

ALMA MATER STUDIORUM, UNIVERSITA' DI BOLOGNA
CAMPUS DI CESENA
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

Corso di laurea magistrale a ciclo unico in architettura

RIABI(LI)TARE LONG ISLAND CITY
proposta di intervento su una preesistenza NYCHA

Tesi di laurea in
COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA

Relatore

Antonio Esposito

Presentata da

Linda Meluzzi

Correlatore

Jonathan Kirshenfeld

Correlatore

Luisa Molari

Sessione II
Anno Accademico 2013/2014

A Piero ed Emanuela

indice

11 New York

- 13 una città di estremi
 - la densità abitativa
 - distribuzione dei servizi
 - i trasporti
 - le aree verdi

20 la griglia

- evoluzione dell'insediamento storico
- 1661
- 1731
- 1767
- 1797
- 1811
- 1833

40 la metropoli

- la crescita
- le infrastrutture

53 il social housing

- 57 legislature e tenements
- 59 "the garden apartment"
- 71 l'intervento del governo
- 83 nuove direzioni

89 i waterfronts

- 93 "rising currents"
- 99 progetto "vision 2020"

103 la teoria e il progetto

- 107 "l'analisi cosciente"

117 Long Island City

- analisi territoriali
- re-zoning

121 le criticità

- la "gentrification"
- la riqualificazione di Hunter Points
- il tessuto industriale

123 le Queensbridge Houses

- il Queensboro bridge
- la chiusura dell'isolato
- la chiusura dell'edificio

127 riabi(li)tare

141 conclusioni

142 bibliografia

La casa, tema che negli ultimi tempi amministratori e progettisti hanno teso ad escludere dai loro interessi, è tornata ad essere oggetto di attenzione, inaugurando una nuova stagione di ricerca e sperimentazione che, riguarda tutti i paesi, dall'Europa agli Stati Uniti.

I cambiamenti sociali dell'ultimo decennio e la più recente crisi economica hanno messo in evidenza una serie di anomalie che riguardano un bene primario e irrinunciabile per ogni individuo come la casa. Nelle grandi città infatti, contrariamente a quanto si pensava, il problema di un'abitazione a costi accessibili ormai non si limita alle fasce sociali più deboli ma si estende anche ad alcune fasce del ceto medio, tanto da aver portato ad individuare nuove politiche di pianificazione e di sostegno sociale, orientate verso la promozione di interventi misti, con la partecipazione sia del pubblico che del privato.

Il dibattito che si è aperto non è rivolto solamente alla necessità di dare una casa a chi non se la può permettere ai normali prezzi di mercato, ma si è allargato a questioni di maggior respiro come lo sviluppo dell'edilizia sociale vista quale risorsa per rilanciare la sicurezza e inclusione sociale, due tra i problemi più urgenti in molti contesti urbani; il rapporto tra spazio privato e spazio pubblico, la conseguente ricerca sul rapporto tra il tipo edilizio e dimensione urbana; la sostenibilità ambientale e economica degli interventi edilizi, intesa come ripensamento complessivo sia delle scelte urbanistiche e architettoniche che dei processi e sistemi costruttivi e dei modi d'uso; la questione dell'alloggio con la sperimentazione sulla flessibilità della casa e sulla possibilità da parte dell'abitante di organizzare e modificare gli spazi domestici.

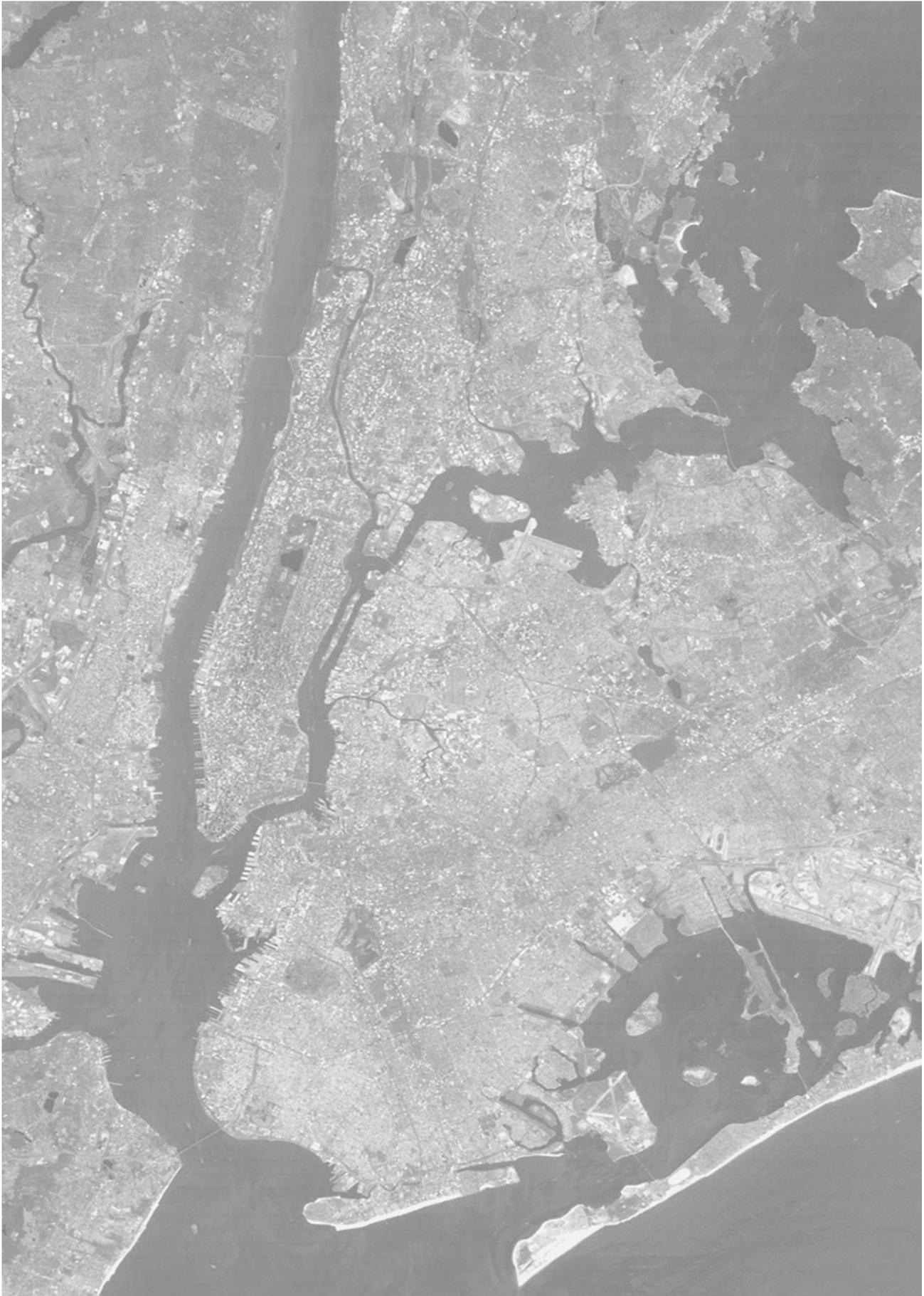
La mutazione dei modi di vivere richiede trasformazioni degli spazi per l'abitare che si traducono in progetti sperimentali basati sulla modificabilità e la modularità degli elementi che compongono l'alloggi: quello che si sta affrontando in una città come New York è proprio la necessità di realizzare un atteggiamento progettuale che sia capace di assorbire le istanze dei cittadini ed in grado di evolvere con la necessità della popolazione. Attualmente infatti le leggi, le forme e il tipo di occupazione degli appartamenti di New York non tengono conto di tali cambiamenti nelle esigenze delle persone che li abitano, rendendo quindi necessaria la realizzazione di un numero maggiore di tipi residenziali volte a soddisfare le crescenti diversità.

La volontà di rendere i cittadini meno abbienti più partecipi della qualità e delle condizioni del proprio ambiente di vita, all'interno delle città,

porta alcuni progettisti a recuperare i valori del villaggio e delle tipologie tradizionali, in schemi urbani fondati sullo spazio pubblico e nei quali il rapporto rapporto con l'elemento naturale serve anche a migliorare le prestazioni bioclimatiche del complesso edilizio e la qualità della vita. Era probabilmente questo lo scopo iniziale dei NYCHA, i complessi residenziali protagonisti di questo studio: un prototipo di Social Housing Newyorkese che va a scontrarsi con le categorie sociali della città americana che lo vivono.

Sarà da questo punto che partirà l'indagine: a seguito di un'inquadramento della città americana intesa in termini generali si andrà ad analizzare nel dettaglio questa branca del Social Housing americano in rapporto alle categorie sociali più deboli della metropoli Newyorkese, analizzandone i problemi, e fornendo delle possibilità di intervento.

New York

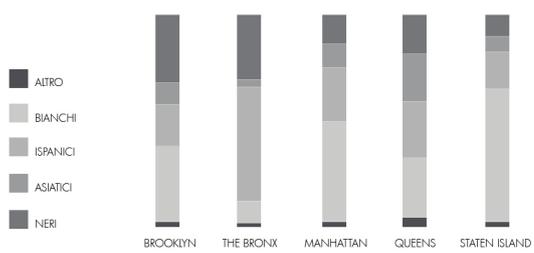


Una città di estremi

New York è per il Novecento la metropoli per antonomasia e la metropoli è per statuto il luogo della trasformazione continua, città che non si ferma mai, mondo parallelo che si alimenta di energia propria e che cresce senza sosta mangiando ogni risorsa, ogni energia: New York è divenuta l'immagine della modernità stessa. Nel suo libro *Delirious New York*, Rem Koolhaas ha visto benissimo alcuni punti centrali dello sviluppo della città, dalla grande maglia che con la sua stabilità ha garantito un mix di anarchia selvaggia del mercato alla necessità quasi fisiologica di sfidare il cielo e la crescita.

L'immaginario di New York è sempre stata la crescita, ma uno sviluppo forte che mette insieme il massimo del lusso con la miseria: allontanandosi dalla penisola di Manhattan, sempre più verso gli altri boroughs, emerge quella che gli stessi newyorkesi chiamano la "realness", dove i turisti non guardano, dove la speculazione edilizia lascia spazio alle "grocery" e alle case basse... dove i newyorkesi vivono.

analisi dei gruppi razziali



New York è divisa in cinque boroughs: Brooklyn, Bronx, Manhattan, Queens e Staten Island. La popolazione non è divisa uniformemente in questi distretti: a Brooklyn vive poco più del 30% di tutti gli abitanti di New York City ed è per questo il più grande distretto in termini di popolazione. La città ha una grande varietà etnica e i gruppi razziali differiscono abbastanza in percentuale in ogni distretto: la più grande concentrazione di popolazione bianca è concentrata a Manhattan e Staten Island; Il Bronx ha la più grande comunità di abitanti ispanici, mentre la percentuale più elevata di cittadini neri è a nord est di Brooklyn. La popolazione asiatica è generalmente presente in maniera ridotta, eccetto che per il Queens, dove i gruppi razziali sembrano essere divisi equamente.

inquadramento generale e distribuzione della popolazione



Le mappe prodotte per l'area metropolitana di New York evidenziano, le densità qualitative connesse a quattro temi: distribuzione della popolazione, servizi urbani, accessibilità al trasporto pubblico e concentrazione dei volumi arborei. In questo tipo di analisi non viene considerato il distretto di Staten Island, meno popoloso e separato sia dal punto di vista geografico che a livello di connessioni primarie.

La densità abitativa

La mappa relativa alla distribuzione della popolazione mette in luce una straordinaria concentrazione abitativa nella penisola di Manhattan e nelle aree immediatamente adiacenti che progressivamente va decrescendo allontanandosi dal centro. Solo Manhattan conta circa 1 600 000 abitanti degli oltre 8 000 000 residenti in tutta la contea, cui si aggiungono quotidianamente 1 500 000 di "city users" che arrivano per lavorare e visitare la città. A New York alla densità del costruito nel cuore della città corrisponde un'alta densità della popolazione. In buona sostanza nelle aree centrali della contea di New York, densità di popolazione e capacità ricettiva camminano di pari passo.

La distribuzione dei servizi

Osservando la mappa relativa alla distribuzione dei servizi risulta ancora più evidente come esista una perfetta sincronia tra la distribuzione della popolazione e concentrazione dei servizi in una delle aree urbane a più alta densità volumetrica del pianeta.

I trasporti

Per quanto riguarda il disegno delle highway che innervano tutto il territorio dell'area metropolitana di New York, è interessante osservare come Manhattan costituisca un elemento di discontinuità rispetto all'intera rete. La struttura viaria si collega con la penisola lungo il suo perimetro attraverso un sistema di ponti e tunnel. Una volta dentro Manhattan domina la griglia ortogonale che impone un sistema isotropo di "Avenues and Streets", caratteristica strutturale questa che ha storicamente impedito la costruzione di urban highways all'interno della penisola.

La mappa della densità del trasporto pubblico evidenzia la straordinaria

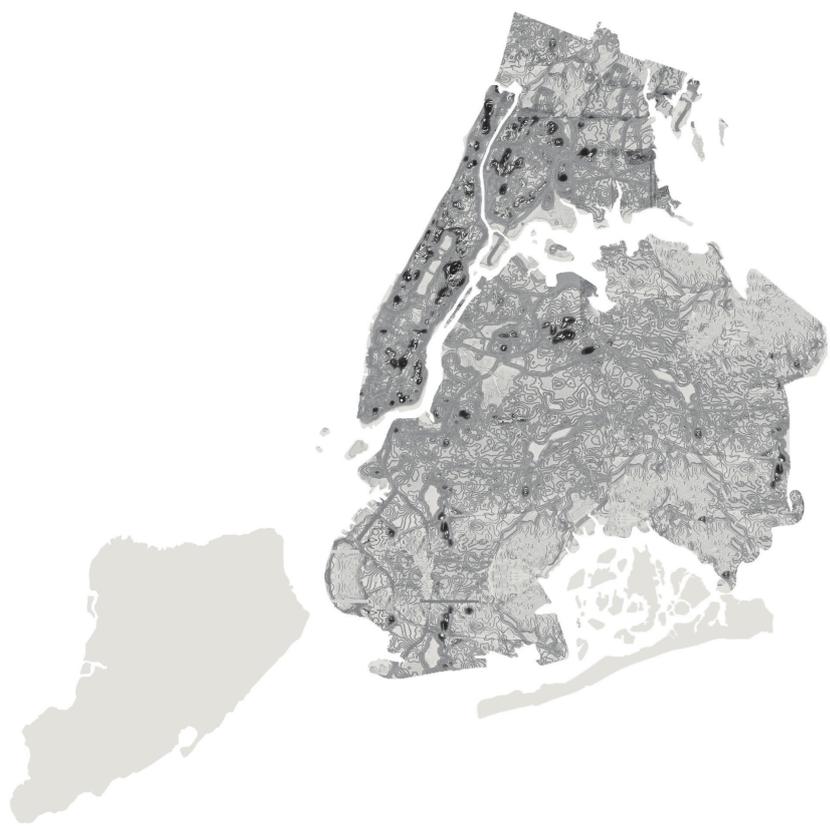
efficienza di New York. La fitta rete di metropolitane che serve la penisola trova in Grand Central, la stazione ferroviaria, il vero “hub” scambiatore della città con tutto il territorio e i distretti di New York. La stessa mappa evidenzia come la rete della metropolitana, assieme a una rete ben strutturata del sistema sopraelevato, garantisca per ogni dipartimento elevati livelli di accessibilità sul trasporto pubblico.

Le aree verdi

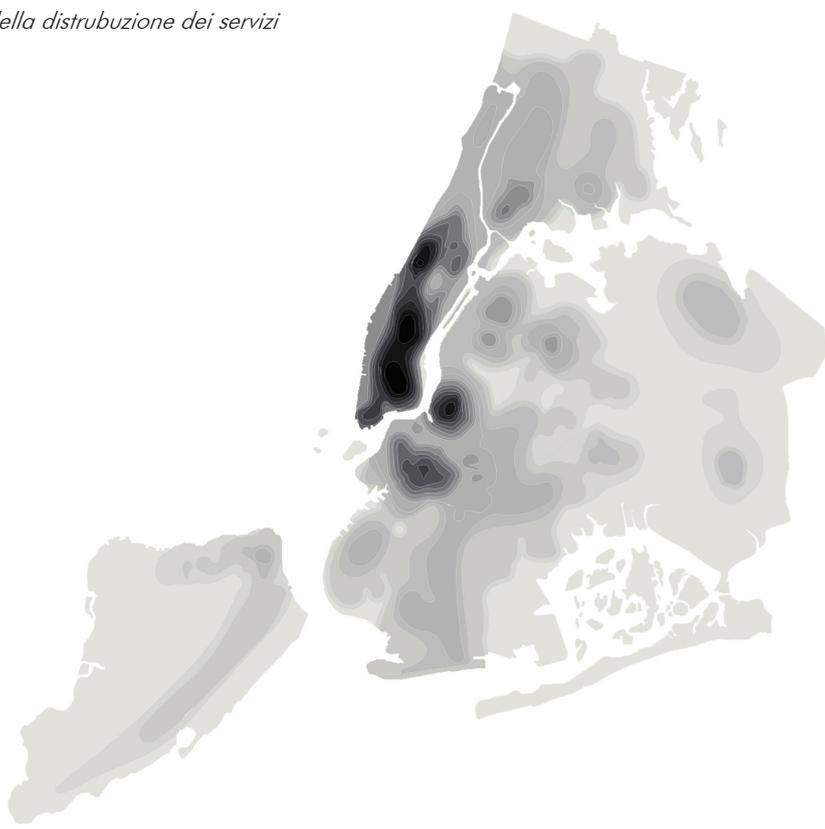
Si può osservare, infine, come la presenza e densità quantitativa di verde non sia eccezionale sul territorio in termini assoluti. Il successo mondiale di Central Park nasce probabilmente dal contrappunto che un grande vuoto verde definisce in rapporto al carattere così espressamente minerale del resto della penisola di Manhattan e alla scala degli edifici che bordeggiano il parco stesso.

Forse le tante dicotomie di questa affascinante città, vuoto-pieno, poroso-impermeabile, veloce-lento, quantità-qualità disegnano New York come una metropoli dove l'identità principale si manifesta nelle estreme giustapposizioni.

mappa della distribuzione di popolazione



mappa della distribuzione dei servizi



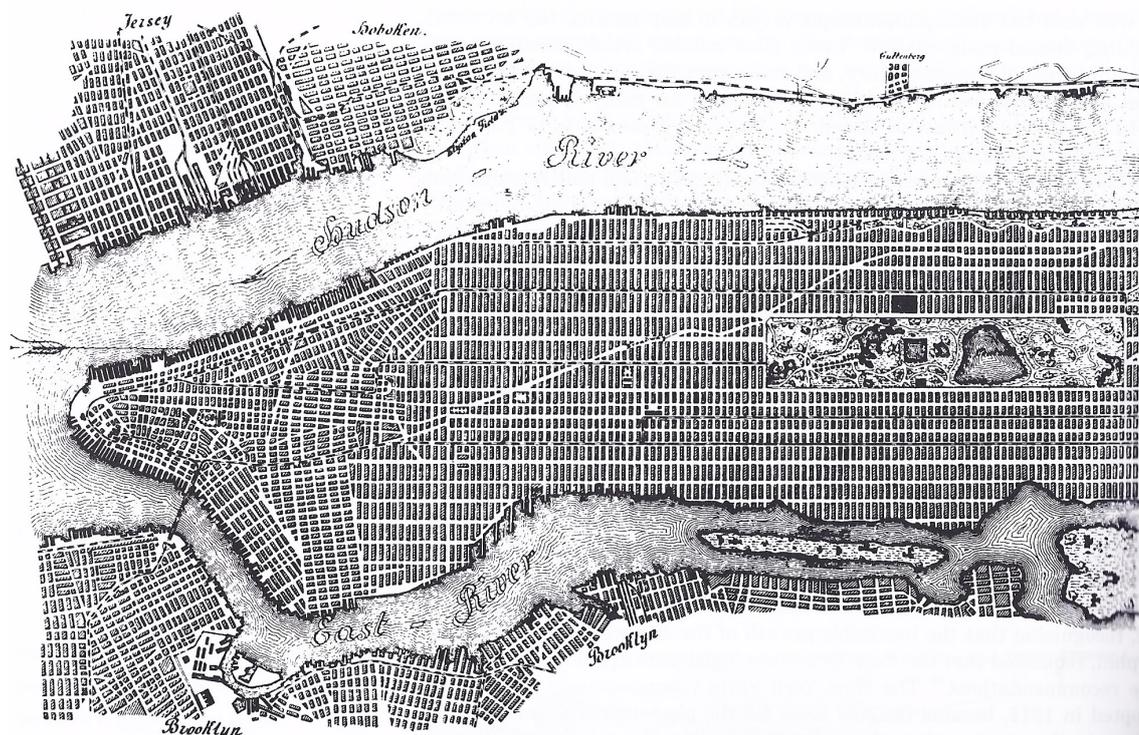
mappa dei trasporti principali



mappa del verde urbano



La griglia



Sud di Manhattan organizzata secondo la griglia del Commissioner's plan del 1811

Lo sviluppo della città americana non deve esser letto solo come processo di crescita nel nuovo continente, ne' come processo formale di addizione-sottrazione, bensì come l'articolazione tra architettura e città a formare un unicum le cui connessioni, però, non trovando mai un equilibrio definitivo, hanno avuto bisogno di essere costantemente ricreate.

Subito dopo l'evento scatenante della scoperta dell'America nel 1492, la riflessione degli architetti europei cercò di indagare i modi per risolvere il problema di come affrontare la progettazione nel nuovo continente ricercando un modello urbano americano, necessario per lo sviluppo di queste terre vergini, ma difficile da concepirsi. La concezione generalizzata nel vecchio continente era quella di un'architettura americana totalmente assente o comunque troppo giovane per riconoscerle dignità. La città americana, infatti, veniva vista come un corpo architettonico ancora immaturo e non completamente sviluppato e per molto tempo subì una relazione subordinata rispetto a quella europea. Fino alla seconda guerra mondiale fu descritta da molti come fonte di innovazione tecnologica in grado anche di influenzare l'architettura europea, ma mai come parte

integrante dell'architettura occidentale. Non si trattava solo di pensare a un'assenza dell'architettura nella città americana, ma anche, all'assenza dell'architettura americana nell'architettura.

Nel 1573 la Law of Indies dei coloni spagnoli istituzionalizzò il piano della griglia come base per la fondazione delle città americane. Il processo di colonizzazione diede la possibilità di fondare nuove città così come erano state descritte dagli scenari di Leon Battista Alberti nel suo *De architectura*. L'America assunse il ruolo di schermo sia per ricreare la città europea, sia come luogo in cui inscrivere gli scenari di architettura immaginaria, realizzati attraverso rappresentazioni che cercavano di imporre un ordine architettonico al corpo urbano. Le colonie europee in America possono essere lette quindi come risultato della cultura dei colonizzatori e del contatto di questi con le immense possibilità di sviluppo degli americani: solo nel nuovo continente infatti gli europei poterono finalmente realizzare i piani ideali che non potevano essere applicati nelle loro città storiche. Non si tratta quindi di un modello di importazione, bensì un campo sperimentale delle fantasie urbane degli europei.

La griglia si presenta quindi come il più incisivo tentativo di creare un'immagine di ordine in tutto il continente attraverso uno schema a due dimensioni che cercava di affermare il disegno del piano sullo spazio. . L'idea della griglia non appartiene esclusivamente alla pianificazione urbana, ma essa diventa la regola per l'organizzazione territoriale più ampia di tutto il paesaggio naturale. L'incisività di tale organizzazione è confermata dal fatto che molte delle città americane basarono su questi schemi primari tutto il loro sviluppo successivo.

New York è l'emblema e la dimostrazione dell'efficacia e della griglia come veicolo di espansione urbana e gioca un ruolo non secondario nella determinazione dell'impianto della città. L'organizzazione della maglia viaria prevede una sequenza di streets che attraversano l'isola nella sua larghezza e che incrociano con un sistema di avenues, che, al contrario, percorrono Manhattan nella sua lunghezza. Questo fitta suddivisione delle strade va a creare dei lotti di dimensioni ridotte che portano gli investitori a pensare ad uno sviluppo in verticale dell'edificato. C'è stato comunque un momento storico in cui l'edificio alto non aveva ancora conquistato la struttura della città: il sistema di edificazione lungo il perimetro, accompagnato dai giardini interni, va in crisi una volta che il suolo limitato della città scandito in moduli dalla griglia è saturo. Tutti i sistemi di griglia analizzati hanno in comune una crescita tramite intensificazione di uso

del suolo o per estensione; essi consentono di sviluppare diversi modelli possibili per la forma dell'edificio all'interno della struttura fissa della città. La visione di insieme della metropoli rimane comunque quella della città organica: per quanto rigida e presente la griglia viene contaminata dalla vita e dall'abitare, resta quindi fondamentale il legame tra il controllo dettato dalle scelte progettuali nella determinazione dell'isolato.

Se all'interno della penisola, la griglia ha la possibilità di imporsi con tutta la sua forza, è all'esterno di questa e quindi nei distretti adiacenti che la visione dell'impianto formale risulta essere molto più vivo: si nota in modo evidente che questo apparente sistema perfetto, entra in conflitto con alcuni importanti elementi che concorrono alla forma della città come il sistema infrastrutturale di collegamento e la morfologia del territorio. I sistemi di collegamento dei boroughs all'isola di Manhattan giocano un ruolo fondamentale nel disegno dell'impianto a griglia. Ponti e tunnel, aventi funzione di vie di accesso stradale e vie per la rete di trasporti pubblici, quali treno e metropolitana, si innestano lungo la linea costiera come assi dominanti. Questi assi creano spaccature e peculiarità che in alcuni casi sembrano essere generatori dell'impianto urbano nei distretti.

Evoluzione dell'insediamento storico

Nelle pagine seguenti si cercherò di esaminare l'evoluzione storica dell'insediamento newyorkese analizzando i cambiamenti in tappe fondamentali che hanno segnato la crescita urbana. La lettura delle mappe storiche mostra una crescita ordinata a partire dalla punta di New Amsterdam (il primo nome della colonia olandese) che avanza con il proseguire degli anni fino all'estremità opposta dell'isola.

Si esamineranno dunque gli elementi di spazio verde, isolati, edificato e tessuto viario che forniscono una più dettagliata immagine dell'aumento considerevole del nucleo urbano.

Si notano quindi dei fenomeni in cui la crescita è organizzata e progressiva, come nel caso della distribuzione degli isolati che, nel tempo, conquistano tutta l'isola, oppure emergono con particolare chiarezza delle inversioni di tendenza significative come nel caso della distribuzione degli spazi verdi che vanno via via scomparendo in favore di una crescita esponenziale del costruito. Se quindi da una parte è stata affrontata un'indagine storica e temporale, sostenuta e verificata dalle mappe storiche più o meno note, dall'altra si è andati nella direzione di un'analisi più critica, che guarda con particolare attenzione alla progettazione dello spazio urbano. L'ultimo importante passaggio di questa rilettura della città di New York è il piano regolatore del 1811 che va ad interessare tutta l'isola gettando le basi per la creazione della città oggi a tutti nota. Con il Commissioners' plan Manhattan, e con essa i suoi cittadini, stabilisce per sempre il suo assetto spaziale, la regola che muoverà tutte le decisioni e l'immagine che la città darà di sé da quel momento in avanti: la griglia.

Il piano per la fondazione della città di New York comincia nel 1613 nell'estremità meridionale dell'isola di Manhattan. Esso prevedeva una piccola fortezza compatta e regolare, abitazioni e alcune fattorie per i contadini. Il modello di riferimento è quello della città medievale di matrice Europea, con strade irregolari e uno spazio pubblico centrale, in questo caso denominato Bowling Green, tuttora esistente. La strada principale è il primo tracciato dell'odierna Broadway; verso l'entroterra, invece, l'edificato si chiude con la cinta muraria, il cui percorso corrisponde a Wall street. La strada è l'elemento basilare che determina l'atto insediativo, insieme alla morfologia del sito: in questa prima fase, i limiti sono quelli naturali della linea di costa ad eccezione della cinta difensiva, che segna il limite labile dell'espansione. L'edificato è distribuito secondo il modello del lotto gotico: il perimetro ospita i fabbricati residenziali, mentre, al loro interno, si distribuiscono gli orti e i giardini.



pianta di New Amsterdam, 1661. La città di fondazione si dispone sulla punta dell'isola di Manhattan come area portuale



edificato

Il sistema dell'edificato segue il percorso stradale, gli edifici si dispongono sui bordi degli isolati affacciandosi sulle strade e mantenendo un fronte compatto. Il costruito è formato principalmente da abitazioni unifamiliari di due piani con caratteristiche tipiche del linguaggio nordeuropeo.



strade

Il reticolo stradale rispecchia il modello delle città radio-centriche Olandesi. Uno sviluppo a "ventaglio" si adatta alla morfologia della punta dell'isola e alla principale funzione portuale della città. Non sono presenti piazze o spazi pubblici, se non un ampliamento della strada principale, l'odierna Broadway, in corrispondenza della fortezza.



verde

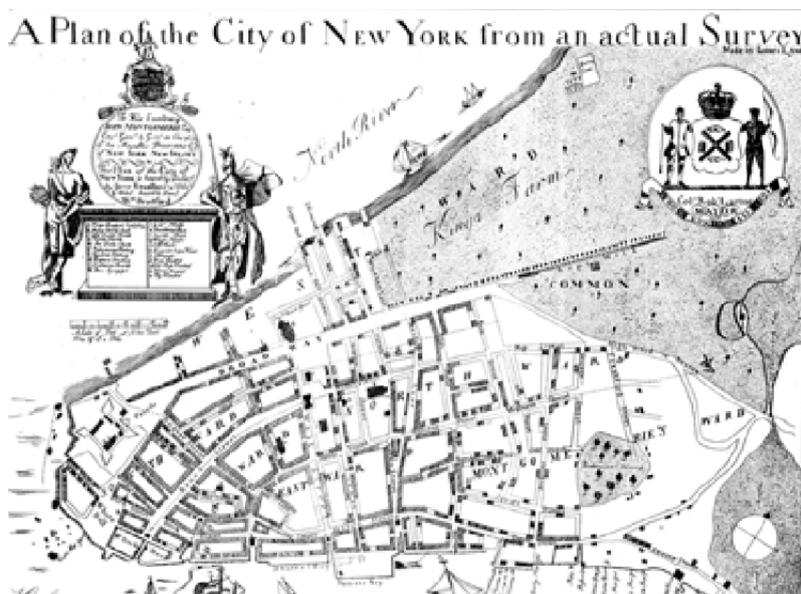
Come per il lotto gotico, il verde privato si trova all'interno degli isolati, esso può fungere da giardino o da orto per la relativa abitazione adiacente. I lotti sono divisi per proprietà tramite opere murarie o vegetazione e definiscono la parcellizzazione del terreno.



isolati

Gli isolati sono costituiti dal tracciato stradale, che ne determina le differenti dimensioni. Vicino alla costa est dell'isola, dove si trovano i primi insediamenti portuali, il tessuto stradale è fitto e i lotti sono di dimensione minore e più densi, rispetto a quelli interni, che rispettando il percorso radiale delle strade, sono ampi e meno definiti.

Nel 1700 l'espansione della città superò il limite dell'antica cinta muraria: non esiste ancora un piano di espansione, ma lo sviluppo procede per step successivi di singole particelle. Il lato est dell'isola, interessato in maniera più diretta al traffico portuale, presenta una costruzione più sviluppata. Come nel primo insediamento, il costruito è organizzato sul perimetro del lotto, creando uno spazio centrale semipubblico, adibito a spazio verde. Le uniche eccezioni sono formate dagli edifici a carattere pubblico che occupano il lotto al suo interno, arretrandosi rispetto alla maglia stradale. Questa non rispecchia ancora l'odierna articolazione delle strade organizzate in modo perpendicolare tra loro, ma è comunque già leggibile il tracciato di Broadway che conduce al fortino della città di fondazione. Tra gli spazi delle strade, gli isolati e lo spazio verde, esiste quindi una relazione molto forte, che vede questi elementi connessi tra loro in un gioco di pieni e vuoti, spazi di circolazione, spazi costruiti e non: proprio come dei layer, a causa della forza generatrice che li determina, questi elementi trovano una dialettica tra loro che rende molto chiara la lettura di questo stadio insediativo della città, carattere che si andrà un po' perdendo nello sviluppo successivo.



pianta di New York, 1731. Si notano i primi movimenti di espansione verso spazi non ancora antropizzati



edificato

Gli edifici si dispongono sul bordo degli isolati, occupando principalmente i lati che si affacciano sulle strade più trafficate e di maggiore importanza. Le nuove costruzioni si affiancano alle vecchie senza lasciare spazi per subentrare all'interno dei blocchi, che rimangono non edificati.



strade

Il tessuto stradale comincia ad espandersi oltre le mura e si articola principalmente a destra dell'odierna Broadway. La crescita della città è determinata dalla costruzione delle strade che avviene prima del conseguente insediamento degli edifici. Lo sviluppo stradale avviene in maniera omogenea su tutta l'ampiezza dell'isola senza seguire delle assialità predominanti.



verde

Il verde rimane recluso come spazio privato o semi-pubblico all'interno degli isolati, senza ancora ricoprire l'aspetto di pubblica utilità. Coincide con il vuoto non edificato all'interno dei lotti e diventa fruibile solo quando si trova attorno agli edifici pubblici.



isolati

Gli isolati continuano a definirsi tramite la trama stradale che, non seguendo uno schema, rimane più fitta verso l'area portuale della costa est. Allo stesso tempo cominciano ad apparire i primi isolati a sinistra di Broadway che, per l'incontro con la linea di costa, erano rimasti fino ad ora incompleti.

