



HAL
open science

Città ottomane nel XIX secolo

Jean-Luc Arnaud

► **To cite this version:**

Jean-Luc Arnaud. Città ottomane nel XIX secolo. Militello, Paolo; Iachello, Enrico. L'insediamento nella Sicilia d'età moderna e contemporanea, Edipuglia, pp.167-182, 2008. halshs-01233289

HAL Id: halshs-01233289

<https://shs.hal.science/halshs-01233289>

Submitted on 24 Nov 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Città ottomane nel XIX secolo

D'après : Jean-Luc Arnaud, "Città ottomane nel XIX secolo", in E. Iachello et P. Militello (éd.), *L'insediamento nella Sicilia d'età moderna e contemporanea*, Bari, Edipuglia, 2008, p. 167-182.

Résumé

Cette contribution examine les mutations des grandes villes de l'Empire ottoman au cours du XIXe siècle. Elles touchent de multiples domaines administratifs, juridiques, économiques et sociaux. Pour en rendre compte, on a choisi d'analyser leur expression concrète à travers leurs effets sur l'organisation de l'espace, cela à trois échelles différentes : depuis l'inscription hiérarchisée des villes dans leurs territoires jusqu'aux mouvements des groupes sociaux et des activités économiques au sein de espaces urbains en passant par les transformations des formes architecturales et urbaines. Cette analyse montre que si ces trois échelles sont étroitement liées, les plus petites ne déterminent en aucun cas les autres.

Riassunto

Questo contributo esamina le mutazioni delle grande città dell'Impero ottomano nell'Ottocento. Toccano vari campi amministrativi, giuridici, economici e sociali. Per renderne conto, abbiamo scelto di analizzare la loro espressione concreta attraverso i loro effetti sull'organizzazione dello spazio, a tre scale diverse : dall'iscrizione gerarchizzata delle città nei loro territori ai movimenti dei gruppi sociali e delle attività economiche dentro delle zone urbane, passando per le trasformazioni delle forme architettoniche e urbane. Quest'analisi mostra che, si queste tre scale sono strettamente legate, le più piccole non determinino in nessun caso le altre.

Abstract

This contribution studies transformations in the major cities of the Ottoman Empire during the 19th century in a number of administrative, legal, economic and social domains. To understand how this occurred, we have chosen to analyze how this is expressed concretely through their impact on the spatial organization at three different levels: the designation of

cities hierarchically within their territory, the displacement of social groups and of economic activities within urban spaces, and the transformation of architectural and urban structures. This analysis shows that, even though the three levels are closely intertwined, the lowest levels are incapable of impacting the other in any way.



Ce texte, les dessins et les photos de l'auteur sont sous licence creative common :

Attribution – ShareAlike 4.0. (CC-BY-SA)

This text, drawings and pictures of the author are under license creative common:

Attribution – ShareAlike 4.0 (CC-BY-SA)

Città ottomane nel XIX secolo

A partire dall'inizio del XIX secolo, allorché una piccola parte della popolazione dell'Impero ottomano risiede in ambiente urbano, le città sono toccate da un movimento di crescita senza precedenti. In qualche decennio decine di migliaia di persone, nate in ambiente rurale o in zone di nomadismo, si installano nelle città. A tutte le scale di comprensione della realtà urbane, le trasformazioni si accelerano e le modalità di sviluppo cambiano. Se questo movimento non è sincrono – alcune città si avviano prima delle altre – si crea un fenomeno nuovo, dal momento che non si tratta soltanto di un accrescimento di ricomposizioni ma anche di un momento di rottura sia per quanto riguarda le modalità dell'amministrazione sia per quanto riguarda la ripartizione dei gruppi sociali e delle attività nello spazio e delle forme architettoniche e urbane.

Un nuovo contesto

Questo movimento si iscrive in un insieme più vasto di trasformazioni che superano le frontiere dell'Impero. Il Mediterraneo del XIX secolo è innanzitutto caratterizzato dalla crescita di potenza dell'imperialismo occidentale della quale è testimonianza l'intensificarsi degli scambi, soprattutto economici, tra le due rive. Questo periodo è anche quello durante il quale l'Impero ottomano perde numerose province a vantaggio dell'espansione coloniale delle grandi potenze e delle costruzioni di nuovi stati-nazione indipendenti.

Intensificarsi degli scambi, nuove dinamiche

A partire dagli anni Trenta dell'Ottocento, i progressi della navigazione a vapore, che accelerano il ritmo degli scambi e fanno diminuire i costi, provocano un aumento del volume delle merci trasportate per via marittima. In seguito a questo sviluppo la riva ottomana del Mediterraneo diventa contemporaneamente un luogo di risorse di materie prime per alimentare le nuove industrie europee e un vasto mercato potenziale per lo smaltimento della loro produzione. Le città più toccate da questo movimento sono innanzitutto i porti: Salonico, Istanbul, Smirne, Mersin, Beirut, Haifa e Alessandria. La concorrenza tra questi insediamenti è dura; sulla costa palestinese e siriana, in particolare, si svolgono delle vere e proprie conflitti di influenza. In questo contesto lo spostamento dei consolati stranieri, tra il 1840 e il 1860, da Acri verso Haifa o, più a nord, da Tarso verso Mersin, testimonia le ricomposizioni e i declassamenti che si operano a favore dello sviluppo dei porti che dispongono dei mezzi per captare i 'surplus' agricoli e di attirare le navi straniere¹. Le vie di comunicazione tra questi porti e le città dell'interno giocano un

¹. M. Yazbak, *Immigration and Integration; Haifa The Port City of Nineteenth Century Palestine*, in *Mersin, the Mediterranean and Modernity. Heritage of the long Nineteenth Century*, Mersin 2002, p. 51-52; M. Toksöz, *An eastern Mediterranean Port-Town in the Nineteenth Century*, in *Mersin, the Mediterranean* cit., p. 15.

ruolo cruciale in questi movimenti. In Egitto, Mohammed Ali pascià, che dai primi anni del XIX secolo pensa a prendere le distanze nei confronti della Sublime Porta, ha ben compreso i giochi dello sviluppo portuale. Alla fine del primo decennio dell'Ottocento fa scavare il canale Mahmudiyya, che ha per effetto quello di ridurre la durata del tragitto tra Il Cairo – allora capoluogo della provincia d'Egitto – e Alessandria²; questi lavori preparano la creazione di un arsenale militare in questa città. Sulla costa siriana l'insabbiamento del porto di Saida durante la prima metà del XIX secolo priva Damasco del suo sbocco marittimo³. I consolati e le aziende commerciali occidentali si installano allora a Beirut, ma occorrono non meno di tre giorni a cavallo per attraversare i novanta chilometri che separano le due città attraversando la montagna libanese e la pianura della Biq'a. All'inizio del 1860, una compagnia privata apre una strada rotabile tra Beirut e Damasco⁴; grazie a questa sistemazione i carri impiegano soltanto tredici ore per andare da una città all'altra⁵. E' allora che la navigazione a vapore si impone nei porti del Levante; i velieri sono definitivamente declassati e condannati al cabotaggio della redistribuzione⁶. Alcuni anni più tardi sono le strade della ferrovia che assicurano la penetrazione dei mercati occidentali dai porti verso l'interno dei territori. Nel 1866 l'apertura di due linee in partenza da Smirne verso Aydin (a sud-est) e Casaba (a est) testimonia bene questa nuova dinamica⁷. Questa è anche illustrata dalla viva concorrenza che si sviluppa nel corso degli anni Novanta dell'Ottocento tra le differenti compagnie occidentali per equipaggiare di strade ferrate la Siria e la Palestina⁸. La consacrazione delle città porto è contemporanea allo sviluppo delle strade ferrate. E' nel corso degli ultimi trent'anni del XIX secolo che Smirne, Salonico, Istanbul e infine Beirut sono dotate di moli e di impianti che facilitano le operazioni di carico, deposito e controllo del servizio delle dogane⁹.

². M. J. Reimer, *Colonial Bridgehead. Government and Society in Alexandria 1807-1882*, Il Cairo 1997, p. 111.

³. J. Bowring, *Report on the commercial statistics of Syria*, Londra 1840, p. 52.

⁴. L. Fawaz, *The Beirut-Damascus Road: Connecting the Syrian Coast to the Interior in the 19th Century*, in T. Philipp e B. Schaebler (a cura di), *The Syrian Land: Process of Integration and Fragmentation. Bilad al-Sham from the 18th to the 20th century*, Stuttgart 1998, p. 19-28.

