuras anteriormente mencionadas.

El rápido y no planeado crecimiento de Estambul experimentado a partir de 1950, incluyendo una fuerte industrialización; ha llevado a una pérdida de identidad y de suelo urbano de gran valor, así como al desarrollo de varios subcentros. Según el análisis de la ciudad, este crecimiento se efectúa a lo largo de las principales vías de comunicación. Este desarrollo multi-central ha supuesto el colapso de la estructura del centro histórico, además de poner en manifiesto la carencia de infraestructuras de la que ciudad adolece.

Pese a que el casco antiguo de Estambul forma parte del patrimonio histórico y cultural mundial de la UNESCO desde 1979, no se creó ninguna institución capaz de administrar estos espacios hasta el año 2006. En cuanto a la silueta conformada por la mezquita de Süleymaniye, el palacio de Topkapı, el museo de Santa Sofía y la mezquita Azul; está protegida mediante los órganos de planeamiento; sin embargo, debido a la poca antigüedad del plan general vigente y al escaso poder de las administraciones en cuanto a la edificación, la legislación no se está respetando. Esta nueva institución, dedicada a la gestión y planificación de los espacios naturales y culturales, en colaboración directa con la UNESCO, está diseñando una nueva estrategia en la que no se comprometan el desarrollo y la conservación de la trama y edificios antiguos, la disposición de una buena infraestructura de transporte y servicios y la protección frente a riesgos naturales. No obstante, siendo ya conocedores del caso de Fener y Balat, este proyecto ya de por sí muy complejo está resultando especialmente peliagudo.

Por otro lado, aún teniendo una estricta legislación relativa a la protección visual de la silueta histórica y de las fachadas del Bósforo y Cuerno de Oro, Estambul es en la actualidad la vigésimo segunda ciudad con una altura media más alta del mundo. A día de hoy, la ciudad cuenta con 197 rascacielos construidos y 24 en construcción; a parte existen 2.305 edificios de más de 15 plantas, siendo la ciudad más alta de Europa y también la que alberga los edificios más altos, ocupando el puesto número 15 mundial en cuanto a la cifra total de edificios de desarrollo vertical. Teniendo en cuenta que del total, un 56% de los rascacielos son de uso residencial, un 16% comercial y el resto mixtos; no parece una estrategia equivocada teniendo en cuenta el enorme crecimiento al que está sujeta la ciudad.

Ahora bien, mientras éste tipo de edificios se están construyendo, Estambul se manifiesta como una metrópolis cada vez más dispersa, abarcando más y más territorio y no justificando, en ningún caso, este tipo de actuaciones. En cualquier caso, el mayor problema se debe a que, a excepción del distrito de Maslak, ninguno de estos edificios está considerado ni aprobado en el plan general urbanístico; de manera que las aportaciones arquitectónicas del siglo XXI a la silueta de Estambul se limitan a una serie de edificios anónimos esparcidos por todo el territorio indiscriminadamente.

Como anteriormente se indicaba, el crecimiento de la urbe se está realizando entorno a las grandes carreteras, por lo que la gran mayoría de estos edificios se encuentran a los lados de las mismas, creando una pantalla entre las vías y lo que queda detrás de estos grandes edificios; lo cual acostumbra a ser unos barrios de lo más deprimentes. El desorden y caos por el que se rigen estos edificios no sólo despierta una enorme sensación de desconcierto en el espectador, sino

que también es una manifestación abierta sobre la manera de actuar de las administraciones pertinentes.

Lo más triste, no obstante, es la firme apuesta del gobierno por este tipo de actuaciones a la hora de construir la nueva ciudad y como manifestación de su estatus de metrópolis cosmopolita; lo cual refleja todo lo contrario. Esto explica cómo se ha permitido la construcción de estos edificios, algunos de ellos incluso desvirtuando las vistas protegidas por la UNESCO. Afortunadamente, tras recibir fuertes críticas al respecto, aquellas construcciones que manchen la silueta histórica de la ciudad están pendientes de ser demolidas; lo cual no significa que se dejen de erigir este tipo de edificios ni que se cree un plan en el que se contemplen, sino que únicamente se protegerán de nuevo y de manera firme algunas zonas de la ciudad.

Así pues, a las cúpulas, minaretes y torres, se les añaden los nuevos rascacielos; no obstante, ninguno de ellos se concibe como una figura icónica de la ciudad, comparable al Burj Al Arab de Dubai, al Empire State de Nueva York o al Gherkin de Londres. Ante el fracaso que la arquitectura moderna ha supuesto durante el desarrollo de nuevas estructuras reconocibles en la ciudad, el gobierno propuso la creación de un nuevo icono; nuevamente como símbolo de la modernidad y la importancia de Estambul a nivel mundial. Este icono es, ni más ni menos, la mezquita de mayor tamaño construida en el país; con los minaretes más altos del mundo y en lo alto de la mayor colina de Estambul. Como era de esperar, este proyecto suscitó las críticas de los ciudadanos, la mayoría de los cuales se oponen a la construcción del mismo; no obstante la política autoritaria del presidente y la corrupción del sistema no han logrado detenerlo.

Çamlıca, la colina en la que se encuentra el descomunal templo, se encuentra en la mitad asiática de la ciudad, en el distrito de Üsküdar, y constituía uno de las pocas zonas verdes de calidad de Estambul y, especialmente, de este barrio. Pese a tratarse de un suelo protegido, se autorizó su construcción tan pronto como se planteó el proyecto, el cual, sujeto a concurso, no obtuvo ningún ganador; adjudicándose al alcalde de Üsküdar y fiel seguidor del partido islamista que ahora mismo gobierna en Turquía. Frente a las propuestas presentadas en el concurso, de carácter moderno e innovador, el proyecto que se construyó consiste en una mala imitación de los templos de Sinan; manteniendo el afán de construir la mayor cúpula y superando en altura a los minaretes de la mezquita del profeta Mohammed en Medina.

Lejos de tratarse de un nuevo icono, la mezquita de Çamlıca es una mancha en la silueta de la ciudad y una aberración arquitectónica. El objetivo único de este proyecto es meramente político, siendo un reflejo de la dominación islámica y de los ideales del actual gobierno pro-otomano; el cual ha financiado de momento la construcción de una mezquita en Bucarest y otra en Gaza, compitiendo con Arabia Saudí e Irán, cuyos esfuerzos van dirigidos a extender sus ideas particulares del Islam y promocionarse a escala mundial.

El caso de Çamlıca es una reflexión sobre la politización de los espacios y la poca participación de la ciudadanía en asuntos que a todos atañen. Probablemente, las mezquitas de Sinan surgieron de manera similar, siendo poco más que un instrumento político. No obstante, la diferencia en la calidad de la arquitectura entre las dos es abismal, lo cual lleva inevitablemente a plantearse la evolución y el futuro de la arquitectura y los espacios urbanos en Estambul y en el resto del planeta.

Ante este tipo de actuaciones, existen también los iconos espontáneos, que aparecieron a partir de la necesidad y se convirtieron en la imagen de la ciudad bien por su aspecto singular, por lo que aportan al paisaje o por las leyendas que se les atribuyen. Entre ellos se podría citar la torre de la Doncella, la torre de Galata, las murallas romanas, la fortaleza de Rumeli, el mercado del pescado de Beşiktaş o los puentes del Bósforo.