La crescita della città sulle rive del fiume Hudson interessò i possedimenti della Trinity Church che suddivise l'aria in lotti rettangolari. La stessa partizione fu operata a cavallo di Bovary Lane mentre ad est dell'asse la scansione terminava con una grande piazza. E' possibile leggere in queste scelte una prima volontà dell'amministrazione di organizzare lo sviluppo della città in lotti uguali tra loro compresi in un sistema a griglia, sebbene le condizioni siano quelle di una città che sta affrontando gli sforzi di una guerra civile. Non si deve comunque dimenticare che è proprio da questo frammentario sviluppo sotto il dominio olandese e inglese che furono gettate le basi per un modello di più ordinato. Dalle analisi notiamo come le dotazioni di verde vanno via diminuendo in favore di una più schematica organizzazione della maglia viaria e al contempo dell'organizzazione degli isolati che risalgono l'isola: nel sistema stradale è possibile leggere la differenza tra nucleo primitivo olandese e fasi di espansioni successive.



pianta di New York City, 1767. L'espansione della città diventa sempre più capillare, andando a saturare tutta l'estremità dell'isola



edificato

Il costruito si definisce come sistema compatto nella parte più antica e continua la sua espansione verso l'entroterra, seguendo le dinamiche del passato e occupando per prima i bordi degli isolati nuovi, nei lati in cui questi si affacciano sul percorso viario più interessante.



strade

Per la prima volta vi è una pianificazione alla base dello sviluppo della città, ed i suoi risultati si riflettono nella costruzione di nuove maglie stradali che seguono un tessuto regolare. L'espansione si trova definita da impianti di strade ortogonali tra loro, che si dispongono su diverse direzioni, in stretto rapporto con la morfologia del territorio.



verde

Il verde diminuisce la sua presenza prendendo però connotazioni di verde pubblico. Rimane presente in corrispondenza di chiese o edifici di collettiva importanza in cui non è possibile edificare, diventando parte dello spazio pubblico.



isolati

La costruzione dei nuovi tessuti stradali a maglia regolare determina la definizione d'isolati a forma rettangolare o quadrata. Le dimensioni di questi nuovi isolati sono date dagli intervalli e dalle ampiezze delle strade. Secondo le disposizioni dei piani queste porzioni di terreno sono destinate ad essere totalmente edificate senza mai prevedere spazi pubblici.

Il modello di sviluppo basato su una distribuzione a griglia divenne lo schema di tutte le città americane. Il motore di tale scelta non seguiva solo intenti ordinatori e necessità dovute alla crescita della popolazione, ma anche interessi speculativi. Rispetto al piano precedente, non sussistono cambiamenti sostanziali nell'assetto della città. Si nota una crescita delle parti edificate che muovono verso il nord dell'isola, sottraendo terreno ai campi agricoli. La maglia stradale invece assume particolare importanza: l'utilizzo del medesimo sistema, quello a griglia, è orientato secondo angolazioni diverse che creano delle inversioni nel sistema, che vanno a determinare la conformazione ancora oggi leggibile nella pianta della città di New York. La morfologia continua ad avere un ruolo fondamentale nella distribuzione del costruito, facendo sì che a cavallo di Broadway si formi un'area ancora non coinvolta nell'espansione della griglia. Gli spazi verdi non sono più concepiti in relazione al lotto residenziale, ma piuttosto come frammenti di un sistema che va annullandosi in favore della costruzione.

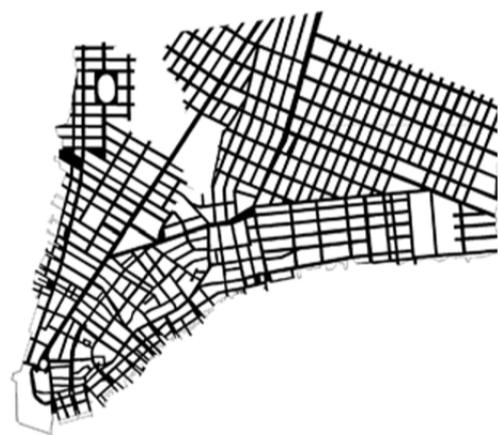


pianta di New York City, 1797. E' possibile notare nella parte più settentrionale una prima lottizzazione delle aree boschive destinate all'espansione



edificato

L'espansione dell'edificato continua ad essere secondario alla costruzione delle strade e all'impianto degli isolati che si riempiono in maniera progressiva. Gli edifici crescono in altezza e ampiezza, raggiungendo e superando i cinque piani.



strade

La struttura stradale segue l'imposizione dei vari piani d'espansione della città. Diverse griglie stradali, definite da direzioni e ostacoli morfologici creano un unico tessuto, in cui, solo il loro incontro rende possibile la formazione isolati non regolari.



verde

Il verde è diventato un elemento quasi inesistente. Rimane presente, in qualità di spazio pubblico, solo in corrispondenza di edifici pubblici o di rilevanza storica. Alcuni terreni coltivati ai margini del costruito rispecchiano le caratteristiche di verde privato.

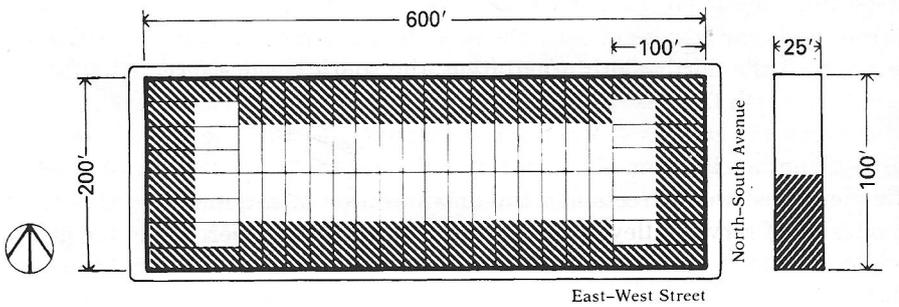


isolato

Gli isolati corrispondono esattamente al tracciato stradale, le poche variazioni dalla regolarità della griglia sono dovute alle coincidenze delle maglie, che talvolta possono definire anche i pochi spazi pubblici. Questi spazi rimarranno parte dell'impianto stradale, lasciando agli isolati l'unico scopo di essere edificati in tutta la loro superficie.

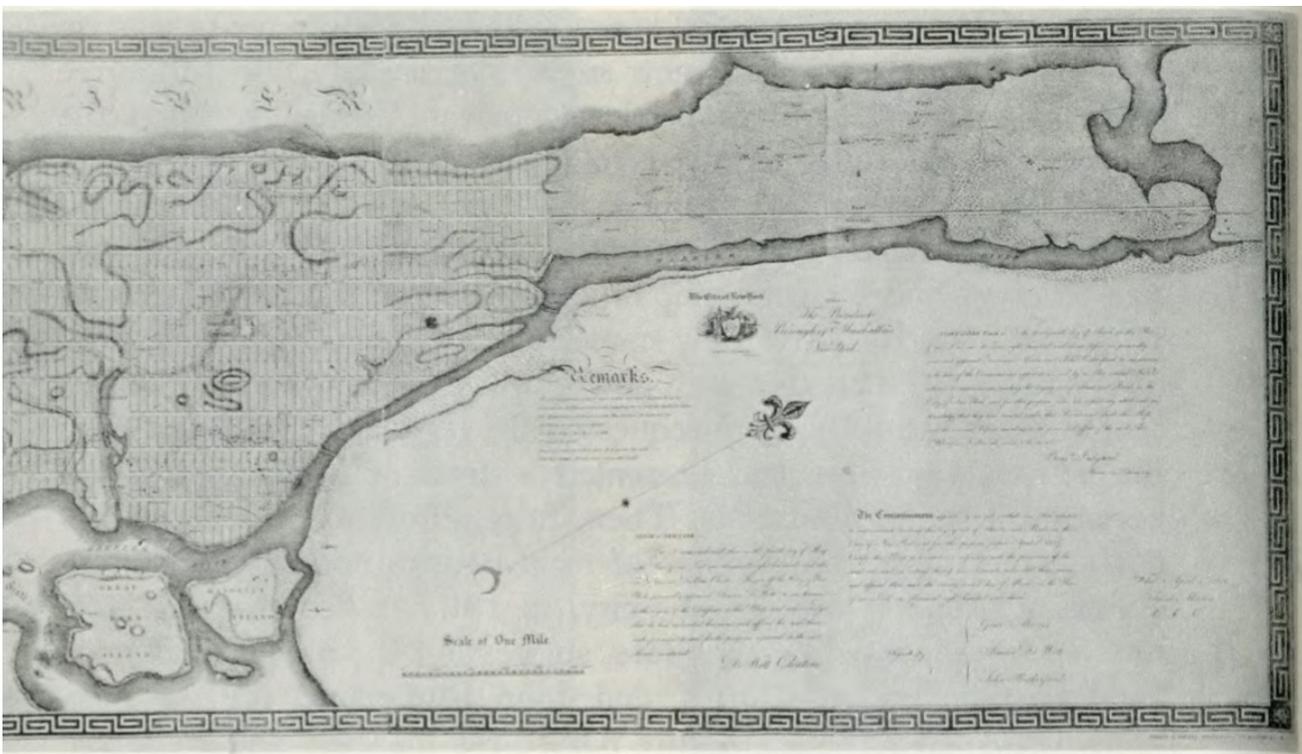
Nel 1811 la commissione municipale di New York propone un nuovo piano regolatore per la città. Osservando la planimetria storica è evidente che il sito che avrebbe ospitato questa grande griglia offriva un paesaggio morfologicamente molto complesso che alternava inclinazioni ed erosioni, il tutto su uno strato di natura rocciosa, ricoperto di vegetazione. Oltre a questa irregolarità del suolo, il piano doveva far fronte a zone che, viceversa, si presentavano come paludose, rigate da ruscelli e torrenti. Il piano prevedeva la creazione di una griglia stradale ortogonale costituita da strade trasversali, le "streets" (dalla numero 1 alla numero 155) e da quelle longitudinali, le "avenues" (numerate dalla 1 alla 11). Il piano trovava la regola nella negazione di un'unica diagonale che percorreva la città nella sua lunghezza, l'odierna Broadway. Nella punta dell'isola non si apportavano modificazioni all'insediamento già esistente, anzi le diverse griglie stradali erano conservate con le loro relative differenti direttrici. La scelta di sviluppare l'espansione della città attraverso una maglia con un'unica direttrice, che occupasse da un'estremità all'altra l'isola, definì inevitabilmente due sistemi ben diversi nella città di New York: uno segnato dalla varietà di griglie che rispecchiano le prime fasi della crescita della città ed i relativi spazi che nascono dalla loro connessione, ed uno composto dall'unica ripetizione di moduli e di strade formanti la grande griglia. Dall'analisi degli isolati è evidente che lo scopo primario del piano si limitava al completo riempimento del territorio e allo sfruttamento totale dello spazio. La strada, matrice primaria del sistema a griglia, definiva l'isolato senza creare mai spazi pubblici o variazioni, in modo tale da diventare essa stessa lo spazio pubblico più importante. Nel piano non si definivano particolari soluzioni tra la griglia ed i limiti naturali dell'isola, le strade e gli isolati s'interrompevano esattamente sulle coste evidenziando una forte mancanza di rapporto tra il piano e la morfologia del territorio

*sistema di suddivisione di New York
secondo la gridiron del Commisioners'
plan che utilizza lotti di 25'X100'*





Commissioners' Plan del 1811. con questo sistema la municipalità fraziona il terreno secondo un sistema a griglia



1833

Il piano del 1811 che prevedeva una griglia generalizzata su tutto il territorio vide la sua applicazione per stadi successivi in cui si procedette a un graduale riempimento dei lotti compresi nella trama generale. Nella parte più a nord, infatti, l'edificato si presenta in maniera puntuale, composto probabilmente da capanni e baracche; riscendendo verso la punta dell'isola cominciano a comparire i primi. In fine, nella parte più antica della città, dove il territorio era già stato occupato, rileviamo una situazione ormai consolidata. Dalle mappe storiche risulta che le strade previste dal piano del 1811, sono costruite prima e a prescindere dal successivo riempimento degli isolati. Sono definiti anzitutto gli isolati vuoti e la rete viaria, poi si costruiscono gli edifici senza un ordine preciso: prima di cominciare ad occupare un nuovo isolato non è necessario aver completamente riempito quello precedente. La costruzione di nuovi edifici segue principalmente la direzione delle avenues che corrispondono a nuovi assi viari di maggiore importanza, processo che determinerà il riempimento dell'intera griglia della città. Per quanto riguarda la parte di città più antica, gli isolati che contenevano gli edifici pubblici, posizionati al centro dell'area che fino a prima era rimasta vuota, cominciano ad essere riempiti da altri edifici, incrementando fortemente la densità il tessuto urbano già esiste.

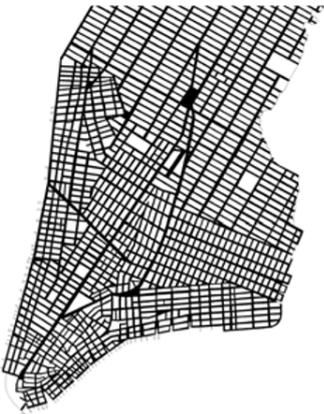


Pianta di New York City, 1833. Una volta deciso il piano l'espansione diventa una crescita automatica dipendente solo dalla vendita dei lotti di ciascun isolato



edificato

A causa di una politica speculativa, i lotti vennero con il tempo saturati in quelli che, nei secoli prima, erano i cortili di pertinenza delle abitazioni. A partire dalla punta, si osserva il progredire di lotti sempre più densi che vanno sfumando, nella parte superiore.



strade

La griglia di Manhattan inizia ad avere una propria autonomia interessando una parte di territorio sempre maggiore. In questo frammento è facilmente leggibile la differenza con il tessuto anteriore che è invece composto da un'organizzazione fatta di strade perpendicolari tra loro, ma che avendo orientamenti differenti e disomogenei, formano una molteplicità di griglie comunque omogenee.



verde

Con l'avanzare dell'edificato, come in una relazione di proporzione inversa, va diminuendo sempre più lo spazio verde che si riduce a dei veri e propri fazzoletti di verde che porteranno, nel 1856, a creare un unico grande parco a disposizione di tutta la cittadinanza, Central Park. Il parco rispetterà la struttura della griglia diventando un grande rettangolo verde al centro dell'isola.



isolati

Dopo il 1811, gli isolati di Manhattan crescono in maniera esponenziale sulle tracce del piano. Da questo momento in poi le variazioni nelle mappe storiche interesseranno tutte un'avanzamento del costruito verso il margine nord dell'isola conservando la stessa tipologia di sviluppo dell'edificato.

L'isola è stata riempita, completata nella sua massima possibilità di edificazione, già da un secolo a questa parte le modificazioni avvengono all'interno di un sistema definito, gli edifici possono essere demoliti e ricostruiti, ma la struttura urbana, quella decisa nel 1811 si è cristallizzata nei limiti dell'isola. L'espansione storica è stata caratterizzata dalla progressiva edificazione dello spazio a disposizione, la direzione seguita è sempre stata dalla punta sud dell'isola verso nord, proseguendo con omogeneità senza lasciare vuoti ai lati, occupando prima i fronti degli assi viari più importanti, poi i lotti adiacenti a questi evitando la creazione di assialità predominanti. Si può affermare in conclusione che l'espansione verticale avviene in coordinazione con il riempimento orizzontale. Dal disegno della città odierna è evidente la variazione di densità che segna l'edificato, mentre le strade, come voluto dal Commissioners' Plan, rimangono regolari, il costruito si contrappone con una forte compattezza nelle zone centrali ad un sistema di edifici che sembrano immersi nel vuoto nelle zone marginali. La duplice densità è una delle conseguenze delle due immagini di New York: quella simbolo, del financial district e dei grattacieli e quella sconosciuta eppure esistente, legata alla realtà quotidiana dei quartieri residenziali. Un aspetto che, come ci confermano le analisi storiche, non risulta quasi mai oggetto di particolare attenzione, è lo spazio pubblico a cui si è cercato di rispondere con la realizzazione del Central Park, pensando che la sua grande estensione potesse ovviare, in un unico intervento, alla mancanza di spazi per la collettività insite nel sistema a griglia. Risolto temporaneamente il bisogno della collettività di vivere gli spazi pubblici, Manhattan, per tutto il secolo scorso, si è concentrata ad accrescere la sua immagine simbolo di progresso tramite la costruzione di grattacieli, frammentando se stessa in una competizione verso l'alto.

E se la griglia e il grattacielo nascono a Manhattan è poi anche nei 4 distretti che vanno a realizzare un'immagine della città ancora più ricca e varia: la griglia, seppur senza il rigore che troviamo nell'isola principale, prospegue imperterrita in tutto il Bronx, e viene riproposta seguendo in parallelo un'altra numerazione di strade, anche a Brooklyn e nel Queens. L'isolato urbano in questo modo rimane anche altrove la dimensione base per l'architettura della città.

*Estensione della griglia su
tutto il territorio di New York City*



La metropoli

La crescita

Durante la seconda metà del 19° secolo, dopo il 1870, New York è diventata una delle più importanti città del mondo; una metropoli moderna, immagine dello sviluppo urbano e dell'innovazione tecnologica. Negli anni precedenti, Londra, Parigi, Vienna, Roma erano diventate città simbolo dell'epoca, basando il loro prestigio e la loro crescita su evolute politiche governative e su intense attività commerciali. New York dopo il 1870, metteva le basi per una nuova esperienza di crescita e sviluppo urbano diverso da tutte le altre città: la nuova tecnologia, la tecnologia della seconda rivoluzione industriale, sarà il motore del progresso di questa imponente metropoli. La prima grande rivoluzione industriale, avvenuta in Gran Bretagna a cavallo tra il XVIII e il XIX secolo, si era diffusa anche nell'Europa Occidentale e in America. Interessava lo sfruttamento del carbone e del ferro, il miglioramento della produttività industriale e la diffusione delle linee ferroviarie. La seconda rivoluzione industriale, quella che più ha condizionato il rapido sviluppo di New York coinvolgeva le nuove fonti di energia come l'elettricità e nuovi materiali, quali il vetro, l'acciaio e il cemento armato. Le nuove tecnologie apportarono enormi miglioramenti alle infrastrutture ed ai trasporti pubblici, oltre che ai sistemi di comunicazione e di produzione di massa.

Spesso non viene attribuito all'innovazione tecnologica, il ruolo primario di motore di sviluppo della città. Ad esempio l'incredibile trasformazione in metropoli di New York è frequentemente collegata ad eventi storici come l'ascesa degli Stati Uniti a potenza economica e industriale mondiale. Invece per alcuni studiosi la fortuna della città può essere spiegata tramite la loro trasformazione in capitali dell'innovazione tecnologica nel campo dell'elettricità sfruttata per il miglioramento significativo nei campi del trasporto e della comunicazione.

Le infrastrutture - la crescita oltre Manhattan

Agli inizi del 1900 sull'isola di Manhattan la situazione nel sistema delle comunicazioni e dei trasporti raggiunse un livello critico. Più di 2 milioni di persone contribuivano a sovraccaricare le vie infrastrutturali, creando la paralisi del traffico in entrata e in uscita dall'isola. New York era diventata un grande porto internazionale con un grande flusso di affari, grazie all'accessibilità verso l'oceano lungo il fiume Hudson. Proprio il fiume ora faceva da ostacolo al flusso di persone e cose che da Manhattan si muovevano verso il New Jersey e verso i quartieri di Brooklyn e Queens. Intorno al 1864 gli ingegneri osservavano che il traffico via terra era diventato insostenibile, nonché un limite all'espansione della città. Fino all'ora i trasporti avvenivano tramite un sistema di traghetti e navi che costantemente attraversavano l'Hudson e l'East River, e ad alcuni collegamenti ferroviari e stradali a nord che garantivano il movimento dei lavoratori e degli abitanti di Manhattan. Dopo l'inizio del secolo, la città di New York, trovò una soluzione quasi definitiva al problema della congestione del traffico, fornendo al mondo urbano un esempio del livello tecnologico raggiunto. Gli ingegneri proposero un piano che prevedeva il passaggio di linee ferroviarie sotto e sopra i fiumi tramite tunnel e ponti, ovvero metropolitane e sopraelevate (subways e high lines). Progettisti, investitori e tecnici delle neonate tecnologie elettriche, contribuirono alla costruzione del più grande ed efficiente sistema di trasporti al mondo. Tra questi è importante nominare William Barclay Parsons, capo ingegnere della New York Transit Commission. Simbolo del traguardo raggiunto sono capolavori di arte e architettura come la Pennsylvania Station e il Grand Central Terminal, centri dell'innovativo e complesso sistema infrastrutturale. Nell'arco di tempo che va dal 1895 al 1910, vennero costruiti non meno di 14 linee sotterranee e 3 dei più grandi ponti a campata unica del mondo. Il Brooklyn Bridge, aperto nel 1883, è forse quello che più rappresenta quest'epoca di innovazione e sviluppo. Sono di questi anni anche il Williamsburg Bridge, completato nel 1903, il Queensboro, aperto nel 1909, e il Manhattan Bridge, aperto nel 1910. I ponti grazie alle loro enormi proporzioni garantivano la connessione delle linee stradali e ferroviarie tra l'isola e il resto della metropoli.

representazione d'epoca raffigurante i collegamenti oltre l'isola di Manhattan



Il primo dei principali ponti che collegano Manhattan con i boroughs dell'entroterra è diventato uno dei più impressionanti e significativi monumenti dell'ingegneria moderna: il ponte di Brooklyn, costruito nel 1869-83, è considerato un simbolo nazionale grazie all'impresa del suo costruttore, il tedesco John Augustus Roebling. I due fiumi che circondano l'isola di Manhattan, costituivano un'insuperabile barriera fisica alla comunicazione via terra. Roebling portò la costruzione di ponti sospesi ad un livello abbastanza maturo che consentisse di intraprendere la sfida dell'East River. La realizzazione del ponte di Brooklyn cominciò nel gennaio del 1870, con la posa in opera delle grandi torri in muratura. Queste, fondate su un solido strato di roccia, raggiungendo l'altezza di 84 metri sul livello del mare, erano la struttura più alta nello skyline di New York fino al 1890. Il ponte ha una campata principale di circa 486 metri a cui vanno aggiunti altri 283 metri di campate secondarie che da ogni torre raggiungono la riva. Tradizione e innovazione tecnica si uniscono nel Brooklyn Bridge, dove torri e ancoraggi sono realizzati in solida muratura, mentre tutta la complessa rete di cavi e montanti sospesi sono in acciaio.

Ponte di Brooklyn - vista da Manhattan



Il successivo ponte in ordine cronologico e per dimensioni, è il Williamsburg Bridge, costruito tra il 1897 e i 1903 dall'ingegner Leffert L. Buck. L'importante scala dell'opera nasconde una controversia strutturale che impedisce al Williamsburg di essere considerato uno dei migliori progetti per ponti sospesi. L'intera struttura è fortemente ridondante, le capriate metalliche longitudinali, ad esempio, introdotte per irrigidire il ponte contro gli sforzi prodotti dal vento, sono di dimensione quasi doppia rispetto a quella realmente necessaria. Nonostante questo la struttura incarna alcune innovazioni tecniche che rendono unico e caratterizzano il ponte: è infatti il primo a New York a essere realizzato completamente in acciaio e il primo a permettere il transito contemporaneo sia della linea ferroviaria sia della strada a scorrimento veloce.

Ponte di Williamsburg - vista da Manhattan



Il terzo collegamento sull'East River che segna un considerevole miglioramento tecnico è stato il primo a vedere una collaborazione tra architetti ed ingegneri nel processo progettuale. Il Manhattan Bridge costruito tra il 1901 e il 1909 è frutto del lavoro dell'ingegner Othiel F. Nichols e dello studio degli architetti Carrère and Hastings, gli stessi impegnati nella realizzazione della New York Public Library, uno dei più importanti capolavori architettonici della città. Un restringimento del fiume consente al Manhattan Bridge di ridurre la campata principale, ma i moli ed altre strutture presenti nella linea costiera hanno richiesto l'uso di inusuali campate di ancoraggio. Il ponte è il primo nel suo genere per l'utilizzo del doppio livello che consente il traffico separato e contemporaneo della rete stradale e della linea ferroviaria. La copresenza di architetti e ingegneri garantisce al Manhattan Bridge un'unità formale dalla configurazione strutturale al dettaglio ornamentale che elevano il ponte ad un livello tecnologico nettamente superiore ai suoi predecessori.

Ponte di Manhattan- vista da Manhattan



Il ponte a nord del Manhattan Bridge, segna la conferma del monopolio della forma sospesa rispetto ad altre tipologie strutturali. Il Queensboro Bridge, lungo la 60th Street dell'isola, fu realizzato tra il 1901 e 1908 secondo il progetto di Gustav Lindenthal. D'impatto visivo molto imponente, il ponte è diviso in cinque campate per una lunghezza totale di 1128 e ha la particolarità di attraversare trasversalmente Blackwell's Island (attuale Roosevelt Island) consentendo la connessione di Manhattan con il borough del Queens. Attualmente ad affiancare questo ponte è presente una piccola funivia sospesa, che collega Manhattan a Roosevelt Island dalla quale è possibile ammirare da molto vicino la maestosità dell'architettura del ponte.

Queensboro Bridge- vista da Manhattan su Roosevelt Island



L'unico ponte ferroviario nonché l'unico ponte ad arco di Manhattan è l'Hell Gate Bridge, che attraversa l'East River nella turbolenta confluenza con gli altri canali secondari, da cui prende nome il ponte. Il grande arco è un altro dei famosi ponti di New York ed è il punto di forza della linea ferroviaria New York Connecting Railroad, importante rete di connessione tra il Bronx e il Queens. Il ponte costruito tra il 1914 e il 1916 è opera dell'ingegnere Lindenthal e dell'architetto Henry Hornbostel. E' uno tra i più larghi ponti ferroviari permettendo il transito su quattro binari per una lunghezza di 310 metri.

I ponti appena descritti sono i principali, per importanza storica e proporzioni, attraversamenti dell'East River, ovvero collegamenti dell'isola di Manhattan con i borough di Brooklyn, Bronx e Queens. Non sono chiaramente le uniche vie di comunicazione verso l'entroterra, sono infatti supportati da diversi ponti secondari che smistano efficacemente il traffico verso i popolosi quartieri. Tra questi sono storicamente rilevanti i quattordici ponti sull'Harlem River costruiti tra il 1839 e il 1963, tra cui il più antico, l'High Bridge, aveva inizialmente funzione di acquedotto.

Hell Gate Bridge- vista dal Bronx



Il primo ponte ad attraversare il fiume Hudson raggiungendo finalmente il New Jersey è il George Washington Bridge, costruito tra il 1927 e il 1931. Su commissione del Port Authority of New York il progetto è dell'ingegnere Othmar H. Ammann in collaborazione con Gustav Lindenthal, progettista dell'Hell Gate, e Cass Gilbert, autore del Woolworth Building, caratterizza la punta nord di Manhattan vicino alle bellezze sceniche del Fort Tryon Park. Il ponte, come quasi tutti i ponti costruiti dopo il Williamsburg, è su due livelli. Quello superiore permette la circolazione su quattro corsie in entrambe le direzioni mentre quello inferiore ne ha 3 verso ambo le coste. Nonostante la portata veicolare, il traffico è spesso congestionato, segno dell'importanza del collegamento e caratteristica che lo rende il ponte più trafficato al mondo. La campata di circa 1066 metri stabilì il record dell'epoca fino ad essere raggiunto e superato dal Golden State Bridge di San Francisco. Nel progetto originario delle torri del ponte si prevedeva di racchiudere la struttura metallica in cemento armato rivestito da lastre di granito. Ma causa di considerazioni di risparmio imposte dalla crisi della Grande Depressione ed alle molte opinioni favorevoli riguardo l'estetica delle nude torri in metallo, questi rivestimenti non vennero mai eseguiti.

George Washington Bridge- vista da Manhattan



Ultimo ponte è il Verrazzano Bridge che fornisce un collegamento tra Brooklyn e Staten Island, il distretto meno popolato della città. Il ponte di Verrazzano, chiamato negli Stati Uniti Verrazano-Narrows Bridge e lì conosciuto anche come The Verrazano, è uno dei più famosi della città di New York. Il suo nome è dedicato al navigatore italiano Giovanni da Verrazzano, primo europeo a raggiungere, nel XVI secolo, la zona della foce del fiume Hudson e quindi la zona di New York. Aperto al traffico nel 1964, attraversa il braccio di mare The Narrows congiungendo i due quartieri newyorkesi.

La maggior parte del traffico marittimo verso i porti di New York e New Jersey passa sotto questo ponte. Si tratta di un elemento urbanistico di primo piano, dato che i suoi piloni sono visibili da numerosi quartieri della città. Il concetto urbanistico è opera di Robert Moses. All'epoca della sua edificazione, si trattava del ponte sospeso più lungo del mondo, primato mantenuto fino al 1981. Date le dimensioni, la progettazione dovette tenere conto della curvatura terrestre. La campata che viene a formarsi tra i due piloni copre quasi l'intera distanza tra le due rive e raggiunge la lunghezza di 1298 m (4260 piedi). Ciascuno dei piloni pesa 27.000 tonnellate. Due strade a sei corsie si sovrappongono formando un doppio strato, il cui livello inferiore fu aperto al pubblico nel 1969.

Verrazzano Bridge- vista da Brooklyn



Altre due infrastrutture di collegamento per il New Jersey e di notevole importanza sono il Lincoln Tunnel e l'Holland Tunnel. La galleria del Lincoln Tunnel fu progettata da Ole Singstad, secondo un modello a due condotte divise per senso di marcia. La sua costruzione cominciò nel 1934, e la prima galleria aprì nel 1937, per un costo di costruzione di 80 milioni di dollari. Il passaggio costava cinquanta centesimi. Il secondo condotto fu aggiunto nel 1945. La proposta di un terzo condotto venne avanzata dalla Port Authority di Manhattan, ma non ottenne inizialmente l'approvazione delle autorità cittadine di New York. L'amministrazione cittadina richiedeva alla Port Authority di contribuire alle spese per il riassetto delle strade necessario a gestire il traffico addizionale. Dopo aver trovato un compromesso, il terzo condotto venne aperto nel maggio 1957.

Le tre gallerie contengono sei corsie in tutto: durante l'ora di punta mattutina una corsia, chiamata XBL è riservata agli autobus. Dalla parte del New Jersey, la strada di avvicinamento si avvicina a spirale verso i caselli: per questo viene chiamata l'elica o il cavatappi.

La galleria può far transitare circa 120.000 veicoli al giorno: è una delle gallerie per veicoli più trafficate al mondo. La XBL è la corsia per autobus più sfruttata e produttiva degli Stati Uniti: è aperta tutte le mattine dei giorni feriali dalle 6:15 alle 10:00, permettendo il servizio di 1700 autobus che trasportano oltre 62.000 pendolari.

L'Holland Tunnel fu cominciato nel 1920 e completato nel 1927, chiamato così in onore di Clifford Milburn Holland, capo Ingegnere del progetto e che morì prima della fine dei lavori. Ole Singstad subentrò dopo la morte di Holland. La galleria è uno dei primi esempi di progetti ventilati meccanicamente: 84 ventole in 4 edifici per la ventilazione permettono un ricircolo dell'aria dal pavimento alla cima in mezzo alle corsie ad intervalli regolari attraverso condotti alla base e alla sommità delle strade. L'aria viene completamente ricambiata ogni 90 secondi. Il tunnel è composto da due gallerie ciascuna con due corsie, e si trovano di 93 piedi al di sotto del letto del fiume Hudson.

Gli anni tra il 1870 e il 1940, come ben visto sono considerati l'età dell'oro nella costruzione dei ponti a New York, durante i quali le forti necessità di espansione e comunicazione della città hanno dato vita a grandiose opere ingegneristicamente e tecnologicamente moderne. Verso la fine della Prima Guerra Mondiale, New York aveva disposto un esteso e complesso sistema di trasporti urbani, una rete gerarchica

multidimensionale comprendente le linee stradali per auto e autobus, trasporti su rotaia per merci e uomini sopra e sotto terra, linee navali per traghetti e navi. Una fitta ed efficiente ramificazione, esempio supremo di mobilità urbana e delle nuove richieste moderne di newyorkesi impazienti e senza riposo. L'automobile, come mezzo per il trasporto di massa, a confronto appare nettamente primitiva.

II Social Housing

L'interesse per il Social Housing a New York, inizia a metà del 1800, proprio nel momento in cui la città si sta rapidamente trasformando in una metropoli: la città sta trasferendo tutte le sue sfumature di origine coloniale nelle caratteristiche di una nuova Era caratterizzata sia da cambiamenti di forma fisica che culturale. La costruzione dell'abitazione nella città riflette esattamente questi cambiamenti.

Il nuovo ordine urbano e la velocità con cui New York si sviluppava aveva infatti portato ad una crisi collettiva d'identità. Si rende quindi necessario ripensare ad un nuovo prototipo di città facendo nascere un acceso dibattito a proposito delle nuove costruzioni: nasce l'idea dell'edificio alto con il conseguente tentativo di collegare l'edificio alto alla natura. Ma la nascita della torre nel parco (tema fondante delle successive realizzazioni NYCHA) ha le sue origini in un problema sociale e sanitario ben più profondo.

Il mercato non regolato conseguente alla velocissima crescita di New York ha prodotto un agglomerato urbano e una crescita incontrollata sfociando inevitabilmente, nei primi decenni del 1800, in epidemie e gravi problemi sanitari specialmente per il poor housing. A questo si aggiunse il fatto che le tecnologie moderne stavano avanzando troppo lentamente rispetto al disagio psicologico crescente all'interno della città, favorendo una estesa "paura dell'urbanizzato". È proprio da questo che nasce l'idea della torre nel parco: unico sistema urbano che sembra poter affrontare la questione dell'igiene: l'introduzione di sole, spazio e verde può combattere l'incubo sia morale che psicologico.