⁵. E. Elefériadès, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban, étude historique financière et économique*, Beirut 1944, p. 37-39.

⁶. B. Labaki, *Introduction à l'histoire économique du Liban. Soie et commerce extérieur en fin de période ottomane (1840-1914)*, Beirut 1984, p. 58.

⁷. P. Dumont, *La période des Tanzîmât (1839-1878)*, in R. Mantran (a cura di), *Histoire de l'Empire ottoman*, Parigi 1989, p. 496.

⁸. E. Elefériadès, *Les chemins de fer cit.*; J. Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Parigi 1977, pp. 163-166 e 318-330.

⁹. Per Smirne: E. Frangakis Syrett, *The Dynamics of Economic Development: Izmir and Western Anatolia, Late 19th / Early 20th Centuries*, in *Mersin, the Mediterranean cit.*, p. 65-72; per Salonico: M. Anastasiadou, *Salonique, 1830-1912. Une ville ottomane à l'âge des Réformes*, Leida, New York, Colonia 2000, pp. 141-145; per Istanbul: Z. Celik, *The Remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman city in the Nineteenth Century*, Washington 1986, p. 75; per Beirut: C. Babikian, *La Compagnie du port de Beyrouth, histoire d'une concession 1887-1990*, tesi, 2 voll., Beirut 1996.



1. L'impero Ottomano nel 1867 (da H. Kiepert, *Carte générale de l'Empire ottoman en Europe et en Asie*, Berlino, D. Reimer, 1867). Disegno di Jean-Luc Arnaud.

Le navi non trasportano soltanto mercanzie ma anche uomini. A partire dal trattato di Balta Liman, firmato nel 1838 dalla Sublime Porta, dalla Francia e dall'Inghilterra¹⁰, gli imprenditori stranieri che si installavano nell'Impero divennero sempre più numerosi. Due anni più tardi, un filandiere della Drôme s'installa a Beirut con una quarantina di operai francesi¹¹. In Egitto, ad Alessandria e poi a Il Cairo gli esempi abbondano; all'inizio degli anni Settanta dell'Ottocento non passa una settimana senza che il khédive Ismaïl pascià riceva una domanda per l'installazione di un'industria oppure per lo sviluppo di una nuova attività. Alla fine la presenza straniera nell'Impero è anche favorita dall'espansione del turismo, di cui è testimonianza il moltiplicarsi delle guide di viaggio a partire dagli anni Sessanta dell'Ottocento e l'installazione dei servizi (hotel di lusso, agenzie di viaggio...) che accompagnano questo sviluppo. Non bisogna tuttavia nascondere un movimento inverso, molto meno massiccio ma anche significativo. Dalla metà degli anni Venti Mohammed Ali invia una missione scolastica in Francia. I quarantatré borsisti della spedizione sono destinati a diventare gli alti funzionari della sua amministrazione¹². Da parte loro i responsabili ottomani moltiplicano i loro viaggi in Europa dove attingono le idee all'origine delle prime riforme (le tanzimat). Il bey Ahmed, governatore della Tunisia,

¹⁰. Questo trattato sopprime i monopoli e le protezioni doganali dell'Impero e autorizza i Francesi e gli Inglesi a esercitare attività commerciali (P. Dumont, *La période cit.*, p. 496).

¹¹. J. Thobie, *Intérêts et impérialisme cit.*, p. 493.

¹². A. Louca, *La médiation de Tahtâwi 1801-1873*, in D. Panzac e A. Raymond (a cura di), *La France & l'Égypte à l'époque des vice-rois 1805-1882*, Il Cairo 2002, p. 60.

è a Parigi nel 1846, vi soggiorna un mese e visita non soltanto i musei ma anche alcune manifatture e la scuola politecnica¹³.

Indipendenza e riforme

Il XIX secolo è anche il periodo del lento smantellamento dell'Impero ottomano. La cronologia delle secessioni viene inaugurata dalla Serbia all'inizio del secolo (1804); i Greci, i Valacchi e i Moldavi seguono lo stesso movimento nel corso degli anni seguenti. I Balcani, le cui regioni indipendenti contano più cristiani che musulmani, non costituiscono il solo teatro dei movimenti secessionisti. Due anni dopo la rivolta serba, i Wahabiti installati in Arabia Saudita dal XVIII secolo si impadroniscono delle città de La Mecca e di Medina. In seguito, gli anni Trenta dell'Ottocento sono decisivi; le frontiere dell'Impero sono minacciate su più fronti, le truppe dello zar di Russia penetrano in Anatolia nel 1828, tre anni più tardi la Francia occupa l'Algeria mentre gli Egiziani, cogliendo l'opportunità di un rapporto di forza ineguale con il sultano, occupano la Siria. Da parte loro gli Inglesi si installano ad Aden. E' in questa situazione, alla fine degli anni Trenta, che la Porta mette in piazza le sue prime riforme amministrative (tanzimat). Si tratta allora di riprendere il potere su ciò che resta dell'Impero, appoggiandosi in particolare sul ruolo di 'relais' che le città possono giocare per assicurare un controllo più efficace del territorio.

L'affermazione del ruolo dello Stato prende allora diverse forme. In seguito alle sommosse condotte nel 1819-1820 dai notabili religiosi di Aleppo contro i rappresentanti della Porta, il governatore ordina la distruzione delle porte del quartiere che avevano ostacolato la riconquista della città¹⁴. Un decennio dopo Istanbul rinforza il suo potere in Iraq eliminando i Mamelucchi georgiani, antichi schiavi che dalla metà del XVIII secolo governavano la regione in nome del Sultano¹⁵. Alcuni anni dopo, all'indomani della presa di Algeri da parte dei Francesi, la Porta manda in esilio la famiglia del pascià, al potere da più di un secolo a Tripoli di Barbaria, e la rimpiazza con un governatore nominato del quale controlla meglio i maneggi¹⁶. In questi due casi le grandi città – Bassora, Bagdad, Mossul e Tripoli – sono i principali luoghi di installazione della nuova amministrazione ottomana.

Modalità di amministrazione, gestione, legislazione

Una nuova legislazione

Anche prima del primo testo delle 'tanzimat', l'autorità ottomana si occupa dell'organizzazione delle città. Dal 1836 Mustafa Rechid pascià, considerato come il padre delle riforme, propone al sultano una serie di misure destinate a migliorare la circolazione

¹³. *Histoire de Tunis par J.J. Marcel, ... précédée par une description de cette régence par L. Franck*, Tunis 1979, p. 210-214.

¹⁴. J. C. David e G. Degeorge, *Alep*, Parigi 2002, p. 297.

¹⁵. P. J. Luizard, *La question irakienne*, Parigi 2002, p. 17.

¹⁶. N. Lafi, *Une ville du Maghreb entre ancien régime et réformes ottomanes. Genèse des institutions à Tripoli de Barbarie (1795-1911)*, Parigi 2002, p. 185.

in città ed evitare la propagazione degli incendi¹⁷. I suoi suggerimenti sono in parte ripresi, alcuni anni dopo, in un regolamento – il ‘mubahe’ – che vieta l’utilizzo dei materiali infiammabili nelle costruzioni, regola la larghezza delle strade in funzione del loro ruolo nella rete di circolazione e vieta i vicoli ciechi¹⁸. In seguito, questa legislazione è oggetto di precisazioni (1848), viene estesa all’insieme delle città dell’Impero nel 1863 e i molteplici regolamenti sono raccolti in un codice di costruzione nel 1882. Questi testi sono tuttavia oggetto di applicazioni spesso parziali. Se essi fissano un quadro generale, una sorta di obiettivo da raggiungere in materia di urbanizzazione, molte ragioni si oppongono alla loro messa in opera.

Innanzitutto la legislazione viene preparata a Istanbul, anche se essa è destinata all’insieme delle città dell’Impero; viene redatta da autori che risiedono nella capitale e il cui obiettivo principale è di controllarne le costruzioni per ridurre, in particolare, il rischio di incendio¹⁹. Ora, queste costruzioni in legno, ampiamente aperte verso l’esterno da pannelli di falegnameria, non hanno granché a vedere con quelle che costituiscono la gran parte della produzione delle province arabe, che sono piuttosto in pietra, in mattoni o in torchis. Così la regolamentazione imperiale viene applicata in maniera variabile in funzione delle particolarità locali. E’ il caso di Damasco dove la legislazione corrisponde male alle competenze dei professionisti della costruzione²⁰. In Egitto i primi testi generali di legislazione urbana sono piuttosto tardivi; datano dagli inizi degli anni Ottanta dell’Ottocento²¹. Tuttavia la ‘Commissione di Ornato’, fondata nel 1834 ad Alessandria da Mohammed Ali pascià, elabora un regolamento dettagliato per assicurarsi il dominio dello sviluppo della città e delle nuove costruzioni²².