En definitiva, el problema de la creación de nuevos iconos se plantea por dos cuestiones distintas, por un lado la adecuación, funcionalidad y necesidad de la nueva estructura a construir; y por el otro, la capacidad de ser fácilmente reconocible, de estar integrada en una determinada ciudad y

cultura y de potenciar el paisaje; sin pasar por alto la excesiva politización a la que están sujetas ahora mismo las obras públicas y el espacio en general. En cuanto a la capacidad de la arquitectura de ilustrar los ideales de cada época, en el capítulo anterior se dieron cambios drásticos en la arquitectura del siglo XIX en función del movimiento político dominante, sin embargo, en ningún caso se recurrió a la réplica barata de edificios históricos, sino que se desarrollaron los estilos neo-otomano y neo-bizantino, de igual manera que en Europa aparece el neoclasicismo o la estética neogótica entre tantas otras.

9. LAS INFRAESTRUCTURAS

Si en cualquier ciudad la presencia de una adecuada infraestructura de transporte es importante, en Estambul lo es todavía más; pues independientemente de las dimensiones de la ciudad, su topografía hace que el desplazarse se convierta en un auténtico reto. A raíz de esta situación, en principio desfavorable, los estambulitas han conseguido desarrollar sistemas realmente brillantes en cuanto a la construcción de túneles y puentes que acorten las distancias de la ciudad.

El primer caso a tratar consiste en la segunda línea de metro en funcionamiento más antigua de Europa, la cual cumplió 140 años el pasado mes de enero. Éste proyecto fue uno de los muchos que se llevó a cabo mientras el antiguo ayuntamiento de Galata y Pera estaba en funcionamiento, coincidiendo con el periodo reformista otomano y con la expansión de la industria en el Estambul del siglo XIX. En aquel entonces, Beyoğlu constituía el principal distrito financiero y residencial más prestigioso; por lo que estaba frecuentado tanto por los visitantes locales como por extranjeros. Sin embargo, éste tenía unas comunicaciones un tanto incómodas debido a las diferencias de nivel que existían entre el puerto y las sucursales bancaria existentes en el actual Karaköy y los comercios, hoteles y embajadas de la hoy conocida como calle Istiklal, situada en lo alto de la colina. Las vías que daban acceso a la calle Istiklal alcanzaban una pendiente del 24% y la principal, la calle Yüksel Kaldırım, era recorrida por alrededor de 40.000 peatones diariamente.

El ingeniero francés Eugène-Henri Gavand, quien estaba de visita turística en la capital otomana, quedó muy sorprendido al ver esto y se planteó la idea de conectar la parte baja y alta de la colina con un funicular. Una vez terminó el proyecto y con la autorización del sultán Abdülaziz, se comenzaron las obras que, aunque se retrasaron por motivos políticos, terminaron en el año 1875. Entonces, el funicular estaba formado por dos vagones de madera impulsados por motores de vapor, luego se electrificó la instalación en 1971 y finalmente se dispuso la tecnología que todavía perdura en el 2007. La longitud total de la línea es de 560 metros, salvando un desnivel de 62 metros, y se recorre en alrededor de un minuto y medio.

En la actualidad, ésta línea continua prestando un buen servicio a los ciudadanos, por lo que suele estar bastante concurrida. Además, en la estación de Karaköy donde se toma el metro se encuentra la central de la oficina de transporte ferroviario de Estambul, en la que uno puede hacerse con una tarjeta para hacer uso del servicio y aprender sobre la construcción de esta infraestructura gracias a la maqueta y los paneles informativos que se encuentran junto al andén.

Siguiendo con la dinámica de los túneles, finalizó recientemente la construcción de un proyecto que, bajo el nombre “7 colinas 7 túneles”, pretendía la construcción de 32 carreteras subterráneas con una longitud total de 142 km; algunas de las cuales ya estaban construidas, luego únicamente se desarrollaron los nexos que las conectasen con el resto de la red. Con esta propuesta se pretende agilizar el tráfico y descongestionar las carreteras, concordando con la manera en que acostumbra a trabajar la administración actual, pese al desacuerdo generalizado en cuanto a la construcción de más vías como solución a este problema.

Ciertamente, estos túneles agilizan los desplazamientos; por ejemplo, uno de los primeros en ser construido, el de Dolmabahçe - Bomonti consiguió reducir un desplazamiento de 45 minutos a 5 respetando los límites de velocidad establecidos. Éste, con un largo de 2,4 km atraviesa una colina sobre la cual se encuentran los vecindarios de Taksim y Feriköy y cuenta con las más altas

medidas de seguridad acordes con los requisitos determinados por la Unión Europea. Toda la red de túneles está controlada mediante un sistema central para evitar el congestionamiento de los mismos y garantiza las condiciones de seguridad en todo momento.

No obstante el problema reside en que éstas operaciones no se realizan en sustitución de las carreteras existentes, sino además; aunque puede dar pie a un proyecto rompedor de peatonalización de calles y reorganización del tráfico si se estudia el caso como es debido. De hecho, no sería el primer proyecto de este tipo al que se somete la ciudad, puesto que ahora mismo existe una propuesta de enterrar todo el tráfico en la plaza de Taksim y los alrededores ya que, como en el caso de Eminönü, debido a las carreteras ésta se encuentra desconectada del resto de espacios que la conforman.

Pese a que no se ha estudiado el impacto de las perforaciones en el medio ambiente, si se consigue redirigir el tráfico de las grandes avenidas por el subsuelo, se reduciría indiscutible y radicalmente la contaminación acústica y la polución directa del aire a la vez que la disposición de más zonas de paseo, y sobre todo, de arterias principales que comuniquen varias zonas de la ciudad entre sí no sólo aumentará la calidad de vida de los residentes y la oferta de ocio, sino que probablemente muchos de ellos abandonen los vehículos para desplazarse andando en la mayoría de trayectos habituales.

A pesar de tratarse de un proyecto en principio a tener en cuenta, la única operación de peatonalización que se ha llevado a cabo en la historia de Estambul fue la de la calle Istiklal por motivos evidentes debido a la continua afluencia de peatones en la misma; por lo que la simple idea de plantearse una operación de estas características resulta algo inconcebible. De hecho, creo firmemente que la mayoría de ciudadanos nunca se han planteado el desplazarse andando o considerar los beneficios que esto aportaría a sus vidas; además, probablemente por la poca importancia de la que disfrutaban los peatones en Estambul, no sólo no existen suficientes pasos para los mismos, sino que son ignorados por los conductores, los cuales muestran un enorme desprecio por la vida humana. Los conductores jamás ceden el paso a los viandantes, los pocos semáforos que existen obligan a cruzar las calles corriendo y, por si fuese poco, los vehículos invaden también las aceras, no dejando ningún espacio libre para la circulación de los peatones.

En otro orden de cosas, otro de los proyectos en el que los peatones no son bienvenidos, son los puentes del Bósforo. Éstos constituyen dos grandes infraestructuras de enorme repercusión visual y que han cambiado drásticamente las dinámicas de crecimiento y desarrollo de la ciudad, a la vez que han dado lugar a las dos autopistas principales de Estambul.

El Bósforo es, sin lugar a dudas, uno de los componentes más importantes de la ciudad; sin embargo no se utilizó con fines lúdicos hasta el siglo XIX. Por aquel entonces, y como ya es conocido por todos, la ciudad estaba organizado alrededor de elementos que facilitasen la segregación por géneros de la población; bajo esta premisa se desarrollaron unas estructuras de forma rectangular y que albergaban una especie de piscina natural en su interior, de modo que los bañistas, separados por sexos, quedaban visualmente protegidos del exterior a la vez que del peligro que podían suponer el tráfico de navíos comerciales en zona de bañistas. Una vez llega la república éstas estructuras se eliminan y se abren las playas al público, invitando al disfrute de los espacios naturales de la ciudad y a la unión de la ciudadanía; abandonando el concepto de segregación para dar lugar a un fuerte sentimiento de unión, cambiando drásticamente la apariencia de la ciudad. Durante los años siguientes, la mayoría de ciudadanos griegos y judíos abandonan sus hogares; muchos de ellos en las orillas del Bósforo y fueron ocupados por nuevas familias a la vez que comienza un proceso de construcción desmesurada que borra por completo las playas del mapa. La llegada del movimiento moderno trajo consigo el desarrollo de las principales infraestructuras de transporte y se construyen plataformas sobre el mar para albergar las nuevas carreteras, muelles y aduanas. Finalmente, las últimas grandes transformaciones a las que fue sujeto el Bósforo fueron los puentes construidos en 1973 y 1988, el tercer puente se terminó este mismo mes de agosto y se espera que esta infraestructura tenga catastróficas consecuencias en la calidad ambiental, áreas forestales y crecimiento urbano.