L'inizio del 1900 vede la prima immigrazione a larga scala e le nuove possibilità residenziali sono correlate ad una nuova struttura sociale portando quindi l'abitazione ad evolversi in funzione delle classi esistenti: come per altri aspetti del controllo sociale, la relazione tra housing e classi sociali si "istituzionalizza" velocemente, esagerando la differenza tra i margini superiori e inferiori dello spettro sociale. Per questa ragione, lo studio della tipologia dell'edificio amplifica la distinzione tra la dimensione architettonica e sociale nella storia dell'abitazione: l'approccio nei confronti dell'abitazione sociale, sarà quindi diverso da quello utilizzato per edifici destinati alle classi agiate.

Alcuni aspetti della forma dell'abitazione a New York vennero quindi "istituzionalizzati", disegnati secondo standard e convenzioni, in maniera tale da imporre un controllo sia formale che informale imposto da business, governo e interessi professionali. Tali abitazioni determinarono

un'evoluzione soprattutto per quanto riguarda le tipologie per i più poveri, diventando così un vero e proprio programma di controllo sociale.

La "New York City Housing Authority" nasce nel 1934 e cresce soprattutto nei 4 decenni successivi in questa ottica, per incrementare le opportunità dei newyorkesi a basso e medio reddito e per garantirgli una casa sicura, con costi affrontabili e un accesso semplificato ai servizi per la comunità. Nella maggior parte dei casi lo scopo non è stato raggiunto. Attualmente a New York, la NYCHA è la maggior autorità che si occupa di social housing, ma deve affrontare il grave problema di tali complessi abitativi come prototipi residenziali. Dopo il primo periodo di riuscita infatti, i residenti della middle-class abbandonarono progressivamente gli edifici che vennero occupati sempre di più solamente da cittadini a basso reddito con appartamenti completamente abbandonati in alcuni casi. Si favorì in questo modo terreno fertile allo sviluppo di decadenza, pericolo e criminalità.

Il social housing di New York non è solamente rappresentato da questi casi: si trovano infatti delle comunità residenziali costruite a partire dagli anni '40 e tutt'ora funzionanti, come i quartieri Sunnyside Gardens e Hillside Homes di Clarence Stein, l'edilizia di Roosevelt Island di J.L. Sert e "The Domenech" di Jonathan Kirschenfeld. Ma si parla nella maggior parte dei casi di progetti ad iniziativa privata e not-for-profit organisations, che cercano un dialogo con la città e il contesto intorno, piuttosto che la semplice realizzazione di edilizia popolare ad alta densità semplicemente diretta a fornire un luogo in cui vivere per i più poveri.

Il problema che si può situare alla base delle residenze realizzate dalle autorità risiede probabilmente nel fatto che una legislazione urbanistica preserva ogni stabilimento impedendo la possibilità di intervenire sulla forma urbana di ogni fabbricato, rendendo quindi impossibili interventi di riabilitazione nei casi di peggior fallimento. L'impossibilità di inserimento di attività commerciali all'interno degli stessi, aggrava ulteriormente la situazione, in quanto un programma già poco funzionante, può solo isolarsi sempre di più nelle sue problematiche. Ed è questo che differenzia le opere da parte dell'autorità NYCHA da quelle di iniziativa privata: la collaborazione e l'inserimento di attività ricettive e di servizi per le classi sociali che abitano i complessi diventano fondamentali per il funzionamento del social housing attuale che, come più volte detto, necessita di evoluzioni in parallelo ai cambiamenti culturali e alle esigenze della popolazione.

Una tematica così delicata necessita uno studio più approfondito: da questo punto partirà infatti un'analisi più dettagliata di un campione di sistemi abitativi disseminati nella città di New York, nel tentativo di indagare più approfonditamente dove risiede il fallimento di alcune di queste abitazioni. Partendo dal contesto storico in cui le abitazioni vengono realizzate, si indagherà quindi sulla tipologia, il rapporto con la strada e il verde e l'inserimento di servizi all'interno.

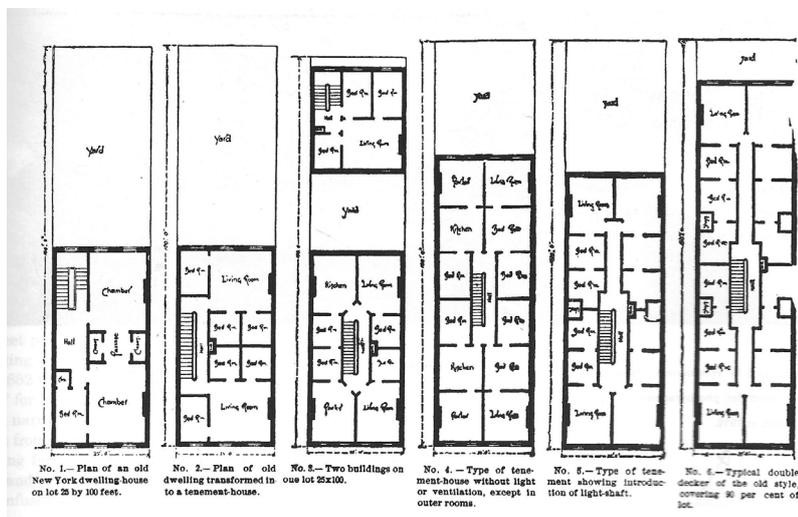
Legislature e "Tenements"

Dalla metà del XIX secolo, New York cominciò ad essere concretamente considerata una grande metropoli nordamericana. Tra il 1820 e il 1860, la popolazione crebbe da 124000 a 814000, grazie anche all'introduzione della navigazione a vapore per le traversate oltreoceaniche che portò ad un forte incremento dell'immigrazione. New York cominciava a crescere come città non più di case, ma di alloggi e appartamenti. Questa condizione di incredibile incremento demografico, coinvolse sia l'edilizia dei tenements, complessi di appartamenti per le classi meno abbienti, sia quella delle case in linea della classe medio-borghese. La parola tenement è diventata di uso comune nel linguaggio tecnico dell'edilizia residenziale di quegli anni a testimonianza del successo della tipologia abitativa.

Come tipo abitativo, la forma del tenement fu generata dalla necessità di massimizzare la densità costretta ai 25 x 100 piedi, che convertiti in metri sono circa 7,60 x 30 m, del sistema di lottizzazione vigente.

Le basi della legislazione in questo campo, cominciarono a cambiare le linee fondamentali, dalla salvaguardia delle classi ricche e povere si passò a più astratte teorie di controllo sociale, concentrate sul benessere primario dei lavoratori. I principali progetti di riforma riguardanti l'housing nella seconda metà del XIX secolo, erano orientati verso l'aumento della quantità e della qualità di illuminazione ed aria dei quartieri popolari, cercando di massimizzare lo spazio. Mentre la medicina moderna ancora

evoluzione della residenza newyorkese prima della legislatura sui tenements del 1879



non era scientificamente capace di risolvere il problema della trasmissione delle malattie, dati empirici dimostrano l'inscindibile relazione tra la densità del costruito e la diffusione delle epidemie. Molti sono i casi riportati che dimostrano come la rapida propagazione delle malattie sia strettamente connessa e causata dalle scarse condizioni igienico sanitarie dei tenements, ad esempio l'epidemia di colera del 1820 documentata dal Dr. Richard Pennell.

Fin dall'inizio del secolo a New York, la forma abitativa predominante per le classi povere, era costituita quindi principalmente da baracche abusive e da spazi ricavati da edifici adibiti ad usi non residenziali. Case a schiera ed edifici in linea erano frequentemente suddivisi in piccoli e limitati cubicoli dai proprietari degli stabili, i quali avevano come unico

*interno di una stanza-appartamento
privo di finestre del 1910*



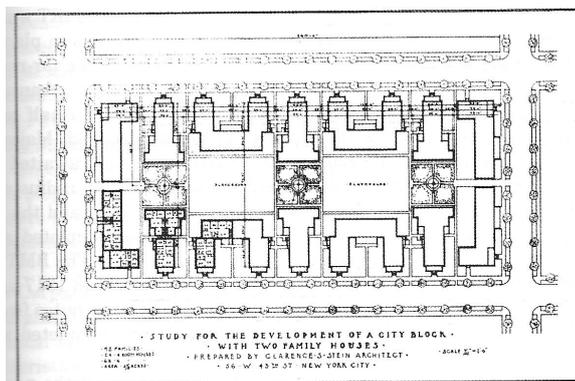
scopo quello di stipare il maggior numero di persone nel minor spazio, per vedere incrementare ragionevolmente i propri guadagni.

La situazione estremamente critica e di disagio delle numerose persone residenti dei tenements, in condizioni di forte degrado sia sociale che sanitario, sfociò in violente rivolte negli anni della seconda metà del XIX secolo.

Nel 1866 sotto la pressione della popolazione, lo stato di New York approvò una serie di leggi che definivano standard urbanistici e regolamentavano la costruzione edilizia. L'anno successivo, venne approvata la prima vera legge in materia di housing: il Tenement House Act del 1867, che segnò l'inizio del miglioramento e innalzamento della qualità della vita quindi degli standard delle abitazioni popolari a basso costo.

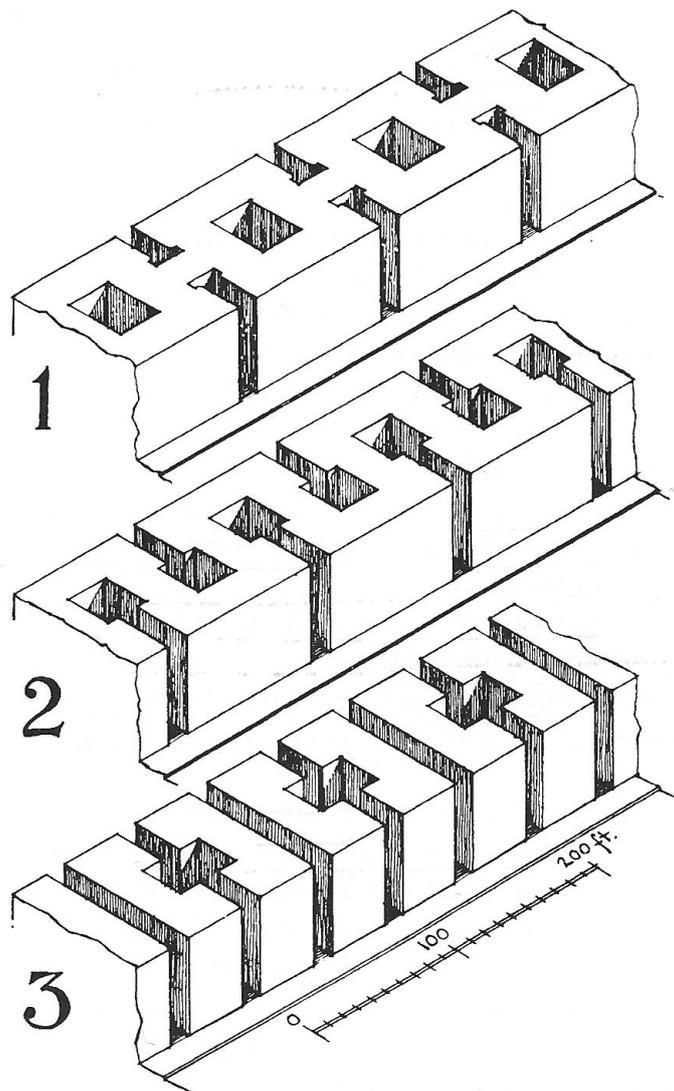
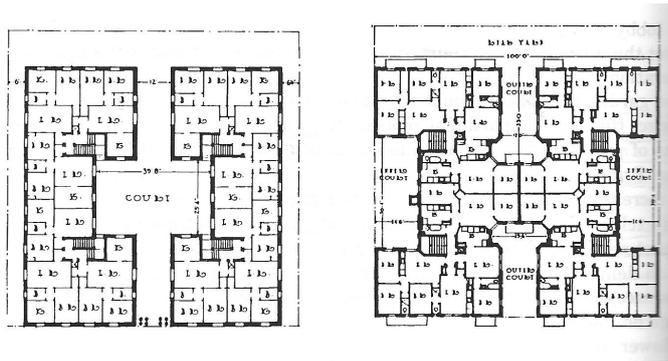
"the garden apartment"

Dalla seconda metà del diciannovesimo secolo le innovazioni tecnologiche avevano completamente investito la produzione di abitazioni di New York, rendendo possibili la costruzioni di forme nuove in materia di housing. Questo stesso momento di sviluppo era però accompagnato dall'aprirsi di un enorme divario tra le classi sociali: se il ceto medio-alto era infatti in grado di far proprie ed utilizzare queste nuove tecnologie, la classe più povera non poteva permetterselo, continuando quindi a vivere nei seminterrati e nelle baracche abusive. La più grande innovazione riguardava ovviamente l'utilizzo dell'ascensore anche per le tipologie residenziali, permettendo quindi la costruzione di case fino agli 8-10 piani che sfociò nell'evoluzione di una nuova forma urbana che basava la sua logica sull'organizzazione della "densità abitativa".



Clarence Stein. proposta di progetto per il perimetro di un isolato composto da tre dipologie connesse tra di loro.

Andrew Thomas (sinistra), progetto per la "tenements house competition" del 1921 sponsorizzata dalla Phelps Stokes Fund; squalificato perchè l'occupazione del suolo e inferiore al 60%. A fianco il vincitore con il 68%



disegno comparativo di tre candidati alla "tenements house competitions" del 1921: Sibley Fetherson (1), Raymond Hood (2), Andrew thomas (3).

Nel 1880 la tipologia di abitazione predominante per le classi superiori era la casa a schiera. Tuttavia l'inadeguatezza della griglia di Manhattan ne limitava l'evoluzione, infatti la loro crescita all'interno dell'isolato limitava sempre di più l'ingresso della luce naturale e una adeguata areazione.

Il miglioramento del sistema di trasporto di quegli anni incoraggiò quindi il ceto medio a trasferirsi in periferia, Harlem o Brooklyn, dove la costruzione di case unifamiliari era ancora possibile. I primi decenni del 1900 si rivelarono quindi significativi per quel che riguarda la costruzione di nuove tipologie abitative: la possibilità di edificare in terreni aperti nei distretti al di fuori di Manhattan, con l'aiuto della nuova tecnologia diede la possibilità di sperimentare un nuovo housing type che prende il nome di "garden apartment", fondamentale per lo sviluppo dell'abitazione sociale dei decenni successivi.

Di considerevole importanza in questi anni, per l'evoluzione delle residenze fu la nuova generazione di architetti che si approcciarono alla professione in quel periodo. Essi erano infatti diversi da coloro che esercitavano la professione dopo anni di formazione, facevano parte del ceto medio, privi di una solida educazione universitaria, e presto indicati come "architetti di residenze".

Un fatto di considerevole importanza per questi personaggi fu il programma di costruzione di residenze iniziato nel 1917 dal governo degli Stati Uniti, che si configura come il primo intervento federale nella produzione di abitazioni a larga scala. In questo modo infatti la professione dell'architetto venne introdotta anche in materia di housing e personaggi come Frederick Ackerman, Clarence Stein, Andrew Thomas e Henry Wright acquisirono una solida esperienza lavorando per agenzie statali e diventando la chiave dello sviluppo residenziale negli anni '20 e '30.

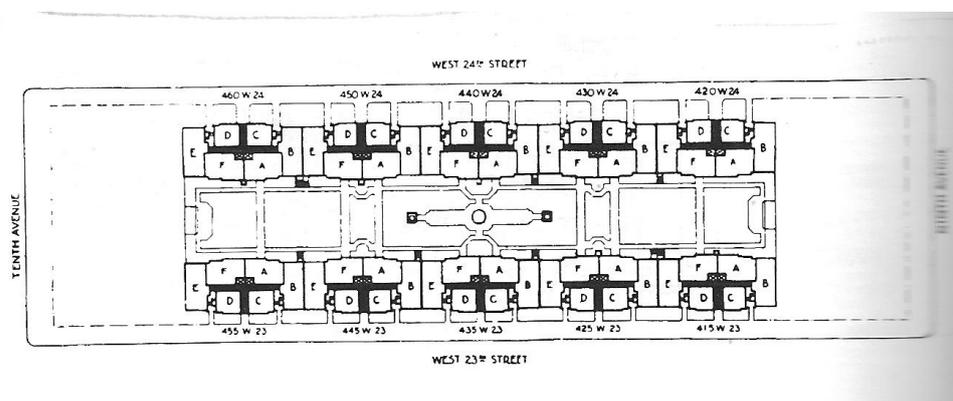
Thomas e Stein produssero diagrammi ipotetici sull'idea di una nuova configurazione residenziale per il blocco urbano. Stein, per esempio, sviluppò un prototipo ingegnoso che incastrava insieme case bifamiliari con appartamenti ad alta densità abitativa, nel tentativo di diversificare la scala e la tipologia dell'edificio. Al centro dell'isolato si trovavano giardini e aree di gioco comuni (da qui il nome "garden apartment"). Come risultato di questa operazione, la commissione concluse che tali sperimentazioni doveva essere destinate alla periferia della città, dove i terreni erano meno costosi. L'appartamento con giardino non è però solamente il prodotto di nuove sperimentazioni per terreni economici. Esso riflette la riorganizzazione del capitale per la produzione di residenze

per persone a reddito medio nel tentativo di dominare l'immensità della scala territoriale dei distretti oltre Manhattan.

Alla fine degli anni '20 il Bronx era il distretto degli appartamenti. Caratterizzato, non dalla densità verticale di Manhattan, ma da una fitta ed intensa continuità orizzontale. Si trovava un perfetto dialogo tra l'urbano e il rurale nell'evoluzione delle tipologie abitative che ha contribuito alla qualità dell'urbanistica in questo distretto.

La fortuna del garden apartment di questi anni risiede in altro importante aspetto: la riduzione di occupazione del suolo dell'edificio venne infatti vista come una conseguenza dell'innovazione. Thomas, al concorso riguardante il tenement house lanciato dalla Phelps Stokes Fund nel 1921, presentò una serie di schemi che utilizzavano solamente il 60 per cento di superficie del lotto, argomentando il progetto sul fatto che non solo aveva utilizzato un design innovativo al fine di provvedere a una migliore aerazione e illuminazione, ma che la pianta dell'edificio avrebbe comunque portato a un profitto maggiore proprio grazie alla sua minor occupazione del suolo: grazie alla riduzione, infatti, gli architetti avrebbero potuto semplificare il sistema costruttivo con una diversa configurazione dei muri esterni e delle partizioni interne. Lo schema di Thomas produceva quindi un bilancio positivo tra guadagno e la forma dell'edificio, ovvero dal profitto ricavato dall'alloggio e il costo di costruzione di ogni piede cubo. Inoltre la riduzione di occupazione del suolo portava inevitabilmente ad una migliore ventilazione e illuminazione degli spazi interni, per cui, per la prima volta, non fu vista come un imperativo morale per migliori condizioni

Farrar e Watmaugh. Il London terrace proviene da un finanziamento privato per l'abbattimento di slum a Chelsea, utilizzando un'isolato a sedici livelli



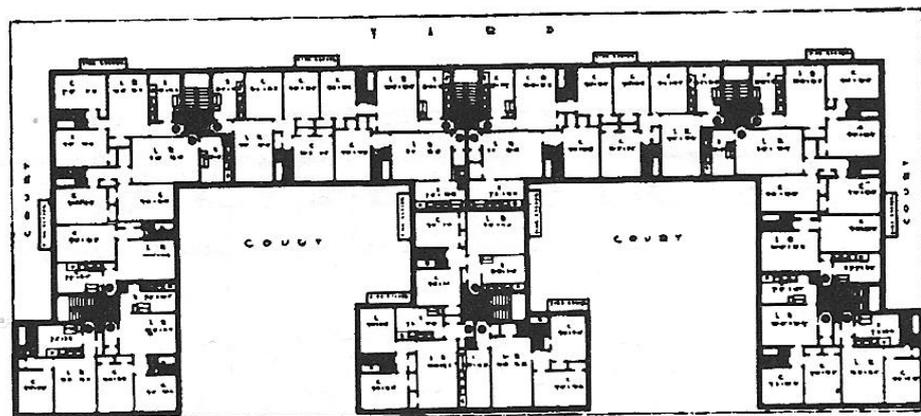
di vita, ma anche come un vero e proprio vantaggio economico.

A Manhattan il garden apartment non ebbe grande successo a causa dell'elevato costo del terreno; tuttavia nella maggiorparte dell'area a sud si pensò ad un risanamento dell'isolato esistente, attraverso lo sgombero dei quartieri più degradati. Un esempio è il London Terrace di Farrar e Watmaugh che eseguirono una variazione sul perimetro dell'isolato, riqualificando il verde interno formato dall'edificio di sedici piani. Il "giardino" era competentemente sopraffatto dall'altezza della struttura, ma rappresenta comunque il più alto standard di garden apartment possibile in Manhattan.

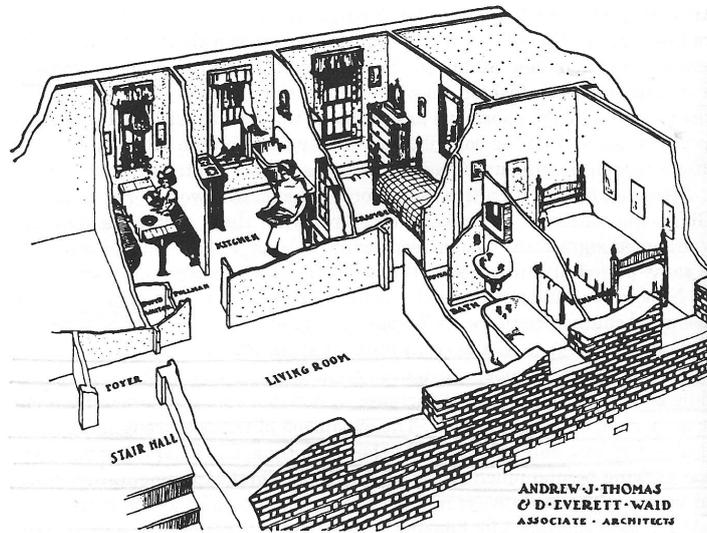
Fondamentale per il successo del garden apartment fu il bilancio tra la massa dell'edificio e lo spazio aperto che comportava la condivisione delle aree pubbliche da parte del vicinato. Importante per i vicini era quindi il linguaggio di questo giardino, con le facciate interne che richiedevano un linguaggio architettonico simile ad una scenografia: questo portò ad una sorta di regime fantasioso che produsse ogni edificio con una propria identità innanzi tutto progettata per gli abitanti.

Alla fine degli anni 20 altri importanti progetti erano stati completati grazie all'aiuto di associazioni filantropiche, come le Lavanburg Homes del 1927, nel Lower East Side. Il progetto era infatti interamente no-profit e vennero introdotte le provvigioni per i servizi sociali, e incluse assemblee per abitanti e corsi di educazione. Inoltre durante la depressione l'affitto venne ridotto per venire incontro allo stipendio degli inquilini e per tutti questi aspetti si può dire essere il primo progetto di architettura veramente

Somerfeld e Sass. Lavamburg Homes, costruite nel 1927 nel Lower East Side, incorporando uno straordinario numero di servizi sociali

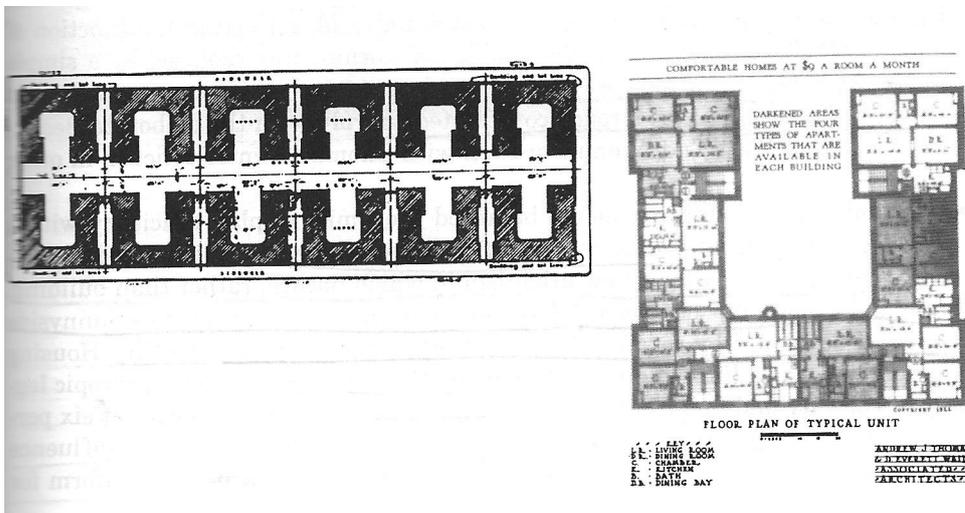


Andrew Thomas. Tipico appartamento per la Metropolitan Life Insurance Company per il progetto a Long Island City, incorporando il design innovativo derivante dall'incontro con i futuri abitanti



SECTION OF INTERIOR OF TYPICAL APARTMENT—APARTMENT HOUSES FOR THE METROPOLITAN LIFE INSURANCE COMPANY, NEW YORK CITY.

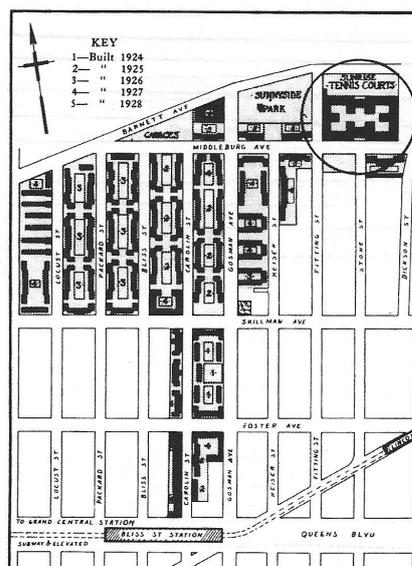
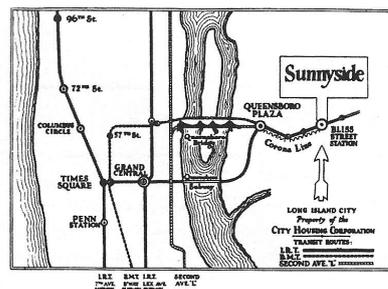
Andrew Thomas. Pianta dell'isolato tipico per la Metropolitan Life Insurance Company a Long Island City. Completato nel 1924 utilizzando un efficiente versione del prototipo ad U con una percentuale di utilizzo del suolo del 53 %



"pubblica".

I cambiamenti stilistici degli edifici avevano aspetti comuni agli sviluppi Europei ma tendettero ad isolarsi rispetto alle origini. Infatti un nuovo funzionalismo americano si sviluppò maggiormente attorno alla questione dell'abitazione: come in Europa aveva a che fare con almeno in parte con la crescita del ceto medio, ma crebbe soprattutto nella produzione di case per il resto della popolazione. L'espansione verso questa porzione di abitanti sfociava inevitabilmente nel reale problema del costo e dell'efficienza, e allo stesso tempo l'ideale di ridurre maggiormente l'occupazione del suolo continuava a nascondersi dietro nuovi esperimenti compositivi. Thomas continuò a gestire entrambi gli aspetti nella realizzazione del Metropolitan Life Housing, dove la planimetria si dimostra essere anche meglio degli esperimenti precedenti, specialmente in relazione alla semplicità costruttiva. Gli appartamenti erano stretti e nessuno spazio inutilizzato. Thomas progettò gli spazi destinati agli incontri pubblici insieme ad un locatario rappresentativo dei futuri abitanti che aiutò nella formulazione del design delle unità. Le innovazioni riguardavano soprattutto l'introduzione di una nicchia per la colazione che occupava solamente lo spazio di una mezza stanza. Rispetto ai tenements, le Metropolitan Houses avevano acquistato un grado di comfort per cui potevano essere inserite nella categoria dell' "appartamento", pur mantenendo lo stesso costo ridotto. Non presentavano alcun tipo di decorazione in facciata ma in compenso l'aspetto visuale era rappresentato dal massivo volume del mattone e il pattern ripetitivo delle aperture. L'edificio risultava quindi essere una severa composizione di pieni e vuoti che riflettevano la funzione dello spazio interno. Per la copertura, la tradizionale cornice venne sostituita da una più semplice banda orizzontale e da un parapetto che si ergeva davanti alle scale per simboleggiare il cambiamento nella funzione. Un approccio che certamente contrastava con le elaborazioni Beaux-Arts in facciata negli edifici sulla West End Avenue costruiti nello stesso periodo. La volontà di ridurre maggiormente la percentuale di occupazione del suolo si legava al tentativo di realizzare un nuovo urbanismo strettamente in legame con la natura, piuttosto che avere la presenza dominando dell'edificio. Una realizzazione chiave in quest'ottica fu la progettazione di Sunnyside Garden, la prima iniziativa della City Housing Corporation (società costituita nel 1924 con il fine ultimo di costruire una città giardino americana). Sunnyside divenne la più importante piattaforma pubblica per lo sviluppo delle idee di Clarence Stein, Henry Wright e Frederick

Clarence Stein, Henry Wright e Frederick Ackerman. Sviluppo di Sunnyside Garden, iniziato nel 1924 con una cooperativa a profitto limitato. Situato lungo la linea della metropolitana Queensboro a Long Island City



Clarence Stein, Henry Wright e Frederick Ackerman. Sito di Sunnyside Garden che mostra la differenza con i Phipps Garden Apartments progettati da Clarence Stein e completati nel 1929

A plan of the Sunnyside development on Long Island, showing the location of the Phipps Garden Apartments

Ackerman. Venne realizzato in 1100 lotti in Long Island City, nelle vicinanze della stazione della metropolitana. Il valore del terreno era basso, ma le strade, i servizi pubblici e le zone per la ricreazione erano praticamente inesistenti. File interminabili di casette in legno e garage addossati l'uno all'altro invadevano il terreno distruggendo gli spazi verdi naturali. L'area libera acquistata dal City Housing Corporation era tuttavia comoda per i lavoratori del centro di uffici a Manhattan (dalla stazione si poteva raggiungere il centro in appena 15 minuti di viaggio) e sembrava l'ideale per la costruzione di una città giardino secondo il fine che si era proposto. Lo scopo immediato annunciato dalla corporazione nel 1926 era di "produrre buoni alloggi al minor prezzo possibile; garantire l'investimento della società;... utilizzare l'esperienza della costruzione e della vendita degli alloggi come un laboratorio per trovare soluzioni migliori residenziali e urbanistiche e migliori metodi di costruzione e finanziamento". Era dunque essenziale la massima economia planimetrica e costruttiva: la densità di Sunnyside era quasi cinque volte minore rispetto a quella delle Metropolitan Life Houses. Questo rifletteva il costo di costruzione del sito per famiglia, che era circa quattro volte migliore. Inoltre il 58 per cento di copertura utilizzato precedentemente venne qui ridotto al 28: viene qui ampiamente dimostrato come attraverso la sistemazione degli spazi esterni e la distribuzione degli edifici sia possibile conservare zone libere senza aumento di spesa, anzi a un costo inferiore al normale.

Precedenti studi di città giardino fatti da Stein nel 1923 avevano dimostrato il dispendio inutile dei quartieri impostati in base al tipico tracciato a scacchiera. Ma l'area di Sunnyside era già suddivisa in isolati urbani di 190/200 piedi di ampiezza per 600/900 di lunghezza e questo portò ad adattare gli edifici agli isolati anziché gli isolati alle necessità di vita del quartiere.

Il primo nucleo, costruito nel 1924, fu progettato come quartiere autonomo. Disponendo sul perimetro dell'isolato edifici poco profondi, senza corpi sporgenti, si poté riservare gran parte dell'isolato a spazio pubblico, oltre a dotare di giardini privati le case per una o due famiglie.

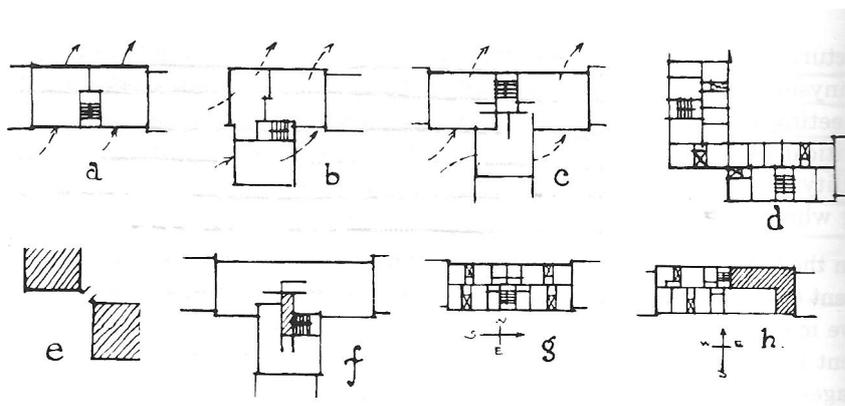
Nel secondo e nel terzo anno di costruzione vennero conservati gli soazi al centro degli isolati ma in forma leggermente diversa. Gli isolati vennero suddivisi in corti interne più piccole, chiuse quasi completamente e in giusto rapporto con le persone e le case a due piani. Queste corti giardino interne equivalevano a un vero e proprio parco e l'ambiente che ne risultava era in notevole contrasto con quello dei tipici quartieri di

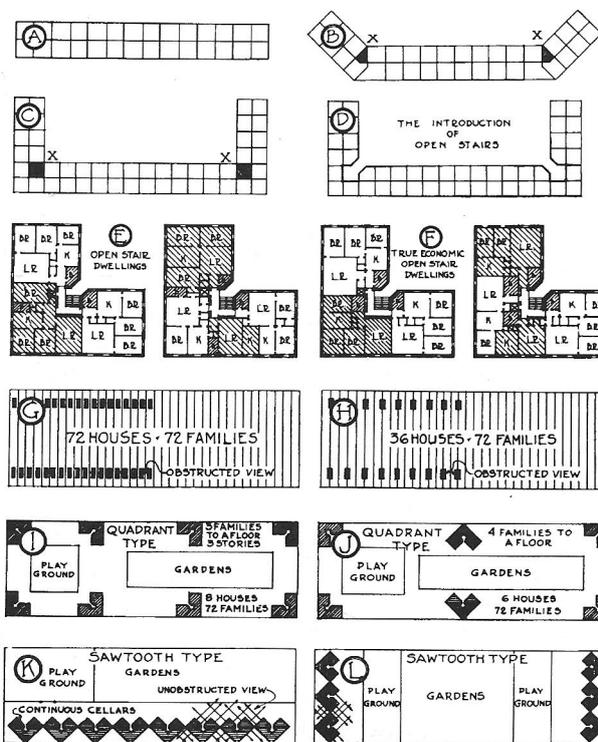
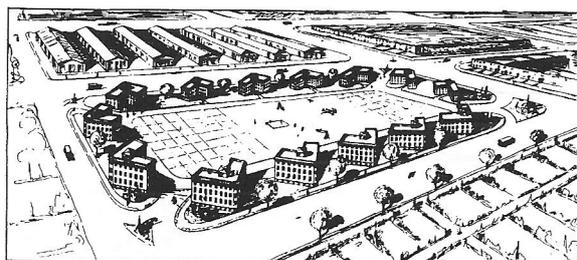
speculazione degli isolati vicini.