Quindi non è ovvio definire ‘a priori’ la struttura amministrativa adatta a conseguire i risultati attesi dalla legge. Come indicano i molteplici richiami all’ordine e le modifiche dell’organizzazione dei servizi pubblici, le riforme sono messe in pratica per tentativi ed errori. Inoltre durante i primi anni delle ‘tanzimat’, le decisioni amministrative sono fortemente centralizzate. Alla fine degli anni Cinquanta, in seguito alla guerra di Crimea, nel corso della quale lo stazionamento delle truppe in città ha mostrato la loro cattiva gestione, i riformatori cominciano a riflettere sull’interesse di sviluppare delle istituzioni locali del potere²³.

¹⁷. A. Borie, P. Pinon e S. Yérasimos, *L’Occidentalisation d’Istanbul au XIX^e siècle*, relazione di ricerca, La Défense 1989, p. 5; P. Dumont, *La période* cit., p. 492.

¹⁸. I. Tekeli, *Nineteenth century transformation of Istanbul area*, in P. Dumont e F. Georgeon (a cura di), *Villes ottomanes à la fin de l’Empire*, Parigi 1992, p. 38.

¹⁹. I. Tekeli mostra bene come i grandi incendi di Istanbul – 750 edifici distrutti nel 1856, 3.500 nel 1864... – hanno determinato i rafforzamenti successivi della legislazione in materia di costruzione. I. Tekeli, *Nineteenth century* cit., pp. 38-40.

²⁰. J. L. Arnaud, *Damas, recompositions urbaines et renouvellement de l’architecture, 1860-1925*, Arles 2004, terza parte.

²¹. J. L. Arnaud, *Le Caire – mise en place d’une ville moderne, 1867-1907. Des intérêts du prince aux sociétés privées*, Arles 1998, pp. 231-241.

²². M. J. Reimer, *Colonial Bridgehead* cit., pp. 73-75.

²³. I. Tekeli, *Nineteenth century* cit., p. 35.

Poteri locali / potere centrale

Fino alla metà degli anni Cinquanta dell'Ottocento la gestione delle città era affidata ai servizi delle amministrazioni provinciali. A partire da quel momento si assiste alla creazione delle prime istituzioni municipali; la prima si ha a Istanbul nel 1855. I pareri in merito ai risultati ottenuti nel quadro di questa prima esperienza sono discordanti, fatto sta che in seguito le commissioni municipali si moltiplicano nelle grandi città: nel 1863 a Beirut, nel 1869 a Salonicco, l'anno seguente a Tripoli di Barbaria... Nel 1877 il parlamento autorizza l'installazione di tali istituzioni in tutte le città dell'Impero²⁴. Secondo la legge queste nuove amministrazioni sono incaricate di una lunga lista di compiti, dal controllo delle nuove costruzioni fino alla costruzione di asili per gli indigenti, passando per la polizia dei mercati e la conservazione dei registri di stato civile²⁵. Tuttavia l'esiguità dei mezzi messi a loro disposizione non permette di soddisfare la gran parte di questi compiti²⁶. Inoltre nelle città che sono anche dei capoluoghi di provincia oppure nelle future capitali dei paesi in corso di emancipazione la creazione delle istituzioni municipali avviene non senza difficoltà, dal momento che l'autorità centrale è sempre reticente nei confronti dell'emergere di poteri locali forti. A Istanbul 'l'esperienza' è ridotta ai quartieri abitati dagli Europei, situati sulla riva sinistra del Corno d'Oro, lontano dai palazzi e dai servizi dello Stato²⁷. A Tunisi è il patto fondamentale del 1857, adottato sotto la pressione dei rappresentanti europei – la Francia e l'Inghilterra – che impone la creazione di una commissione municipale. Il Bey si decide, l'anno seguente, a istituire una tale commissione ma, per conservarne il controllo, si riserva il diritto di nominarne il presidente e il suo vice, e riduce le sue risorse in maniera tale che, dall'inizio del suo funzionamento, la commissione non è in grado di adempiere al suo compito; infine essa è spesso inutile nei confronti delle istituzioni più antiche, i cui ruoli non sono ridefiniti al momento della creazione della commissione²⁸.

Nelle altre città dell'Impero i poteri locali non sono trattati molto meglio dall'autorità centrale. Spesso la legge, le competenze rispettive del governatore e dell'assemblea locale (majlis) sono mal delimitate²⁹. Nei fatti le cose non sono così chiare. A Damasco, per esempio, le interferenze sembrano numerose; in balia dei frequenti cambiamenti di governatori e dell'estensione delle competenze che essi accordano, il

²⁴ P. Dumont, *La période* cit., p. 492.

²⁵ Attributions générales de l'administration municipale, in G. Young, *Corps de droit Ottoman*, Oxford 1905, vol. 1, pp. 70-71.

²⁶ Eccezione che conferma la regola, la municipalità di Mersin, che mette una tassa sulle mercanzie che passano dal suo porto, sembra dotata di budgets piuttosto cospicui. M. Toksöy, *An eastern Mediterranean* cit., pp. 16-17.

²⁷ I. Tekeli, *Nineteenth century* cit., pp. 35-36; per la legislazione municipale del VI «cercle» (Pera e Galata), vd. anche G. Young, *Corps de droit* cit., vol. 6, pp. 149-167.

²⁸ M. Abdelaziz Ben Achour, *Catégories de la société tunisoise dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Les élites musulmanes*, Tunisi 1989, p. 299 e segg. Sulle attribuzioni di questo majlis al-baladi; vd. J. Abdelkafi, *La médina de Tunis, espace historique*, Parigi 1989, p. 24.

²⁹ M. Ma'oz, *Syrian Urban Politics in the Tanzimat Period Between 1840 and 1861*, in «Bulletin of School of oriental and African studies», 29 (1966), pp. 280 e segg.

potere locale e i suoi servizi tecnici possono esser dotati di mezzi molto differenti³⁰. D'altra parte Aleppo non sembra subire la stessa pressione dei governatori; l'autorità municipale, creata nel 1868, dispone dei servizi più sviluppati rispetto al suo omologo di Damasco³¹. L'interventismo del potere ottomano negli affari locali non è tuttavia una particolarità di Damasco. A Salonico, trenta anni dopo l'istituzione della municipalità, è la Porta che rilascia una concessione per la costruzione e la gestione di una rete di trasporto locale³². Al contrario, malgrado numerosi progetti e proposte fatti dopo il 1870, Il Cairo non è dotato di servizi municipali autonomi prima della fine degli anni Quaranta del Novecento. Il potere centrale, egiziano e poi inglese (dopo il 1882), non desidera vedere svilupparsi una forza locale nella città che ospita i servizi amministrativi nazionali. Questa reticenza delle autorità costituite in qualche modo è dimostrata dal fatto che, dagli anni Settanta, Il Cairo non è più il capoluogo di una provincia dell'Impero ottomano bensì la capitale di un Egitto di già molto indipendente.

Malgrado le difficoltà, malgrado i limiti imposti dalle autorità locali, eccettuato Il Cairo, tra XIX e XX secolo le più grandi città sono tutte dotate di servizi municipali. In generale queste istituzioni e il loro modo di funzionamento (sulla base di 'budgets' annuali) rappresentano delle novità nelle città e nella gestione dei loro servizi edili, anche se sembra che a Tripoli di Barbaria la prima commissione municipale, istituita nel 1870, riprenda le attribuzioni dell'antica «machiyacha al-bilâd»³³.

Interventi colpo su colpo

Prima del XIX secolo e delle riforme, le città ottomane non erano certo sprovviste di strutture amministrative ma gli incarichi corrispondenti al settore dell'edilizia erano ripartiti tra diverse istituzioni civili o religiose, di emanazione locale o centrale³⁴. Queste istituzioni assicuravano il 'servizio pubblico' quotidiano ma non avevano come compito quello di procedere alla pianificazione dei lavori più importanti. Secondo questo sistema l'introito delle imposte era distribuito tra la cassa imperiale e quella del governatore; non vi era un 'budget' della città³⁵. Così i lavori di sistemazione importanti erano sempre realizzati in un contesto di necessità, d'urgenza, sulla base delle decisioni dei governatori. Il loro finanziamento era allora assicurato dall'esazione di imposte eccezionali, come avvenne a Tripoli di Barbaria nel 1827 per la riparazione di una porzione del muro di

³⁰. F. Fries, Damas (1860-1946), *la mise en place de la ville moderne. Des règlements au plan*, tesi di dottorato, Marne la-Vallée 2000, pp. 77 e segg.