Paralelamente a la construcción de los puentes y conscientes del desastroso resultado causado por la pérdida del espacio público en favor de las residencias privadas y las carreteras, se han construido más plataformas sobre el mar para albergar parques o, en contadas ocasiones, se han expropiado terrenos urbanos; también se han llevado a cabo actuaciones más sutiles pero necesarias de ajardinamiento y pavimentación de las aceras a orillas del Bósforo.

La aparición del primer y segundo puente del Bósforo, cambió no sólo la imagen de toda la ciudad, sino que también su crecimiento y los métodos de transporte. Por un lado, se logró equilibrar la población entre las partes europea y asiática, no obstante, los centros productivos y financieros quedaron en Europa; intensificando mucho más el tráfico intercontinental. Los desplazamientos que antaño se producían ocasionalmente y por vía marítima pasaron a ser algo rutinario, la cantidad de vehículos en la ciudad creció de manera exponencial y el uso de este tipo de transporte privado por medio de los puentes hizo que el Bósforo en sí quedase en un segundo plano.

Como ya se ha descrito con anterioridad, ante la degradación del estrecho marino y la pérdida del mismo como área de recreo tanto física como conceptualmente llevó al desarrollo de nuevos parques y jardines, aunque debido a la contaminación, las aguas del Bósforo dejaron de ser un elemento con el que interactuar para convertirse en algo que únicamente podía disfrutarse visualmente; a la vez que la mejora en la infraestructura del transporte público marítimo supuso que muchos de los ciudadanos prefiriesen este medio con el fin de evitar atascos.

Actualmente, estos dos puentes forman parte de la ciudad y de la vida de sus habitantes, consideradas como dos de las estructuras que representan a Estambul y la unión entre dos continentes y entre los habitantes que la conforman. Teniendo como objetivo primordial la reconciliación de la ciudad con el mar, se está estudiando el construir zonas de baño en algunos puntos del Bósforo, siguiendo la tradición otomana; puesto que la total purificación de las aguas del mar de Mármara podría llevar décadas, las soluciones más sólidas consisten en piscinas de agua marina filtrada con una apariencia similar a los antiguos baños del XIX.

No obstante, como era de esperar, aparece de nuevo la contradicción que caracteriza a Estambul, y es que mientras la ciudad todavía se está recuperando de las actuaciones llevadas a cabo a raíz de la construcción de los puentes se está construyendo uno nuevo. El tercer puente del Bósforo, constituido por una estructura suspendida de características similares a los dos anteriores, se encuentra en la apertura del Bósforo al mar Negro y está dedicado al tráfico pesado.

A diferencia de los otros dos, este puente y la carretera que lo comunica se han construido enteramente sobre masa boscosa. Estas actuaciones dan que pensar que la construcción de puentes es el nuevo lenguaje del imperio turco, manteniéndose como una evidencia de que la lucha de poder por el control del estrecho sigue viva después de que las fortalezas de Rumeli, el palacio de Topkapı y la torre de la Doncella quedaran obsoletos. En la actualidad los puentes del Bósforo son el blanco de todas las fotografías y ofrecen un agradable contraste entre modernidad y tradición. Estas grandes estructuras fueron la imagen de los antiguos billetes de mil liras, cada mes de octubre son invadidas por los corredores de la maratón de Estambul y han sido el emplazamiento perfecto para demostraciones de coches de carreras y promociones de eventos deportivos de importancia mundial. Desgraciadamente, ejercieron su poder como grandes fortalezas contemporáneas durante el golpe de estado del pasado 15 de julio de este mismo año; en el que las fuerzas armadas cortaron el tráfico entre las mitades europea y asiática de la ciudad y gracias al cual, el primer puente del Bósforo será renombrado como "Puente de los mártires del 15 de julio". En otras ocasiones, los puentes son el punto de máxima seguridad ante las recientes alarmas de ataques terroristas que la ciudad está recibiendo y actúan como zonas de control infranqueables; dejando historias agrídulces como la de un hombre que recientemente había adquirido un coche nuevo y se quedó sin combustible mientras cruzaba el puente. Para ahorrarse la correspondiente multa, éste decidió ir en busca de combustible él mismo, dejando el vehículo vacío. Para su sorpresa, cuando regresó de la búsqueda, encontró a los equipos de policía que recientemente habían hecho explotar el vehículo por precaución ante una amenaza de bomba.

Por otro lado, los estambulitas han tenido que encontrar alternativas a los puentes que tanto les gustan; así pues nace la línea de metro submarina *Marmaray*, la cual transcurre paralelamente al mar de Mármara y conecta de nuevo las partes europea y asiática de Estambul. El túnel sumergido está compuesto por 11 elementos prefabricados de hormigón armado resistente al fuego, sumando un largo total de 1,4 km y constituyendo el túnel tubular acuático construido a más profundidad del mundo, encontrándose enterrado en el fondo marino a 60 metros bajo el nivel del mar.

El metro comenzó a funcionar en el año 2013, tras 9 años de obras y producirse varios retrasos en su construcción debido al continuo hallazgo de restos arqueológicos. La mayoría de estas piezas se encuentran actualmente expuestas en el museo arqueológico y en las mismas estaciones de la línea de metro; entre los descubrimientos que se realizaron, están las primeras trazas de ocupación humana hace alrededor de 8.000 años, el mayor puerto de la antigua Bizancio y numerosos barcos y restos humanos.

Ante el éxito rotundo que ésta infraestructura de transporte público tuvo, no podía faltar una de similares condiciones que propiciase, nuevamente, el feroz tráfico que se apodera de la ciudad. Está previsto que el próximo mes de diciembre se inaugure el conocido como *Eurasia Tunnel*, un túnel de dos pisos y 5,4 km de longitud que circula paralelamente a la línea Marmaray, separados por un kilómetro de distancia. Ésta operación ha sido ampliamente criticada por los colectivos de arquitectos y paisajistas, quienes advierten que lejos de aliviar el problema del tráfico, lo empeorará y resultará en la excesiva congestión y polución de la península histórica, donde se encuentra la entrada al túnel en Europa.

De todo esto uno concluye que Estambul se ha quedado estancada en el urbanismo del movimiento moderno, manifiesto en el ansia por construir más y más carreteras y por la ambición de cambiar drásticamente la ciudad. Los urbanistas, conscientes de los problemas que este sistema comporta, se muestran en contra de los rápidos cambios a los que está siendo sujeta la ciudad desde 1940; sin embargo, por algún motivo no se está escuchando a los profesionales ni se está respetando la ley del suelo. Según la trayectoria que lleva la ciudad, parece que el nuevo urbanismo, mucho más comedido y respetuoso con la ciudad antigua y el medio ambiente, no tiene cabida en Estambul ni llegará tampoco en los próximos años. Por otro lado, resulta realmente irónico que se intente paliar el problema del tráfico mediante la construcción de nuevas vías, pero en ningún caso replanteándose la infraestructura de transporte público; la cual, en una ciudad con la densidad de Estambul resulta no sólo muy provechosa sino que es de extrema necesidad. De hecho, la carencia de medios de transporte público se hace evidente mediante la existencia de una plataforma de conductores autónomos e independientes del ayuntamiento que complementa los deficientes servicios del sector público. Éste tipo de transporte, conducido por individuos que buscan únicamente el recaudar la mayor suma de dinero posible, resulta en ocasiones peligroso por no respetar los aforos establecidos dentro de los vehículos e incumplir los límites de velocidad y las normas de tráfico de manera habitual.

