

Gerusalemme: la Disneyland d'Israele

Francesca Merz

22 ottobre 2019, [Nena News](#)

Il primo di due articoli di Francesca Merz sulle trasformazioni in corso nella Città Santa: parte del progetto di turistizzazione e mercificazione messo in piedi dal governo israeliano è una funivia che attraverserà, ignorandoli e stravolgendoli, i quartieri palestinesi. Con uno fine chiaramente politico.

Ci sono argomenti di dibattito internazionale che non trovano nemmeno una riga scritta in italiano, da nessuna parte, uno di questi riguarda il futuro dello skyline di Gerusalemme. Argomento certamente di grande interesse sotto il profilo dello storico dell'arte, dell'architetto, del paesaggista, ma, soprattutto, vero e proprio grande tema politico.

Nell'ambito del grande piano per la turisticizzazione di Gerusalemme, e contestualmente della necessità di controllare i flussi in arrivo, non solo nella fase di accesso al Paese, ma soprattutto negli itinerari e nei luoghi ai quali i turisti possono accedere, di lavorare col turismo di massa, e di concretizzare al massimo le entrate derivanti da un turismo facilmente indottrinabile, **sono in ponte nuovi progetti: il National Infrastructure Committee (NIC) ha approvato la richiesta del piano per la costruzione di una funivia nella Città Vecchia.** Il progetto, che andrà a modificare il maniera sostanziale l'aspetto della città, avrà ripercussioni economiche, culturali e politiche per la Città Vecchia e non solo.

La ratifica del progetto è avvenuta in un modo quanto mai anomalo, promossa dal Ministro del Turismo Yariv Levin e dall'Autorità per lo Sviluppo di Gerusalemme (JDA), in una prima fase sono stati stanziati 18 milioni di shekel, destinati alla pianificazione. **Con un colpo di coda atto a bypassare le commissioni per la conservazione dello stesso stato israeliano, il Ministero del Turismo ha deciso di dare la precedenza a questo progetto definendolo una "priorità nazionale"**, una categoria che di solito è riservata all'avanzamento di progetti infrastrutturali e costruzioni stradali, aggirando così efficacemente i comitati destinati a elaborare tali progetti. La funivia è stata definita dal National

Infrastructure Committee (NIC) come un progetto di trasporto progettato per ridurre la congestione delle strade che portano alla Città Vecchia.

Nella prima fase il percorso della funivia comprenderà tre stazioni: **dal sito della Prima stazione a Monte Sion, e da lì al Kedem Center all'ingresso di Silwan. Verrà inoltre costruito un grande parcheggio per lasciare autobus e auto. Il piano a lungo termine, non attualmente approvato, comprenderà invece la costruzione di stazioni sul Monte degli Ulivi e vicino alla piscina Siloam ai margini del Wadi e nel quartiere Hilweh di Silwan.**

La maggior parte dei problemi di pianificazione sembrano concentrarsi tra la stazione di Sion e il centro Kedem. Al centro del dibattito, se dibattito si può chiamare la scelta di uno Stato occupante nei confronti della popolazione palestinese che vive in questi quartieri, è che **la costruzione di queste nuove stazioni comporterebbe la demolizione di alcuni piani superiori di case del quartiere di Silwan.**

Il Kedem Center, così come progettato andrà a diventare l'edificio più grande della Città Vecchia, con una superficie complessiva di 15.000 metri quadrati, situato a soli 20 metri dalle mura della Città Vecchia. **Il fatto che questo progetto, il cui impatto sul paesaggio storico di Gerusalemme sarà drastico e irreversibile sia stato posto nei termini della "priorità nazionale" fa chiaramente intravedere gli interessi politici ed economici che ne stanno alla base**, e dovrebbe, aldilà della preoccupazione per gli abitanti delle zone interessate alle demolizioni, allertare tutta la comunità internazionale.

Molti esperti di conservazione e architetti, stanno protestando contro la "Disneyfication" del bacino storico della città, tanto che è arrivato ad occuparsi del caso anche il *New York Times*, nella figura di Michael Kimmelman, giornalista e principale critico d'arte del quotidiano statunitense.

Kimmelman è arrivato in Israele a metà luglio sulla scia di una petizione internazionale proprio contro il piano per la costruzione della funivia: **trentacinque importanti architetti e storici dell'architettura della comunità internazionale si sono uniti ai loro colleghi e alle società di conservazione dei beni culturali in Israele per esprimere la loro veemente opposizione al progetto.**

Come indica in maniera assai precisa nel suo articolo la funivia di Gerusalemme

non è la soluzione di trasporto funzionale che i suoi sostenitori sostengono che sarà, ma un chiaro prodotto della realtà politica nell'Israele del 21° secolo, le ragioni che stanno alla base della "necessità nazionale", sono come sempre politiche ed ideologiche, mascherate da necessità di sviluppo e progresso. **Kimmelman ha capito che le ragioni sono soprattutto di natura politica, con lo scopo di nascondere il carattere universale della città, in modo che "curi una narrazione specificamente ebraica di Gerusalemme, promuovendo le rivendicazioni israeliane sulle parti arabe della città".**

Dal suo punto di vista, la funivia - che ignora l'esistenza del villaggio arabo di Silwan, dove verrà eretto uno dei suoi giganteschi piloni, rappresenta l'approccio generale del governo israeliano verso i palestinesi, come parte di una brutale strategia che ha lo scopo di rendere la vita difficile, impadronirsi delle proprietà dei palestinesi e infine costringerli a lasciare la città.