³¹. B. Masters, *Power and Society in Aleppo in the 18th and 19th Centuries*, in «Aleppo et la Syrie du nord, Revue du monde musulman et de la Méditerranée», 62 (1991), pp. 157-158; F. Fries, *Damas* cit., p. 83.

³². M. Anastasiadou, *Salonique* cit., p. 168.

³³. N. Lafî, *Une ville du Maghreb* cit., p. 228.

³⁴. A. Raymond, *Grandes villes arabes à l'époque ottomane*, Paris 1985, cap. 3: *Les fonctions urbaines*, pp. 118-167; S. Yérasimos, *La Réglementation urbaine ottomane (XVI^e-XIX^e siècles)*, in E. van Donzel (a cura di), *Proceedings of the Second International Meeting on Modern Ottoman Studies and the Turkish Republic*, Leida 1989, pp. 1-14.

³⁵. A. Abdel Nour, *Introduction à l'histoire urbaine de la Syrie ottomane (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Beirut 1982, p. 188.

cinta³⁶, oppure dal governatore³⁷. Le prime riforme e le assemblee locali (majlis), create seguendo le loro raccomandazioni, non apportano miglioramenti a queste pratiche. A metà degli anni Quaranta dell'Ottocento il *majlis* di Damasco non dispone di alcuna fonte di reddito; egli gioca più un ruolo di intermediario tra l'amministrazione centrale e la popolazione che quello di una istituzione municipale³⁸. Così il carattere di eccezione, conferito ai grandi lavori di edilizia, perdura. Per esempio a Bursa, nel 1861, una visita del sultano dà luogo all'allargamento e al miglioramento di diverse strade d'ingresso alla città³⁹. Queste pratiche si prolungano al di là della formazione delle municipalità. Le visite di personalità importanti, le inaugurazioni o ancora le decisioni del tal governatore o del tal sultano costituiscono dei pretesti per miglioramenti parziali che non risultano per niente come operazioni pianificate. Si nota tuttavia che la necessità di migliorare le reti di circolazione costituisce una forte preoccupazione dei costruttori.

Nella gran parte delle città dell'altopiano anatolico, e in quelle delle province europee, le città sono spesso costruite in legno. Così esse sono regolarmente colpite da incendi che distruggono talvolta quartieri interi. Queste calamità sono tanto più devastanti quanto le strade sono strette e la densità di occupazione dei terreni maggiore. Per prevenirli, oltre alle regole relative ai materiali di costruzione e ai modelli di edifici, la legislazione prevede anche, a partire dal 1863, procedure di ricostruzione dei quartieri distrutti in maniera da regolarizzarne il tracciato delle strade e di allargarle in funzione della loro frequentazione. Il regolamento prevede non meno di cinque categorie, da 4,50 a 11,30 metri di larghezza, e indica anche le altezze massime autorizzate per gli edifici che le costeggiano⁴⁰. A Istanbul, per esempio, dove gli incendi sono particolarmente violenti – quello del 1864 distrusse più di 3.500 case –, una commissione speciale viene incaricata di fissare il nuovo tracciato delle strade e di distribuire i terreni restanti⁴¹. Queste operazioni danno luogo a delle lottizzazioni a scacchiera le cui forme sono molto differenti da quelle dei tessuti più antichi⁴². Esse hanno anche per effetto quello di migliorare la rete locale di circolazione. Le estensioni della città sono sottoposte ad una regolamentazione simile. Tuttavia, per le nuove lottizzazioni come per quelle che si sostituiscono ai quartieri incendiati, i perimetri di intervento corrispondono ai terreni disponibili così che le vie di circolazione stabilite secondo questo principio non si raccordano sempre in maniera soddisfacente tra loro. Così i miglioramenti apportati da questa legislazione sono sempre

³⁶. N. Lafi, *Une ville du Maghreb* cit., p. 155.

³⁷. A. Abdel Nour, *Introduction* cit., pp. 192-193.

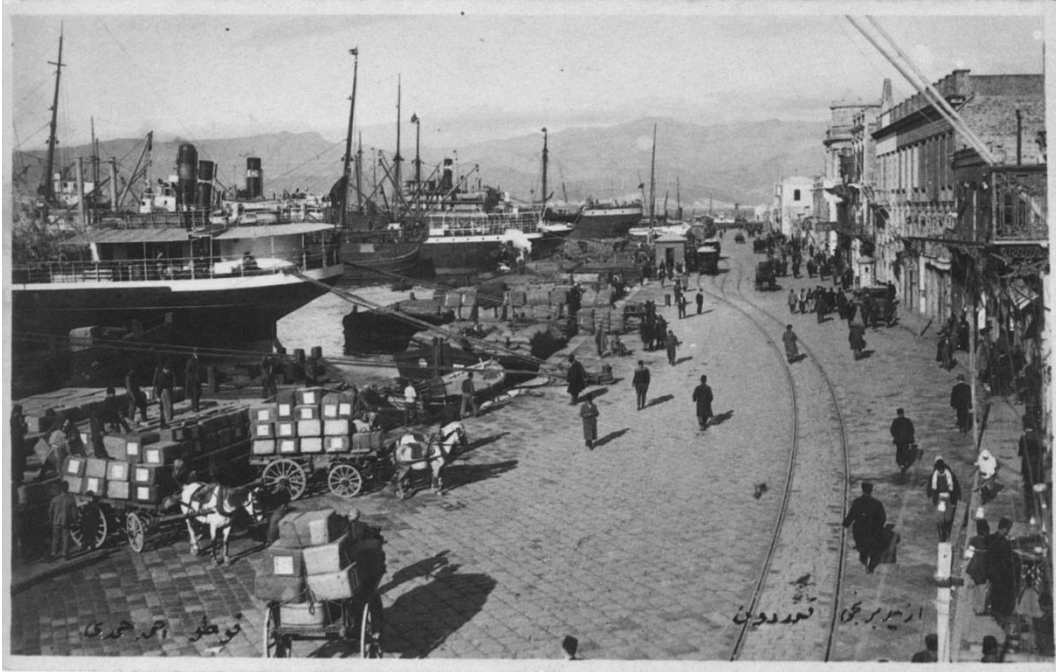
³⁸. E. Thompson, *Ottoman Political Reform in the Provinces / the Damascus Advisory Council in 1844-45*, in «International Journal of Middle East Studies», 25 (1993), pp. 458-461.

³⁹. B. Saint-Laurent, *Un amateur de théâtre: Ahmed Vefik pacha et le remodelage de Bursa dans le dernier tiers du XIX^e siècle*, in P. Dumont e F. Georgeon (a cura di), *Villes ottomanes* cit., p. 103.

⁴⁰. Legge del 20 ottobre 1863. A. Borie et al., *L'Occidentalisation d'Istanbul* cit., pp. 72-80. Questa legge aggiunge una categoria «vicolo» che non è menzionata nel regolamento del 1861 (G. Aristarchi, *Législation ottomane ou recueil des lois, règlements, ordonnances... de l'Empire ottoman*. Troisième partie. Droit administratif, Costantinopoli, 1874, p. 200) e che viene soppressa dalla legge del 22 agosto 1891 (Young, *Corps de droit* cit., vol. 6, p. 137).

⁴¹. I. Tekeli, *Nineteenth century* cit., p. 40.

⁴². A. Borie et al., *L'Occidentalisation d'Istanbul* cit., pp. 97-109.



2. Smirne: il porto e le banchine intorno al 1910. Grazie a questo nuovo impianto, aperto all'esercizio nel 1875, Smirne, che è anche il capolinea di due strade ferrate, diventa il principale porto dell'Anatolia alla fine del XIX secolo (collezione dell'Autore)

puntuali e possono anche talvolta rivelarsi contraddittori dal punto di vista della pianificazione generale di ciascuna città⁴³.

A Il Cairo, malgrado l'ampiezza dei lavori intrapresi da Ismaïl pascià alla fine degli anni Sessante dell'Ottocento – più di duecento ettari di nuovi quartieri sono concessi al mercato fondiario in cinque anni –, la cronologia dei progetti e delle realizzazioni testimoniano numerosi cambiamenti di attitudine riguardo agli interventi, in particolare sul tessuto urbano storico; ciò rivela un funzionamento brancolante piuttosto che una organizzazione programmata⁴⁴.