10. MEGACONSTRUCCIONES

A estas alturas del trabajo y conociendo las dinámicas de la ciudad, uno se hace una idea del tipo de proyectos que se están llevando a cabo en Estambul. La continua competencia por superar lo anterior hace que la ciudad haya entrado en un proceso sin fin de construcción, cada cada vez más grande, más innecesaria y más absurda. A partir de los 80 Estambul ha estado sujeta a un proceso de transformación urbanística basado en los “proyectos de prestigio”. Este concepto define los proyectos que implican grandes inversiones para mejorar la calidad de la imagen de las ciudades; y normalmente se identifican con el poder económico del país y la autoridad de su gobierno. Así pues, una ciudad global como Estambul es el emplazamiento perfecto para los mismos, siendo proyectos muy codiciados por las autoridades tanto centrales como locales.

Atendiendo a estas actuaciones, la transformación urbana de Estambul tiene bastantes aspectos en común con Londres; como respuesta a la reestructuración global de la industria durante los 70 y 80, los gobiernos electos en ciudades deprimidas como éstas dos han adoptado políticas de expansión económica. Uno de los componentes clave para potenciar el crecimiento económico a nivel local consiste en la inversión y promoción de propiedades preeminentes y prestigiosas; así como de actividades que impulsen la participación social.

En un sistema administrativo en el que los planes urbanísticos tienen escasa repercusión, donde la apariencia de los edificios está directamente determinada por los propietarios y en el que la autoridad local muestra una clara predilección por los proyectos de prestigio, resulta extremadamente necesario el desarrollo de una institución que sea capaz de lidiar con todos los agentes que intervienen en el proceso de urbanización. Según el período político en el que se encuentra la ciudad, los proyectos de prestigio han ido cambiando la siguiente manera:

En el modelo tradicional turco existían una serie de reglas no escritas que determinaban la urbanización de las ciudades. Así pues, para la construcción de un nuevo vecindario era un requisito imprescindible que la mezquita fuese visible desde todos sus rincones y la llamada a la oración fuese escuchada desde todos los puntos del mismo; mientras que para las mansiones, debían situarse en las esquinas y las demás casas retranqueadas respecto a las mismas y con una altura menor. La silueta histórica de Estambul reflejaba que la ciudad era el centro de un imperio basado en la ley militar en el que la religión tenía un papel protagonista, encontrando los iconos que representan estos principios en los palacios y las mezquitas. Así pues, la silueta de la ciudad refleja la situación social y económica de la urbe. Posteriormente, en los planes urbanísticos preliminares no se contempló la posibilidad de establecer un límite de altura máximo para los edificios. Los conocimientos relacionados con el planeamiento, los cuales se adoptaron realmente tarde, fueron percibidos como una forma de sacar provecho de los derechos de zonificación. Mientras que en Europa, el planeamiento suponía el mantenerse alejado de esta forma de actuar primando la coordinación y la publicidad.

Con la llegada del nuevo milenio, Estambul entraba en una nueva era en la que los impactos arquitectónicos a nivel global eran aceptados sin tener ningún tipo de consideración por el tejido urbano existente. Los proyectos de prestigio desencadenados por el concepto de transformación urbana han cambiado la forma y silueta de la ciudad significativamente. A día de hoy, además del afán de desarrollo, existe también una fuerza política que anima a la ciudad a ser destruída y nuevamente levantada ante la posible llegada de un terremoto. Así pues, es necesaria una estrategia rotunda para preservar los exclusivos valores de la ciudad.

A partir de los años 80, aparece la especulación en el mercado inmobiliario en aquellas ciudades que participaban en las dinámicas del sistema económico mundial. Durante este periodo, el capital invertido en el mercado inmobiliario dio lugar a una nueva tipología de edificios como centros comerciales y financieros, así como también hoteles de lujo.

En el 2003 y los años siguientes, el valor del suelo urbano creció junto con el capital local e internacional, despertando el interés de las autoridades locales en sacar beneficio del suelo. Enormes proyectos urbanos y de desarrollo se propusieron, diseñados por arquitectos y urbanistas extranjeros. El tiempo mostraría si el Departamento Metropolitano de Planeamiento (IMP) podría crear una legislación capaz de determinar el futuro de la ciudad con éxito.

Según el criterio de globalismo neoliberal, la ciudad se constituyó como una plataforma para la élite trabajando en empresas multinacionales y como un gran mercado para consumidores cosmopolitas que desean este tipo de vida. Altísimos edificios de oficinas, lujosas comunidades privadas y docenas de centros comerciales construidos recientemente pueden encontrarse en la ciudad. Desde los 80 se comienzan a reflejar en el contexto urbano las transformaciones multidimensionales y socio-espaciales, así como también la diversidad y desigualdad. El uso del suelo cambió, creció la disparidad en la distribución de los salarios y la distribución espacial se

realizó entre grupos sociales de similar poder adquisitivo, quienes conformarían la imagen de segregación urbana.

Uno de los primeros edificios que ilustra este fenómeno es el Gökkafe, conocido como Süzer Plaza/ Ritz Carlton Hotel. Construido en 1983, este edificio se encuentra junto al parque de Maçka y detrás de la mezquita de Dolmabahçe, en un área legalmente protegida por una restricción establecida por el sultán Abdülhamit en el año 1908. Diseñado por el arquitecto Doruk Pamir, este proyecto tuvo desde el principio un gran rechazo social debido al peligro que éste representaba para la fachada del Bósforo debido a su aspecto dominante y masivo. No obstante, pese a la presión social y a las restricciones urbanísticas, se obtuvo permiso para construir un edificio de ocho plantas. Tras presentar una serie de documentos ilegales que demostraban el cambio en los registros del suelo, las restricciones desaparecieron y se autoriza la construcción de un edificio de 135 metros de altura. Aunque se inició una batalla legal entre activistas y el promotor, debido a la extrema lentitud del sistema jurídico turco, el edificio fue construido y ocupado sin haberse terminado el proceso. El hotel sigue en pie y en pleno funcionamiento en la actualidad, aunque no ha dejado de ser motivo de discordia entre los ciudadanos; quienes bromean afirmando que el hotel ofrece las mejores vistas de la ciudad por no poderse ver a sí mismo. Estéticamente, la rotundidad geométrica del edificio, responde perfectamente a los principios del movimiento post-moderno. El arquitecto se ampara en éstos, justificando en una conferencia realizada en la universidad Mimar Sinan la construcción de éste edificio, y sobretodo, de esta manera, como una estrategia urbanística para señalar los hitos de Estambul, en este caso la mezquita de Dolmabahçe.