Negli ultimi anni di Sunnyside vennero adottate, ai confini della proprietà, corti aperte sulla strada, con lo scopo di aver minor numero possibile di alloggi di fronte alle monotone distese di case delle lottizzazioni esterne. In generale, il livello di chiusura spaziale e articolazione funzionale delle aree pubbliche era minimale, giustificato solamente dalle attività sociali e supportato da una concezione di vita all'interno di una comunità. Lewis Mumford, che ha vissuto undici anni a Sunnyside -quasi sempre in una di queste corti-, dice: "E' un ambiente in scala umana, e i giardini e le corti hanno conservato il loro carattere accogliente mentre di anno in anno gli inquilini si sono perfezionati nell'arte del giardinaggio e i platani e i pioppi hanno continuato a crescere... Così, pur essendo abbastanza poveri, potevamo vivere in un ambiente dove lo spazio, il sole, l'ordine, il colore -questi ingrediente risultano essenziali alla vita a all'arte- erano costantemente presenti e agivano, silenziosamente, su tutti noi."

Verso la fine degli anni 20 un considerevole numero di progetti costruiti nell'ordine di ridurre l'occupazione del suolo divenne oggetto di studio non solo nel tentativo di migliorare le tecniche costruttive o per perfezionare il design delle planimetrie, ma come vera e propria materia di analisi: la progettazione e l'analisi divennero quindi un processo correlato. Le piante furono scomposte in frammenti, esaminate e ricomposte in maniera diversa, dando forma a studi strutturali dettagliati che portarono spesso al confronto tra aspetto sociale e monetario, per capire quale fosse la migliore soluzione da adottare. Henry Atterbuty Smith suggerì degli studi in questo settore che riguardano la possibilità per gli edifici di staccarsi dalla griglia newyorkese. Propose che gli edifici non dovessero essere

Henry Wright. Schizzi analitici sulle possibili combinazioni a clusters degli appartamenti, pubblicato nel 1929.





Henry Atterbuty Smith. Analisi pubblicata nel 1917 utilizzando una insolita geometria per la forma del perimetro dell'isolato urbano: è la prima proposta residenziale a New York City che vuole rompere la geometria regolare della griglia.

necessariamente orientati lungo la geometria del lotto e sostenne che una geometria alternativa (basata su considerazioni riguardanti l'ingresso della luce e le viste) avrebbe potuto imporsi sulla griglia.

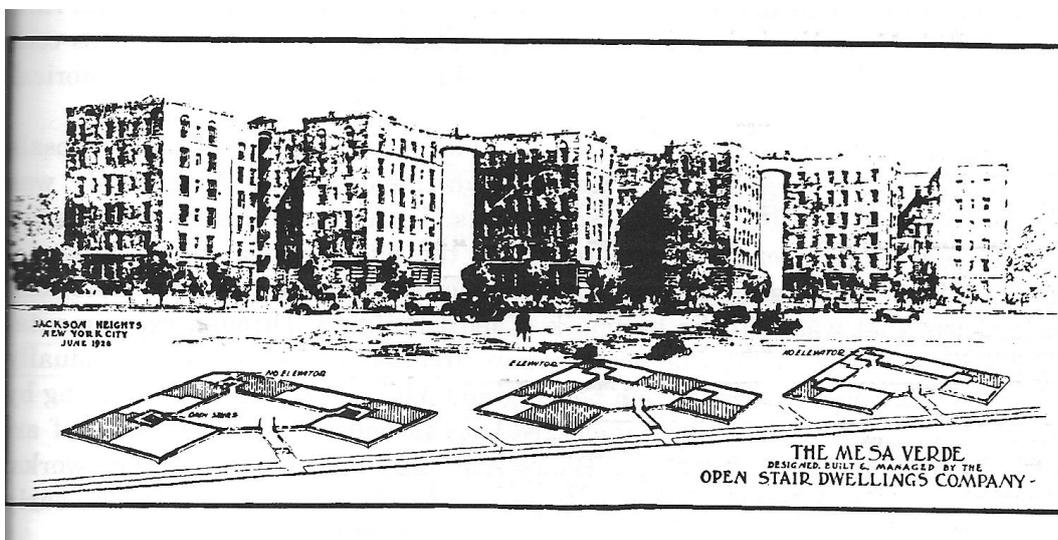
Smith pubblicò una serie di diagrammi illustrando un edificio ad L con scale aperte, piegato di 45 gradi rispetto alla griglia stradale in modo da massimizzare l'ingresso della luce, la ventilazione e la vista. L'impianto produce quindi un numero identico di spazi di ingresso adiacenti alla strada e la vastità della grande corte interna viene in qualche modo ridotta dalla nuova disposizione.

La sua realizzazione Mesa Verde fu ancora più radicale: il progetto, completato nel 1926, si compone di sei edifici ad L chiusi lungo entrambi i lati dell'isolato e orientati a 45 gradi rispetto l'andamento del blocco. Ai

marginii dell'isolato vengono inseriti spazi ricreativi con la possibilità, in futuro, di essere sostituiti da altri edifici.

Mesa Verde rappresenta un'alternativa radicale all'housing tradizionale realizzato in Olanda e Germania. In Europa infatti la costruzione era diretta espressione dell'era e i grandi progetti suburbani erano costruiti con il sussidio del governo, mentre a New York era diffuso lo sviluppo ad iniziativa privata. La scala della progettazione europea era molto più vasta: di solito i quartieri residenziali erano progettati in accordo alla concezione dell'architetto; a New York erano basicalmente costruiti isolato per isolato, soprattutto a causa della griglia ortogonale che definisce i perimetri e spazi. Le nuove correnti europee erano quindi considerate superiori rispetto all'approccio "funzionalista americano", visto semplicemente come una "pretesa di costruire per primi" e senza architetti in grado di farsi portavoce di una ideologia architettonica. Philip Johnson e Henry Russell Hitchcock, Jr., furono i primi al ritorno dal loro viaggio in Europa, a mettere da parte il funzionalismo sociale americano, rimpiazzandolo con un più intellettuale stile di origine europea. Preoccupandosi più di distinguere tra "architettura" ed "edificio", hanno dimenticato l'"housing" come vera e propria categoria problematica, contribuendo quindi a non legittimare il problema dell'abitazione come sfida per l'architetto. A causa di una vera e propria mancanza di interesse, e con la Grande Depressione come fenomeno catalizzatore, i due uomini hanno aiutato a rinforzare solo l'aspetto estetico della pratica architettonica nel tentativo di fornire un antidoto al crescente radicalismo politico.

Henry Atterbuty Smith. Mesa Verde, prospettiva e studio sul piano del blocco a perimetro

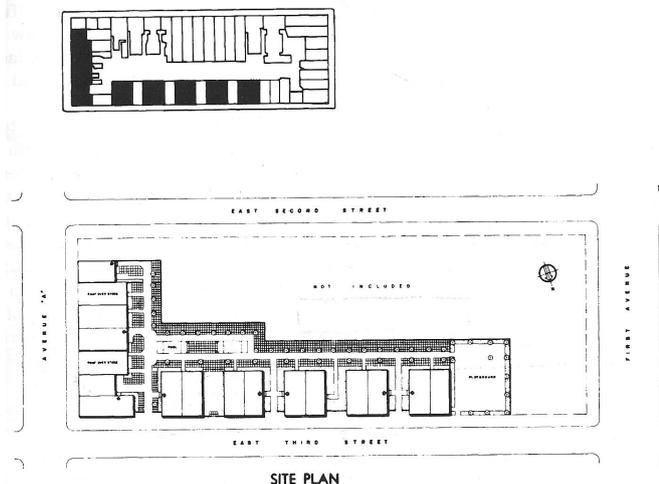


L'intervento del governo

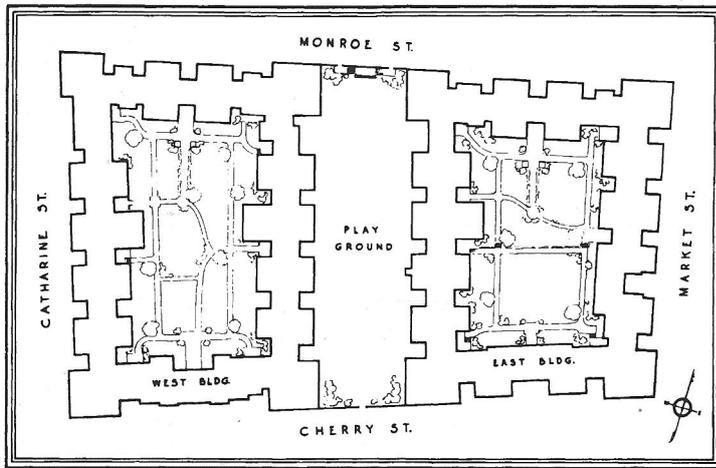
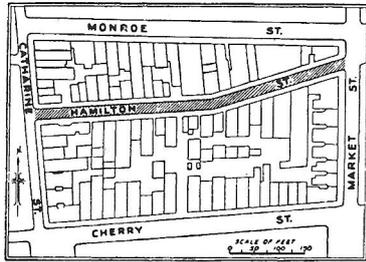
Tra il 1932 e il 1938 il governo newyorkese tentò una serie di approcci nel tentativo di stimolare la produzione di abitazioni. Nel 1933 la National Industrial Recovery Act -formatasi con il New Deal di Roosevelt- creò la Public Works Administration (PWA) che diventò la prima organizzazione filantropica federale e aveva la possibilità di farsi garante delle agenzie municipali per il 30 per cento del costo del progetto o poteva essere direttamente il costruttore. Sia le Williamsburg Houses che le Harlem River Houses costruiti nel 1935 furono progetti approvati direttamente dalla PWA. Nel 1934 la PWA si sciolse e la legislatura newyorkese emanò un atto che permetteva alle municipalità di formare autorità locali per lo sviluppo di residenze che fossero state finanziate da fondi federali. La New York City Housing Authority (NYCHA) venne immediatamente fondata. La legge del 1934 introdusse inoltre la possibilità di non avere limitazioni sul costo di affitto, ma invece di far sì che la riduzione dei costi di costruzione potesse essere tradotta come costo di affitto ridotto e questa strategia produsse benefici notevoli.

Il primo progetto realizzato interamente dal governo fu piuttosto atipico rispetto a quello che accadrà successivamente nelle 3 decadi successive in materia di housing. Chiamate First Houses e completate dal NYCHA nel 1936 sono una serie di appartamenti restaurati che coprono parzialmente l'isolato tra la Avenue A e la 3rd Strada nel Lower East Side. Frederick Ackerman, Howard McFadden e George Genug progettano le abitazioni.

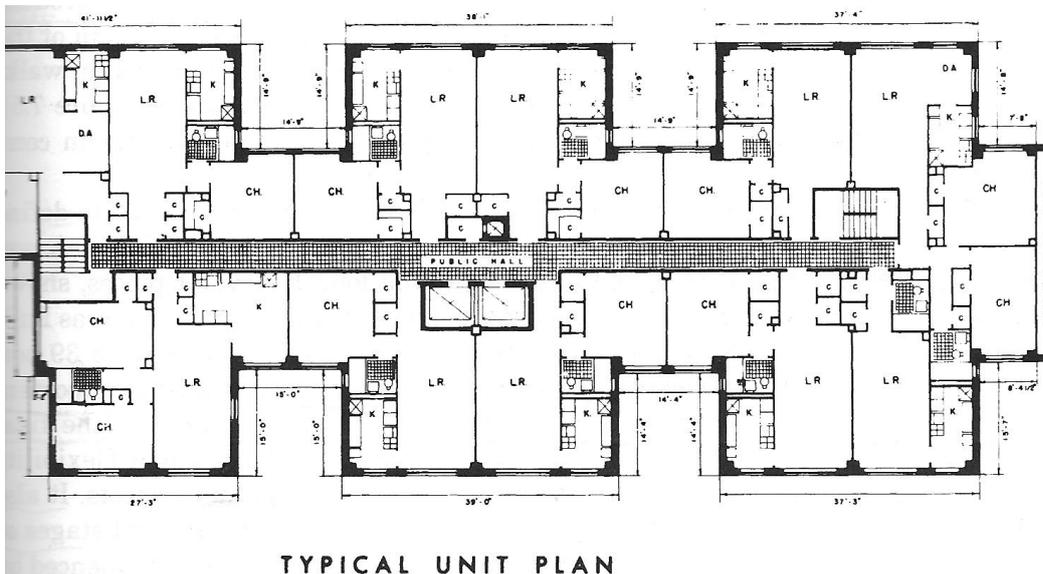
NYCHA staff sotto Frederick Ackerman. Le First Houses, la prima realizzazione interamente costruita dal governo, è stata completata nel 1936 con fondi municipali; si trattava di una riqualificazione di una fila di residenze esistenti (sopra) attraverso la demolizione di una parte ogni tre di edificio e il rinnovo degli altri.



John S. Van Wart e Frederick Ackerman con la compagnia Fred F. French. Il Knickerbocker Village, completato nel Lower East Side nel 1933 con un prestito della Reconstruction Finance Corporation, utilizzando un perimetro molto alto inizialmente associato ad appartamenti di lusso.



John S. Van Wart e Frederick Ackerman con la compagnia Fred F. French. Il Knickerbocker Village, è stato progettato riducendo gli standard legislativi ma aumentando le aperture nella parete esterna per migliorare l'ingresso di luce e ventilazione.



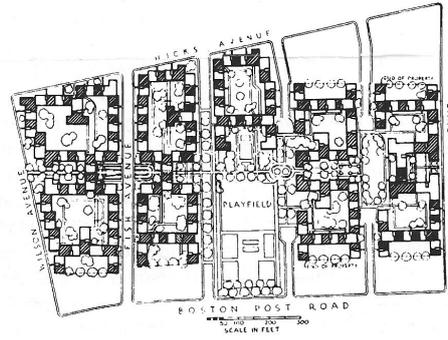
Un gruppo di 24 tenements venne ricostruito attraverso rimozioni selettive in maniera tale da garantire una adeguata illuminazione e areazione. La scelta di restaurare piuttosto che costruire un nuovo impianto fu dettata dalla complessa situazione del progetto in quanto primo public housing a New York. Lo sviluppo del progetto fu controverso sia per acquisire i finanziamenti sia per il fatto che si era preferita una ristrutturazione piuttosto che una demolizione. La ristrutturazione sembrava infatti una risposta definitiva al problema della riabilitazione degli inquilini anche se il progetto finale fu piuttosto dispendioso.

Il Knickerbocker Village, completato nel 1933, fu il primo esempio di complesso residenziale a basso costo a corte interna prima utilizzata solo per appartamenti di lusso. I suoi 1593 appartamenti sono piccoli e la pianta mostra appartamenti stretti, specchiati l'uno rispetto all'altro su un corridoio privo di finestre. Per sopperire alla mancanza di una adeguata ventilazione i muri esterni sono completamente costellati di piccole aperture per garantire una migliore circolazione e ingresso di aria naturale. Le corti interne del Knickerbocker Village sono relativamente piccole rispetto all'altezza di 12 piani dei muri esterni, ma questa è sempre una conseguenza del tentativo di ottenere la massima densità e utilizzo di suolo rispetto alla dimensione dell'isolato.

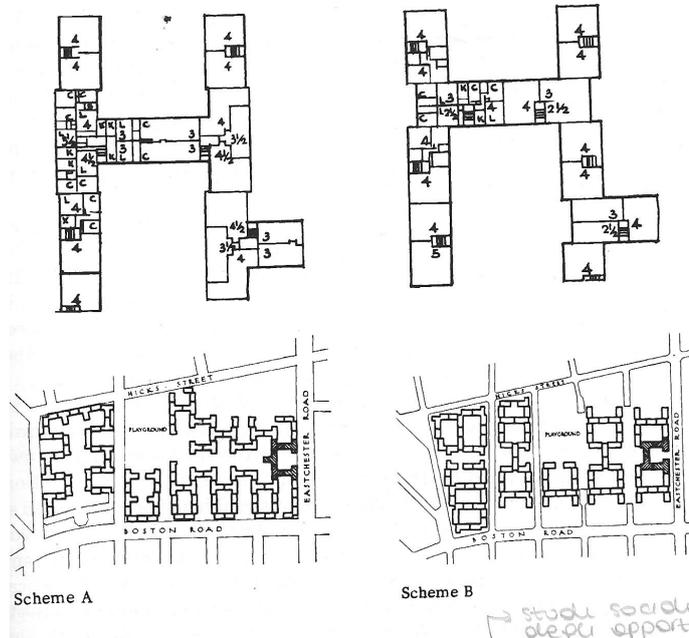
Il problema del perimetro dell'isolato rimase una costante in quel periodo, nella volontà di realizzare un'alta densità abitativa mantenendo un'altezza dell'edificio moderata. La competizione lanciata dalla Phelps-Stroke Fund nel 1933 da una dimostrazione di questa preoccupazione. Il programma prevedeva un sistema residenziale nell'isolato che contenesse un piccolo parco all'interno e lasciasse dello spazio anche per altre opzioni. La soluzione vincente fu quella di Richard Hutaff e Severin Stockmar che aumentarono la percentuale di copertura del suolo, per ottenere un numero maggiore di appartamenti, ma cambiando la disposizione dell'edificio lungo il perimetro in modo da risolvere i problemi relativi all'ingresso di luce e di aria negli alloggi.

Un altro tentativo importante nella concezione del design dell'edificio in rapporto alla forma dell'isolato è quello proposto da Stein per Hillside Homes, il cui programma è inizialmente molto flessibile: Stein utilizza piccoli componenti progettuali per analizzare tutti gli aspetti, combinandoli tra loro per produrre schemi alternativi. Questo sistema progettuale risultò al tempo davvero innovativo in quanto la configurazione finale dell'area di progetto poteva continuamente cambiare. Inoltre permetteva

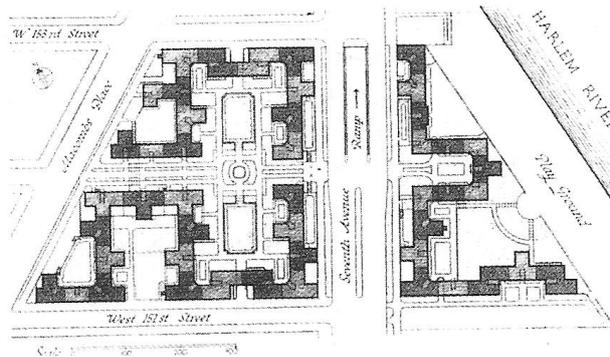
Clarence Stein. Hillside Homes, ricerca preliminare sulle alternative possibili per l'area di progetto, utilizzando la variazione di appartamenti per l'aggregazione



Clarence Stein. Hillside Homes, planimetria definitiva che comprende 1416 appartamenti con un utilizzo del suolo del 39%



Charles F. Fuller, Horace Ginsbern, Frank J. Forster, Will R. Amon, Richard W. Buckey, John L. Wilson. Harlem River Houses, completate ad Harlem nel 1937. Chiudono la tradizione del Garden Apartment degli anni 20.



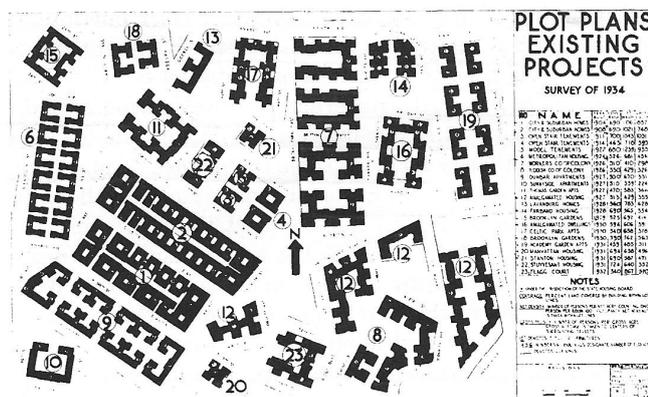
aggiustamenti nella variazione della dimensione degli appartamenti studiata a sua volta sulla base di studi di tipo sociologico (il tipo famiglia che lo avrebbe abitato influiva quindi sulla sua forma finale).

Un approccio progettuale completamente diverso è invece quello delle Harlem River Houses i cui appartamenti variavano di dimensione da due a cinque stanze. La forma degli edifici assumeva diventava a L, T o Z incastrate insieme in maniera da riempire gli isolati irregolari e producendo una serie di corti interne piacevoli. Queste ultime erano completamente fornite con alberi e marciapiedi in mattoni. La sostanza del progetto rispecchiava perfettamente gli edifici e le strade intorno, producendo una variazione di piani terra ben studiata. Questo progetto fu il primo dell'autorità NYCHA realizzato da zero, e non prevedeva dunque restauri come nel caso delle First Houses.

Una figura di notevole interesse che gestisce in questo momento la sensibilità dei progetti residenziali del governo è Frederick Ackerman. Una figura unica nella storia dell'architettura Americana. Dedicò la sua intera vita al social housing e il suo contributo alla New York City Housing Authority include alcuni delle più famose ricerche sulla forma della residenza in tutti gli Stati Uniti. Nell'ultimo periodo alla NYCHA sviluppò alcuni design interessanti che includevano lo studio dell'appartamento giardino favorendo quello che lui definiva una "tipologia aperta" rispetto al sito di progetto.

Le idee di Ackerman si ponevano in opposizione al modernismo europeo che risultava facente parte del potere economico e politico: nel profondo della Grande Depressione Americana questa nuova architettura era vista come l'affermazione del potenziale di rinnovo del sistema capitalistico che seguiva idee umanitarie.

Disegni della New York City Housing Authority con Frederick Ackerman. Tavola di analisi del 1924 che illustra le 23 variazioni della forma dell'appartamento giardino. Tutte costruite per la classe media fino al 1920.



*James F. Bly, Matthew Del Gaudio, Arthur Holden, William Lescaze.
Foto delle Williamsburg Houses che mostrano una brusca scissione tra la geometria del progetto e l'area intorno.*



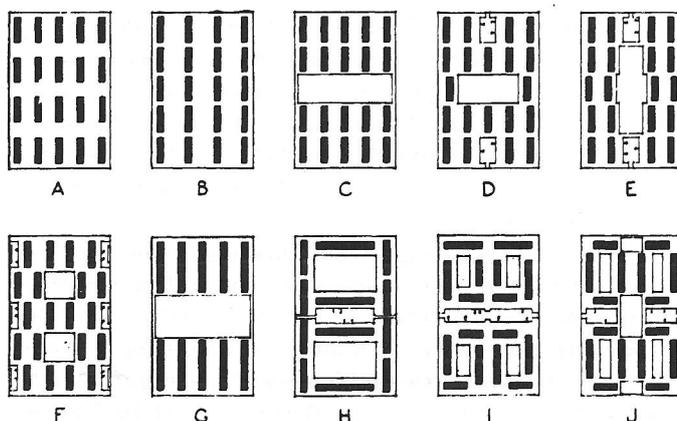
Per le Williamsburg Houses l'approccio di Ackerman si basava su un perimetro che fosse aperto in una estremità e nel mezzo: produsse una serie di variazioni che negavano la geometria della griglia dando luogo ad edifici ad U. La competizione di questo progetto portò a 278 diverse elaborazioni proposte dove anche il prospetto venne considerato altrettanto importante quanto la planimetria per mostrare l'espressione della massa architettonica: il riferimento riguardava di più l'architettura industriale piuttosto che l'housing, a cui veniva sempre affiancato uno studio dei costi costruttivi che risultava essere indispensabile. Il risultato finale vede edifici inclinati di 15 gradi rispetto alla griglia stradale (scelta fatta in primis per ragioni estetiche) e in generale descritta come "un'oasi di spazi aperti e di edifici ordinati nel mezzo di un'area di baracche. Solo il 30% del suolo è edificato e la griglia regolare della città viene subordinata all'ordine di questi 3 super-isolati. Questo riduce il pericolo sulla strada e permette molti vantaggi alla sistemazione degli edifici."

La filantropia del governo sembra diventare una realtà permanente nel 1937 con l'ingresso di Wagner-Steagall Bill. In contrasto con i programmi della PWA questo atto non autorizza il diretto intervento federale a livello locale: lo Stato e le autorità locali devono collaborare come una corporazione pubblica per amministrare i programmi federali. La United States Housing Authority venne quindi fondata per supervisionare questi progetti al livello federale.

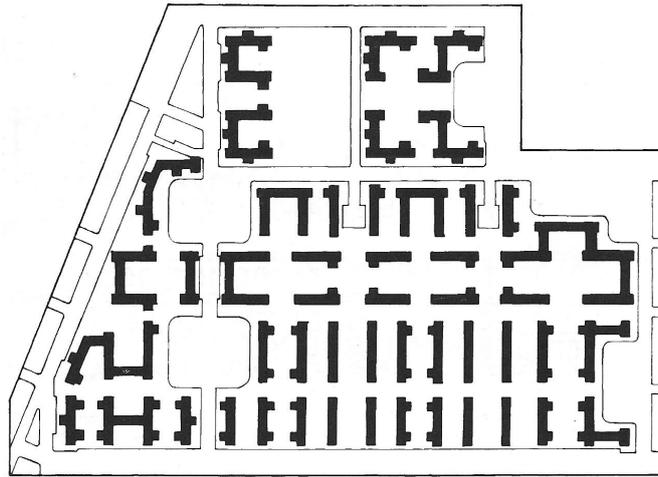
La USHA possedeva infatti più potere della precedente PWA; erano inoltre richieste delle agenzie locali per amministrare i programmi e la nuova amministrazione interveniva nel controllo delle autorità locali e

USHA. Diagrammi delle alternanite del sito di progetto ideale, basato sulla dimensione minima tra gli edifici per la massima luce e ventilazione; ciascuno prevede una superficie identica di residenze.

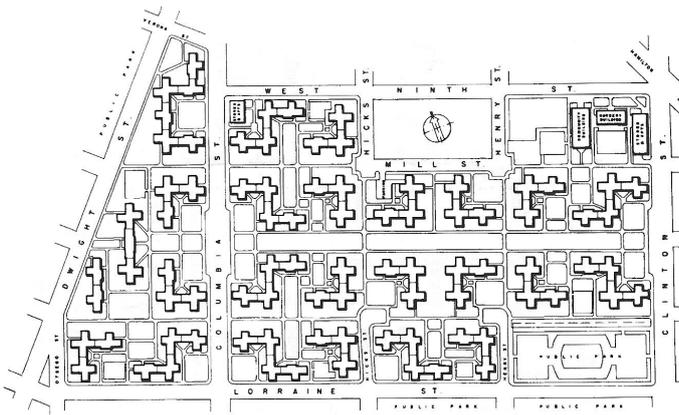
Examples of pooling of open space: each study provides the identical linear footage of building



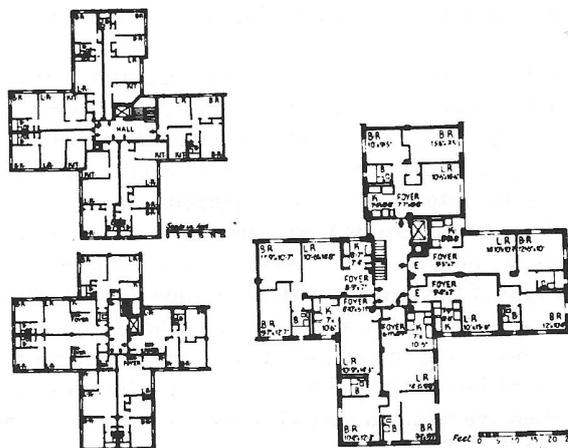
*NYCHA con Frederick Ackerman.
Progetto preliminare per Red Hook
Houses a Brooklyn nel 1935. Im-
pianto su asse centrale con varia-
zione della forma dell'appartamen-
to giardino, limitato a 3/4 piani*



*William F. Dominik, W.T. McCarthy,
William I. Hohaus, Electus D.
Litchfield, Jacob Moscovitz. Red
Hook Houses, progetto finale.
Completate nel 1939 usando un
pattern meno formale della prece-
dente prosposta NYCHA.*



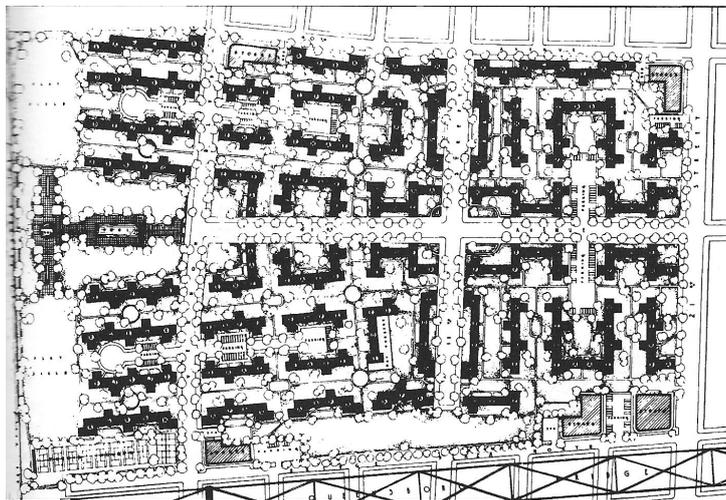
*William F. Dominik, W.T. McCarthy,
William I. Hohaus, Electus D.
Litchfield, Jacob Moscovitz. Red
Hook Houses, pianta preliminare
e finale del progetto, che mostra i
cambiamenti avvenuti in seguito al
taglio dei fondi disponibili.*



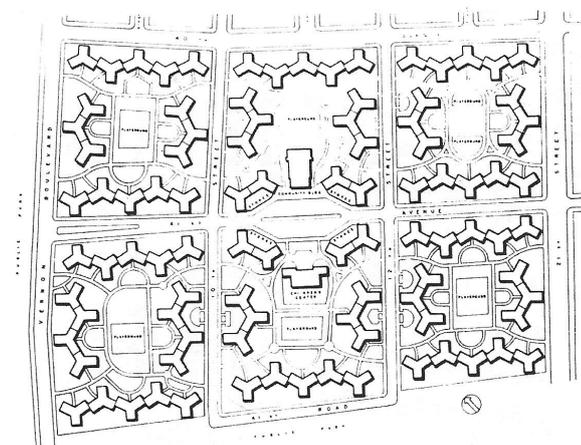
nelle ideologie dei progetti: da questo momento il design delle nuove residenze diventerà più stringente, più astratto e molto più rigido in termini di immaginario estetico.

Il primo progetto realizzato sotto questa nuova autorità sono le Red Hook Houses a Brooklyn. Completate nel 1939, sono la piena dimostrazione di che cosa il "basso-costo" apporta in termini di design: una volta completato, il complesso ospita 2545 appartamenti in venti edifici con il 23% di occupazione del suolo. Come per Williamsburg anche qui il progetto preliminare era stato influenzato da Ackermane dalle teorie della Housing Authority: la loro proposta era di edifici a 3/4 piani organizzati

NYCHA con Frederick Ackerman. Proposta preliminare per le Queensbridge Houses fatta nel 1936 utilizzando un asse centrale come variazione dell'appartamento giardino e limitato a 3/4 piani.



William F. Ballard, Henry S. Churchill, Frederick G. Frost and Barnett C. Turner. Progetto finale per le Queensbridge Houses, completate nel 1940. Utilizzano una forma a Y di 6 piani che nega la possibilità di una definizione spaziale con le strade e i giardini.



William F. Ballard, Henry S. Churchill, Frederick G. Frost and Barnett C. Turner. Le Queensbridge Houses mostrano la scissione drastica tra la geometria del progetto e la realtà industriale intorno.



secondo un asse centrale accostato alla ripetuta variazione nella forma del perimetro.