Funzioni urbane e nuove forme di segregazione

Nuove funzioni urbane

Il rinnovamento dei modi di esercizio del potere e lo sviluppo dei servizi dello Stato in ambiti così vari come lo stato civile, i lavori pubblici o ancora le comunicazioni postali e telegrafiche, contribuiscono ad accrescere il ruolo delle città che diventano dei veri e propri *relais* dell'amministrazione centrale, soprattutto dopo la riforma dell'organizzazione delle province del 1864⁴⁵. Ma i mutamenti non toccano soltanto la gestione amministrativa. In seguito alle 'tanzimat', un'ondata di secolarizzazione – nell'ambito della giustizia, nell'insegnamento e in materia di sanità – impegna i poteri pubblici nello sviluppo di nuove

⁴³. S. Yérasimos, *La planification de l'espace en Turquie*, in «Revue du monde musulman et de la Méditerranée», 50 (1988), p. 109-110.

⁴⁴. J. L. Arnaud, *Le Caire* cit., pp. 33-183.

⁴⁵. P. Dumont, *La période* cit., p. 483.

attività i cui istituti sono per la maggior parte localizzati in città. D'altra parte le trasformazioni del settore della produzione e una forte crescita del settore terziario contribuiscono anche alla diversificazione delle attività. Mentre i primi tentativi di industrializzazione dell'Egitto da parte di Mohammed Ali, dall'inizio del XIX secolo, hanno dei risultati mitigati⁴⁶, l'apertura dell'Impero ai capitali stranieri nel 1838 facilita l'installazione di nuovi stabilimenti a carattere industriale o preindustriale. I capitali europei non sono investiti soltanto nel settore della produzione; sulla base di una nuova legislazione, che autorizza il prestito a garanzia ipotecaria e l'acquisizione di beni immobili da parte degli stranieri, gli investimenti si orientano anche verso nuove categorie di attività: la banca, la mediazione e tutto un settore terziario superiore associato alle attività di comando, amministrativo e economico. Durante lo stesso periodo si nota un declino generale del settore dell'artigianato⁴⁷. Lo sviluppo dei mezzi di trasporto marittimo e terrestre e l'abbassamento dei costi che ne deriva, hanno una forte incidenza sulla produzione locale di beni di consumo corrente. I prodotti industrializzati in Europa (il tessuto, in particolare) arrivano nei paesi del sud a prezzi spesso inferiori a quelli praticati dagli artigiani locali. Questi sono allora costretti a riconvertirsi cambiando attività oppure fabbricando dei prodotti di qualità inferiore. Contemporaneamente i commercianti del settore dell'importazione sono indotti a sviluppare e a diversificare le loro attività. Il settore secondario non è toccato soltanto nella sua produzione a destinazione locale. Per alimentare la sua industria in materia prima, le importazioni dall'Europa hanno una forte tendenza a 'primarizzarsi'. Per esempio quando la Siria esportava la maggior parte della sua seta sotto forma di tessuto all'inizio dell'Ottocento, intorno agli anni Trenta, il volume del tessuto esportato diminuisce mentre quello del filato aumenta; alla fine del secolo, la Siria esporta sempre meno filato, ma sempre più bozzoli grezzi. Queste trasformazioni, che diminuiscono il valore aggiunto ai prodotti esportati, conducono al declassamento dell'industria locale che non dispone dei mezzi per mobilitare i capitali necessari alla sua modernizzazione⁴⁸.

Le nuove funzioni urbane sono così determinate dallo sviluppo dei servizi legati alla diffusione delle tecniche di comunicazione e di trasporto. La seconda metà del XIX secolo è quella del telegrafo, delle strade, delle vie ferrate e, all'interno delle città, dei tramvai, delle condotte d'acqua, delle reti di drenaggio e di alimentazione energetica a gas e elettricità. Queste attività non sono sempre in relazione diretta con le città, ma le sedi delle società che le attivano sono impiantate nei centri urbani. Numerosi impiegati di questo settore e della sua nebulosa – tutti i mediatori, in valori o in mercanzie, in particolare – dispongono di redditi superiori alla media. Le nuove pratiche di consumazione legate a questa differenza costituiscono anche un vettore di sviluppo delle nuove attività di servizio;

⁴⁶. G. Alleaume, *Muhammad 'Ali, pacha d'Egypte (1771-1849)*, in Pascal Coste, *toutes les Egypte*, Marseille 1998, pp. 49-70; Linant bey de Bellefonds, *Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique exécutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours*, Parigi 1872-73, p. 363-365.

⁴⁷. C. Isawi, *Economic Change and Urbanization in the Middle East*, in I. M. Lapidus (a cura di), *Middle Eastern Cities*, Berkeley, Los Angeles, 1969, p. 110; F. Georgeon, *Le dernier sursaut (1878-1908)*, in R. Mantran (a cura di), *Histoire de l'Empire* cit., pp. 551-552.

⁴⁸. B. Labaki, *Introduction* cit., p. 325.



3. Damasco, caserma "Hamidiyé" costruita nel 1895 a circa un chilometro ad ovest della città. Dopo qualche decennio venne raggiunta e poi sorpassata dall'urbanizzazione (collezione dell'Autore)

i grandi caffè, i ristoranti, i cinema... si moltiplicano per rispondere alle domande specifiche di questo nuovo gruppo sociale.

Rinnovamento dell'organizzazione della società

Per la popolazione delle città del sud del Mediterraneo la seconda metà del XIX secolo è un periodo di crescita. Questo movimento è assai disparato; in generale le città marittime sono più precoci. Alcune di queste, come Beirut e Alessandria, sono toccate da importanti movimenti migratori dalla prima metà del XIX secolo. La loro crescita è tanto più spettacolare visto che ciascuna di queste città contava soltanto da tre a cinque mila abitanti intorno al 1800. Il movimento più massiccio è tuttavia posteriore e rappresenta una rottura. Mentre l'inizio del XIX secolo è marcato da mutamenti molto differenti – Il Cairo perde abitanti mentre Alessandria comincia la sua crescita – la seconda metà del secolo è quello dello sviluppo di tutte le città; la parte di popolazione urbanizzata aumenta in tutte le regioni dell'Impero. Questa crescita, che trova la gran parte delle sue origini nei movimenti migratori, costituisce allora il principale motore di rinnovamento delle società urbane⁴⁹.

Le trasformazioni delle attività e delle funzioni delle città giocano anche un ruolo importante in questo movimento. L'artigianato declina a favore di un altro modo di produzione: l'industria, dove gli operai, numerosi, sono salariati. Dall'altro lato il settore dei servizi recluta un numero crescente di impiegati. L'introduzione del salariato, la costituzione di una classe operaia che ne consegue e lo sviluppo del numero dei funzionari e degli impiegati del settore terziario provocano importanti squilibri che si chiudono con la progressiva perdita del potere delle corporazioni tradizionali. Anche se la loro scomparsa

⁴⁹ K. Karpat, *Ottoman Population Records and the Census of 1881/82-1893*, in «International Journal of Middle East Studies», 9 (1978), pp. 237-274.

è tardiva⁵⁰, ciò non di meno alla fine del XIX secolo un proletariato di massa e una classe media di impiegati appaiono nella gran parte delle città. Si tratta di nuove classe sociali; le prime sono totalmente a corto di danaro, la loro marginalità è stigmatizzata dai secondi attraverso le multiple società di beneficenza che nascono allora. In Egitto le liste dei ‘principali abitanti’ e altri notabili, pubblicate dagli editori privati, testimoniano bene la dicotomia che separa questi due mondi. Coloro che beneficiano di una menzione in queste pubblicazioni sono innanzitutto qualificati dalla loro attività professionale. Il settore terziario è largamente sotto-rappresentato. Per esempio, per Il Cairo un annuario del 1896 indica la lista esaustiva degli avvocati di nazionalità straniera mentre menziona soltanto undici droghieri tra i 1.340 che allora la professione raggruppava⁵¹. Durante questo periodo la creazione dei circoli letterari, delle società di storia o ancora dei ‘clubs’ testimonia anche l’emergere di nuove classi sociali che si distinguono per le loro pratiche di sociabilità e consumazione.