Frente a un movimiento que comenzó como estrategia para atraer a nuevos inversores mediante la construcción de bloques de oficinas, hoteles y centros comerciales; finalmente terminó adoptándose la forma de estos edificios al ámbito residencial. En la actualidad son muchos los que deciden trasladarse a un los rascacielos a vivir por motivos de seguridad ante desastres naturales y ante los peligros que presenta el vivir en una gran ciudad. De este modo aparecen las grandes promociones residenciales en áreas degradadas, generalmente en los antiguos gececondu; lo cual explica la existencia de grandes edificios dispersos por toda la ciudad, sin ningún orden aparente, como en el caso de Bomonti o Feriköy en Şişli. Este fenómeno no es más que la imagen del proceso de gentrificación al que están sujetas todas las áreas degradadas de la ciudad, haciendo todavía más evidentes las diferencias económicas entre la población.

Por otro lado, los grandes centros financieros y comerciales, aunque salvo Maslak todos fuera de planeamiento; aparecen más o menos organizados entorno al eje representado por la calle Büyükdere, que une el antiguo centro económico de Galata con Şişli, Levent y Maslak. Lo cual evidencia el desarrollo multi-central de la ciudad.

A parte de este tipo de actuaciones que resultan tan evidentes y definen la silueta de la ciudad actual, existen otros proyectos que se están llevando a cabo ahora mismo. Entre ellos el que cambiará por completo la fachada marítima de Karaköy, Galataport; la creación de un nuevo distrito financiero fuera del eje tradicional en Ataşehir; la mezquita de Çamlıca, un tercer aeropuerto junto al tercer puente del Bósforo o un canal adicional de 34 km de largo para reducir el tráfico marítimo en el Bósforo. Estas iniciativas suponen que el campo de la especulación y la construcción ilegal no se limita a las promociones privadas con el evidente apoyo del gobierno, sino que han pasado a formar parte también de la agenda pública.

11. EL ARTE

A principios de los 90, y con motivo del inicio del proceso de regeneración llevado a cabo en Beyoğlu, éste distrito se establece como el alma creativa de la ciudad; destacando el vecindario de Cihangir.

Tradicionalmente Cihangir seguía las dinámicas de Beyoğlu, siendo despoblado a partir de los 50 y ocupado por colectivos con salarios mínimos e inmigrantes ilegales. Por aquel entonces, el

vecindario era conocido por el tráfico de drogas y el uso de los sótanos como burdeles; existiendo un elevado porcentaje de población transexual. Finalmente, el ayuntamiento de Estambul tomó cartas en el asunto y decidió actuar severamente en contra de la prostitución y las actividades ilegales que se estaban realizando, tomando fuertes represalias hacia los transexuales y sus clientes; los cuales eran agredidos habitualmente por la policía y por los residentes. Se establecieron medidas a su vez que prohibían a los comercios de la zona prestar sus servicios a los trabajadores de la prostitución, hasta que éste sector desapareció por completo.

A diferencia del resto de barrios de Beyoğlu, se creó en 1994 una asociación formada por arquitectos y demás profesionales del gremio, así como también por los residentes. El objetivo de la misma era el de ordenar y controlar el proceso de renovación, promoviendo la participación ciudadana como estrategia para mejorar las condiciones de vida. Ésta asociación, con el nombre de *Cihangir Güzelleştirme Derneği* o CDG (Asociación por el Embellecimiento de Cihangir) organiza eventos culturales como conciertos y publica un boletín mensual en el que se exponen el desarrollo, actividades y logros de la comunidad. La CDG actúa también en ámbitos legales y judiciales con el fin de proteger al barrio de potenciales peligros para la estética y el nivel de vida en el mismo; evitando la construcción de una gasolinera junto a un bloque de pisos, clausurando una farmacia situada en el bajo de un edificio en ruinas y denunciando las construcciones ilegales. Durante las reuniones de la asociación los vecinos eran informados de las estrategias a llevar a cabo para mejorar las condiciones del barrio, los peligros de un posible terremoto y otros temas que atañen a la comunidad. Uno de los últimos logros de la CDG consiste en conseguir que todos los edificios del distrito fuesen renovados, o al menos se pintasen sus fachadas.

De este modo, el proceso de gentrificación en Cihangir comenzó cuando se erradicaron las actuaciones ilegales en el mismo, lo cual atrajo a nuevos colectivos de intelectuales que valoran las comodidades de la vida urbana frente a los inconvenientes que pueda presentar la vida en el centro urbano. La asociación de vecinos tuvo un papel protagonista a la hora de lavar el nombre del barrio de cara tanto a sus residentes como a los habitantes de otras partes de la ciudad. Cihangir pasa a ser entonces el lugar preferido por aquellos que aprecian las facilidades y eventos culturales llevados a cabo en Beyoğlu.

En cuanto a la estructura física de Cihangir, está generalmente compuesta por edificios construidos tras el gran terremoto de 1870, los cuales son ejemplos de construcciones de gran calidad y suponen un cambio drástico a la tradicional vivienda unifamiliar de madera otomana. El barrio, situado en la ladera de una colina junto al Bósforo, constituye una zona densamente poblada que se remonta a principios del siglo XVII en la que existen numerosos edificios históricos de tipo residencial. Su apariencia, muy similar a la del resto de Beyoğlu, se caracteriza por los edificios de entre cuatro y seis alturas con fachadas extravagantes y calles estrechas; sin embargo, la diferencia principal respecto al resto de zonas del distrito radica en las impresionantes vistas del Bósforo, Cuerno de Oro y península histórica que su localización ofrece.

Sus residentes se pueden dividir en dos grupos, por un lado, los habitantes antiguos representados por propietarios de clase media y obrera y, por el otro, los nuevos habitantes, gentrificadores de clase media diferenciados entre pioneros urbanos y los que les siguieron.

Los propietarios tradicionales se caracterizan por residir en Cihangir durante generaciones; en la mayoría de casos en bloques familiares con el nombre o apellido de la familia. Estos se concentran en la parte más alta del barrio, residiendo en apartamentos con vistas al mar. La mayoría de estos individuos, bien no abandonaron su residencia por los costes que acarrea el adquirir una nueva vivienda o efectivamente cambiaron de hogar pero mantuvieron su propiedad, regresando una vez se había iniciado el proceso de regeneración. Por otro lado están los habitantes de clase más baja, generalmente tratándose de inmigrantes de las áreas rurales de la península de Anatolia, los cuales se concentran en la parte más baja de la colina y sin vistas al Bósforo. Éstos bien adquirieron una propiedad previamente a la gentrificación del barrio o se trata de inquilinos que tratan de costear los crecientes gastos de alquiler, en numerosas ocasiones viéndose desplazados a zonas peores dentro y en los alrededores de Cihangir.

En cuanto a los agentes gentrificadores, suponen en la actualidad un gran porcentaje de la población del vecindario y responden todos ellos a un perfil similar: familias pequeñas de entre 25 y 40 años con estudios universitarios o superiores y ocupaciones creativas. Como ya se ha dicho poco antes, este segundo grupo se divide entre pioneros y seguidores. Los pioneros acostumbran a ser estudiantes universitarios, artistas y académicos con pocos ingresos que vieron el barrio como una alternativa asequible en el centro urbano. Uno de los factores más importantes responsables de este fenómeno, es la cercanía del vecindario a la universidad Mimar Sinan, una de las más prestigiosas instituciones del país en el campo de las artes. Dicho esto, mucho estudiantes se mudaron a Cihangir y la mayoría de ellos se quedaron una vez finalizados sus estudios; creando un ambiente inmejorable en el barrio y ofreciendo publicidad del mismo a través de sus obras, especialmente en producciones de televisión y publicaciones en revistas.