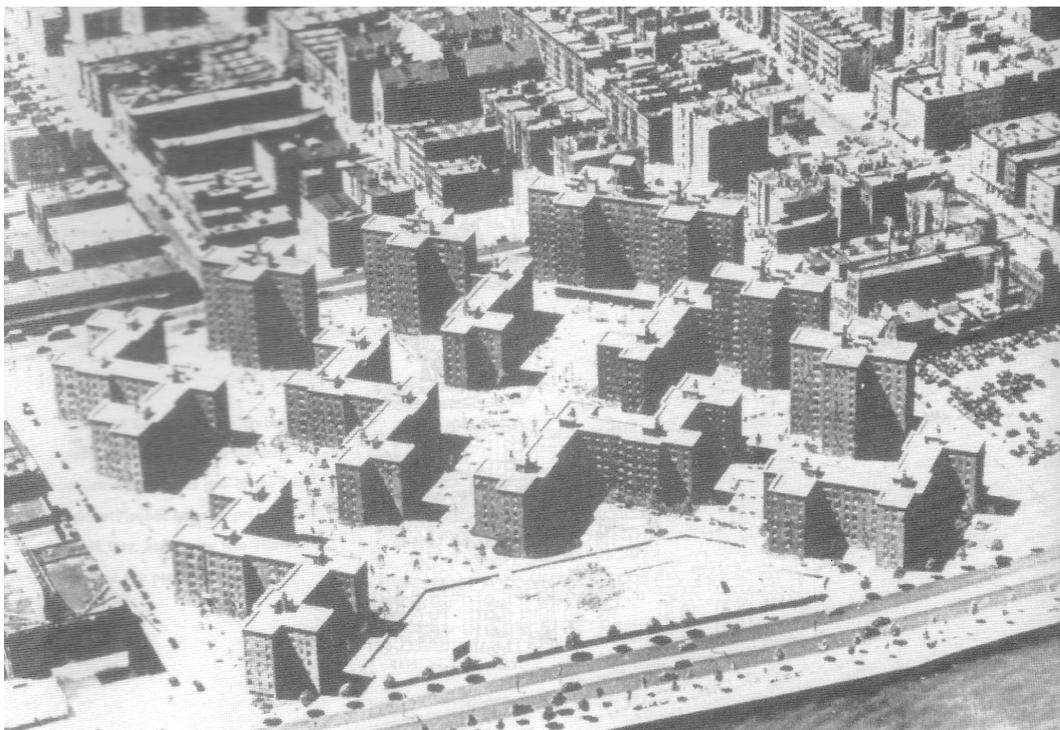
Il progetto subì però un forte taglio di costi di costruzione che portò alla riduzione della superficie per stanza da 221 piedi quadrati a 172, giustificati eliminando dello "spazio inutile". Ogni appartamento poteva avere solo un guardaroba con la porta, mentre agli altri sarebbero state previste di tende; non potevano esserci porte a separare lo spazio giorno dalla cucina e l'ascensore (obbligatorio per gli edifici oltre i 5 piani) fermava solo al secondo, al quarto e al sesto piano. Non vennero fatti crescere in altezza perchè sarebbe stata necessaria una ulteriore scala antincendio: per tutti questi motivi Red Hook venne considerato innovativo per la capacità di riduzione dei costi. Il prezzo finale di ogni stanza era solo 1137 \$, considerevolmente poco considerando il massimo federale. L'immediato successore delle Red Hook Houses furono le Queensbridge Houses, progettate da William F. Ballard, Henry S. Churchill, Frederick G. Frost e Brunett C. Turner. L'area di progetto era nel Queens, tra Vernon Boulevard e la 21st Street e fu completato nel 1940. Contiene 3149 appartamenti e fu costruito con un costo per camera di 1044 \$ (8% in meno rispetto Red Hook). Anche in questo caso Ackerman e la Housing Authority influenzarono la planimetria di progetto: edifici di 3/4 piani con un approccio allo spazio pubblico molto strutturato e gerarchico, specialmente se messo in paragone con l'impianto finale definitivo, generato principalmente dalla ripetizione di unità a forma di Y. Tale forma risultava infatti essere desiderabile in quanto poteva contenere una maggior superficie di facciata, rispetto alla convenzionale T, e permetteva l'inserimento di più stanze e appartamenti attorno ad un singolo ascensore, ricevendo la stessa quantità di luce. Sfortunatamente, la forma scelta produce un rapporto sconcertante tra gli edifici del sito di progetto: davanti ad ogni strada infatti l'edificio mostra sei angoli diversi. Esteticamente, in relazione al pattern tradizionale le Queensbridge Houses offrono un'immagine completamente nuova in termini di minor superficie utilizzata e minor geometria rettilinea, anche se alla fine, questa nuova geometria non risultava essere più convincente della precedente.

Le realizzazioni di progetti residenziali da parte delle autorità iniziavano dunque a costellare New York, e lo stesso Le Corbusier, che visitò la città nel 1935 espresse una curiosa osservazione secondo cui Manhattan si stava trasformando nella sua immagine di "città nel parco". Disse che i grattacieli erano ancora troppo bassi e ricombinò gli isolati newyorkesi

in superblocchi, al cui centro si trovava la sua idealizzazione di torre attorniata da un parco continuo.

Il primo progetto di torri alte nella storia della filantropia residenziale furono le East River Houses, completate nel 1941 a East Harlem. Il progetto prevedeva la completa eliminazione di due strade per realizzare un superisolato e gli edifici vennero inclinati di 45 gradi rispetto agli assi stradali senza una vera motivazione funzionale, in quanto non veniva contemplato l'orientamento solare. L'angolo sembrava una pura decisione estetica basata sulla forma pianificata per il parco adiacente. Alla fine della realizzazione comunque solo 6 torri, su 20 erano di notevole altezza. Il risultato finale di questa disseminazione di residenze su territorio newyorkese rispecchiavano l'idea della torre nel parco, soprattutto nella parte di East Harlem e nel Lower East Side, dove tantissimi tenements vennero rimpiazzati da una concentrazione massiva di residenze come queste.

East River Houses, progetto preliminare e finale, che mostra la trasformazione dalla tessitura dei bassi edifici intorno a combinazione di torri ed edifici più bassi



Nuove direzioni

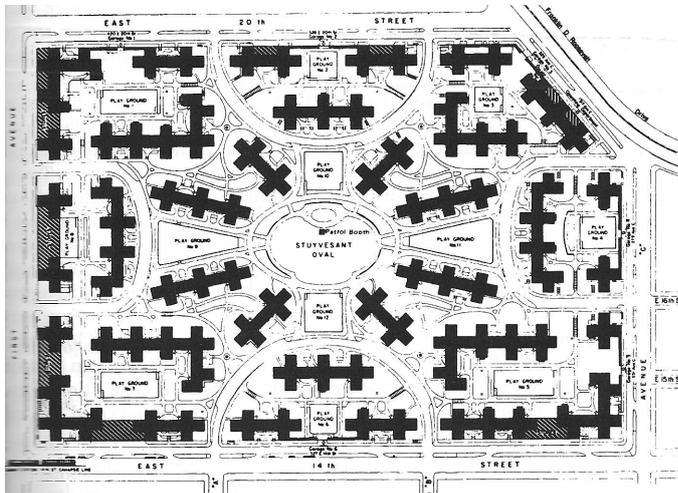
La seconda guerra mondiale e le conseguenze che essa portò, decise una serie di cambiamenti a New York anche in materia di housing: più di seicento appartamenti di residenze pubbliche furono infatti destinate alle famiglie che svolgevano il servizio per lo Stato a partire dal 1943. Questo nuovo influsso fece sì che i cittadini a basso reddito, a cui prima queste case erano destinate, dovessero dimostrare il loro reddito e la loro condizione di vita al di sotto degli standard, prima di poter avere diritto ad un appartamento.

Anche dal punto di vista del mestiere dell'architetto questo periodo storico portò ad uno stravolgimento: l'interesse per l'architettura da parte del governo degli Stati Uniti, nel periodo tra la seconda guerra mondiale e la Grande Depressione, cambiò radicalmente. La grande produzione di edifici fioriti negli anni '20 venne bruscamente interrotta in seguito al crollo del mercato. Fu anche per questo che nel 1931 L'American Institute of Architects (AIA) autorizzò un ufficio federale per gli architetti: una delle conseguenze del New Deal fu proprio quella di dare la possibilità a giovani architetti di progettare lavori pubblici basati sul funzionalismo. Nasce quindi l'istituzione della professione dell'architetto, che poteva interrogare e prendere atto alle pubbliche istituzioni, organizzare architetture alternative, fare pubblicazioni. Nascono le prime scuole di Architettura.

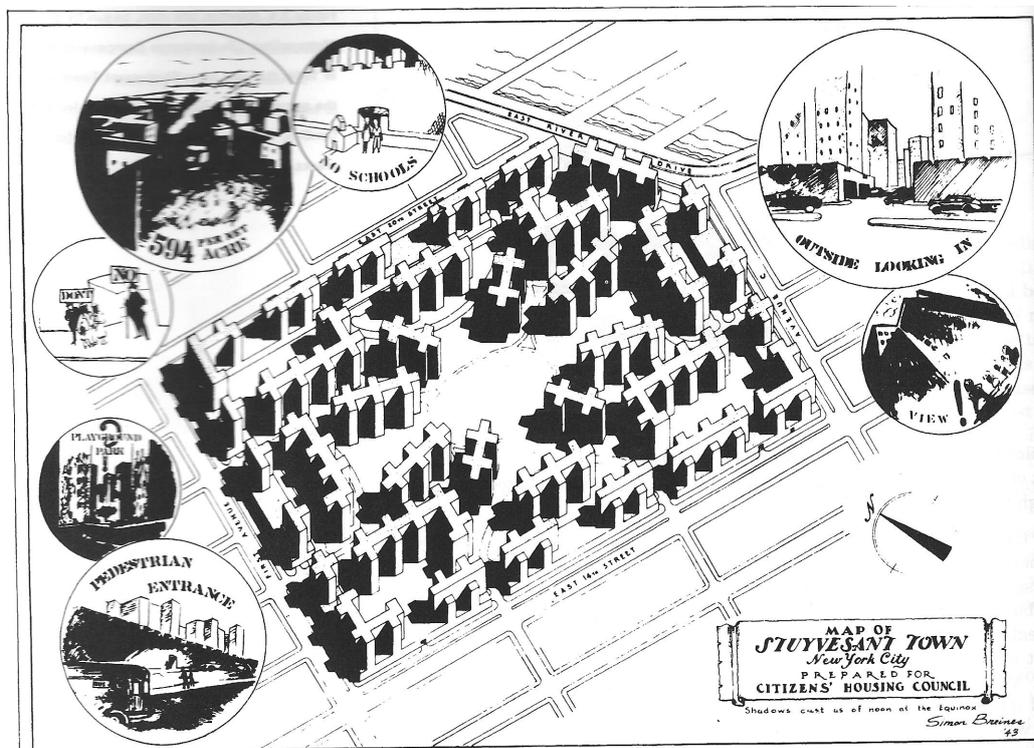
Immediatamente dopo la guerra l'attività architettonica fu sopraffatta da una corrente conservatrice che portò a rivedere l'attività nei confronti della progettazione residenziale pubblica. Appena dopo la fine della Depressione la produzione di appartamenti a New York tornò ad occuparsi della classe media, riuscendo a competere con quello che succedeva nei suburbi per la classe più bassa. Come per i più poveri, la filantropia statale venne sfruttata per aiutare il design dei nuovi appartamenti nella città negli anni 50. L'alternativa urbana per il ceto medio venne riformulata in questi anni, e vennero prodotti quasi 25000 appartamenti specialmente nei progetti di Parkchester, Stuyvesant Town, Peter Cooper Village e Riverton, gestiti dalla Metropolitan Life Insurance Company.

Stuyvesant Town risulta essere un progetto piuttosto chiuso al contesto, ma posizionato nel Lower East Side in una zona urbana importante. L'abbattimento dell'area dei 18 isolati coinvolti nel progetto venne controllata da Robert Moses, che dimostrò per la prima volta di avere la capacità di affrontare un rinnovo urbano di queste dimensioni. Il progetto

Irwin Clavin, H.F. Richardson, George Gore e Andrew J. Eken sotto Gilmore D. Clark. Stuyvesant Town come sviluppo di città nel parco per 8755 famiglie costruita dalla Metropolitan Life Insurance Company nel Lower East Side. I residenti del complesso erano intesi solo bianchi.



Irwin Clavin, H.F. Richardson, George Gore e Andrew J. Eken sotto Gilmore D. Clark. Analisi di Stuyvesant Town



In this map Architect Brinnes has visualized Stuyvesant Town in its most favorable light—on the day and hour when shadows are shortest. The site plan on which the building elevations have been drawn is that proposed by the Metropolitan Life Insurance Company. The seven small cartoons, of course, do not pretend to be drawn to scale, but serve to dramatize dubious features of the Stuyvesant Town plan.

ospitava 8755 appartamenti, alloggiava 24000 persone in 35 edifici di tredici piani con una percentuale di utilizzo del suolo del 23%. Venne progettato da un team, condotto da Gilmore D. Clark. Il piano terra delle torri era combinato con una ulteriore tipologia edilizia che realizzasse un unico super-isolato sul perimetro e venne disegnato in maniera che fosse assolutamente sicuro contro intrusioni dall'esterno. L'edificio sull'esterno è costituito da muro in mattoni e una struttura commerciale bassa, mentre le aree di accesso per gli abitanti e le vetture erano ridotte a 8. La griglia di Manhattan viene completamente ignorata e gli spazi interni vengono progettati seguendo un prototipo di paesaggio idilliaco: nello spazio centrale troviamo lo "Stuyvesant Oval" con una stazione di polizia nel centro. La torre nel parco era uno strumento vantaggioso di controllo sia da dentro a fuori, che da fuori a dentro.

Nonostante il progetto fosse iniziato nel 1940, venne interrotto a causa della guerra e terminato nel 1949. Anche se gli appartamenti erano destinati al ceto medio alto, il loro design poteva essere paragonato, se non inferiore alle residenze pubbliche: il prezzo d'affitto raddoppiava per un appartamento nettamente inferiore nella delineazione degli spazi. Un altro netto contrasto tra questo progetto e gli altri finora visti riguarda l'interpretazione del "parco". Qui il ruolo del parco viene rinforzato dall'idea della torre come fortino residenziale, mentre nelle public housing l'idea della torre simboleggia l'antitesi della sicurezza in quanto contiene gli inquilini piuttosto che la loro salvaguardia: è qui che risiede uno dei più grandi problemi dell'era delle residenze pubbliche newyorkesi: la torre nel parco isola le differenze piuttosto che accumunare le somiglianze della società.

Le più recenti statistiche riguardanti l'housing di New York indicano come ci sia stata una inversione di tendenza nella politica del governo: la produzione di public housing negli anni 80 aveva lasciato il posto alla realizzazione di appartamenti di lusso e la ricerca sulla residenza si era limitata a restaurare i complessi già esistenti. L'edificazione di appartamenti di lusso riuguardava più che altro un fenomeno di riabilitazione a seguito della trasformazione fisica dei quartieri della città. Questo processo sembra rappresentare uno stage definitivo nello sviluppo delle città capitalistiche degli Stati Uniti ed è fortemente connesso alle dinamiche tra ricchezza e povertà urbana in cui prende piede un nuovo tipo di ricostruzione da parte della classe sociale benestante. Si tratta del fenomeno della "gentrificazione" e inizia a svilupparsi per la prima volta nei quartieri di Soho e nel West Village:

il nuovo ceto medio coinvolto nelle trasformazioni urbane e sociali (a differenza del vecchio ceto medio) rappresenta perfettamente l'ideale del periodo, occupando a poco a poco i loft di Soho e convertendoli ad appartamenti di lusso. Pittori e scultori occupavano gli spazi commerciali già dal 1930, e rinforzando questa tendenza il fenomeno presto dilagò per tutta Manhattan e Brooklyn. Occupando dunque queste aree, la zona comincia ad acquistare valore, e gli abitanti che prima la vivevano scompaiono perchè non possono più permettersi di abitare la zona.

Anche la costruzione di appartamenti di lusso, che richiama nostalgicamente la produzione degli anni 20 subisce un forte boom in questi anni, e riguarda alcune aree adiacenti ai tradizionali quartieri più ricchi della città, includendo la 3rd Avenue e l'Upper East Side.

Nonostante la giustapposizione tra architettura residenziale per ricchi e poveri sia sempre stato un aspetto fondamentale dell'housing di New York, gli ultimi decenni hanno prodotto una condizione abbastanza estranea a tutto quello che era successo fino a quel momento: per la prima volta i cambiamenti fondamentali nell'economia della città hanno prodotto una riduzione della produzione di residenze popolari, un peggioramento delle condizioni di vita domestiche per i più poveri e un divario molto più ampio tra i ricchi e i poveri. Quello che si vive oggi è esattamente la conseguenza di questo problema: il governo negli ultimi anni ha rimesso in luce il problema della casa, come accennato nell'introduzione, in quanto si rende conto delle esigenze della maggioranza dei newyorkesi. Ma i riflettori rimangono sempre puntati sull' "high rise development" imbrigliato fortemente nel processo della gentrificazione. La classe media conquista a poco a poco sempre più spazi al di fuori dell'isola di Manhattan, e con sempre meno scrupoli toglie spazio di vita agli abitanti più poveri della città. Le costruzioni NYCHA continuano dunque la loro vita, e i problemi diagnosticati già al momento della loro costruzione continuano ad abitarli, favorendo semplicemente l'avanzare di condizioni di vita sempre peggiori. Nel 2013 il governo ha deciso di affittare i lotti per i parcheggi di alcuni complessi popolari per la costruzione di appartamenti di lusso destinati alla classe media: se questo progetto contiene in se tante possibilità, in quanto potrebbe portare al tentativo di risolvere il divario tra ricchi e poveri, ha anche in se un aspetto più negativo: gli incaricati di realizzare questi edifici sono gli stessi che portano avanti il processo di gentrificazione, e l'inserimento all'interno dei NYCHA provocherà solamente la completa dismissione delle residenze pubbliche.

Il potenziale più incoraggiante per affrontare il problema dell'housing del nostro periodo rimane ancora astratto: siamo in grado di capire i complessi rapporti della società, dell'economia e del design molto meglio che nel 1850. Il meccanismo tecnico per risolvere le questioni sulla residenza esiste. Quello che manca è l'iniziativa politica per usarli. Siamo immobilizzati dalla paura della complessità. Scappare in una privata gentrificazione di opulenza e stile è auspicabile per alcuni, ma è un'illusione che governa la maggior parte delle questioni pubbliche cruciali. Quello che è chiaro è che qualunque sia la catastrofe sociale che ci aspetta sarà il risultato dei errori cinici e voluti da pochi, piuttosto che i tentativi per il bisogno di molti.

i waterfronts

La complessità morfologica e l'estensione delle coste costituiscono l'origine portuale e la particolarità di New York. La città ora si estende su tre isole e sull'entroterra meridionale di New York State; l'area metropolitana include l'area settentrionale del New Jersey a ovest e il Connecticut a est. Da sempre i pianificatori urbani si sono confrontati con il duplice bisogno del trasporto via acqua, sia nel suo aspetto commerciale, costruendo porti per lo scambio di merci transatlantico ed interno, sia nel realizzare una maglia di trasporti per gli abitanti, atta a connettere i distinti segmenti metropolitani in un unico sistema di circolazione. La posizione del sito su cui sorge Manhattan e per cui essa è stata fondata, ha da sempre costretto le autorità ad occuparsi della costruzione di moli per il traffico navale e del loro costante rinnovo basato sugli avanzamenti della tecnica e sulle esigenze di mercato. Gli olandesi, dalla fondazione della colonia di New Amsterdam, cominciarono da subito a fabbricare i docks usando come unico materiale il legno. I primi moli in pietra appaiono nel 1664 per opera degli inglesi, che conquistarono New Amsterdam rinominandola New York, essi probabilmente erano costruiti principalmente con pietre granitiche trovate sul posto e tavole di legno. Nel 1870 si potevano contare complessivamente 126 moli lungo le coste di Manhattan costruiti fino a quel momento da olandesi, inglesi e successivamente dai cittadini della nuova repubblica Americana, mentre solo dal 1840 la sistematica costruzione di docks venne estesa al waterfront di Brooklyn. La serie di bonifiche, la costruzione di attracchi navali e dei relativi snodi stradali è il risultato di un processo anarchico, in cui gli interessi di privati, colonialisti e più tardi di stato e municipio furono frequentemente in conflitto. La promessa di portare ordine alla moltiplicazione dei docks, con regole sulla quantità e sulle misure in rapporto alla rapida espansione del commercio portuale, si concretizzò nel 1871 grazie alla nascita del New York City Department of Docks. Il piano fu rivisitato nel 1880, in questo periodo i vari moli e ferry slips seguirono variazioni nel sistema strutturale, principalmente in funzione della profondità del suolo roccioso, che andava da un minimo di 80 piedi fino ad un massimo di 150 piedi, tutte le opere portuali erano associate alla ricostruzione della bulkhead wall, una paratia che seguiva il corso del fiume estendendosi dal Battery Park fino alla ventitreesima strada. Dal 1875 al 1910 si costruirono i moli nel Chelsea District of the Hudson River e l'area circostante si riempì di cantieri navali e grandi magazzini di stoccaggio, all'inizio del XX secolo l'espansione delle strutture portuali si estese sul waterfront da Bloomfield street a sud della ventitreesima strada,

questa serie di moli venne chiamata Chelsea-Gansevoort. Demolizioni, costruzioni e ricostruzioni del waterfront continuano negli anni fino alla II Guerra mondiale che segnò un decisivo periodo di cambiamento, già dal dopoguerra le attività commerciali e trasportuali che si basavano sull'acqua diminuirono fortemente, la metropolitana, la ferrovia ed i tunnel che favorivano il trasporto su gomma, presero il posto dei ferry per le persone e delle navi per le merci.

Il tema del waterfront, tornato ultimamente ad occupare un posto centrale nel dibattito sullo sviluppo urbano di questa metropoli, è sicuramente un punto cruciale all'interno di questa ricerca. L'esteso waterfront di Manhattan appare oggi come uno spazio di risulta tra acqua e costruito, un margine di servizio in cui la città racconta un po' della sua storia con carcasse di vecchie fabbriche dismesse, eco di una città portuale che non c'è più. A cavallo tra le due guerre, infatti, New York vide pian piano scemare la sua attività economica di porto fluviale in favore di quella di capitale della finanza. I docks che puntellavano tutto il perimetro dell'isola nella parte più meridionale, come è ben visibile comparando alcune mappe storiche, andarono via via scomparendo, restituendoci l'immagine di una città tutta introvertita. Essendo sempre stato occupato da parchi, piers o grandi infrastrutturali, i margini dell'isola sono stati raramente oggetto di ricerca per un loro sviluppo di cui, invece, avrebbe beneficiato tutta la città che dimenticò a lungo l'enorme potenziale intrinseco di questi luoghi di confine a forte carattere naturalistico. L'elemento che, nel tempo, nessuno potette ignorare era il cercare di restituire vita a questa parte di città e l'accessibilità a questa spesso ostacolata e resa impossibile dalla presenza della barriera dell'infrastruttura.

"Rising Currents: projects for New York's waterfronts"

Il motivo per cui recentemente si è tornato a porre l'accento sul waterfront è una conseguenza delle catastrofi che hanno segnato la città di New York negli ultimi anni, e in particolare l'avvento di uragani disastrosi come "Sandy" nell'ottobre 2012. Il progetto del Museum of Modern Art "rising currents" è anche antecedente a questo momento, e propone un workshop di architetti, ingegneri, ecologisti e artisti che siano interessati a ridisegnare parti dell'area di costa di New York City nel tentativo di fornire una soluzione al gravissimo problema della crescita del livello del mare, per prevenire i mali futuri derivati dall'innalzamento delle temperature e nell'imminente, quelli delle disastrose intemperie a cui la città è soggetta. Infatti l'alzamento del mare e le più frequenti tempeste, combinate alle possibilità di un surriscaldamento globale portano ad aspettarsi che i due piedi di sicurezza dei porti newyorkesi non siano sufficienti ad assorbire gli eventi. E' su questo che i team devono affrontare nei loro progetti nell'autunno del 2009 a ciascuno dei quali venne assegnata una particolare area da sviluppare con una cosiddetta "infrastruttura-leggera" che potesse migliorare gli effetti mimetizzandosi con la natura e accettando l'ingresso dell'acqua entro i limiti del progetto, tra la terra e i fiumi.

I recenti disastri hanno evidenziato come le idee emerse in questo workshop debbano diventare una realtà in una città di mare come New York: l'allagamento in una città super-congestionata ospitante 8 milioni di abitanti e le cui aree urbane più importanti si affacciano sul mare, causa molti più danni che in qualsiasi altra città del mondo. L'uragano Sandy allagò completamente aeroporti e metropolitane, lasciando per più di una settimana metà della città senza energia elettrica; la quantità di case sommerse è enorme e ancora oggi le ricostruzioni a seguito del disastro sono ben visibili lungo tutte le coste.

Si rende quindi assolutamente necessaria la realizzazione di una barriera che possa assorbire i fenomeni, impedendo all'acqua di entrare nello spazio vitale della città: ogni progetto proposto nelle aree direttamente limitrofe al fiume o al mare dovrà quindi affrontarlo; non considerarlo porterebbe a un'inevitabile disastro futuro.

New Urban Ground

New Urban Ground è un nuovo paradigma per le infrastrutture della città a Lower Manhattan, che combina drastiche e leggere soluzioni. I docks sono stati qui costruiti sin dal 1600 per facilitare i trasporti, fortificare e prevenire gli attacchi e pareti contro l'acqua per proteggere la crescita della città dal confine. Queste nuove pareti che fronteggino le tempeste non sono in grado di adempire l'intera funzione rispetto alle necessità odierne. Il compito di New Urban Ground è quindi quello di proteggere rendendo l'area verde attraverso l'introduzione di "wetlands" che assorbono, fornendo una spettacolare enfasi tra lo spazio produttivo e le strade, e il verde intorno.

Lower Manhattan viene ricoperta da cemento e vegetazione nella sua parte produttiva, selezionate apposta per la loro tolleranza all'inquinamento e all'acqua salata. Queste vie verdi così porose si comportano a tutti gli effetti come delle spugne ridonando un dinamismo naturale all'isola.

New Urban Ground. S. Cassell, A. Yarinsky, ARO, DLANSTUDIO



Working Waterline

Lo spazio occupato da questo progetto è il terreno di Bayonne, nel New Jersey, occupato in precedenza da grandi depositi di olio per le fattorie e da porti militari. Il team ha immaginato una nuova ecologia naturale ed economica per tutta la regione, selezionando tra l'esistente del potenziale per un futuro utilizzo. Un porto utilizzato durante la seconda guerra mondiale viene qui trasformato in un sistema di riciclaggio e le cisterne per l'olio serviranno a produrre carburante ecologico (biofuel), realizzato trasformando le acque nere. Il nuovo sistema di riciclaggio fa sì che la regione trasformi l'enorme quantità di vetro nelle componenti per le barriere marine; le barriere in questo modo diventano habitat per le piante grasse e per la vita marina e prima di diventare un'attenuante per le tempeste. La produzione di energia e l'industria coesistono con le opportunità ricreative. Working Waterline è una costa sopraelevata e produttiva salvata dal disastro ecologico e con la possibilità di salvarne un altro.

Working Waterline. M. Baird Architects



Oyster-Tecture

In questo caso al team spettava una delle più problematiche aree di New York, a causa della presenza del più inquinato canale della città: il Gowanus Canal. L'area è compresa tra red Hook e Governor Island e la porzione di mare tra queste due terre. Dopo aver appreso tutte le informazioni a proposito della condizione dell'acqua, il team propose di continuare il tentativo già in atto di rivitalizzazione con l'utilizzo di una barriera di ostriche. La struttura viene riempita di giovani ostriche disposte in un nuovo Gowanus Canal in modo che possano cominciare il loro lavoro naturale di creazione di un reef stimolando la vita delle altre creature marine e pulendo milioni di galloni dell'acqua del porto. Il tutto viene completato da giardini fertilizzati grazie alla pulizia delle acque nere.

Oyster-Tecture. K. Orff, Scape



New Aqueous City

L'area di progetto destinata al quinto team è quella che offre una maggiore diversità perchè ospita il Verrazzano Bridge e il Bayridge Park. Il progetto ricrea un nuovo paradigma urbano: una città che può controllare il livello di innalzamento delle acque e assorbirlo. Questo viene fatto inondando il terreno oltre i suoi reali confini e quindi portando l'acqua oltre la città: dei piers abitabili e attenuanti per le onde (che ospitano residenze pubbliche) diventano anche porti per un traghetto ecologico. L'acqua che entra all'interno della città è regolata da un sistema puntuale di bacini e canali che siano in grado di assorbire le acque della tempesta e abbiano la funzione di parco in condizioni normali.

New Aqueous City. E. Bunge, M. Hoang, nArchitects



"Vision 2020"

Il waterfront è un problema anche più reale di quello descritto nelle proposte progettuali del workshop organizzato dal MoMA. Il waterfront è una realtà newyorkese che sta di recente cambiando immesamente: il valore di tale appezzamenti di terra è ora dato proprio dal contatto che essi hanno con l'acqua e con la città. Le rive dei fiume sono le aree migliori da cui osservare la città e le funzioni di porto commerciale avute fino a 50 anni devono essere quindi in qualche modo trasformate.

Nelle pagine precedenti abbiamo visto come il tentativo di integrare la vecchia funzione industriale al nuovo parco per piacere sia una costante quasi dappertutto: attualmente il Brooklyn Bridge Park, il Williamsburg Park e le proposte per Red Hook basano la loro progettazione proprio su questa integrazione tra le due realtà ora così distanti tra loro. E questo avverrà anche nelle imminenti riqualificazioni future.

Il dipartimento dell'urbanistica di New York ha elaborato un piano proprio a questo proposito: nel 2002 viene pubblicato il progetto "Vision 2020" che dà indicazioni su come approcciarsi a tutta la linea di costa di New York per i prossimi 20 anni. Dal piano deriva che tutte le aree costiere della città ospiteranno parchi e/o percorsi pedonali e commerciali e in alcune aree specifiche il progetto si allargherà diventando talvolta residenziale e talvolta industriale (inglobando le vecchie fabbriche nel progetto). Al tempo della pubblicazione non tutti i parchi erano ancora stati progettati, ma ora, a distanza di 13 anni è evidente come tutte le recenti realizzazioni siano state fatte sulla base di quella linea progettuale.

Le strategie indicate riguardano:

la necessità di espandere gli accessi pubblici ai waterfront. Infatti essendo queste aree fino a qualche anno fa delle classiche aree industriali o portuali, gli accessi erano praticamente inesistenti; ora la riqualificazione del limite deve inevitabilmente cercare di realizzare dei conetti di ricongiungimento tra la città e il fiume.

voler vivere e lavorare il waterfront: come sopra accennato il waterfront verrà riqualificato per meglio mostrarne la qualità paesaggistica e talvolta verrà integrato con il contesto esistente.

migliorare la qualità dell'acqua. L'utilizzo che ne è stato fatto finora delle aree costiere ha portato ad un livello di inquinazione tale che nelle acque newyorkesi non sia più

presente la fauna marina. I progetti qui realizzati dovranno quindi ipotizzare un sistema di pulizia delle acque ed evitare di aggravare il fenomeno.

rilanciare i trasporti via acqua. I trasporti via terra sono infatti ormai troppo congestionati e spesso per arrivare alla città da uno dei boroughs ci si impiega molto più tempo del necessario. Per questo il trasporto via mare, renderà più semplici gli spostamenti, specialmente quelli longitudinali lungo i fiumi, permettendo agli abitanti di risparmiare del tempo ed utilizzando un mezzo più ecologico.

Ciò che risulta essere davvero importante in questo progetto è che c'è la volontà di avere un piano complessivo per la città di New York, senza continuare a considerare lo spazio urbano come piccole particelle: la visione di un elemento unificatore in una città fatta di piccoli isolati diventa quindi essenziale.

la teoria e il progetto

Il passaggio dalla teoria al progetto risulta abbastanza complicato in una città come quella di New York. Raccontare la storia o gli elementi fondativi della città non lascia intravedere gli aspetti che davvero caratterizzano l'architettura di questa metropoli, che nasce da un particolarissimo rapporto che ha da sempre caratterizzato la città tra l'architetto e l'area del progetto.

L'architetto italiano è abituato a osservare e valutare sapientemente dalla pianta, dalle descrizioni planari dei suoi disegni, dai grandi impianti unitari, del rapporto fra singolarità tipologiche e matrici ripetute delle forme abitative. Da queste osservazioni l'architetto italiano è solitamente in grado di tracciare le prime valutazioni di diversità e di apparenza storica. New York invece è altro: c'è una divaricazione netta tra la rappresentazione planare e la sua sostanza viva, materiale, volumetrica. Ciò che appare omologo e continuo nell'infinita ripetizione dell'ordine geometrico delle griglie planimetriche si rivela multiforme e particolare nella dimensione verticale. L'omogeneità delle misure urbane è contraddetta dall'irregolare lievitazione delle figure dal suolo.

Un progetto in un ambito come questo ha la responsabilità di prefigurare una trasformazione consapevole di ciò che esiste. Infatti la metropoli newyorkese oggi si confronta con la drammatica fragilità di un'urbanità in implosione, dove lo stratificarsi di contraddizioni, apre a realtà nuove infrangendo modelli consolidati. Ma è proprio su questo stratificarsi di elementi che è necessario porre l'accento: New York è la sommatoria di molteplici esperienze ma tutte queste esperienze hanno finora sempre fatto riferimento alla dimensione dell'isolato urbano. Ogni progetto, e ogni proposta possono rapportarsi solamente a questa dimensione: da quando è stato istituito il Commissioners' Plan nel 1811, è l'isolato l'ambito urbano di più grande progettazione. Anche le proposte più ambiziose si rapportano a questo. Gli unici episodi urbani che non rispettano tale regolarità sono appunto i NYCHA e le infrastrutture lungo il confine.