Ricomposizioni

In generale nel corso del secolo considerato si nota una corrispondenza globale tra la crescita della superficie delle città e quella della loro popolazione. Questa relazione non significa che i nuovi abitanti – migranti o bambini – risiedono nei nuovi quartieri. Al contrario i periodi di crescita corrispondono a una nuova accelerazione delle ricomposizioni dei gruppi sociali e delle attività all’interno delle agglomerazioni. A partire dalla metà del XIX secolo esse sono tanto più importanti quanto le modalità di sviluppo del tessuto urbano cambiano. Mentre la città tradizionale ottomana cresce in maniera densa e continua, l’apertura delle sue mura e, più tardi, l’installazione dei mezzi di trasporto comuni offrono alla crescita una estensione dei terreni urbanizzabili ben più forte di prima.

A Alessandria e a Aleppo, a Bursa e a Salonico, il tessuto urbano tradizionale è costituito da una giustapposizione di isolati e di parcelle la cui estensione può variare secondo un rapporto da uno a cento. Così in uno stesso isolato – tra il suo centro e la sua periferia – come in una stessa parcella – tra la sua facciata e il suo retro – è possibile trovare terreni di superficie, di valore e di redditività diversi che danno luogo a un intrecciarsi stretto di attività e di gruppi sociali differenti.

A partire dalla metà degli anni Trenta e soprattutto degli anni Sessanta l’importanza dell’offerta di terreni urbanizzabili, e dunque di valore fondiario, provocata dal disuso delle mura di cinta – dal 1840 Ankara ne è sprovvista⁵² –, dà luogo a un modo diverso di organizzazione. I terreni non sono più divisi di volta in volta, su richiesta degli acquirenti: per ottimizzarne la rendita e ridurre la parte occupata dalla rete viaria, i proprietari fondiari precedono gli acquirenti dividendo i loro terreni in lotti dalle forme geometriche e regolari.

⁵⁰. Per l’Egitto vd. G. Baer, *Studies in the Social History of Modern Egypt*, Chicago, London, 1969, pp. 149-160 e cap. 12.

⁵¹. J. L. Arnaud, *Artisans et commerçants dans les villes d’Égypte, à la fin du XIX^e siècle, une source peu exploitée: les annuaires*, in B. Marino (a cura di), *Études sur les villes du Proche-Orient, XVI^e-XIX^e siècle. Hommages à André Raymond*, Damas, 2001, pp. 205-206.

⁵². F. Georgeon, *Du poil de chèvre au Kalpak, l’évolution d’Ankara au dernier siècle de l’Empire ottoman*, in P. Dumont e F. Georgeon (a cura di), *Villes ottomanes* cit., p. 117.



4. Tunisi, l'*Avenue de la Marine* intorno al 1910. Questa 'avenue', aperta nel corso degli anni Cinquanta dell'Ottocento, collega una porta dell'antica città con la riva della laguna (collezione dell'Autore).

Seguendo questo modo di produzione, la varietà e l'intrecciarsi che caratterizzavano il tessuto storico non hanno più corso: ciascuna lottizzazione si indirizza a una clientela scelta, molto omogenea. Mentre prima le differenze di mezzi tra gli acquirenti si esprimevano più attraverso la grandezza delle parcelle – le case dei ricchi erano più grandi di quelle dei poveri – che per la loro localizzazione, l'abbondanza dell'offerta del mercato fondiario, più forte della domanda, permette di sviluppare nuove strategie residenziali: la posizione dei terreni – in rapporto al centro, alle vie di comunicazione, alle attività... – costituisce un fattore determinante di scelta. In questo contesto, i gruppi sociali si organizzano nei nuovi quartieri in maniera ben più segregante che nel tessuto storico.

Il mercato fondiario e l'abbattimento delle cinte murarie non sono i solo motori di questi cambiamenti. La seconda metà del XIX secolo è anche caratterizzata da un movimento di industrializzazione. Le industrie, che raggruppano talvolta diverse centinaia di operai e di macchine molto voluminose, non trovano nei centri storici terreni molto vasti e di accesso molto agevole per accoglierle. Sono dunque costrette a installarsi nelle periferie, in zone dove i valori fondiari sono molto bassi sia perché lontane dal centro sia perché sono già occupate da attività svalutanti. A Tunisi il quartiere denominato 'Petite Sicile' accumula le cose spiacevoli. E' lontano dal centro e la sua vicinanza con il lago che serviva a quei tempi da scarico per le fognature della città ne fa una zona dove spesso l'aria è irrespirabile. E' là che si installano le officine e i depositi legati alle attività portuali, nello stesso periodo, alla fine del XIX secolo, in cui si installa un quartiere popolare abitato soprattutto da cittadini di origine italiana. Inoltre la legislazione che viene attivata nello stesso momento completa la tendenza all'organizzazione delle città per zone funzionali. I divieti di certe pratiche o di certe popolazioni in determinati luoghi si moltiplicano. Gli edifici classificati nella categoria 'insalubri e pericolosi', i caffè e gli spacci di bevande, i

mendicanti, le prostitute... sono costretti a esercitare le loro attività in zone delimitate con precisione dal legislatore⁵³. Questo interventismo trova senza dubbio la sua espressione estrema ad Alessandria nel 1920, quando la municipalità decide di proibire l'accesso alla città ai beduini⁵⁴.

Per assicurare meglio la gestione delle città, alla fine del XIX secolo l'autorità pubblica (locale o nazionale) divide, classifica, misura, disegna... le differenti componenti. Le categorie che queste attività costruiscono contribuiscono così a rinforzare il fenomeno della segregazione o, per lo meno, allo stesso titolo della legislazione, delimitano gli usi di ciascun luogo. L'attuazione di nuove divisioni amministrative all'interno delle città assume spesso la forma di una vera manomissione da parte dell'autorità pubblica. Ciascun quartiere è sottoposto ad una griglia di lettura: in funzione delle sue caratteristiche, morfologiche, sociali e economiche, l'amministrazione lo classifica in una categoria e gli assegna i diritti, i mezzi e i servizi corrispondenti. E', per esempio, degno di nota il fatto che il progetto di drenaggio de Il Cairo, della fine del XIX secolo, preveda, per dei volumi di popolazione simili, dei collettori di capacità differenti in funzione dei quartieri. Si ritiene che gli abitanti del tessuto storico (considerati come indigeni) siano meno grandi consumatori d'acqua rispetto a quelli dei quartieri di recente fondazione⁵⁵.

Così, contemporaneamente, attraverso la modalità di divisione dei terreni, la legislazione e l'attività amministrativa, si sviluppa una nuova forma di relazione tra la composizione dello spazio urbano e la ripartizione della società. Sebbene le città antiche non siano isotrope, si passa da una notevole mescolanza di attività e gruppi sociali a specializzazioni che rivelano nuove forme di segregazione, se non addirittura di esclusione.

Questa segregazione è innanzitutto economica, come testimonia la maniera con la quale gli ebrei mettono a profitto le nuove estensioni delle città per lasciare i quartieri dove erano confinati da secoli. Alla fine del XIX secolo si trovano numerosi giudei nei nuovi quartieri. Ma sono i *nantis* che escono dal tessuto urbano abbandonando i più poveri nei loro quartieri d'origine per risiedere vicino ad altri abitanti, altre comunità nazionali o religiose, ma che dispongono di redditi comparabili ai loro. E' notevole il fatto che a Il Cairo, a metà degli anni Quaranta del Novecento, la comunità ebraica è molto dispersa tra numerosi quartieri dell'agglomerazione, ma che i suoi membri più poveri occupino sempre, con una forte densità e in maniera quasi esclusiva, il quartiere dell'antica città che raggruppava l'insieme della comunità un secolo prima.

Forme urbane e architetture rinnovate

In tutte le città dell'Impero la forma delle estensioni urbane cambia. Si passa dalla città costruita a poco a poco, nel quadro di un mercato fondiario e immobiliare poco

⁵³. Per l'Egitto vd. P. Gelat, *Répertoire général annoté de la législation et de l'administration égyptiennes*, vol. 2, Alessandria 1908, pp. 622-641; per la Tunisia vd. *Législation communale de la Tunisie. Recueil des décrets et arrêtés municipaux par Joseph Valensi*, Tunis 1897, pp. 894 e segg.; per Istanbul e le altre città dell'Impero vd. G. Aristarchi, *Législation ottomane* cit., pp. 53-54.

⁵⁴. R. Ilbert, *Alexandrie 1830-1930. Histoire d'une communauté citadine*, Il Cairo 1996, p. 504.