Ésta representación de Cihangir en los medios de masas atrajo a nuevos pobladores y desplazó a los promotores del movimiento a los peligrosos alrededores de Taksim o en los sótanos de Cihangir, debido al aumento de precio de los alquileres. Éstos nuevos habitantes, tienen normalmente un nivel económico superior, trabajando en puestos de mando en el sector creativo, diseño y publicidad. Según su perfil, muestran predilección por los edificios antiguos, especialmente aquellos en situación de ruina que ofrezcan una oportunidad de renovación a gran escala. Consideran el barrio como una buena alternativa residencial y como una buena oportunidad para invertir. Actualmente, el precio de los apartamentos reformados con vistas al mar alcanza los cuatro millones de dólares, siendo habitual una tasación cuatro veces mayor para los pisos con vistas al mar que aquellos situados en el mismo edificio pero en plantas inferiores. Debido a esta enorme diferencia de precio, es habitual que existan abismales diferencias económicas entre los residentes de un mismo edificio.

El éxito del proceso de regeneración de Cihangir se debe, por un lado a la existencia de una plataforma que facilite la participación ciudadana y que informe a los vecinos de aquello que está ocurriendo, que refuerce el sentimiento de comunidad y que los ampare en temas legales. Por otro lado, el cambio radical del barrio no hubiese sido posible sin la publicidad que ofrecieron los colectivos de artistas, a la vez que abrieron las puertas a un nuevo sector económico en Cihangir, pasando luego a ser su sello de identidad.

Sin embargo, el éxito urbanístico de esta comunidad es discutible en la medida en que ha implicado un claro proceso de gentrificación en el que sus residentes tradicionales se vieron desplazados pasando a ser un barrio de lo más elitista. No obstante, a diferencia de otras partes de la ciudad, en Cihangir muchos de los residentes eran también propietarios, por lo que pudieron mantener sus viviendas tras la subida de los precios del mercado inmobiliario; cosa que no ocurrió en el caso de los inquilinos. A pesar de todo esto, Cihangir es un ejemplo de renovación del casco antiguo respetuoso con las estructuras tradicionales y que ha sabido mantenerse alejado de la especulación y las grandes promociones inmobiliarias, debido a la excelente representación de la comunidad de vecinos. A día de hoy, Cihangir representa una visita segura para los amantes del arte y de la gastronomía que; pese al cambio constante de sus residentes conserva en todo momento su identidad como barrio bohemio y creativo de la ciudad siendo habituales las demostraciones artísticas callejeras y los eventos culturales de todo tipo.

Ésta iniciativa se extendió por otras zonas del distrito, que están siendo ahora sujetas a un proceso de renovación. Es el caso de Galata y Karaköy, donde es habitual encontrar locales de diseño junto a edificios en ruinas. Nuevamente, el papel del arte juega un papel protagonista en la transformación de éstos barrios; destacando la reciente apertura del centro de arte SALT Galata, situado en uno de las antiguas sucursales bancarias otomanas de Karaköy y las expresiones de arte callejero en las puertas y fachadas de los edificios.

12. CONCLUSIÓN

Estambul es una ciudad de belleza inigualable gracias a sus características naturales, a la rica herencia cultural e histórica que ha adquirido durante siglos de existencia a través de pobladores de todas partes del mundo y a la sociedad tan variopinta que la habita.

Como en cualquier otro lugar, Estambul cuenta con unas costumbres y cultura particulares, sin embargo, pocas ciudades tienen un pasado tan grandioso como la capital de dos de los más poderosos imperios de la historia ni una importancia comercial a nivel global como puente entre Oriente y Occidente. Especialmente, desde una visión puramente occidental, Estambul resulta particularmente interesante por presentar unos patrones totalmente distintos a lo que uno está acostumbrado; no obstante, la ciudad recuerda también a lo conocido.

La capital del Bósforo no tiene una estructura típicamente europea, pero tampoco responde a los patrones puramente islámicos; combina estructuras con cientos de años de historia con construcciones del mundo contemporáneo; se mezclan la ciudad con el bosque y los mares tienen una cordial relación, pero no llegan a tocarse; su ritmo es frenético pero el tráfico lento; el capitalismo convive con el Islam, los nacionalistas con islamistas y también con republicanos; la costa aparece unas veces cubierta de nieve y otras bañada por el sol; el gris del asfalto se adorna con el color de las flores; Estambul es una ciudad de contradicciones y combinaciones imposibles.

El problema de Estambul radica, precisamente, en estas combinaciones que le aportan ese carácter tan especial. La ciudad ha llegado a un punto en el que distintas ideologías no pueden convivir, en el que la presión de la Unión Europea choca con el conflicto en Siria e Iraq, en el que el desarrollo económico supone la destrucción de la ciudad, en el que los rascacielos ensombrecen a las edificaciones humildes, en el que los vehículos dominan a las personas. Ésta situación tan complicada no permite que la ciudad avance, sino que más bien se está produciendo todo lo contrario. Urbanísticamente la ciudad es una fábrica de dinero, políticamente se están siguiendo los mandatos islámicos y socialmente existe una tensión insostenible.

En cuanto a la manera en la que la ciudad responde ante una realidad tan triste, ésta cumple a rajatabla los dictados de un gobierno que únicamente atiende a razones económicas y a los deseos de una sociedad fácilmente manipulable. El esquema tradicional se mantiene; primero con la islamización a partir de iconos cristianos, luego con la occidentalización en periodo orientalista y, finalmente, con el islamismo capitalista. Paradójicamente, la seña de identidad de la ciudad que armoniza los mundos oriental y occidental, es la misma que está actualmente destruyéndola.

Estambul ha perdido su identidad, se ha rendido a la globalización. En este mundo, los espacios alcanzan un significado e importancia distintos, su jerarquía cambia y las definiciones de cada área también. En una situación en la que la ordenación urbanística pasa de tener importancia local o regional a mundial, la capital del Bósforo no ha sabido adaptarse y el nuevo protagonista de la ciudad, el espacio público, permanece en un segundo plano. Por otro lado, frente a los peligros de la globalización, Estambul se encuentra desprotegida, no existiendo un gobierno capaz de abarcar un ámbito de repercusión tan grande, ni infraestructuras que garanticen la sostenibilidad ni una política económica independiente del mercado extranjero.

El clima de crispación entre los partidarios de distintas ideologías políticas ha resultado en la excesiva politización del espacio público y en la imposibilidad de actuar según el bien común. La sociedad no se concibe como una unidad y la convivencia resulta insostenible; la población se segrega y los conflictos se disparan.

Así pues, se abre una nueva cuestión para el urbanismo, ¿cómo reconciliar a los dos mundos?

Hasta el momento, los procesos urbanísticos en Estambul han fracasado bien por la réplica del modelo típicamente occidental, pero también por las estructuras propias del Oriente Medio para las que no hay cabida en la sociedad actual. La solución parece ser la creación de un nuevo

modelo, uno nunca antes visto, que contenga un poco de Asia y también de Europa; un modelo único para Estambul.

En el nuevo modelo no se producirán los errores anteriormente cometidos: existirá el espacio público, las calles serán para las personas, el transporte resultará cómodo y eficiente, el estudio de la topografía jugará un papel protagonista, los edificios históricos se valorarán como tal, habrá lugares en los que exista cabida para musulmanes y no musulmanes, se dará importancia primordial a los recursos naturales, se respetará la imagen tradicional de la ciudad, se propiciará la participación colectiva, se dará mayor importancia a la opinión de los urbanistas, se romperá con la segregación social, se dejará de actuar únicamente en función de los beneficios económicos, se creará una institución sólida que medie entre el gobierno y los urbanistas y arquitectos.