Rem Koolhaas nel suo *Delirious New York* descrive la situazione in questo modo:

"tutti gli isolati sono uguali e la loro equivalenza invalida, in un solo momento, qualsiasi sistema di circolazione e differenziazione che in passato abbia guidato la progettazione delle città tradizionali. La griglia liquida la storia dell'architettura e tutte le precedenti lezioni di urbanistica.

Essa costringe i costruttori di Manhattan a sviluppare un nuovo sistema di valori formali, a inventare strategie per differenziare un isolato dall'altro.

La disciplina bidimensionale della Griglia origina anche una libertà insperata per un'anarchia tridimensionale. La Griglia determina un nuovo equilibrio tra libertà e controllo, grazie al quale la città può essere contemporaneamente ordinata e fluida, una metropoli dal caos rigoroso.

Con questo modo di imporsi, Manhattan è immunizzata per sempre contro ogni (ulteriore) intervento totalitarista. In un singolo isolato - l'area più estesa che possa essere sottoposta al controllo - sviluppa un'unità massima di Ego urbanistico.

Poichè non c'è speranza che zone più ampie dell'isola possano essere dominate da un singolo committente o architetto, qualsiasi volontà - qualsiasi ideologia architettonica - dovrà essere realizzata per intero entro i limiti dell'isolato.

Poichè Manhattan ha una superficie finita e il numero dei suoi isolati è stato stabilito una volta per sempre, la città non potrà crescere in modo convenzionale.

La sua pianificazione quindi non potrà mai definire una configurazione architettonica immutabile nel tempo; si può solo predire che, qualunque cosa accada, avverrà da qualche parte all'interno dei 2028 isolati della Griglia.

Ne consegue che ogni forma di insediamento umano può affermarsi solamente a spese di un altro. La città diventa un mosaico di episodi, ciascuno con la propria specifica durata, contrapposti l'uno all'altro attraverso il medium della Griglia."

Gli architetti di New York hanno quindi realizzato i loro edifici abbandonandosi a questa incoscienza volontaria: nessuno si è mai spinto oltre la dimensione base ma tutti sono stati travolti da una condizione metropolitana, data dalle enormi possibilità e ambizioni della città. Ma New York merita di avere una propria architettura specifica, in grado di rivendicare la paternità di questa "Cultura della congestione", affrontando i problemi dell'intorno urbano e non solo del perimetro dell'isolato; la città esiste oltre i "blocks" .

Il mio progetto parte proprio da questa considerazione. Nell'ottica di sostituzione di tessuto urbano il tema progettuale sarà il ridisegno di un sito NYCHA di Long Island City: una porzione urbana esclusa dall'idea della città, soggetta ad un rapido deterioramento edilizio ed urbanistico. Ciò che determina il progetto è proprio la volontà di riportare questo "pezzo" all'interno dell'agglomerato urbano considerando tutti i presupposti finora descritti: tentare di progettare e analizzare una dimensione che va oltre all'isolato in questione, e che vuole fornire un disegno urbano complessivo dell'area di progetto. Il ruolo del progetto urbano si carica di potenzialità rinnovate, riformulando parametri dimensionali e collettivi, introducendo all'interno anche aspetti spesso conflittuali tra loro ma in costante e reciproco divenire.

L'intervento estendendosi dunque oltre il perimetro definito, tende a costituire una connessione fisica tra due pezzi di città così vicini ma distanti tra loro, sviluppandosi come un'estensione di parco e residenze tra Astoria e il Queensboro Bridge nonché ponendosi come costruzione di una rinnovata possibilità relazionale tra il quartiere e l'East River.

Da questo punto potremo dunque riguardare con occhio critiche tutte le analisi fatte sulla città, in maniera tale da poter indagare sugli aspetti che ci hanno portato a proporre tali temi progettuali sulle Queensbridge Houses.

“L’analisi cosciente”

Riguardando le analisi effettuate su tutta l’area metropolitana di New York possiamo quindi fare una serie di considerazioni che prima dell’introduzione storica alla città sarebbero state superflue. Analizzando le mappe del sistema dell’edificato e dei trasporti è evidente, come già stato notato, come queste facciano parte di un sistema regolare figlio del Commissioners’ Plan del 1811. Alla geometria degli isolati corrispondono i pieni urbani.

Anche la mappa del verde è in assoluta assonanza con le precedenti: ogni verde segnato corrisponde infatti a un vuoto nelle analisi precedenti, e forma un sistema fortemente irregolare rispetto a quelli visti prima. Affiancando ora la mappa che localizza tutti gli isolati irregolari residenziali disseminati su territorio newyorkese (studiati nei capitoli precedenti) è possibile fare una serie di considerazioni: i blocchi residenziali in questo caso corrispondono ognuno ad un verde urbano presente nella mappa precedente; sono residenze, pieni urbani, ma l’aspetto che assumono in un’analisi planimetrica è quella del giardino e occupano dunque un vuoto nelle analisi dei pieni e delle strade. Questo aspetto è eloquente del fatto che ciò con cui abbiamo deciso di lavorare rappresenta un episodio anomalo nel tessuto cittadino, e va trattato come tale in tutti i suoi aspetti. Se da una parte indica una piccola volontà di scindersi dalla onnipresente Griglia, dall’altra ripiega completamente su se stesso senza relazionarsi con l’intorno, come ogni altro progetto realizzato negli isolati urbani.

Andando ad esaminare più nel dettaglio questi siti residenziali ci scontriamo con molte delle aree che abbiamo studiato prima nel capitolo riguardante il social housing. Ho considerato tra queste alcune aree che ritenevo di maggior interesse per lo studio affrontato e in particolare quei siti residenziali che hanno mantenuto le loro caratteristiche peculiare tutt’oggi. Ne ho identificati 8 che, descritti in ordine cronologico forniscono un riassunto di quello che è stato il social housing dagli anni 30 agli anni 60. In particolare verrà evidenziato il loro rapporto con il contesto, che sarà poi uno dei temi progettuali fondamentali, e la superficie edificata rispetto a quella verde, che diminuisce progressivamente con il passare degli anni.

*il sistema regolare
i pieni*



le strade e gli isolati



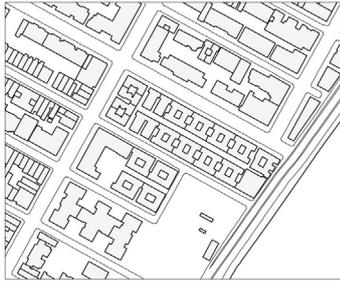
*il sistema irregolare
i vuoti (verde urbano)*



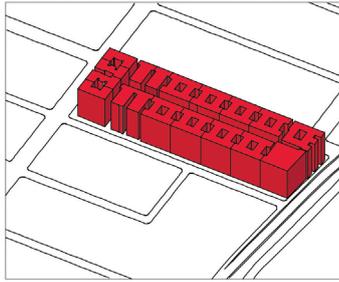
isolati residenziali irregolari



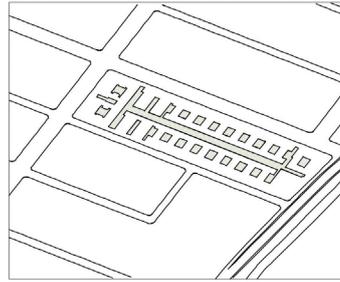
Manhattan - Metropolitan Houses



inserimento nel contesto



volume edificato



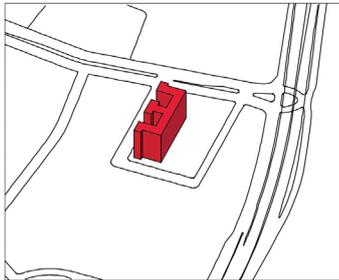
superficie verde

numero di piani = 5
% di verde = 27
% occupazione del suolo = 73

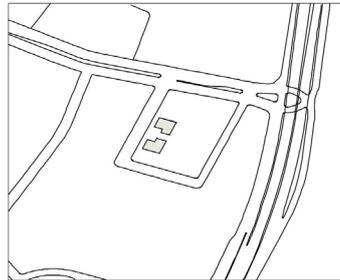
Manhattan - Lavanburg Homes



inserimento nel contesto



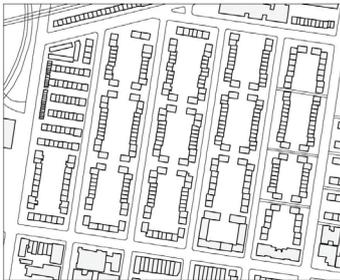
volume edificato



superficie verde

numero di piani = 6
% di verde = 37
% occupazione del suolo = 63

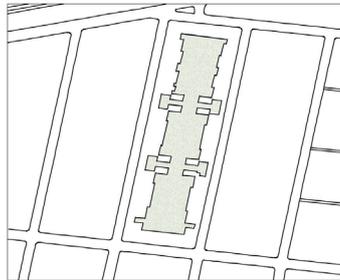
Queens- Sunnyside Garden



inserimento nel contesto



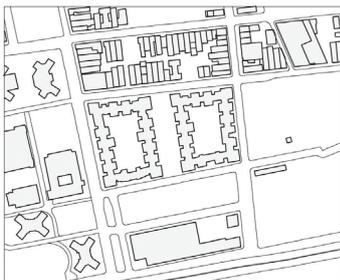
volume edificato



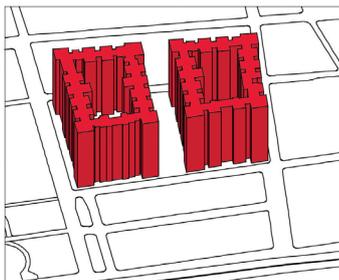
superficie verde

numero di piani = 2
% di verde = 64
% occupazione del suolo = 36

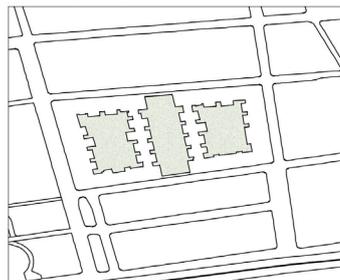
Manhattan - Knickeborcker Village



inserimento nel contesto



volume edificato



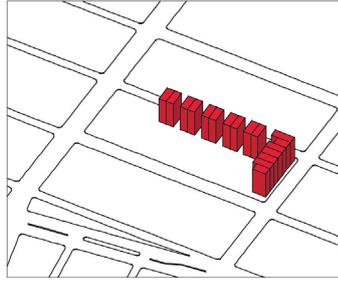
superficie verde

numero di piani = 12
% di verde = 54
% occupazione del suolo = 46

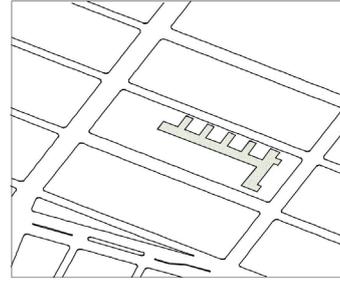
Manhattan - First Houses



inserimento nel contesto



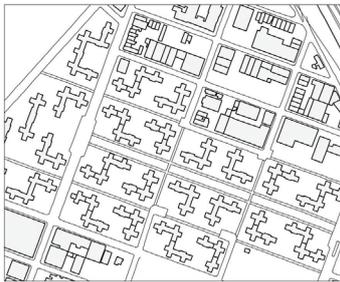
volume edificato



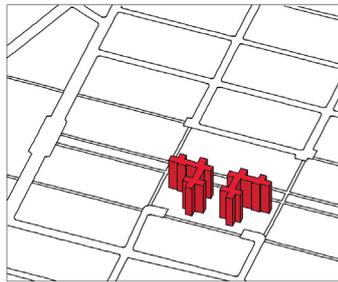
superficie verde

numero di piani = 4
% di verde = 52
% occupazione del suolo = 48

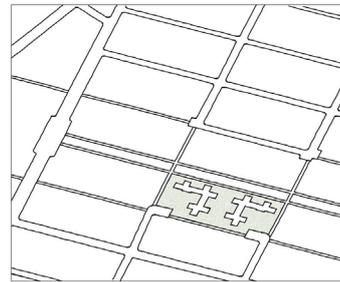
Brooklyn - Red Hook Houses



inserimento nel contesto



volume edificato



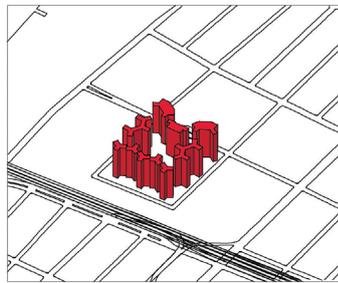
superficie verde

numero di piani = 6
% di verde = 77
% occupazione del suolo = 23

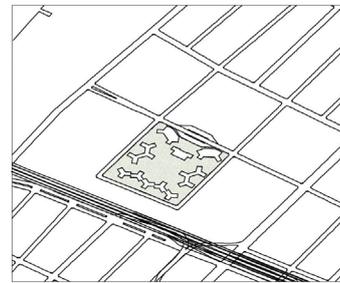
Queens - Queensbridge Houses



inserimento nel contesto



volume edificato



superficie verde

numero di piani = 6
% di verde = 24
% occupazione del suolo = 76

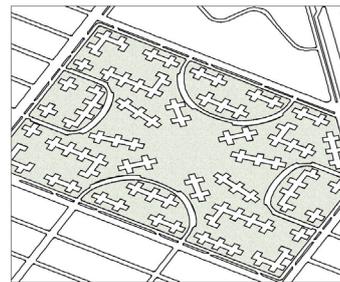
Manhattan - Stuyvesant Town



inserimento nel contesto



volume edificato



superficie verde

numero di piani = 12
% di verde = 24
% occupazione del suolo = 76

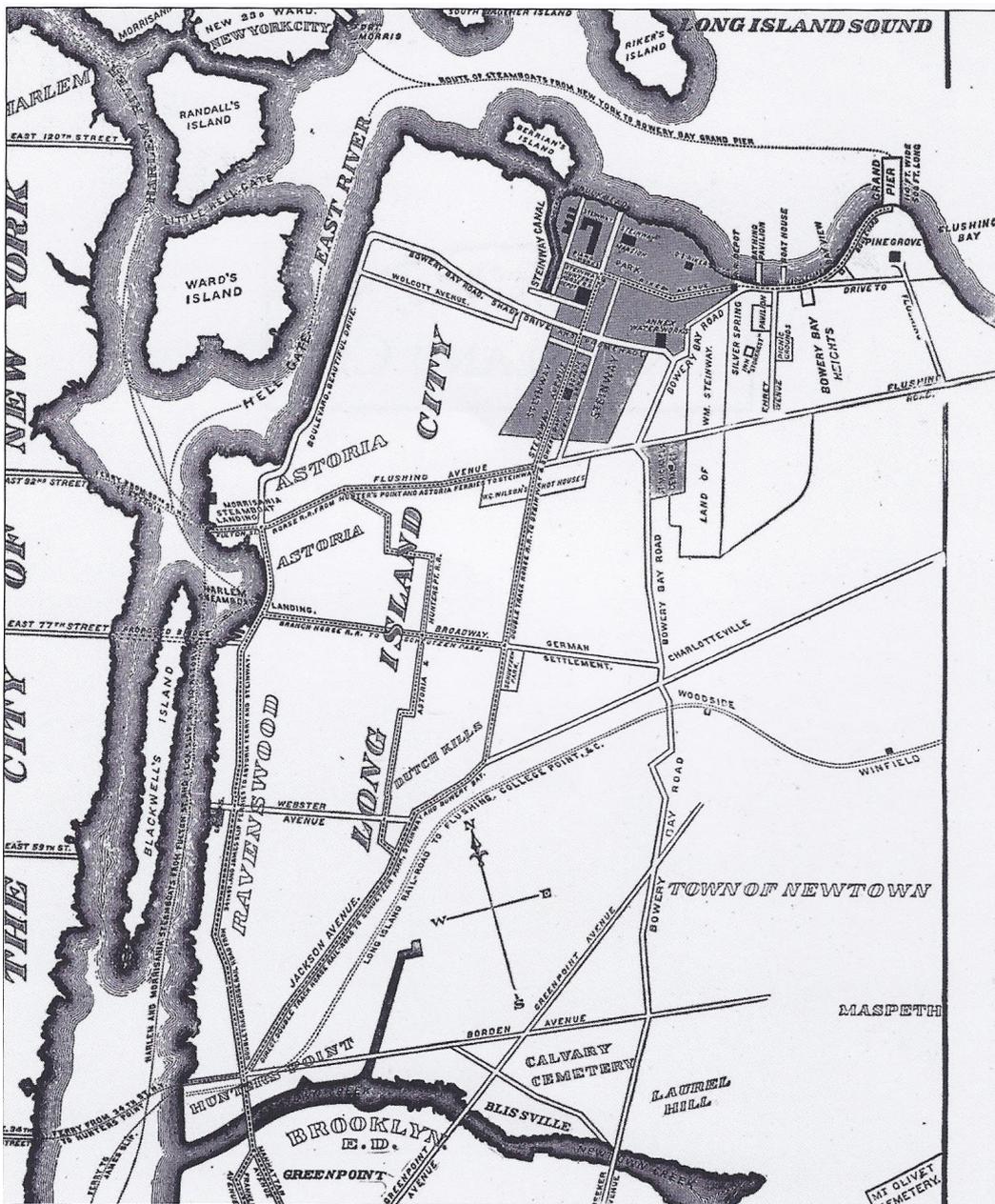
E' evidente come tutti questi impianti risultino essere quasi sempre l'applicazione indiscriminata di una serie di leggi che possono ricollegarsi alla città-giardino sperimentata in Europa. I complessi residenziali tendono infatti a insediarsi nella periferia (o comunque al margine della città) e tentano un allontanamento dalla strada e un rapporto favorito con l'interno, lo spazio verde; la dimensione rilevante in questi progetti è il grande isolato, non più il "block" newyorkese e le attività commerciali vengono segregate, come se fossero un elemento completamente estraneo alla vita all'interno del quartiere. L'idea che la comunità autonoma debba essere isolata ed estranea ai cambiamenti futuri è la regola che vige nei NYCHA. L'affiancare questi prototipi di residenza pubblica l'uno all'altro riesce a fare emergere un altro fatto fondamentale. Se da una analisi a scala più grande questi elementi risultavano essere semplicemente parte del verde urbano, da vicino è possibile cogliere il rapporto che questi impianti hanno con gli assi stradali. La maggiorparte di loro evita il rapporto con la strada, partendo da una posizione di voluta negazione nei confronti di questa. Era quello a cui si era auspicato al tempo della loro costruzione. Ma conoscendo ora l'impatto che questa scelta estetica ha avuto sul funzionamento urbano e sociale dei quartieri residenziali in questione, è possibile fare una considerazione: gli edifici che più si discostano dal rapporto con l'impianto della Griglia sono anche gli stessi elementi che hanno subito una degradazione in termini abitativi consistenti. In particolare questo vale per i progetti di Queensboro Bridge e Red Hook, ovvero i primi progetti di sperimentazione di questa nuova tipologia urbana. Gli altri invece sono tutt'ora quartieri ben conservati e dagli standard abitativi piuttosto alti. Non solo questa qualità si deve all'evitata negazione con la strada, ma è data proprio dal tentativo di cercarlo un rapporto con il perimetro dell'isolato: se si osserva il progetto di Stuyvesant Town al giorno d'oggi è evidente come il passeggio all'interno di questo quartiere sia piacevole e ricercato dagli abitanti, nonostante il tentativo iniziale di chiudere il quartiere ad intrusioni da parte dell'esterno. Infatti, seppur gli edifici abbiano una forma piuttosto irregolare, al piano terra, seguendo il perimetro esterno del blocco, sono stati aggiunti degli edifici commerciali che costituiscono uniformità e unità sul fronte stradale. Lo stesso accade per le First Houses: nonostante si tratti fondamentalmente di una ristrutturazione edilizia, la continuità del prospetto con la linea del marciapiede rende possibile un'interazione tra l'edificio e il suo intorno. Tra i tentativi meglio riusciti si inserisce certamente Sunnyside Garden:

nonostante gli isolati tendano ad aprirsi solamente verso l'interno la combinazione di case basse e la collaborazione tra gli abitanti della zona fa sì che il progetto risulti felice dal punto di vista sociale. Per lo stesso motivo funzionano le Lavanburg Homes: sin dal momento della loro progettazione agli abitanti del luogo venivano offerti un numero notevole di servizi sociali che la rendevano degna di essere il primo progetto a New York no-profit.

E' attraverso l'individuazione di questi aspetti, positivi e negativi, che si cercherà di lavorare nell'area di progetto scelta. Lo studio sulle diverse tipologie residenziali newyorkesi può infatti fornire un'ottimo strumento d'indagine per chiarire quali siano le mosse progettuali migliori da fare, auspicando quindi ad una ipotesi che, seppur ideologica, potrebbe davvero funzionare.

Long Island City

mappa di Long Island City del 1896



Long Island City

Long Island City è l'area più a ovest del Queens, appena al di là dell'East River venendo da Midtown Manhattan. Dagli ultimi venti anni in cui si è caratterizzata soprattutto per la produzione industriale, sta ora diventando uno dei maggiori centri culturali con numerose comunità di artisti. E' recente ma velocissimo anche lo sviluppo residenziale: il rezoning degli ultimi anni sta puntando sul potenziamento del waterfront del fiume accompagnata dal rinnovamento edilizio.

Ciò che è ben visibile in questo momento a Long Island City è proprio la trasformazione in atto: le aree residenziale e il waterfront appena ricostruito si affiancano ancora al vecchio tessuto esistente formato per lo più da bassi edifici e da piccole industrie. E' facilmente intuibile come, nell'arco di qualche anno, Long Island City diventerà un nuovo centro propulsore di New York, affiancato a Manhattan.

E' questo il motivo che mi ha portato a definire con maggior attenzione questa area della città: la rapida evoluzione e ristrutturazione del quartiere permettono ad un ripensamento e ad una riqualificazione urbana più efficace, proprio nell'ottica di una sostituzione di edilizia residenziale in contrasto con il tessuto e i progetti circostanti. Lavorare su questo territorio è però, d'altra parte molto delicato: nonostante sia un tessuto estremamente diversificato il rapporto con la preesistenza sia residenziale che industriale è un tema che va affrontato nei migliori dei modi.

A New York il rapporto con la preesistenza è un tema alquanto recente, diventato per alcune comunità quasi una missione, in una realtà in cui la scelta della tabula rasa e la legge del profitto, simboleggiata dal grattacielo, predominano sull'architettura dello spazio pubblico e sulla conservazione di alcune memorie. Si tratta probabilmente di una sensibilità appartenente alla cultura europea e alla storicizzazione della città contemporanea che i newyorkesi stanno riscoprendo e facendo propria negli ultimi anni, sviluppando un gusto che, per motivi speculativi, fino a questo momento gli era stato negato. Ma se la legge architettonica che governa New York è l'isolato, essendo sempre costretti alla rigida spazialità dei lotti della griglia, è proprio attraverso le preesistenze che si coglie la possibilità di evadere dalle dinamiche edificatorie trovando quindi nuove forme e nuove possibilità di sviluppo della città.



connessioni a Manhattan



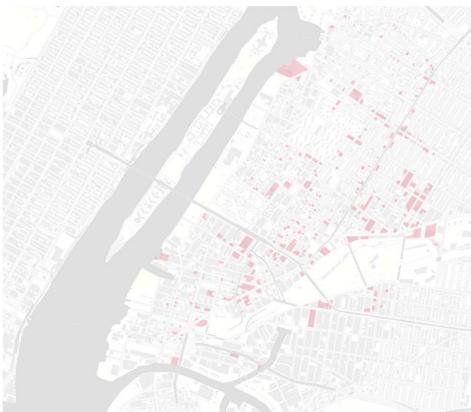
innalzamento del livello del mare



tessuto industriale



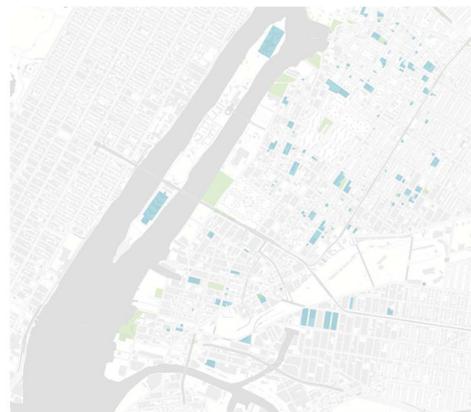
residenze



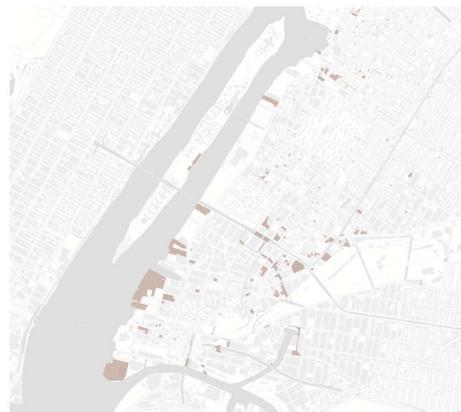
commercio



trasporti



servizi e spazi verdi



lotti non utilizzati

Analisi Territoriali

Analizzando l'area di Long Island City con un raggio di interesse più ampio attorno alle residenze Queensbridge, è possibile in primo luogo vedere quali siano le connessioni a Manhattan: lo forte sviluppo dell'area e la posizione centrale nei collegamenti tra la penisola e il Queens, hanno favorito una rete di collegamenti molto efficiente: numerose sono le linee di metropolitana che attraversano l'area, così come le linee di bus. Il Queensboro bridge offre anche la possibilità di percorrere la distanza per e da Manhattan velocemente.

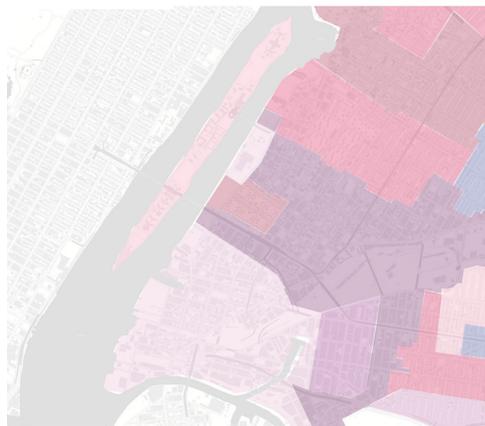
I due centri principali di questa connessione sono senz'altro Queens Plaza e Court Square: aree di recente costruzione, sono diventati i due nuovi poli propulsori di Long Island City, a cui tutta l'area fa attualmente riferimento. La presenza della Long Island Railroad (sistema ferroviario che prossegue per tutta la lunghezza di Long Island) implementa la necessità di collegamenti efficienti. La zona che sembra rimanere sprovvista di collegamenti è quella a nord del complesso residenziale preso in esame: nè bus nè metropolitane collegano l'area rendendo quindi necessario un potenziamento in previsione di un futuro sviluppo.

Per quanto riguarda l'utilizzo del suolo, è possibile riprendere le considerazioni sopra fatte: l'area è sostanzialmente circondata da tessuto industriale che testimonia il ruolo di Long Island City nei suoi ultimi 20 anni di storia. E' visibile come il tessuto residenziale si concentri soprattutto al nord, verso il quartiere di Astoria, che da sempre ha mantenuto questa caratteristica funzionale. Carente è, come già detto, anche la quantità di servizi: essendo tessuto prevalentemente industriale questa ne è diretta conseguenza, ma che dovrà essere risolta considerando il forte sviluppo in atto. Interessante è anche osservare come il tessuto industriale (relativo ai trasporti) occupi una porzione consistente di waterfront: si renderanno quindi necessarie delle soluzioni di sviluppo alternative per questo tratto di riva del fiume.

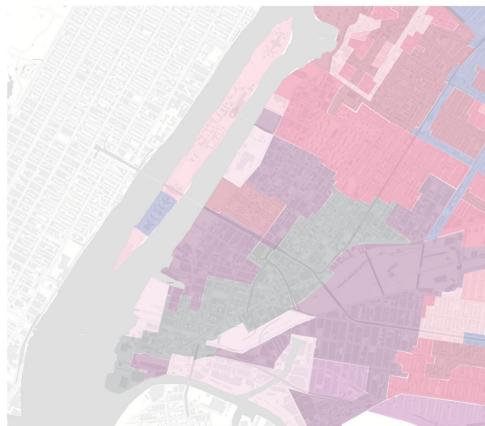
Per una città come New York, completamente costruita alla foce del fiume Hudson, e situata in una zona fortemente soggetta ad uragani, è necessario indicare quale siano le zone di pericolosità per allagamento: la mappa indica infatti che Long Island City ha una grande porzione di territorio nella Zona A (la più pericolosa) essendo nata a ridosso del fiume e costringendo un canale di acqua che la separa da Brooklyn.

Re-Zoning

Come ben mostra il confronto tra le mappe di zoning di New York City, lo sviluppo delle aree industriali si sta facendo in questa porzione di città sempre più frammentato: se nella mappa del 1961 le aree residenziali e quelle industriali erano nettamente separate, nello zoning del 2011 il tessuto edilizio inizia ad espandersi e ad insinuarsi tra quello industriale. E' inoltre evidente come qua venga indicata un'area di "propositi speciali": sarà proprio questa l'area del re-zoning attuale, secondo il quale sono in corso ristrutturazioni e concorsi di progettazione. A partire dal waterfront nella parte a sud-ovest, uno zoning a macchia d'olio si sta espandendo per tutta Long Island City, formando una serie di nuovi centri non ancora ben collegati tra di loro, ma pieni di potenzialità. Il risultato è quindi, come già accennato, una disseminazione di nuove aree finanziarie e residenziali, collocate nel mezzo di un tessuto esistente, che stanno prendendo sempre più forza. Un "gap" funzionale è comunque evidente e sensibile nel vivere questa area, in cui una cospicua parte di cittadini della classe medio-bassa, sta per essere costretta a migrare altrove, proprio a causa di questa riqualificazione imminente, non più a portata delle loro risorse economiche. Ma questo sarà un punto meglio descritto successivamente.



Zoning del 1961



Zoning del 2011



Re-Zoning del 2012

Le criticità

Come traspare dalla descrizione quantitativa dell'intero quartiere, gli aspetti negativi di uno sviluppo così immediato sono molteplici e di fondamentale importanza se affiancati alle peculiarità sociali e infrastrutturali che il luogo presenta. E' comunque attraverso la presa di coscienza di questi elementi che il progetto prenderà vita, nel tentativo di migliorare tutte queste istanze che convivono nella stessa area.

La gentrificazione

L'area immediatamente intorno alla stazione della metropolitana -QueensPlaza, e poco distante Court Square- è il risultato di una recente e velocissima speculazione edilizia, non diversamente dalle altre aree in costruzione di New York. Le aree appena riprogettate sembrano infatti essersi impossessate dell'edilizia esistente per favorire quella che a New York viene chiamata "Gentrificazione": ovvero i cambiamenti socio-culturali in un'area, risultanti dall'acquisto di beni immobili da parte di una fascia di popolazione benestante in una comunità meno ricca. Il risultato è inevitabilmente un miglioramento urbano che attrae a sé nuovi abitanti ad alto reddito e ad espellere i vecchi abitanti a basso reddito, che non possono più permettersi di risiedervi. Essendo il fenomeno qui pienamente in atto è evidente come le diverse classi sociali siano accostate per forte contrasto dai diversi tessuti abitativi che cambiano radicalmente da una strada all'altra.

Il problema dei cittadini di Long Island City non si limita solo alle due aree adiacenti la stazione della metropolitana. Tutte le fabbriche a ridosso della Long Island Railroad iniziano ad essere acquistate da cittadini ad alto reddito, intenzionati a convertire l'uso industriale in residenziale, costruendo "loft". Il termine "gentrification" fu coniato per descrivere proprio questo stesso fenomeno iniziato a Soho negli anni 60.

La riqualificazione di Hunter Points

La riqualificazione di Hunters Point rispecchia il processo di rinnovo di Long Island City: oltre ad inserirsi nel processo di gentrificazione sopra descritto rappresenta il rinnovo del fronte "oltre Manhattan". Si è cercato infatti di realizzare un nuovo affaccio sull'East River che potesse fare da specchio



*"gentrification"
dall'immagine è visibile la torre della city bank emergere da un tessuto quasi completamente industriale*



*Hunter Points
progetto di riqualificazione del waterfront di Long Island City.
processo soggetto alla legge della "gentrification"*



*tessuto industriale
incrocio provviso di depositi e piccoli edifici industriale. la maggiorparte dell'area è occupata da edifici come questi*

allo skyline dell'isola, con un parco fluviale lineare da cui affacciarsi e che continuasse il progetto di waterfront già iniziato a Brooklyn. Anche qui il sistema è però interamente destinato a far sopperire gli abitanti e lo spazio esistente, allo scopo di produrre del profitto. La tipologia urbana qui utilizzata viene quindi identificata come negativa e si cercherà una soluzione alternativa allo sviluppo del nuovo waterfront.

Il tessuto industriale

Come già descritto attraverso le analisi territoriali, è ancora il tessuto industriale ad occupare in maggior percentuale Long Island City. E' quindi con il tessuto industriale che ci si deve rapportare nel momento in cui si intende fare una proposta progettuale. Nonostante i piani regolatori tendano a supportare l'idea della continuazione dell'attività industriale, nella definizione di un perimetro manifatturiero, è poco credibile che l'area possa mantenerne l'intera qualità. Accanto a un fenomeno di sviluppo come quello che sta avendo, il tessuto industriale sembra infatti sempre più disposto a scomparire, per favorire e incrementare il processo di crescita e ristrutturazione urbana già ampiamente avviato

Se da una parte abbiamo edifici per la classe medio alta, dall'altra dunque il territorio è occupato da piccole (e in un caso grandi) industrie e fabbriche che descrivono la destinazione d'uso del territorio prima del rinnovo urbano. Anche questo però non può essere considerato un aspetto positivo: l'inserimento dell'area di progetto in un quartiere prettamente industriale favorisce notevolmente l'isolamento della zona residenziale, che si trovano quindi privi di un numero adeguato di servizi e aree commerciali

Le Queensbridge Houses

Le Queensbridge Houses sono le residenze realizzate nel 1940 da NYCHA situate al centro della zona di interesse. Come precedentemente studiato ed evidenziato, sono caratterizzate dalla ripetizione di una forma a Y che realizza un rapporto con la strada molto ambiguo, e fornendo una serie di aspetti negativi che si andranno quindi a descrivere. La loro forma particolare, accostata alle criticità della zona appena descritte, permette di avere un'idea chiara degli elementi su cui sarà necessario intervenire per riqualificare la zona e renderla nuovamente vivibile.