Un altro principio che deriva dall'articolo di Kimmelman e sul quale è necessario soffermarsi è nella stessa concezione del progresso infrastrutturale della città di Gerusalemme portato avanti dalle autorità israeliane, ovvero quello che lui stesso chiama **il metodo "taglia e incolla": le idee vengono importate in Israele in modo avventato, senza alcun riferimento ai singoli contesti locali, e in maniera specifica con la mal celata necessità di eliminare gli spazi per i cittadini, in una tensione costante verso la mercificazione e dysneyzzazione della città.**

La violazione delle restrizioni sui grattacieli in tutte le parti della città, che è destinata, in parte, a trasformare l'ingresso di Gerusalemme in un enorme blocco di edifici per uffici e centri commerciali con torri di vetro a 40 piani è solo uno dei tanti esempi di pianificazione del "taglio" da Singapore o Jakarta e "incolla" a Gerusalemme. Inoltre è stata la stessa Shira Talmi Babay, pianificatore distrettuale, ad aver dichiarato a TheMarker che Singapore è il modello di pianificazione adeguato per Gerusalemme.

Dell'esperienza di Kimmelman è importante notare il fatto che l'esperto è andato anche in visita in campi profughi, e qui, uno dei più grandi esperti di urbanistica e arte internazionale, ha rilevato come in totale assenza di pianificazione si siano costituite, grazie ad un'architettura spontanea, spazi di comunità legati alla visione della cittadinanza e non orientati solo ai flussi turistici e alla mercificazione della città.

I pianificatori israeliani hanno totalmente dimenticato, come sottolinea lo stesso Kimmelman, di dover fornire non solo alloggi, ma anche “spazio comune”, al fine di evitare la sensazione di vivere in quartieri fantasma alienati, e se è vero, come è vero, che il problema è ben noto in molte città, il fatto che la repressione di spazi comunitari vada a incidere proprio sulla possibilità di riunione, manifestazione e condivisione delle comunità storiche non può non portare all’attenzione internazionale di come la pianificazione in ottica di disneyficazione della città contribuisca anche al principale scopo politico dello Stato sionista. I quartieri in difficoltà sono stati del tutto ignorati, i danni in termini sociali ed ecologici sono già incalcolabili.

Inoltre, la costruzione della funivia, avrà un ulteriore vantaggio per la narrazione, la tipologia stessa di trasporto andrà a modificare i flussi turistici e in particolare i luoghi toccati da questi flussi. **E’ sentore comune e condiviso che la fruizione stessa di un complesso storico possa essere garantita al meglio entrando in una città storica attraverso le sue storiche entrate, che nel tempo, per l’appunto ne hanno caratterizzato l’evoluzione urbanistica e la fruizione, la funivia è invece destinata a “scaricare” i suoi passeggeri nel Kedem Center.** L’ingresso alla Città Vecchia avverrebbe a quel punto necessariamente tramite tunnel o attraverso Dung Gate.

Va ricordato che il Kedem Center, che diventerebbe a quel punto il luogo di accesso a tutta la città Vecchia, appartiene alla Fondazione Elad, Fondazione nazionalista ebraica. **Non è difficile comprendere come la costruzione stessa della funivia si identifichi con l’acquisizione ebraica di Silwan, poiché essa sarà gestita da coloni o entità nazionaliste, e terminerà la sua corsa nel grande centro Kedem, è dunque abbastanza scontato e ragionevole supporre che pochi palestinesi useranno i servizi della funivia.**

Va inoltre detto che, divenendo il Centro il principale accesso alla città Vecchia, pare allo stesso modo del tutto probabile che l’accesso alla città sarà a pagamento tramite il Kedem Center, che le guide che partiranno dal Kedem Center realizzeranno speciali visite per le carovane di turisti in arrivo con percorsi di racconto molto specifici; già ora tutti i percorsi turistici, i pannelli esplicativi in giro per la città, e il racconto della cosiddetta “Città di Davide” dimentica ad esempio di raccontare la presenza di cristiani e musulmani a Gerusalemme.

Verrà così a essere costituita una nuova rotta di trasporto turistico, con una

capacità di 3.000 persone all'ora per la Città Vecchia e capace di produrre enormi profitti per i gestori che determineranno percorso e suoi contenuti. **Gli organismi che trarranno vantaggio da questo progetto saranno Elad, che gestisce la città di David e il Centro Kedem, e la Western Wall Heritage Foundation, che gestisce i tunnel del Muro occidentale,** inoltre sarà l'ennesima esperienza indirizzata dal nazionalismo israeliano, i visitatori non saranno più liberi di muoversi all'interno di un tessuto urbano occupato e diversificato, ma saranno "incanalati" in siti come i tunnel della città di David e del muro occidentale dove, oltre ad addebitare un vero e proprio costo d'entrata alla città, il turista sarà anche indirizzato ancor di più verso una narrazione "chiusa", modellata secondo le opinioni nazionali e religiose, basate putativamente su reperti archeologici selezionati tra quelli trovati, nascondendo del tutto le parti non ebraiche del passato di Gerusalemme. Nena News