Pese al gran problema al que se enfrenta hoy Estambul, la ciudad conserva todavía el magnetismo del que se hablaba en las primeras páginas, aunque ahora se le une el desconcierto que provoca el caos urbanístico que existe actualmente. La respuesta a la cuestión que se presentaba al principio del trabajo queda respondida: Estambul esconde los misterios de Oriente y Occidente, jugando a confundir al visitante. Su secreto, ahora descubierto, radica en algo que ya se sabía de antemano; su atracción se debe sencillamente a su condición de puerta entre los dos mundos. Lo que no se conocía era la manera en la que la ciudad se divertía con los dos simultáneamente, estableciendo una contradicción entre ideología y estética. La pregunta ahora es cómo el urbanismo contemporáneo será capaz de lidiar con la globalización y, a la vez, encontrar la forma de mantener la famosa contradicción que define a la ciudad.

13. BIBLIOGRAFÍA

PUTNAM, Tim; AYGEN, Zeynep; ARDAMAN, Emel; PANTELIC, Bratislav; YAGOU, Artemis; HADDAD, Elie: *Journal of Design History: Design and polity under and after the Ottoman Empire. Volume 20, Number 2.* Chennai, India (2007), Oxford University Press.

WAGNER, Daniel; RAMOS RODRÍGUEZ, Diana; NDIBULELE JAMILE, Ndimphiwe; PÉREZ ZAPATA, Andrés; BRAGA KLAUSSNER, Guilherme; GARZÓN ARREDONDO, Natalia; REYES GONZALES, Carlos; SOLTANZADEH, Hamid; ROJAS CARRETO, Héctor; PEÑA SOLANO, Daniela; DE MORAES AZENHA, Ana Luisa; VILLAR, Blanca; DUARTE GUERRERO, Diego; SWANGPOL, Lukmoeng; PARAMITA, Swasti; RODRÍGUEZ, Alejandro; GEAMBAZU, Serin; ROMAN, Dylan; MOHYELDIN, Zakaria: *The case of Beyoglu, Istanbul. Dimensions of Urban Re-development.* Berlin, Alemania (2014), Endformat GmbH.

BOONE, Bobby; THOMAS, Daniel; BÖHM, Leopold; DEMIRTAS, Doga: *SARIYER: A Sustainable Transortation Study.* Estambul, Turquía (2013), ITÜ Urban and regional planning department.

MARSCHALL, Melissa; AYDOGAN, Abdullah: *Mega Projects and the Limits of Urban Planning in Megacities: The Case of Istanbul in the AKP Era.* Washington, EE. UU. (2015), Middle East Institute.

STEELE, James; SHAFIK, Rania: *Tensions and transformations in the master planning process of Istanbul.* Estambul, Turquía (2010), 14th IPHS Conference.

ESEN, Orhan: *Istanbul's Gecekondus.* Estambul, Turquía (2009), LSE Cities.

UCOGLU, Murat: *Istanbul's Suburban Dream Is Fueled by Debt.* Estambul, Turquía (2016), The Atlantic.

AFP: *Turkish president vows to press ahead with "wild scheme" to build a canal bigger than Suez.* Reino Unido (2015), The Telegraph.

ERGUN, Nilgun: *Gentrification in Istanbul. Cities, Vol. 21, No. 5.* Reino Unido (2004), Elsevier.

SHAW, Stanford J.: *The Jews of the Ottoman Empire and the Turkish Republic.* Hampshire, Reino unido (1991), Macmillan Press LTD.

BEZMEZ, Dikmen: *The Politics of Urban Regeneration: The Case of the Golden Horn, Istanbul.* Nueva York, EE.UU. (2008), UMI Microform.

KISHALI, Emre; GRECCHI, Manuela: *A Sustainable View to Fener-Balat District.* SB10mad sustainable building conference.

HDN: *Gurtuna paints wall for a more beautiful Istanbul.* Estambul, Turquía (2002), Hürriyet.

DEMIRAKIN, N. Isik: *A Master's Thesis. A study of ottoman modernisation on the city: The Sixth Municipal District of Istanbul (1858-1877).* Ankara, Turquía (2006), The department of history. Bilkent University.

ÇIN, Tümay: *Master's thesis. Transformations of a public square in Istanbul: The Eminönü square.* Ankara, Turquía (2006), Middle East Technical University.

BOYAR, Ebru; FLEET, Kate: *A social history of Ottoman Istanbul.* Cambridge, Reino Unido (2010), Cambridge University Press.

BATUMAN, Bülent: *Journal of Urban History, Vol 1, No 27. "Everywhere is Taksim": The Politics of Public Space from Nation-Building to Neoliberal Islamism and Beyond.* SAGE Publications (2015)

KRAJEWSKI, Nicolette: *Distinctive features of the art and architecture of the Seljuks of Rum.* University of London (2011)

SAOUD, Rabah: *Muslim Architecture under Ottoman Patronage (1326-1924).* Manchester, Reino Unido (2004), FSTC Limited

WHARTON, Alyson: *The Architects of Ottoman Constantinople: The Balyan Family and the History of Ottoman Architecture.* Londres, Reino Unido (2015), I.B. Tauris & Co. Ltd.

YILDIRIM, Birge: *Reestablishing the relation of Istanbul with Bosphorus.* Estambul, Turquía (2013), Istanbul Technical University.

AKDAG GIRGINKAYA, Suzan; BOSTANCI, Seda H.; GÜNEY, Caner; ÇAGDAS, Gülen: *The Impacts of Prestige Projects on the Skyline of Istanbul.* Estambul, Turquía (2012) Yildiz Technical University Printing & Publishing Center.

ILKUÇAN, Altan: Master's thesis: *Gentrification, community and consumption: Constructing, conquering and contesting "the republic of Cihangir".* Ankara, Estambul (2004), Bilkent University.

Asignaturas cursadas en Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, curso 2015/2016:

- ARDAMAN, Emel: *Identity issues in architecture.*
- UNSAL, Fatma: *Urban planning in flux*
- AKSEL ENSICI, Bahar: *Reading Istanbul*