⁵⁵. G. Alleaume, *Hygiène publique et travaux publics, les ingénieurs et l'assainissement du Caire (1882-1907)*, in «Annales islamologiques», 20 (1984), pp. 151-182.

dinamico, alle città più aperte e dai tessuti urbani più discontinui, le cui vie di circolazione organizzano una maglia seguendo nuove regole di organizzazione. Le estensioni costituiscono il fenomeno più visibile dei mutamenti, ma il XIX secolo è anche un periodo di ricostruzione della città su se stessa. Se gli incendi provvedono a distruggere le case di legno nella parte nord dell'Impero, le città del sud conoscono anche una accelerazione del rinnovamento del loro ambiente costruito, in particolare per ciò che concerne l'architettura domestica. A Il Cairo come a Damasco la maggior parte delle case conosce allora delle trasformazioni, delle sopraelevazioni o ancora delle ricostruzioni⁵⁶. I paesaggi urbani sono ricomposti da numerose categorie di interventi; l'introduzione di nuove forme architettoniche da un lato, la sistemazione della rete viaria dall'altro.

Nuove centralità

A partire dal 1826, in seguito alla riforma militare e allo smantellamento dei corpi professionali dei giannizzeri (che ad Aleppo, per esempio, erano stati all'origine di diverse sommosse e si erano rivoltati contro il governatore all'inizio del XIX secolo), lo stato costruisce delle caserme per alloggiare i nuovi corpi d'armata derivati dalla coscrizione. In un primo tempo la truppa viene dispersa tra diversi edifici recuperati e/o risistemati all'interno delle città. In seguito, secondo i mezzi disponibili, i nuovi edifici, immensi quadrilateri organizzati attorno a dei cortili centrali⁵⁷, vengono edificati nelle loro vicinanze. Uscendo dai tessuti antichi e dalle difficoltà di accesso che li caratterizzavano, queste caserme sono collegate alle nuove strade (talvolta anche alle strade ferrate) in maniera da migliorare la mobilità delle truppe. Questa posizione permette di controllare le agglomerazioni, oltre che difenderle⁵⁸.

Alla fine del secolo lo sviluppo della rete ferroviaria ha anche una forte incidenza sull'organizzazione dei dintorni delle città. Le stazioni, a volte monumentali, ne costituiscono l'espressione più visibile, ma le officine di manutenzione delle macchine, i magazzini di carbone e quelli degli stabilimenti la cui attività economica è fondata sulle opportunità offerte da questo nuovo mezzo di trasporto, occupano spesso delle superfici notevoli alle porte delle agglomerazioni. Più vicino ai centri storici, i palazzi dei governatori, le scuole, le sedi dei tribunali... giocano un ruolo importante nell'organizzazione dei nuovi quartieri e nella qualificazione dei nuovi poli di centralità. Lo sviluppo del settore terziario superiore, testimoniato da edifici come grandi alberghi e banche, caratterizzano anche i nuovi quartieri.

⁵⁶. S. Weber ha sottolineato come i tre quarti delle case del tessuto storico di Damasco sono state parzialmente o totalmente ricostruite tra la metà del XIX secolo e i primi decenni del secolo successivo. Questo rinnovamento testimonia un notevole dinamismo. S. Weber, *Images of Imagined Worlds. Self-Image and Worldview in Late Ottoman Wall Paintings of Damascus*, in J. Hansen, T. Philipp e S. Weber (a cura di), *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Beirut 2002, p. 163. Per Il Cairo: O. Blin, *Le Caire XIX^e -XX^e siècles. De la fasaha à la sala comme modèles*, in «Espace centré. Les cahiers de la recherche architecturale», 20-21 (1987), p. 96.

⁵⁷. Il VII reggimento dell'armata ottomana stazionava a Beirut. Nel 1853 si costruì il primo livello di una immensa caserma (il serraglio) che contava diverse migliaia di metri quadrati. E' la prima costruzione di questo tipo a Beirut. M. Davie, *Beyrouth 1825-1975 un siècle et demi d'urbanisme*, Beirut 2001, p. 40.

⁵⁸. Vd., riguardo questo soggetto, le osservazioni di J. C. David, *Alep*, cit., p. 299.

Nel tessuto storico, la parte della superficie urbanizzata riservata alle vie di circolazione è molto esigua; in generale, essa non supera un quinto. Questo debole influsso viene raggiunto grazie alla complementarietà tra due tipi di vie: le strade e i vicoli. Se la parte di vicoli è maggiore nelle regioni arabe, ciò non toglie che le reti di circolazione delle città ottomane sono più discontinue di quelle delle città dell'Occidente⁵⁹. Nei nuovi quartieri le strade non sono soltanto larghe e rettilinee, ma sono anche tracciate in maniera tale da incrociarsi e produrre una vera maglia di territorio che non ha nulla a vedere con il tessuto storico, dove il numero degli itinerari previsti per andare da un punto all'altro è sempre molto ridotto. Questi quartieri sono spesso organizzati attorno a delle piazze che assicurano il collegamento con le più antiche. Alla fine degli anni Sessanta dell'Ottocento, la municipalità del quartiere di Péra-Galata a Istanbul intraprende il progetto di apertura di una grande piazza approfittando del recente smantellamento delle mura del periodo genovese e dell'apertura di una nuova strada nel tessuto storico che doveva servire al passaggio del primo tramvai (a trazione animale). Questa sistemazione aveva come modello la 'Place de l'Etoile' di Parigi⁶⁰. Alcuni anni dopo, la sede della municipalità viene costruita in fondo a questa piazza, chiudendone la prospettiva.

Alcuni giardini completano talvolta questi dispositivi, come nel caso de Il Cairo con la sistemazione del parco dell'Azbakiyya all'inizio degli anni Settanta, oppure ad Aleppo con quello di un grande giardino pubblico aperto nel 1900. In altre città questi luoghi di passeggio e di installazione di nuove attività adottano delle forme più lineari come nel caso di Salonicco dove la banchina, costruita all'inizio degli anni Settanta su una lunghezza di più di un chilometro, raggruppa la maggior parte degli edifici simbolo della modernità, come i grandi magazzini, i caffè, i teatri o, ancora, gli alberghi⁶¹. A Tunisi vi è anche un lungo viale che, dalla metà degli anni Ottanta, raggruppa gli stessi edifici, una *avenue* che non segue la riva del lago ma vi conduce da una delle principali porte della medina.

I collegamenti tra i quartieri di nuova fondazione e gli altri sono assicurati anche dall'apertura di nuove strade e dal miglioramento – allargamento e allineamento – di quelle più antiche. Questa pratica viene inaugurata a Il Cairo da Mohammed Ali pascià che, intorno al 1845, fa aprire una strada dalla frangia ovest della città verso il centro degli affari. Questa strada completa quella tracciata all'inizio del secolo tra il porto (Bulaq) e la città dalle truppe di Napoleone. Gli esempi successivi sono più tardivi ma, anche in questo caso, i costruttori approfittano delle calamità naturali. A Bursa, in seguito al terremoto del 1855, il governatore fa aprire due strade che si incrociano a angolo retto e hanno come obiettivo quello di riunire il centro commerciale e religioso (il bazar e la grande moschea) con il centro del potere civile e militare⁶². A Salonicco l'incendio del 1890, che distrugge non meno di 3.500 case, è anche sfruttato dalle autorità per regolarizzare il tracciato delle strade

⁵⁹. P. Pinon, *Essai de définition morphologique de la ville ottomane des XVII^e XIX^e siècles*, in *La culture urbaine des Balkans*, Belgrado, Parigi, 1991, pp. 147-155.

⁶⁰. Si tratta della piazza Chichhane e della strada Okçu Musa. Z. Celik, *The Remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman city in the Nineteenth Century*, Washington 1986, p. 72.

⁶¹. M. Anastasiadou, *Salonique* cit., pp. 192 e segg.

⁶². B. Saint-Laurent, *Un amateur de théâtre* cit., p. 103.

nelle zone incendiate⁶³. Nelle città del mondo arabo, dove le costruzioni in pietra resistono meglio agli incendi rispetto a quelle del nord dell'Impero, le nuove strade create dalla distruzione nei quartieri storici costituiscono sempre delle eccezioni.

Queste differenti operazioni, urbanistiche e architettoniche, hanno per effetto quello di realizzare nuovi centri che raggruppano la maggior parte dei servizi dell'amministrazione e delle attività economiche legate alla modernità. Dall'altro lato i luoghi religiosi importanti (attorno alle grandi moschee) e i luoghi di concentrazione del commercio al dettaglio (souk e bazar) rappresentano i centri storici in parte declassati.

