

Gerusalemme Est. Perforazioni e linee ferroviarie per cambiarne il volto

Francesca Merz

14 maggio 2020 Nena News

Israele estenderà la ferrovia veloce Tel Aviv- Gerusalemme fino al Dung Gate. Il progetto prevede la costruzione di due stazioni sotterranee e lo scavo di oltre tre miglia di tunnel nella roccia sottostante il centro di Gerusalemme e vicino alla Città Vecchia.

E' dunque iniziato, giusto fuori dalla Città Vecchia di Gerusalemme, **il piano esplorativo e le prime perforazioni per estendere la ferrovia veloce Tel Aviv- Gerusalemme fino al Dung Gate, ingresso principale per l'accesso al Muro Occidentale della Città**, esattamente quel Dund Gate di fronte alla Città di Davide, sito archeologico molto controverso gestito dall'associazione ultranazionalista israeliana Elad.

Avevamo già avuto modo di parlare dei passaggi fondamentali per la realizzazione di un piano infrastrutturale per incentivare il turismo e di come esso si collochi in una strategia di apartheid ben precisa.

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**, sono in lavorazione nuovi progetti, il primo è la costruzione di una funivia nella Città Vecchia, progetto già stroncato da molti esperti di conservazione e architetti, che avevano parlato di "Disneyfication" del bacino storico della città. Si era occupato della vicenda anche il *New York Times*, nella figura di Michael Kimmelman, giornalista e principale critico d'arte del quotidiano statunitense.

Kimmelman era andato 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 erano 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".**

Oltre alla controversa funivia, ecco dunque che anche il progetto della ferrovia prende piede, ma occorre fare un passo indietro, per capire come esso si sia sviluppato e sia stato approvato: Il tentativo, per nulla nascosto dalle autorità, così come nel caso della funivia, **è quello di far arrivare i turisti direttamente dall'aeroporto di Ben Gurion, al Dung Gate, porta presidiata dal Kedem Center, che gestisce appunto il sito de "La città di Davide",** che potrebbe controllare flussi, bigliettazione accessi, e ovviamente narrazione dei luoghi, bypassando completamente altre narrazioni e altre culture.

L'idea di estendere la ferrovia alla Città Vecchia ha le sue radici nell'anno 2017, **l'allora ministro dei Trasporti Katz,** mise questo argomento nell'agenda di Israele dopo che il Presidente Trump riconobbe Gerusalemme come Capitale di Israele, spostando l'ambasciata americana in città.

Ma i funzionari dello Stato hanno sempre chiarito che il progetto ferroviario avrebbe richiesto anni, e che invece sarebbe stata necessaria nel breve periodo la già citata funivia, per alleviare la congestione del traffico e l'inquinamento nella Città Vecchia. **A novembre 2019 è stato dato il via al progetto della funivia,** con tutte le polemiche anche a livello internazionale che ne sono seguite (vedi articolo sulla Disneyland di Israele)

Il percorso della funivia dovrebbe iniziare presso il **Centro Culturale First Station nel sud di Gerusalemme, passare sopra la storica Hinnom Valley**

fino al Monte Sion, quindi fluttuare lungo, le mura della Città Vecchia, prima di raggiungere Dung Gate, l'effetto Disneyland ci pare assicurato.

I sostenitori di quel progetto - e ce ne sono pochi al di fuori del governo - affermano che sarà un'attrazione turistica e, nonostante il fatto che il Ministero dei trasporti non sia stato coinvolto, contribuirà ad alleviare l'attuale ingorgo del traffico, causato principalmente dagli autobus turistici. **I suoi numerosi critici affermano che trasformerà i panorami storici più preziosi di Gerusalemme in un parco a tema.**

Accanto alla pianificazione della funivia, lo scorso giugno il Comitato nazionale per le infrastrutture si è riunito per discutere dell'estensione della linea ferroviaria veloce Tel Aviv-Gerusalemme. **I membri hanno approvato l'allungamento dalla stazione ferroviaria di Navon, all'ingresso della capitale, al centro città, al Teatro Khan e al quartiere di Malha, dove si trovano le principali strutture sportive e commerciali di Gerusalemme.** Era stata respinta invece la costruzione di un ulteriore prolungamento della linea, che avrebbe portato dal Khan Theater a Dung Gate, per paura che ciò potesse danneggiare le antichità, così come la primavera di Gihon, che si trova nel villaggio di Silwan, a sud della Città Vecchia.

Tuttavia, proprio in quello stesso mese, è diventato ministro dei trasporti Knesset, Bezalel Smotrich, uno dei membri della destra più ideologica di Israele (va detto che Smotirch aveva espresso la volontà di diventare ministro della giustizia per "ripristinare il sistema giudiziario della Torah" e riportare Israele ai "giorni del re David"), e così, a febbraio, il Comitato nazionale per le infrastrutture si è nuovamente riunito per discutere ancora una volta dell'estensione della ferrovia alla Città Vecchia. Le note esplicative preparate prima della riunione hanno chiarito che la questione era tornata all'ordine del giorno a causa della "posizione determinata" del Ministero dei trasporti secondo cui l'estensione era "essenziale". Potremmo pensar male pensando che l'ideologia politica di estrema destra e fortemente ideologizzata premeva perchè gli amici del Kedem Center potessero avere abbastanza turisti e finanziamenti per i prossimi anni. E così la commissione ha votato a favore dell'estensione che aveva respinto otto mesi prima.

Il progetto prevede la costruzione di due stazioni sotterranee e lo scavo di

oltre tre miglia di tunnel nella roccia sottostante il centro di Gerusalemme e vicino alla Città Vecchia.

L'Autorità israeliana per le antichità non si è opposta alla decisione del comitato, affermando che ha riconosciuto la necessità di affrontare gli ingorghi della Città Vecchia e che era giusto prendere in considerazione varie opzioni. Ma ha condizionato la sua opinione futura ai risultati della perforazione sperimentale, che è iniziata proprio qualche giorno fa vicino a Dung Gate.

In una lettera dell'inizio di questa settimana un avvocato che rappresenta l'organizzazione Emek Shaveh di sinistra, ha confermato che gli scavi in città di questi giorni, sono relativi al progetto per la funivia, e sottolinea come veda la funivia, così come il piano ferroviario, come parte di un tentativo di sfocare i confini tra Gerusalemme Ovest e prevalentemente Gerusalemme est palestinese al fine di garantire che quest'ultimo non diventi mai la capitale di uno stato palestinese. In una dichiarazione, ha inoltre sostenuto che i lavori stavano danneggiando la città. "Se il prezzo della funivia è un danno visivo alle Mura della Città Vecchia e allo skyline della valle di Hinnom, una ferrovia danneggerà drammaticamente le antichità", ha affermato l'organizzazione.

L'autorità israeliana per i parchi e la natura si oppone al progetto di ampliamento della ferrovia, avvertendo non solo di possibili danni alle antichità, ma rilevando anche che, secondo gli esperti idrogeologici, un tale progetto potrebbe danneggiare, se non addirittura prosciugare completamente, la sorgente di Gihon, cara alle tre religioni monoteiste e un elemento centrale nel patrimonio della città. Nena News