14. ANEXO GRÁFICO

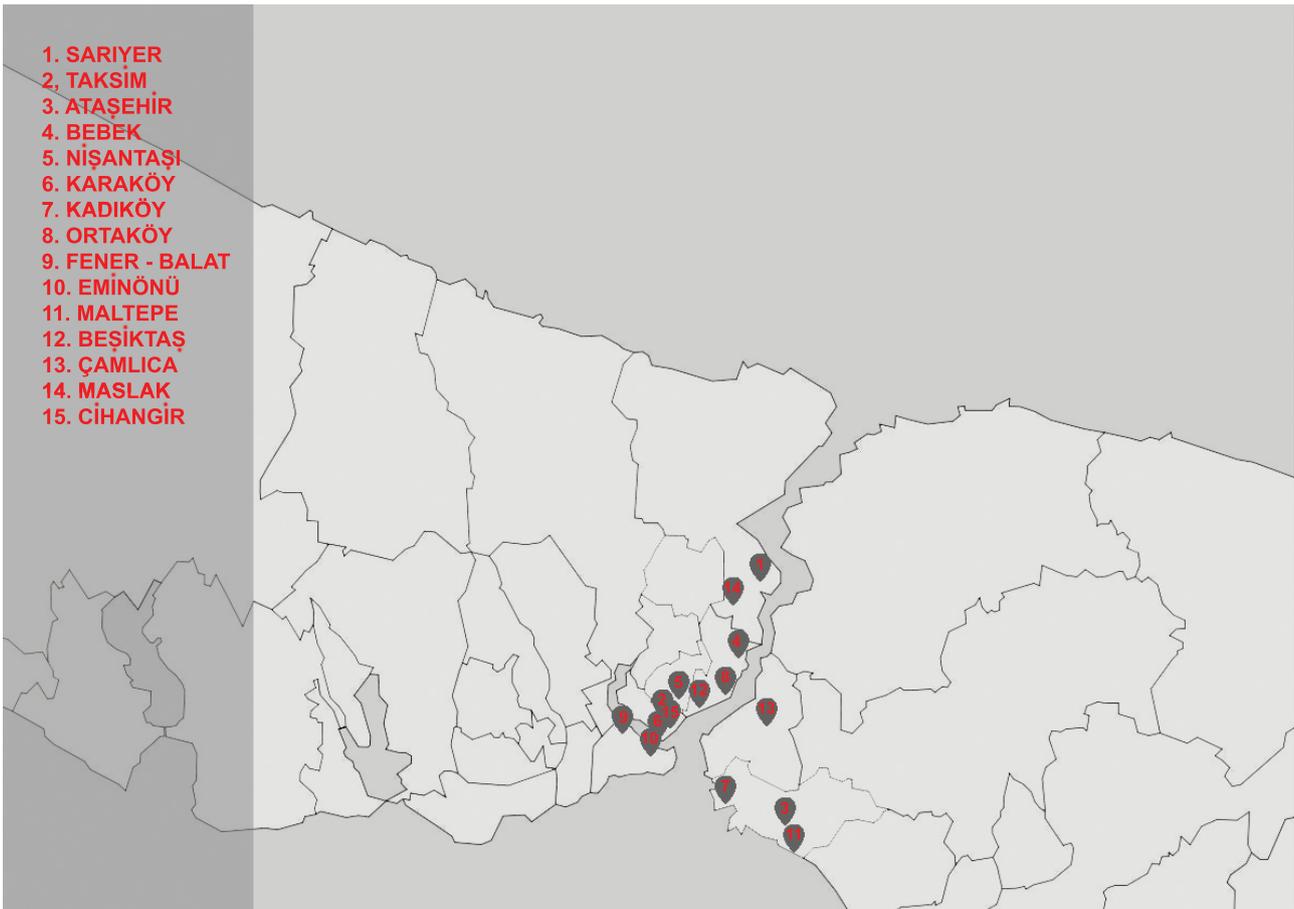


Fig. 1: Mapa de Estambul. Las marcas corresponden a la localización de todos los barrios que se mencionan en el trabajo.

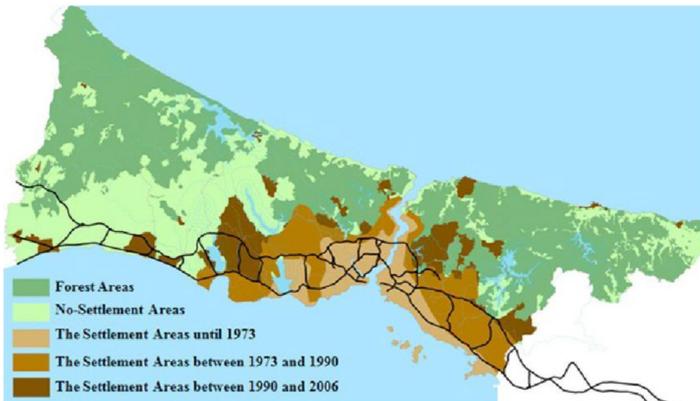


Fig. 2: Plano en el que se marcan las áreas ocupadas de Estambul a lo largo de distintos periodos de tiempo junto con los dos puentes del Bósforo y las autopistas principales.

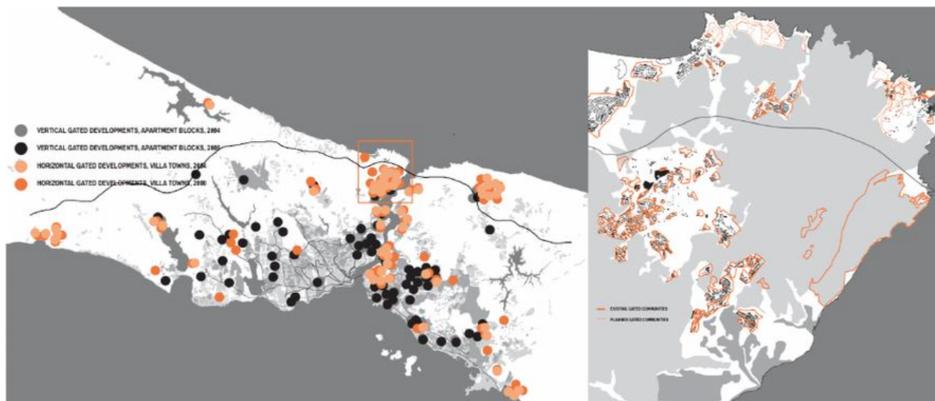


Fig. 3: Esquema en el que se localizan las urbanizaciones privadas en función de la tipología de las edificaciones y el año de construcción.

Fig. 4: Promociones inmobiliarias en los asentamientos ilegales de Estambul.



Fig. 5: Situación en el mapa de los gecekondu.

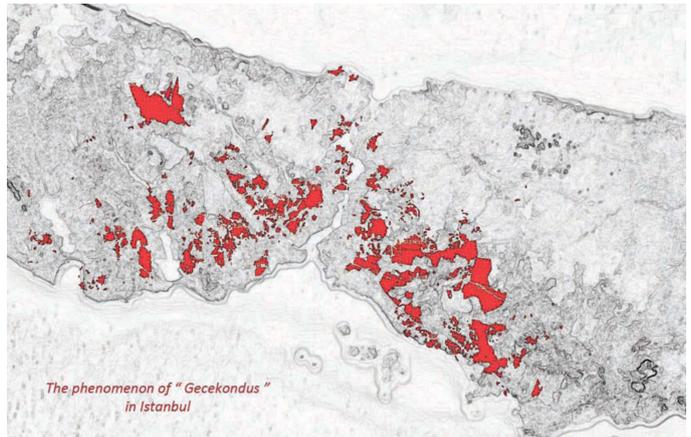


Fig. 6: Fotografía de Fener. Al fondo, el colegio ortodoxo.



Fig. 7: Evolución de los límites de la plaza de Eminönü

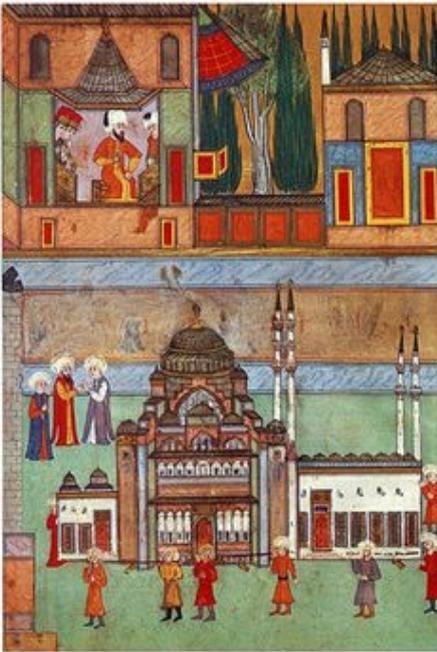


Fig. 8: Pintura en miniatura otomana. El sultan observa cómo unos de sus trabajadores llevan una maqueta de la mezquita Süleymaniye.



Fig. 9: El domador de tortugas. Pintura del artista orientalista Osman Hamdi Bey.



Fig. 10: Mezquita de Camlica.



Fig. 11: Vista del primer puente del Bósforo.

Fig. 12: Fotografía del edificio Gökkafe. En primer plano el Bósforo y la mezquita de Dolmabahçe.



Fig. 13: Una de las calles de Cihangir. Se decidió pintar las escaleras de color verde como protesta por el parque de Gezi. Más tarde, tras la gran acogida de ésta iniciativa se pintaron de colores.