*chiusura del ponte
il Queensboro Bridge rappresenta
una barriera a tutti gli effetti non
solo in termini di infrastruttura ur-
bana. E' visibile come nel percorso
adiacente al sito di progetto il ponte
sia invalicabile*



*La chiusura dell'isolato
la foto mostra la presenza di
cancelli impedisce all'edificio di
rapportarsi con lo spazio pubblico
urbano*



*chiusura dell'edificio
la fortificazione dell'edificio è
ben visibile in questa immagine.
Dall'esterno è impossibile vedere
gli ingressi agli edifici disposti tutti
nell'interno.*

Il Queensboro Bridge

Il primo elemento che salta all'occhio nel momento che si arriva a Long Island è sicuramente l'imponenza del ponte che la collega a Manhattan: il Queensboro Bridge. Completato nel 1910, il ponte offre un collegamento diretto al traffico veicolare nel passaggio tra Midtown Manhattan e Long Island attraversando Roosevelt Island, ma il rapporto con i due estremi in esame è completamente diverso. Infatti il ponte nel versante della city risulta essere perfettamente integrato: l'edilizia circostante non è turbata dalla presenza di un elemento tanto imponente. Lo stesso capita al tessuto esistente al di sotto nel ponte di Roosevelt Island: sebbene gli edifici si interrompano in prossimità della struttura, il parco che costeggia tutta l'isola attraversa le aree del Queensbridge imperturbato. Non è quello che avviene a Long Island City: le aree limitrofe e al di sotto del ponte presentano tutte le caratteristiche delle "aree di abbandono": ridotte a discariche e depositi dei siti industriali presenti, sono inaccessibili e formano una vera e propria barriera nelle zone a destra e a sinistra del ponte. Poche sono le strade carrabili al di sotto e prive di un sistema circolatorio efficiente. In Particolare nella parte adiacente al sito di progetto delle vere e proprie barriere separano dall'area sottostante il ponte, come a voler tentare di evitare di contatto visivo con questa infrastruttura. Essendo impossibile la negazione, sarà quindi necessario agire seguendo un'altra direzione.

La chiusura dell'isolato

Passeggiando per New York e imbattendosi nei numerosi siti NYCHA, ciò che si nota subito è la volontà di tenere lontani tali edifici dal rapporto con lo spazio pubblico della strada. In questo caso più che mai, oltre a costituire con la sua forma particolare una cortina completamente chiusa verso la strada, l'isolato residenziale è completamente circondato da cancelli che impediscono l'ingresso anche nei giardini antistanti i prospetti.

Non solo la forma e le disposizioni architettoniche dell'edificio, ma anche l'impossibilità di inserimento e quindi l'inesistenza di attività commerciali o di servizio all'interno dei quartieri. La chiusura così diventa ancora più reale, nonché pericolosa. Il problema di questo quartiere infatti è proprio l'addensarsi di attività illecite e criminali all'interno delle sue mura: se è tanto impossibile accedere all'interno il fenomeno della ghettizzazione prolifica in pochissimo tempo, rendendo l'ambiente sempre più invivibile.

La chiusura dell'edificio

Ad incrementare il fenomeno appena descritto c'è fatto che l'edificio stesso risulta essere chiuso all'isolato e non solo quest'ultimo nei confronti della strada. Infatti ogni Y ha un ingresso nella parte interna del complesso e questo si pone in netta contrapposizione con quello che è nell'architettura il ruolo della strada. Perde la sua funzione di distribuzione e di spazio pubblico, e viene semplicemente intesa come spazio da cui fuggire. Ma l'inversione del ruolo porta le corti interne (pensate in maniera idilliaca nella progettazione) ad essere luoghi privi di vita e lontani dalla vista di tutti; parchi che allontanano le persone anziché raccogliere.

La negazione da parte dell'edificio con la strada è data inoltre dalla sua stessa forma, come già detto: la ripetizione di una forma a Y fa sì che i lati in prospetto che si affacciano sul perimetro dell'isolato siano molteplici rendendo impossibile un rapporto tra i due.

Sono dunque una serie di elementi che portano all'autodistruzione di questo complesso edilizio. Inserito in un contesto vario, ma con tantissime possibilità le Queensbridge Houses hanno in sé il potenziale per risolvere tutti questi aspetti. Ciò che si rende necessario è però l'attenzione a non separare la progettazione dalle esigenze della comunità: è proprio la mancata risoluzione di queste esigenze che crea squilibri che, aggravandosi, rischiano di portare la città alla morte.

In questo contesto infatti le dinamiche sociali e quelle architettoniche sono incredibilmente legate tra di loro e non è possibile auspicare alla rigenerazione di uno dei due aspetti senza coinvolgere l'altro. La relazione tra ambiente fisico e comportamenti sociali è stretta: la percezione dello spazio è connessa al livello di percezione individuale della paura, e si rende quindi necessario stabilire delle forme urbane per prevenire il crimine. Lo spazio, dovrà quindi essere ricco di incontri e di scambi, di funzioni miste più che differenziate, di una società equilibrata in grado di governare le attività e i cittadini.

Riabi(li)tare

Ciò su cui si deve basare il progetto è il tentativo di gestire uno spazio urbano protetto, come quello delle Queensbridge Houses senza che questo continui la sua trasformazione in un ghetto. Il principio guida emerso dalle analisi critiche fatte sulle aree limitrofe alla zona di progetto indica la necessità di una diversità dell'esperienza urbana, dove controllo non significa difesa (idea invece utilizzata al tempo della sua realizzazione), coesione sociale non implica esclusione dell'estraneo, dove la partecipazione degli attori non implica la negazione della privacy. E per farlo non è necessario misurare i confini esatti dell'isolato, il numero degli attori sociali coinvolti, le azioni che consentono la partecipazione democratica alla vita della città. Ciò che bisogna fare si basa sul rapporto tra la vita pubblica nelle strade e controllo sociale bilanciando la protezione dell'autonomia personale e la difesa dell'ordine sociale. L'inserimento di servizi e la diversità degli usi proposti dal quartiere è fondamentale per far rinascere un quartiere chiuso nella sua ghettizzazione; e le Queensbridge Houses mancano proprio di questo carattere. Oltre alle criticità della zona, oltre alla chiusura voluta dell'isolato e dell'edificio, la legislazione NYCHA che impone il monouso dei suoi complessi residenziali porta i suoi abitanti a doversi accontentare di condizioni abitative pessime, perchè è a tutto questo che è collegato il tema della casa, non solamente alla metratura in sé. Jane Jacobs - giornalista americana che rivolge la sua indagine alla sociologia urbana delle grandi città statunitensi - nel suo libro *Vita e Morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane* descrive precisamente quali siano i generatori delle diversità in un quartiere urbano:

Per poter capire la città occorre prendere direttamente in considerazione come fenomeni essenziali non i singoli usi, bensì le loro combinazioni e mescolanze. (...) Una mescolanza di usi che sia abbastanza complessa per mantenere nella città la sicurezza delle strade, i contatti pubblici e lo scambio di usi richiede un'enorme varietà di ingredienti. Perciò il primo e più importante problema urbanistico delle grandi città è questo: in che modo le città possono generare su una parte abbastanza estesa del loro territorio una mescolanza di usi e una diversità sufficienti a mantenere in vita il tipo di civiltà che esse rappresentano? (...)

Per creare una ricca diversità nelle strade e nei quartieri di una città sono indispensabili quattro condizioni:

1) il quartiere - e, meglio ancora, il maggior numero possibile delle singole zone che lo compongono - deve servire a più funzioni primarie, possibilmente più di due. Queste funzioni debbono assicurare la presenza di persone che popolino le strade a ore diverse e che, pur frequentando la zona per motivi differenti, abbiano modo di utilizzare in comune molte delle sue attrezzature;

2) la maggiorparte degli isolati debbono essere piccoli, il che significa che le strade e le occasioni di svoltare agli angoli debbono essere frequenti;

3) nel quartiere devono coesistere edifici di diverse età e condizioni, compreso un buon numero di vecchie costruzioni, in modo che siano diversi i redditi che i vari edifici debbono fornire per essere remunerativi; questa mescolanza deve essere assortita in modo abbastanza minuto;

4) quale sia il motivo per cui la gente si trova nella zona, la densità di popolazione dev'essere sufficientemente elevata; ciò significa, tra l'altro, una forte densità di popolazione residente.

(...) Combinandosi tra loro, queste quattro condizioni creano efficaci raggruppamenti economici di usi."

Il tentativo di recupero del mio quartiere ha seguito fondamentalmente queste linee guida, credendo fortemente che ciò di cui l'area ha bisogno è in primis il soddisfacimento delle esigenze della sua comunità. A questo si aggiunge la volontà di integrare nella forma urbana di New York il sito residenziale, proponendo un disegno nuovo che possa dialogare con il contesto senza lavorare strettamente solo sull'area residenziale.

La prima operazione che viene effettuata nell'area di progetto è dunque quella di eliminare una fila di edifici a Y e in particolare quella nel lato a sud dell'area, confinante con il Queensboro Bridge. A questo è accompagnato il tentativo di disegnare un parco e cono verde di penetrazione urbana al di sotto del ponte, che verrà quindi aperto e reso vivibile. Si realizza dunque un accesso favorito verso il waterfront che ingloba l'architettura del ponte e collega un'area di fortissimo interesse (quella del parco lineare sul fiume, appunto) con uno dei centri in espansione come quello



Demolizione degli edifici a sud dell'area di progetto e inserimento di un cono di penetrazione urbano sotto al ponte. In questo modo non solo l'isolato riesce ad aprirsi alla città, ma si realizza un accesso verso il fiume che parte dalla zona di forte espansione e recupero di Queensplaza.



Apertura di una strada carrabile che costeggia il cono verde e apertura (fino dove possibile) delle strade trasversali che riportino alla permeabilità urbana dell'isolato. Il rapporto con la strada viene ricostruito anche attraverso l'aggiunta di piccoli pergolati all'interno delle strade del progetto, allineati con queste.



Allineamento dei due limiti urbani del quartiere. Il fronte stradale viene ricostituito dalla ripetizione sistematica di un edificio a torre che si rapporta all'architettura del ponte all'estremità sud del quartiere.

di Queensplaza. E questo può accadere solo grazie al nostro sito di progetto. Per farlo la maglia degli isolati ha subito una leggera variazione: il lato irregolare viene regolarizzato geometricamente seguendo l'asse degli isolati esistenti a est. La linea dei precedenti blocchi segna dunque il perimetro del nuovo sistema verde.

Si propone inoltre di ridisegnare l'architettura che sta alla base del ponte attraverso l'aggiunta di piccoli elementi nel parco: il rapporto con questa maestosa infrastruttura può essere regolato da una serie di edifici che si delineano sulla base della struttura metallica che scende nel nuovo parco. Il rapporto con il contesto urbano oltre all'isolato viene descritto da altri interventi che vogliono cercare sia di fare entrare la vita all'interno del quartiere, sia far sì che questo si estenda verso l'esterno. Le operazioni da fare in questo caso sono dunque la realizzare una strada carrabile che accosti il cono verde sopra descritto che e che consenta l'accesso verso il fiume anche al traffico veicolare, e l'apertura delle due strade trasversali all'area di progetto, al di sotto del ponte, per la permeabilità urbana dell'isolato. L'apertura delle strade è infatti fondamentale per evitare che si formi la ghettizzazione del quartiere e che questo si trasformi in un "cul de sac". La sistemazione dello spazio urbano deve quindi esaltare queste penetrazioni trasversali, nonostante in realtà sia possibile aprire solo una delle due strade, in quanto l'uscita fuori terra della metropolitana ostacoli la continuazione dell'altra.

Queste stesse strade assumono nel progetto ancora più importanza all'interno dell'isolato: si cerca infatti di ridare una qualificazione urbana a questi fronti, a queste strade che sono al momento impraticabili. Nessuno ci entra, non essendoci vita sociale sono completamente escluse al pubblico. L'inserimento di piccoli pergolati paralleli all'asse viario che collegano le punte irregolari degli edifici e riallineano questi con la strada cerca quindi di riportare quel rapporto finora tanto negato. La vita sociale all'interno dell'isolato viene dunque riportata non solo attraverso questa operazione architettonica, ma destinando queste nuove aree e il piano terra degli edifici esistenti che collegano, ad utilizzo commerciale: la monofunzionalità dell'isolato come fenomeno di degrado primario viene in questo modo risolta, dando la possibilità a tutti gli abitanti delle aree limitrofe di invadere l'area del NYCHA.

Non risulterà più un fortino inaccessibile, perchè gli ingressi agli appartamenti vengono spostati tutti sul lato strada e quindi lato commerciale; le corti interne non sono più spazio esclusivamente privato in cui è possibile

portare avanti le attività del ghetto, ma piuttosto uno spazio semiprivato. La privacy degli edifici non viene comunque mai negata, infatti nonostante il tentativo di aprire il più possibile le residenze al mondo esterno viene introdotto un terrazzo con giardini pensili sul fronte degli edifici che risulta essere un vero e proprio filtro tra lo spazio vitale della strada e lo spazio quotidiano della casa.

Ultima operazione è quella di ricostruzione del nuovo fronte strada nel lato nord dell'isolato. La parte finale degli isolati a confine con le Queensbridge Houses ospita un minuto tessuto industriale spesso inteso come depositi all'area aperta privi di una vera e propria immagine architettonica. La proposta prevede l'abbattimento di questa porzione di isolati per costruire in altezza edifici ordinatori della forma urbana che segnassero questa nuova disposizione della città che va verso il fiume. Abbiamo quindi una ripetizione seriale di torri trasversali che disegnano un sistema urbano incisivo dato dall'allineamento del limite urbano molto forte del ponte che si rispecchia nei nuovi edifici. La ripetizione di questo elemento strutturale avviene a passi costanti, quindi pur non essendo allineata con la strada riesce comunque a definire un rapporto spaziale corretto con essa. Per consolidare questo rapporto le torri vengono abbinare e completate con un basamento parallelo all'asse viario ospitante locali commerciali. La passeggiata verso il fiume sarà quindi anche in questo caso scandita dagli edifici in linea e reale grazie all'inserimento di "possibilità relazionali". La diversità urbana e l'inserimento di funzioni differenziate nel nuovo progetto non risulterà essere caotico e accidentale; la volontà di ridare vita al quartiere è reale e il disegno architettonico da solo non basta a tradurre in concreto tutte le potenzialità dell'area di progetto. Proprio per questo motivo si è sempre posto l'accento nella nostra analisi, sulla condizione degli utenti e sui rapporti sociali tra le parti della popolazione. Per rendere vivo il progetto è necessario capire di cosa i suoi attori hanno bisogno, e mai separare il progetto dalle esigenze della comunità che lo abita.

Importante è inoltre evidenziare come in questo masterplan generale si è tentato di superare la dimensione dell'isolato e della piccola particella. Abbiamo detto infatti che l'agglomerato urbano caotico e stratificato di New York deriva proprio da questa involontaria consuetudine di non progettare mai oltre alla dimensione dell'isolato che rappresenta il massimo dello spazio vitale del progetto architettonico. In questo caso invece la ripetizione seriale delle torri progettate, marca in maniera molto forte il territorio: la semplice realizzazione di una coppia di torri abbinare non

avrebbe fatto altro che sommarsi al delirio cittadino, ma in questo modo è evidente un'idea urbanistica di base. Il progetto si sovrappone alla legge dell'isolato, superando la sua dimensione e collegandosi all'elemento del parco lineare che nega anch'esso, in quanto sistema irregolare, il rapporto con la Griglia cittadina.

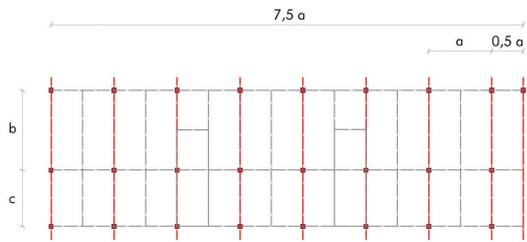
La nuova torre residenziale è dunque l'edificio che si andrà a studiare nel dettaglio, proponendo una serie di accorgimenti che anche nella sua progettazione interna, vanno a rispondere alle nuove esigenze degli abitanti della città, così come alle esigenze di quartiere. Per studiarla è necessario scendere di scala: definiti i rapporti urbani che la ripetizione di questo elemento ha con l'intero quartiere è ora possibile descrivere come l'edificio si rapporta con l'isolato.

La dimensione di base della torre è stata fornita da una preesistenza: nell'isolato nel margine anteriore destro della nostra area residenziale è presente un hotel che per dimensioni in pianta e in alzato può essere paragonato al nostro nuovo progetto. La distanza da questo e il rapporto tra le altezze definisce la dimensione di massima dell'edificio. Questo, è stato concepito come una coppia di torri, appunto, che hanno un fronte murario e un fronte ingabbiato in una sorta di giardini pensili su due lati: il fronte città e il fronte verso il fiume. A due a due queste torri vengono accoppiate tramite il basamento commerciale e ciò che ne risulta è quindi una ripetizione insolita: l'orientamento degli edifici infatti non segue la regola della corte interna verso la quale, solitamente, l'edificio risulta essere più aperto. Ma il giardino interno tra le due torri ha un prospetto murario chiuso e uno aperto e verde. Questa scelta è dettata dalla volontà di segnare l'andamento ripetitivo e regolare degli edifici verso il fiume: solo se manteniamo lo stesso orientamento verso il parco lineare la disposizione della città verso il parco lineare risulterà evidente. Non solo questo risulterà nell'osservare l'area di progetto da est, ma anche percorrendo la strada a sud su cui si affacciano gli edifici: la parte murario infatti "gira" anche su questo lato dell'edificio, scandendo ed enfatizzando questa scelta progettuale. Quindi ancora una volta la progettazione non viene assoggettata alla regola dell'isolato ma ad un piano urbanistico più ampio. Negli isolati infatti la posizione degli edifici (che mantiene una distanza sempre costante tra di loro) risulta essere sempre diversa. Il marciapiede e lo spazio pubblico saranno quindi disegnati in maniera sempre diversa a seconda della loro distanza con la parte carrabile.

Una volta effettuato il dimensionamento di massima della torre è possibile passare alla progettazione vera e propria. E' stata dunque definita una dimensione principale, ovvero la luce tra i pilastri dell'edificio di 5,9 m che corrisponderà anche alla dimensione base utilizzata nei prospetti: l'altezza di ogni piano è infatti il mezzo modulo, ovvero 2,95 m. In pianta sono state definite dunque 7,5 campate suddivise a loro volta in due (riproponendo quindi la dimensione dell'alzato) per poter avere una scansione dell'edificio costituito da 15 mezzi moduli: sarà infatti questa la dimensione di partenza degli alloggi e dei vani scala. E invece proprio a partire dal vano scala che avviene il posizionamento dei pilastri nell'altro verso: immaginando un eventuale corridoio centrale le campate saranno infatti una diversa dall'altra. Una volta definita la dimensione principale dell'alloggio è possibile stabilire quale sia l'aspetto generale delle aperture nei prospetti murari: viene anche in questo caso realizzata una maglia regolare che segue la suddivisione in quattro del modulo principale: ogni mezzo modulo avremo infatti una apertura e una parte piena, che vanno a posizionarsi centralmente rispetto alla scansione degli alloggi. Ogni stanza avrà quindi una finestra e in prospetto il rapporto tra pieno e vuoto sarà di 1 a 1. Utilizzando una finestra quadrata e avendo la stessa dimensione base per pianta e alzato, il disegno generale del prospetto risulta assolutamente regolare.

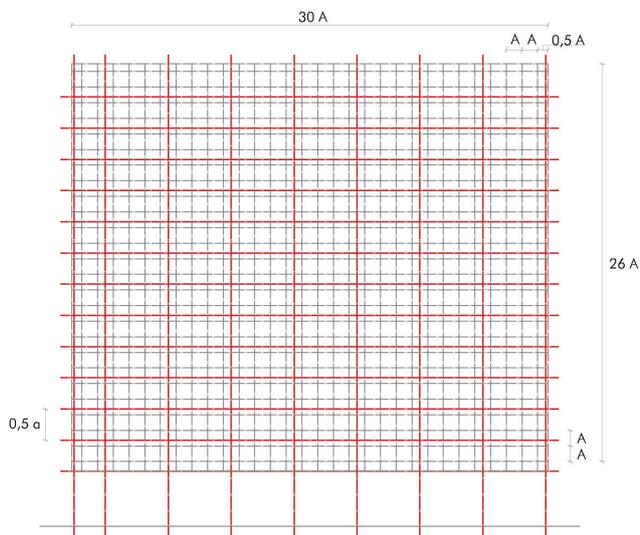
L'altro prospetto (quello che ospita i terrazzi) viene definito secondo le stesse dimensioni. L'orientamento della maglia metallica che lo compone ha inclinazioni diverse; per stabilire quali fossero queste inclinazioni viene seguita la stessa geometria precedentemente utilizzata, ma qui il rapporto tra gli elementi è di 1:2. Questo permette di avere un nodo della maglia metallica ad ogni livello del solaio, pur variando la composizione del prospetto. Inoltre in questo caso è stato aggiunto un mezzo modulo nell'estremità che affaccia sulla strada, per permettere lo sviluppo della terrazze anche su un secondo fronte.

L'altezza delle torri è stata decisa sulla base di osservazioni generali nell'area di progetto. Gli edifici definitivi si dispongono su 13 livelli per un'altezza complessiva di oltre 40 metri mentre la prima proposta era di 17 piani. Osservando l'inserimento di torri così alte all'interno del contesto tridimensionale è stato però verificato come esse fossero completamente fuori dalla scala urbana. A quel punto gli edifici non sono solo stati abbassati, ma anche rimpiccioliti in tutte le loro dimensioni: è stato eliminato un vano scala (in origine erano 3) e ridisegnata la distribuzione degli appartamenti

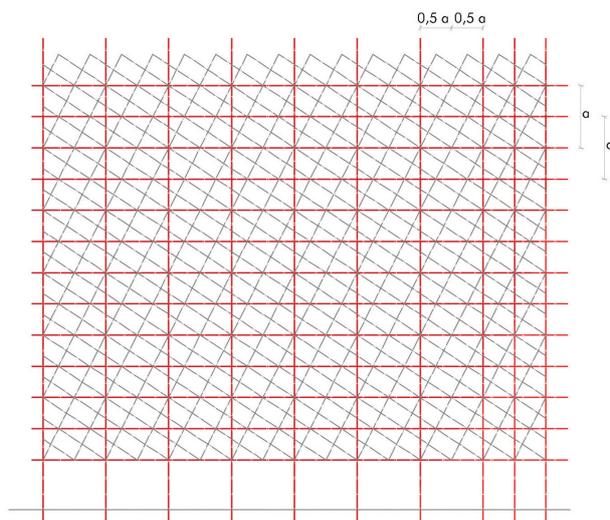


$a = 5,9 \text{ m}$
 $b = 7,5 \text{ m}$
 $c = 5,3 \text{ m}$
 $A = a/4$

suddivisione in moduli della pianta



suddivisione in moduli dell prospetto murario



suddivisione in moduli dell prospetto verde

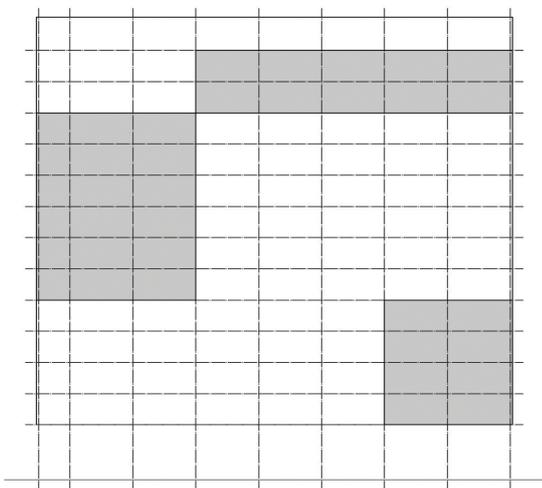
per favorire un migliore rapporto delle torri con la loro corte interna e con le strade su cui si affacciano.

A questo punto è possibile progettare l'interno dell'edificio nel suo dettaglio. A fronte delle considerazioni fatte sulla necessità della diversità del quartiere è stato deciso di non riempire la torre con una unica tipologia, ma di variare la dimensione e la tipologia degli alloggi, che andranno quindi ad inserirsi nei vari livelli seguendo un criterio che vedremo successivamente. La diversità di tipi residenziale permette quindi a diverse categorie sociali di abitarvi riuscendo ad adempiere ad uno dei 4 punti fondamentali che secondo la Jacobs assicurano la vita all'interno di un quartiere.

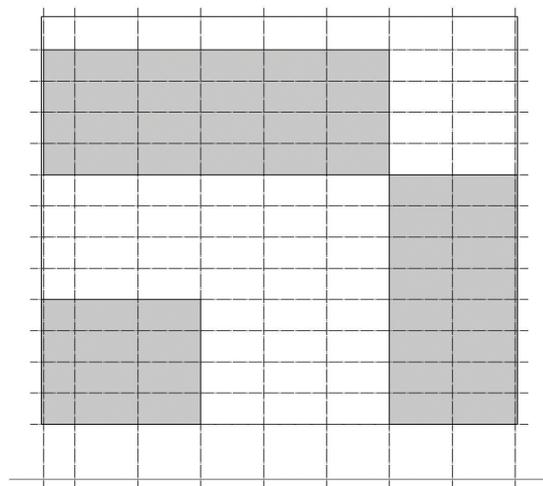
La tipologia 1 è stata concepita con l'idea di realizzare appartamenti medio-grandi, e quindi destinati prevalentemente alla ceti più abbiente. Nel piano si trovano 4 appartamenti da 3/4 camere da 80/100 mq e 2 monocali da 40 mq. La disposizione interna si compone di una fascia di camere da letto, una di servizio (bagni, guardaroba) e una fascia per le cucine, che vengono mantenute in tutte le variazioni. Il vano scala serve 3 appartamenti ciascuno e si dispone di un doppio affaccio: dalla zona giorno infatti è sempre possibile disporre della terrazza verde. Il prospetto in questo caso segue la maglia sopra descritta: ogni camera, disposta dalla parte muraria ha una finestra di 1/4 X 1/4 di modulo, mentre i solai delle terrazze verde sono visibili ad ogni livello.

La tipologia 2 è un duplex che si dimensiona utilizzando il mezzo modulo. Il tentativo è quello di realizzare dei micro-appartamenti destinati alle nuove categorie sociali newyorkesi: in 30 mq si hanno appartamenti provvisti di doppia altezza con zona notte al piano superiore. L'accesso alle unità è da corridoio centrale e lo spazio all'interno viene ridotto utilizzando un "bagno-tandem": ogni due appartamenti affiancati viene inserito un bagno centrale su entrambi i livelli che dispone di un ingresso al piano terra per uno e uno al piano superiore per l'altro. Questo permette di realizzare una scala interna lineare e disporre la cucina in direzione della lunghezza dell'appartamento. Anche il fronte corrispondente alla tipologia 2 ha un prospetto regolare, che segue il rapporto pieno-vuoto di 1:1. La differenza sta nel fatto che le aperture della doppia altezza sono composte da una doppia finestra e il pieno è un doppio muro e misurano quindi un mezzo modulo. Nella parete con terrazzi invece si notano i solai ogni modulo (ogni due piani) che incontrano sempre e comunque i nodi sulla maglia

- appartamenti tipologia 1
- appartamenti tipologia 2 | duplex



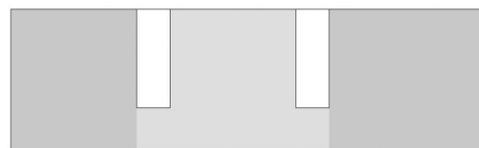
composizione 1



composizione 2



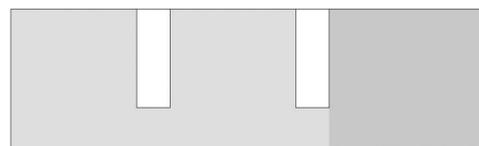
piani 1-4



piani 1-4



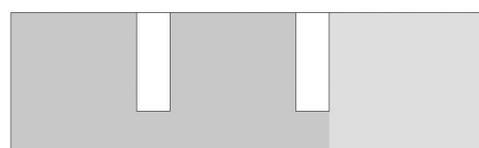
piani 5-10



piani 5-8



piani 11-12



piani 9-12

strutturale. Il rapporto di 1:2 infatti, permette di avere nodi anche ogni due livelli, anche se non sono allineati con quelli dei livelli singoli.

Queste tipologie trovano una leggera variazione negli appartamenti al suo interno: la tipologia 2 infatti presenta due appartamenti leggermente più grandi in corrispondenza del retro del vano scala; la tipologia 1 risulta variata negli appartamenti alle due estremità: dalla parte affacciata sul terrazzo infatti è presente una camera da letto in più e il mezzo modulo di campata in aggiunta serve proprio a incrementare la dimensione della zona giorno che si rivolge all'esterno. Questa variazione fa sì che ci sia spazio per realizzare una ulteriore tipologia residenziale in questo livello: lo studio (il comune monocale, tipologia più abitata di New York).

Un'ultima tipologia presente nell'edificio è quella del dormitorio. Sovvertendo le consuetudini che legano l'attico di un edificio ad appartamenti di lusso, qui una serie di stanze dalla parte della cortina muraria si offrono come dormitorio per gli studenti o i *singles* che vivono in città. Ogni due stanze è previsto un bagno accessibile da entrambe, che risulta essere quindi semiprivato e non utilizzabile da tutti. Inoltre le pareti divisorie delle camere sono pensate come elementi mobili, in modo da modulare ogni spazio e seconda degli utenti che le abitano: non solo stanze per studenti quindi, ma sono anche piccoli appartamenti per famiglie meno abbienti che possono disporre di uno spazio privato. La zona giorno e la cucina affacciano sulle terrazze che quindi diventano episodio di vera e propria vita collettiva.

Una volta definite le piante e i prospetti base si è deciso di trovare un metodo compositivo delle due tipologie per l'edificio finale. Come già detto, anziché optare per la semplice ripetizione delle tipologie per un piano e per un altro, si è cercato di comporre insieme anche all'interno dello stesso livello, definendo quindi un diverso disegno in facciata. Per farlo ci si è affidati al riferimento dei quadri di Mondriaan che attraverso l'utilizzo di forme geometriche (quadrato e rettangolo) disegnano lo spazio e la forma mantenendo sempre un bilanciamento tra le due parti. Nel mio caso specifico si è deciso di disegnare i quadrati (corrispondenti agli appartamenti a doppia altezza) considerando il vano scala come punto in cui variare la forma geometrica. Mentre il bilanciamento tra le due tipologie verrà dato dal fatto che gli appartamenti duplex (e quindi gli "affordable" - a buon mercato) fossero in percentuale superiori al 20% che il mercato edilizio newyorkese produce.

bilanciamento composizione 1

Area totale (prospetto) = 1720 mq

Area appartamenti duplex = 265 + 175 + 145 + 140 = 725 mq

% "affordable houses" = 40%

bilanciamento composizione 2

Area totale (prospetto) = 1720 mq

Area appartamenti duplex = 383 + 283 + 176 + 140 = 982 mq

% "affordable houses" = 57%

Questo strumento è facilmente utilizzabile per variare la composizione di tutte le torri progettate in modo tale che il disegno finale non risulti una semplice ripetizione dello stesso elemento, ma si colga un secondo livello di lettura. Le piante quindi ospiteranno entrambe le tipologie e questa variazione si coglierà in particolar modo nei prospetti: le parti a doppia altezza e altezza singola cambiano in ognuna delle torri e il disegno urbano generale che ne risulta è variato e imprevedibile.

L'immagine finale dell'edificio si discosta notevolmente dal contesto in cui è inserita, ma non per questo deve essere vista in maniera negativa. Infatti possiede in se tutte le condizioni per migliorare la qualità della vita del quartiere.

La scomposizione analitica dei problemi di questo quartiere affiancata ai normali processi che sta affrontando la storia della residenza a New York, mostra come tutti questi fenomeni siano interconnessi tra di loro. Le variabili sono molte, ma non sono casuali. Ed essendo possibile analizzare tutti questi problemi è anche possibile cercare di fornire delle soluzioni, architettoniche e sociali. Nel momento in cui il progetto affronta questo problema, perde di importanza il suo discostarsi dal carattere generale dell'architettura circostante, perchè ha intrinsecamente in se tutti i caratteri e le peculiarità per vivere la città in cui si trova. A differenza della maggior parte degli edifici di New York, regolati esclusivamente dalla legge del profitto.

Conclusioni

E' stato affrontato il problema della residenza newyorkese attraverso lo studio dei processi che governano questo mercato e delle circostanze sociali che ne determinano le difficoltà. Considerare quindi il problema in questi termini porta a determinare una necessità di ricercare quali siano le soluzioni che rendono questi processi aspetti negativi della vita cittadina. E scoprire che queste soluzioni sono sempre all'interno dello stesso ambito urbano. E' vero infatti che il germe della distruzione è proprio all'interno della città; ma la stessa città contiene anche il germe della propria rigenerazione, insieme con energie sufficienti per affrontare i problemi e le esigenze. Per farlo è però necessario estraniarsi dalle politiche malate, di *gentification* e di speculazione edilizia; è necessario studiare a fondo i processi storici formali della residenza per conoscerne gli aspetti da riproporre e quali no; è necessario accostare un delicato studio di sociologia urbana al progetto, e scoprire quali siano i protagonisti che abitano la città e le loro peculiarità sociali.