Rendere redditizi i valori fondiari

I nuovi quartieri non sono occupati soltanto dagli edifici di potere o da quelli del settore economico; lo sviluppo dell'urbanizzazione trova anche origine nell'aumento della popolazione. Qualunque sia la loro origine, i nuovi quartieri destinati ad abitazione presentano notevoli differenze rispetto a quelli storici. La crescita della domanda di terreno da parte del settore terziario superiore nei nuovi centri provoca un aumento dei valori fondiari. Ciò induce i proprietari a razionalizzare la divisione delle zone destinate al mercato per evitare la formazione di 'enclaves' pregiudizievoli alla realizzazione di questi valori.

A questo riguardo il sobborgo 'Amâra al-Barrâniyya a Damasco rappresenta un buon esempio. In questo quartiere, organizzato lungo una delle strade principali d'uscita della città verso il nord, le lottizzazioni si scaglionano con una regolarità crescente tra l'urbanizzazione nel 1860 e quella dell'inizio degli anni Venti del Novecento. Man mano che ci si allontana dal centro, le vie di accesso alle lottizzazioni che costeggiano la strada diventano più larghe e più rettilinee. Esse sono sempre tagliate in maniera da evitare 'enclaves' (cosa che non avviene nel caso delle lottizzazioni anteriori al 1860), e la loro lunghezza diventa sempre più regolare.

L'ottimizzazione della rendita fondiaria non si materializza soltanto nella divisione dei terreni. La realizzazione dei primi "edifici collettivi" ne è una testimonianza importante. Se questa forma di abitazione è conosciuta da tempo in Egitto⁶⁴, essa non esiste – tranne che per i viaggiatori, gli stranieri e gli uomini soli – nelle altre città dell'Impero. Imposta dai prezzi elevati dei terreni in prossimità delle zone centrali, questa tipologia architettonica presenta in un primo tempo delle disposizioni talvolta esitanti; esse testimoniano una elaborazione per tentativi e errori, sulla base di una tipologia architettonica più antica – quella del 'khân, han o funduq', a seconda la regione – piuttosto che seguendo un'influenza europea⁶⁵. Tuttavia, qualunque sia il modo di distruzione e ripartizione degli alloggi, i primi esempi di questi edifici presentano delle disposizioni notevoli per la loro monumentalità e l'abbondanza della decorazione. Essi sono realizzati come se queste disposizioni dovessero

⁶³. M. Anastasiadou, *Salonique* cit., p. 121.

⁶⁴. J. C. Garcin, B. Maury, J. Revault e M. Zakariya, *Palais et maisons du Caire, époque mamelouke (XIII^e-XVI^e siècles)*, Parigi 1982, p. 175.

⁶⁵. Jean-Claude David, avec la coll. de Fawaz Baker, *Élaboration de la nouveauté en architecture en Syrie*, «Environmental Design», XV-XVI, 1-2 (1994-1995), p. 50-73.

in qualche modo compensare il carattere poco valorizzante della loro tipologia architettonica⁶⁶.

Negli interventi nel tessuto storico la necessità economica di ridurre il centro degli isolati provoca anche la formazione di nuove tipologie architettoniche che, senza occupare i terreni in maniera più densa rispetto agli altri, sono impiantate in maniera da sopprimerne le parti poco redditizie. Si assiste a una nuova ripartizione degli spazi non edificati: lo spazio pubblico viene introdotto nel cuore degli isolati per ottimizzarne il valore fondiario. I nuovi toponimi generici (passaggio, cittadella...), regolamentari a Tunisi, rendono ben conto di queste nuove forme e di queste nuove pratiche.

Al di là dell'interesse architettonico di questi edifici, le date di costruzione dei primi esempi in ciascuna città testimoniano la loro integrazione nel nuovo sistema economico e sociale che si sviluppa allora nelle città dell'impero ottomano. Le città costiere e, 'a fortiori', portuali, si avviano prima delle altre. Alessandria è senza dubbio la più precoce; vi si costruiscono degli edifici dalla metà degli anni Settanta. Damasco presenta, da parte sua, un ritardo evidente, dal momento che i primi esempi d'abitato collettivo non vi appaiono che prima dell'inizio degli anni Venti del Novecento. Tra questi estremi è degno di nota il fatto che i primi edifici di Aleppo risalgono tutti all'inizio del XX secolo.

Dalla casa all'immobile

Durante i periodi di accelerazione delle ricomposizioni, il divario tra la durata della vita degli edifici e le trasformazioni della domanda in materia di beni immobili è esacerbata. Tra XIX e XX secolo il mercato evolve così rapidamente che i tempi di costruzione degli edifici possono rappresentare un 'handicap' per gli investitori: alla fine di un cantiere, la tipologia architettonica definita sei mesi o un anno prima può rivelarsi obsoleta o mal adatta al mercato. In questo contesto i proprietari, attenti alle riconversioni possibili dei loro beni, mettono in opera delle misure architettoniche particolari. Così i nuovi tipi di edifici non hanno per obiettivo soltanto quello di rendere redditizi i beni fondiari; essi devono anche essere in grado di rispondere alle trasformazioni molto rapide del mercato immobiliare.

La casa-immobile ne costituisce l'espressione più frequente; essa è caratteristica di un mercato sottoposto a delle brusche variazioni. Questa tipologia architettonica è molto diffusa in tutte le città dell'Impero. Si tratta di edifici impiantati su delle parcelle la cui superficie supera raramente cinquecento metri quadrati. Costruite spesso su un basamento, esse comportano due, talvolta tre piani, ciascuno organizzato in maniera da costituire un'unità completa di abitazione. Una scala, aperta sull'esterno al pianterreno, metteva in comunicazione ciascun piano. Contrariamente alla disposizione abituale degli edifici, la porta d'ingresso è situata su un lato dell'edificio. Sulla facciata, qualche scalino e una scalinata danno accesso diretto al primo livello. Questo doppio dispositivo di distribuzione permette di utilizzare l'insieme dell'edificio come una villa. Le porte che separano la scala da ciascun piano permettono anche di destinare questi ultimi a delle unità familiari indipendenti o ancora di affittarli a delle famiglie differenti.

⁶⁶. E' da sottolineare che la tromba delle scale caratterizza in ogni città i primi edifici, ad Alessandria all'inizio degli anni Ottanta e a Damasco quarant'anni dopo.

Questa organizzazione è per lo meno ambigua; grazie alla doppia entrata dalla strada e all'indipendenza – funzionale e distributiva – di ciascun piano, è possibile trasformare una casa in immobile e anche d'adattare rapidamente l'edificio al mercato e/o alla domanda sociale. Questa nuova tipologia architettonica, che appare in Egitto e a Istanbul alla fine del XIX secolo, è in seguito sviluppata ad Aleppo (all'inizio del XX secolo), a Beirut qualche anno dopo e a Damasco all'inizio degli anni Trenta del Novecento. Corrisponde ad un periodo nel quale i mutamenti dei valori fondiari, quelli della domanda immobiliare e quelle delle pratiche sociali non seguono lo stesso ritmo e presentano dei notevoli sfalsamenti. Il doppio principio della distribuzione dell'edificio assicura l'assorbimento di questi sfalsamenti e la loro gestione nel tempo.

Conclusioni

A parte l'Egitto, che si impegna sulla via delle riforme ben prima delle altre regioni dell'Impero, il periodo dei grandi mutamenti urbani non si avvia prima della metà del XIX secolo. Così, in meno di tre quarti di secolo, le città sottoposte all'autorità della Sublime Porta sono toccate da un'ondata di trasformazioni eccezionali. Questo saggio tenta di dimostrarlo a partire da alcuni esempi condotti per tre ambiti soltanto; ma è sorprendente che, in tutti gli altri ambiti considerati, i mutamenti non sono minori. Durante questo periodo si passa dalla città musulmana tradizionale, così come viene descritta da A. Raymond⁶⁷, alla città moderna. Malgrado l'unicità della legislazione e delle principali modalità d'esercizio del potere, tutte le città non sono toccate negli stessi tempi dalle riforme. Si notano delle sfalsature e dei movimenti di accelerazione; quelle che rivestono il ruolo di porto d'ingresso delle merci e delle influenze europee si avviano prima delle altre, ma vengono raggiunte molto rapidamente, se non addirittura sorpassate. Così, malgrado notevoli differenze, sia nelle potenzialità delle città che nella maniera con la quale vengono toccate dalle riforme, si può stimare che alla vigilia dello smantellamento dell'Impero, all'inizio degli anni Venti del Novecento, un'ondata di modernizzazione è passata sulla gran parte delle sue agglomerazioni.

⁶⁷. A. Raymond, *Grandes villes arabes* cit.