Questa metodologia di intervento proposta si pone evidentemente in contrapposizione con la maggiorparte dell'architettura e con i tentativi diametralmente opposti di riproporre la stessa tipologia edilizia residenziale come prototipo ricollocabile in ogni parte della città. Tutta la proposta progettuale deve essere condotta cercando di mantenere una coerenza metodologica che non slegghi mai il lavoro di analisi preliminare alle proposte di intervento. Questo modo di operare si basa sulla forte convinzione che il sito debba guidare le scelte progettuali, in un rimando costante tra la stratificazione urbana e le dinamiche sociali.

In una città in cui vivono contemporaneamente molteplici linguaggi, "una fabbrica di esperienze artificiali" sconnesse tra di loro, è stata riscoperta la necessità di inserire elementi conciliabili tra loro, una consistenza e una coerenza.

Bibliografia

Carlo Monti (a cura di), Una nuova stagione per l'housing: low cost, low energy, quality architecture, Milano: BE-MA, 2009

Anna Delera (a cura di), Ri-pensare l'abitare: politiche, progetti e tecnologie verso l'housing sociale, Hoepli, Milano 2009

Christian Schittich, In detail: high-density housing: concept, planning, construction, Munchen: Detail.Institut fur internationale Arckitektur Dokumentation, Basel: Birkhausen 2004

Urbanistica informazioni, Riqualficare, tutelare la città pubblica, 1999, fasc. n. 168, p.5-31

L'industria delle costruzioni, Case aggregate, 2003 Luglio-Agosto, v.37, n.372, p.4-23

L'industria delle costruzioni, 2009 Maggio-Giugno, v.43, n.407, p.4-10

John W. Reys, The making of urban America, Princeton University Press, Princeton 1965, p.1-32, 147-157, 294-299

Mario Gandelsonas, X-Urbanism, New York, 1999

Leslie Martin, Lionel March, Urban Space and Structures, Cambridge University Press, New York, 1972

Clarence S. Stein, Verso nuove città per l'America, Il saggatore, Milano 1969

Rem Koolhaas, Delirious New York, Electa, Milano 2001

Richard Plunz, A History of housing in New York City, Columbia University Press, New York 1990

Jane Jacobs, The death and life of great American cities, Random House, New York, 1961

Rising Currents: projects for New York's waterfront, MoMA publication, New York 2011

Girgio Ciucci, Tafuri Manfredo, Dal Co Francesco, La città Americana: dalla guerra civile al New Deal, Roma, Laterza, 1973

Bender Thomas, The Unfinished City: New York and the Metropolitan Idea, NYU Press, New York, 2002

Jackson, Kenneth T., The Encyclopedia of New York City, Yale University Press, New York

Long Island City, Arcadia Publishing, Charleston, South Carolina 2004

H. French, Planimetrie sezioni e prospetti: celebri complessi residenziale, Logos, Modena 2009

Giovanni Santamaria, New York - Milano: disegno della città per la regione urbana, Alinea, Milano, 2009

A+U: architecture & urbanism, Manhattan Grid, Ottobre 2011, n.10(493)

A+U: architecture & urbanism, Housing in the city, New York, London, Paris, n.407

The Plan, Una città di estremi, Maggio 2013, n. 66

Sitografia

www.nyc.gov

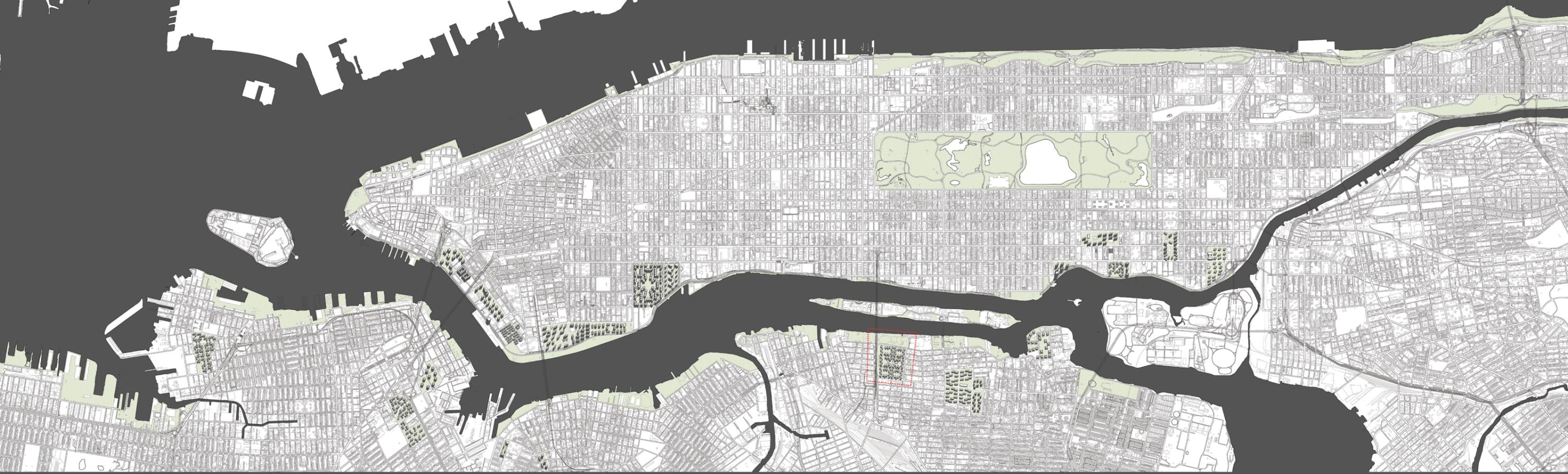
www.nycedc.com

www.qgazette.com

makingroomnyc.com/

www.adapt.org/join/groups/ny

www.nytimes.com/2013/04/22/nyregion



inquadramento geografico



edificato



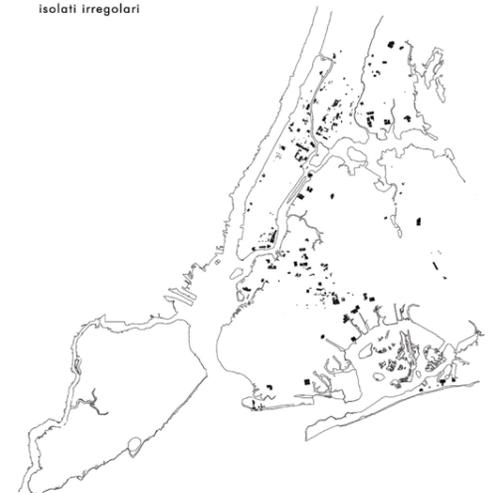
strade



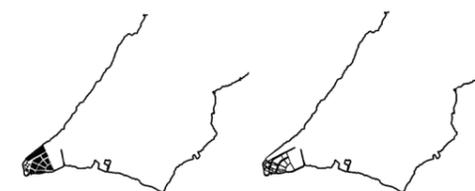
verde urbano



isolati irregolari



espansione storica dell'insediamento urbano



1661 | edificato

1661 | strade



1731 | edificato

1731 | strade



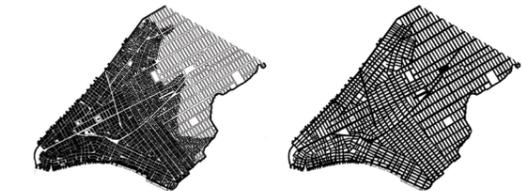
1767 | edificato

1767 | strade



1797 | edificato

1797 | strade



1833 | edificato

1833 | strade

evoluzione dello skyline cittadino



1650



1750



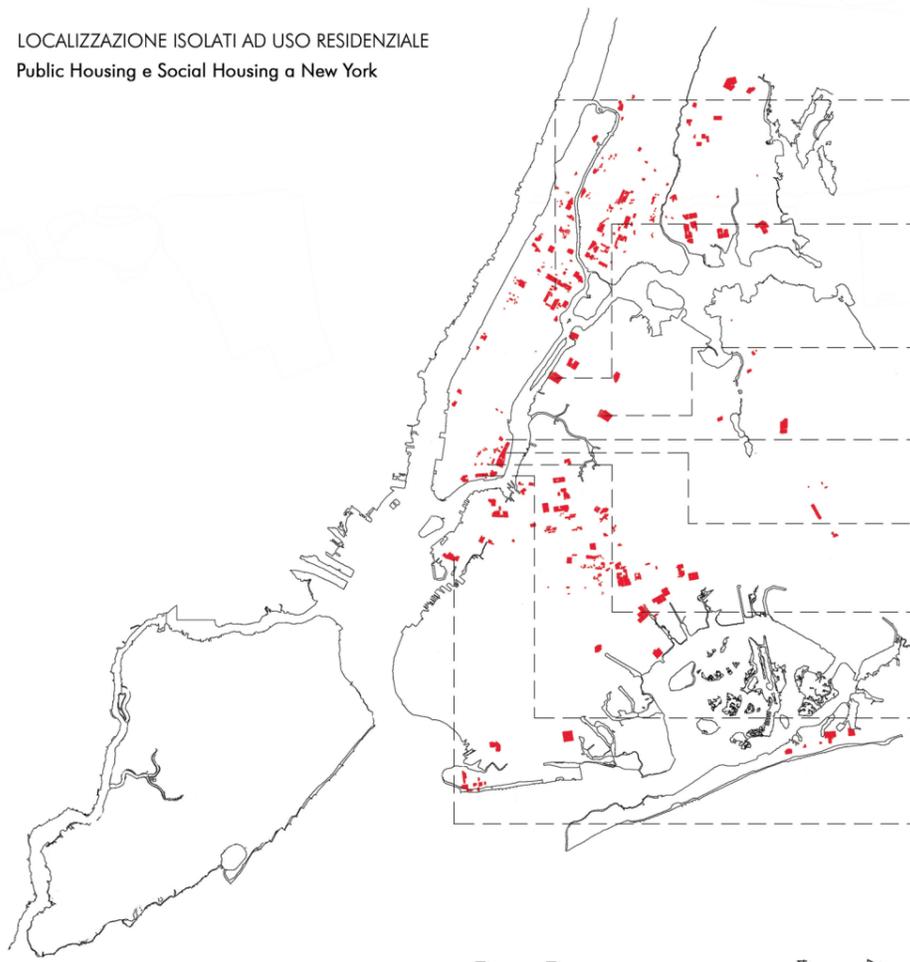
1850



1975



2014



metropolitan houses

queensbridge houses

sunnyside garden

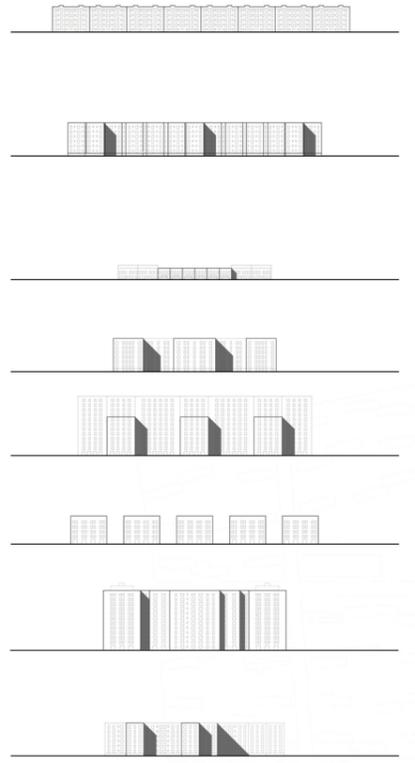
lavanburg homes

stuyvesant town

first houses

knickerbocker village

red hook houses



1811
Commissioner Plan - piano regolatore urbano: introduzione della griglia stradale

1901
Tenements House Act

1924
Metropolitan Life Insurance company Houses

1927
Lavanburg Houses

1929
Sunnyside Garden

1929
Knickerbocker Village

1934
Nascita del New York City Housing Authority - realizzazione delle First Houses

1936
Harlem River Houses

1938
Red Hook

1940
Queensbridge Houses

1943
Stuyvesant Town

1949
US Housing Act - eliminazione degli slum e riqualificazione separatamente

1970
Brooke e Spardman emendamento - famiglie riceventi una pensione statale pagano solo il 25% dell'affitto

1986
Legislatura per combattere attività illecite nelle public houses

1888
realizzazione di 344 insediamenti che alloggiarono 431.496 persone. Il NYCHA è il programma residenziale più ampio del paese

2013
per mantenere i 2596 edifici, affrontando il debito NYCHA decide di affittare 14 siti di Manhattan a costruttori "for-profit". Questo va contro a ogni regola fino ad ora seguita

HISTORY OF HOUSING

1800

1900

1920

1925

1930

1935

1940

1945

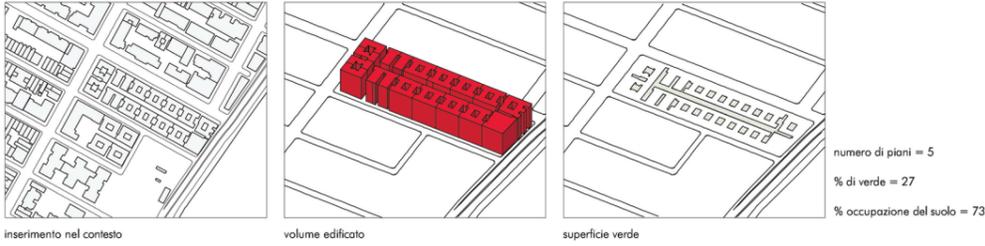
1970

1985

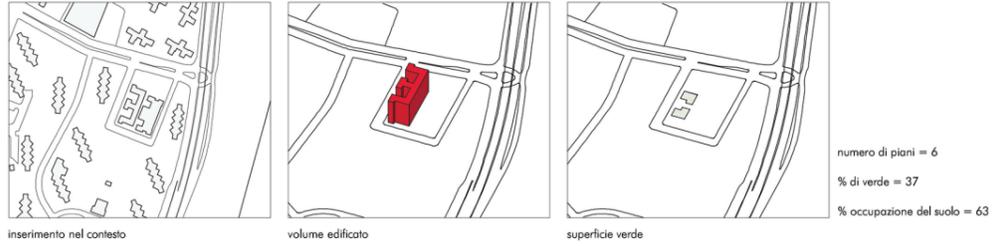
2000

2014

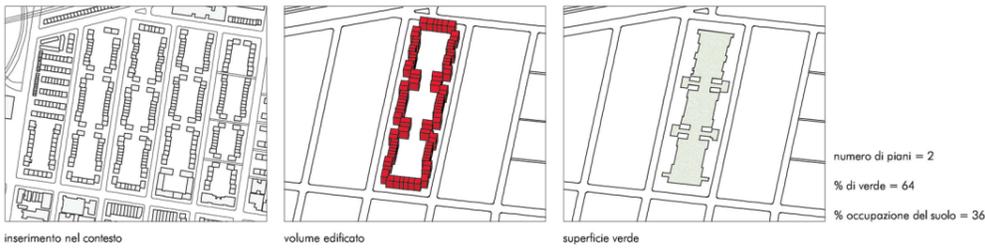
1924 | metropolitan houses - Manhattan



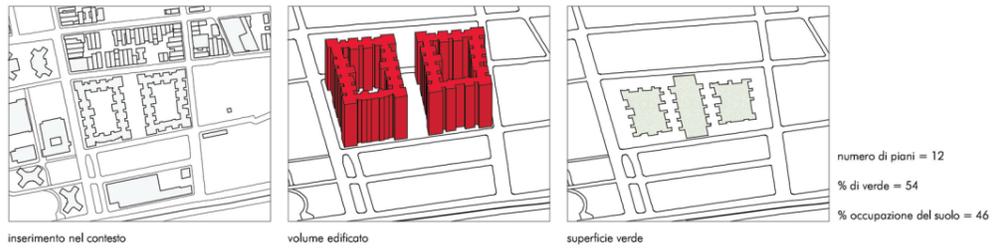
1927 | lavanburg homes - Manhattan



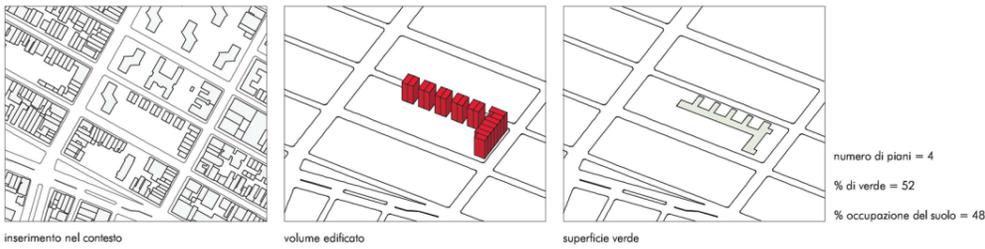
1929 | sunnyside garden - Queens



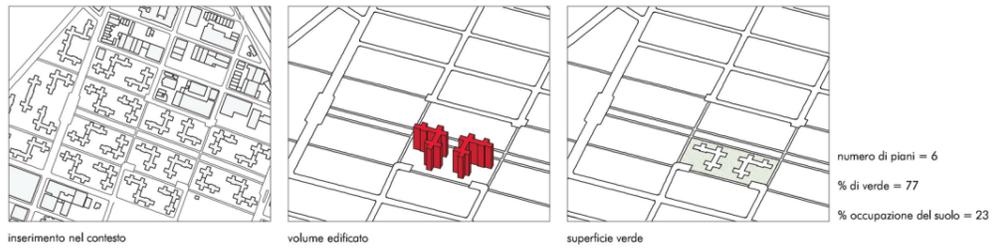
1929 | knickerbocker village - Manhattan



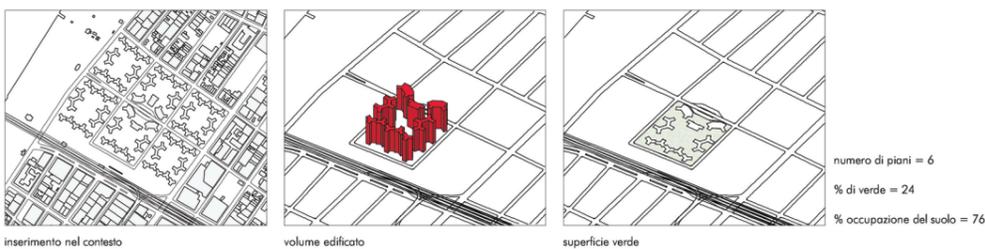
1934 | first houses - Manhattan



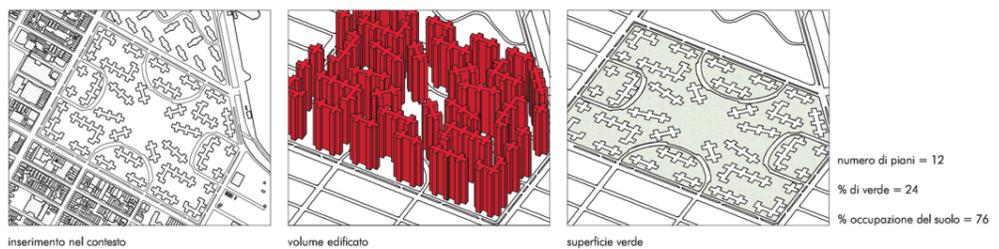
1938 | red hook houses - Brooklyn



1940 | queensbridge houses - Queens | scala 1:4000



1943 | stuyvesant town - Manhattan | scala 1:4000



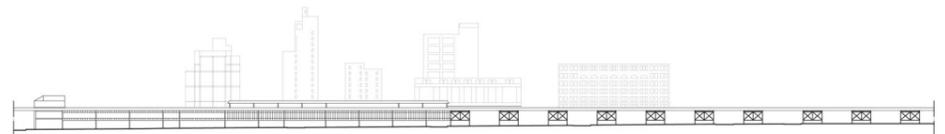


area di progetto | scala 1:5000

CRITICITA'



1 | gentrificazione



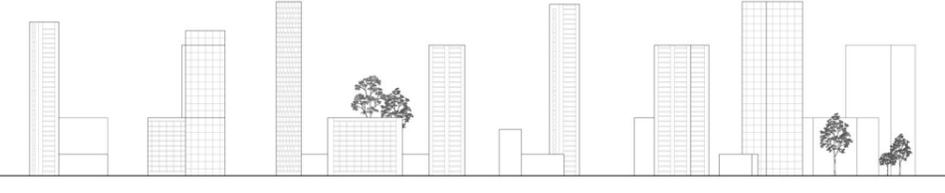
rapido sviluppo per influsso di capitale privato di edifici destinati alla classe medio alta affiancato al tessuto industriale e minuto nell'intorno, che comporta l'eliminazione del vecchio tessuto e della vecchia categoria sociale.



4 | Queensboro Bridge



2 | riqualificazione Hunter Points



realizzazione di una tipologia urbana progettata dal "costruttore" per realizzare del profitto che non preserva o fa fronte al bisogno del luogo.



5 | chiusura dell'isolato



3 | tessuto industriale



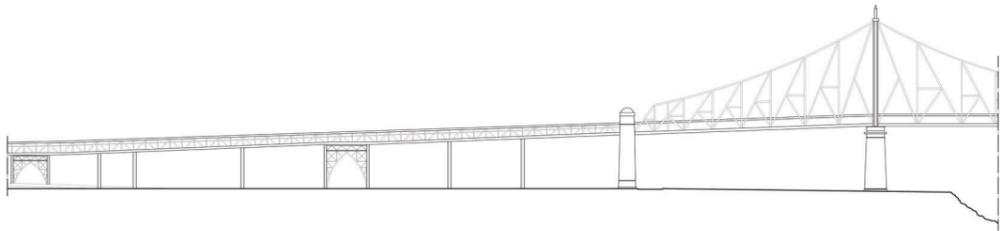
tessitura industriale presente all'80% nell'area di progetto che rende il quartiere residenziale isolato rispetto al sistema di servizi e commerciale.



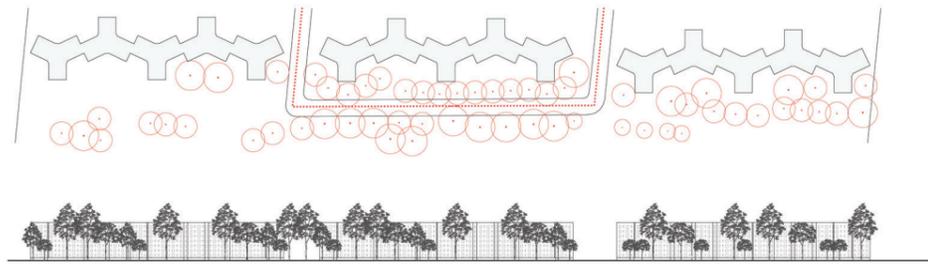
6 | chiusura dell'edificio



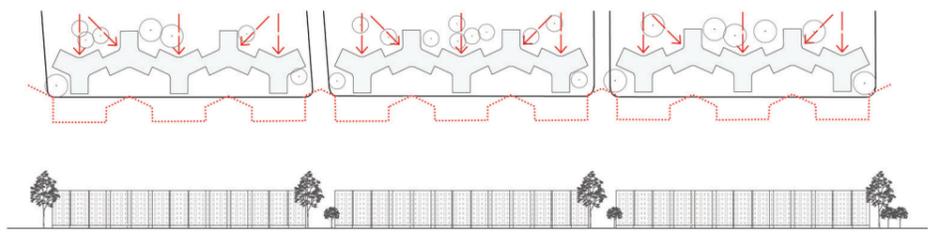
masterplan | scala 1:5000



limite urbano del ponte e impossibilità di essere attraversato nella parte sottostante.



assenza di vie carrabili longitudinali degli isolati e impossibilità di percorrerlo. All'estremo dell'isolato, verso il ponte, è inoltre impossibile la percorrenza anche in senso trasversale.

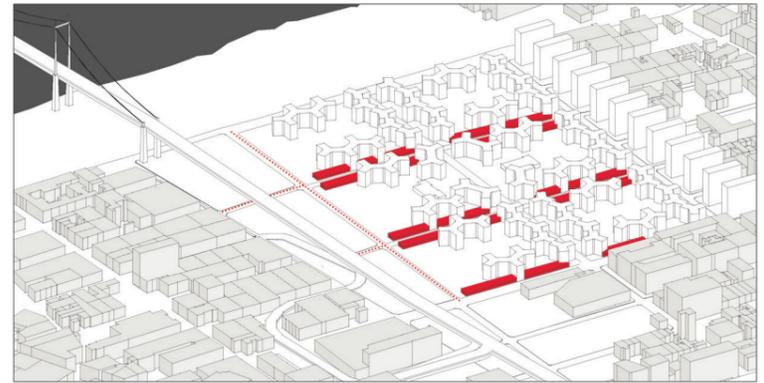


impossibilità di penetrazione dell'area di progetto e impossibilità di dialogo con il contesto intorno dovuto alla negazione dell'affaccio verso la strada e l'assenza di ingressi agli edifici dalla strada principale.

PROPOSTE



demolizione edifici a sud | apertura con verde verso il fiume

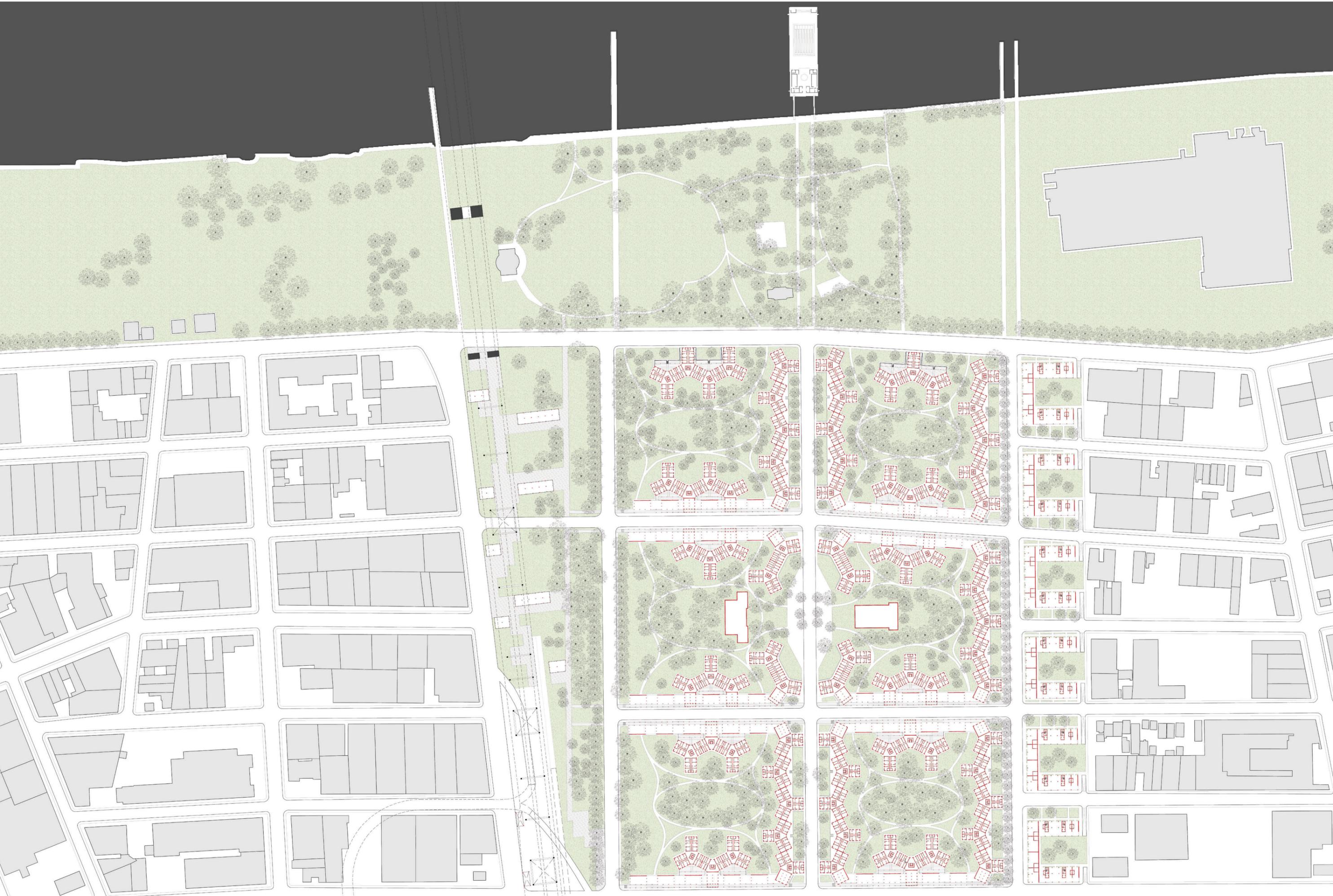


apertura strada verso il fiume | percorribilità urbana longitudinale | allineamento sulla strada



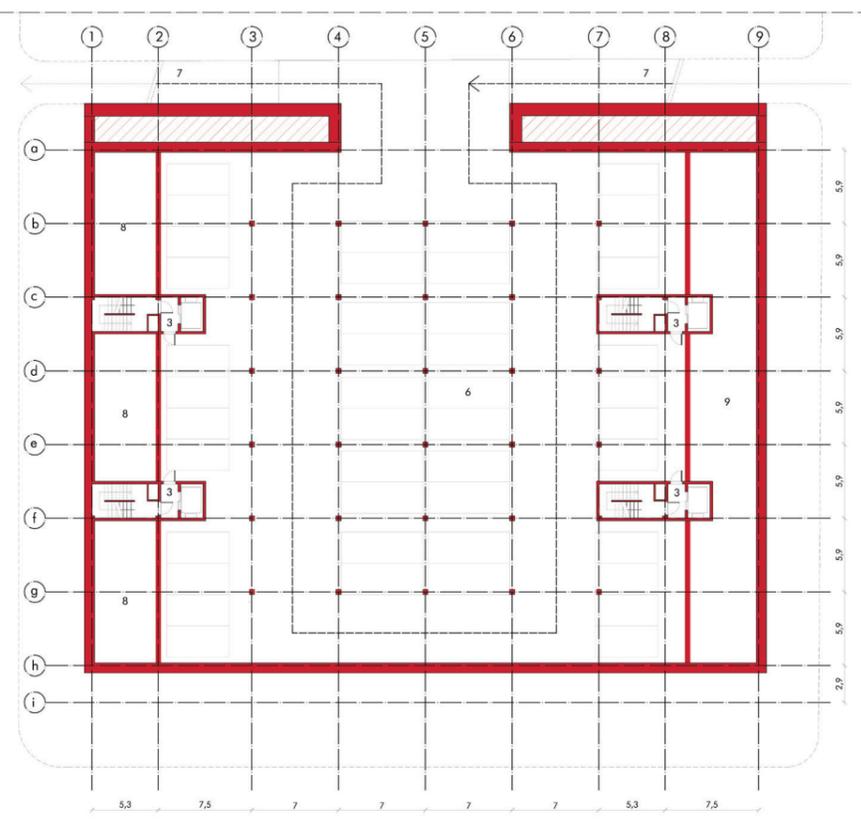
inserimento edifici che realizzano un fronte stradale in rapporto all'architettura del ponte



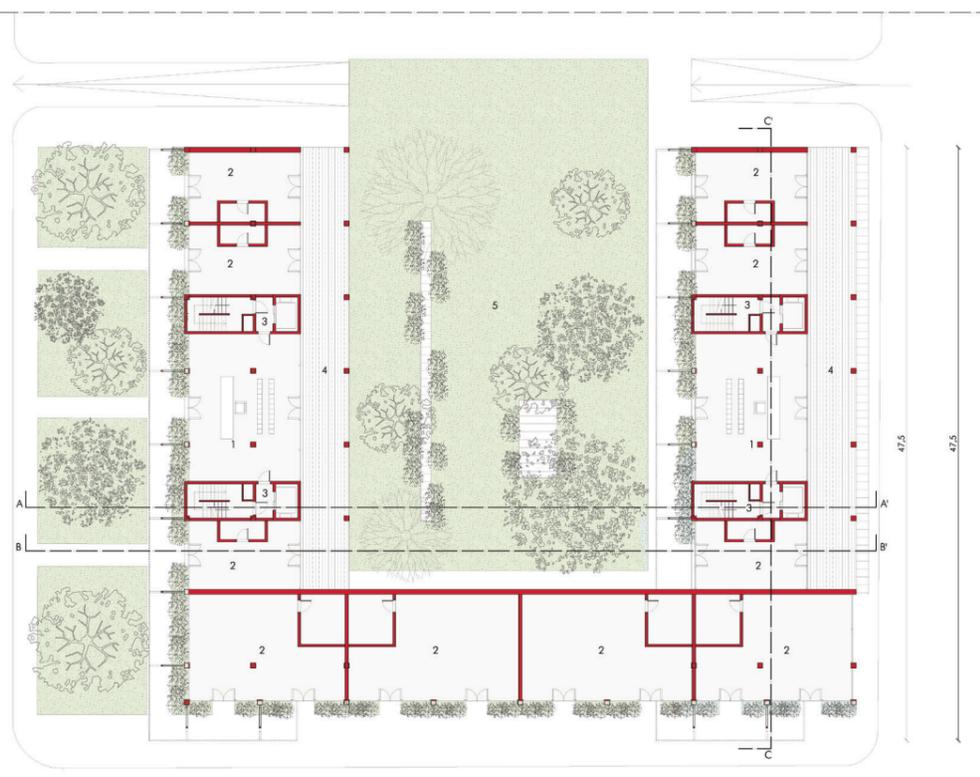




PIANTA PIANO -2



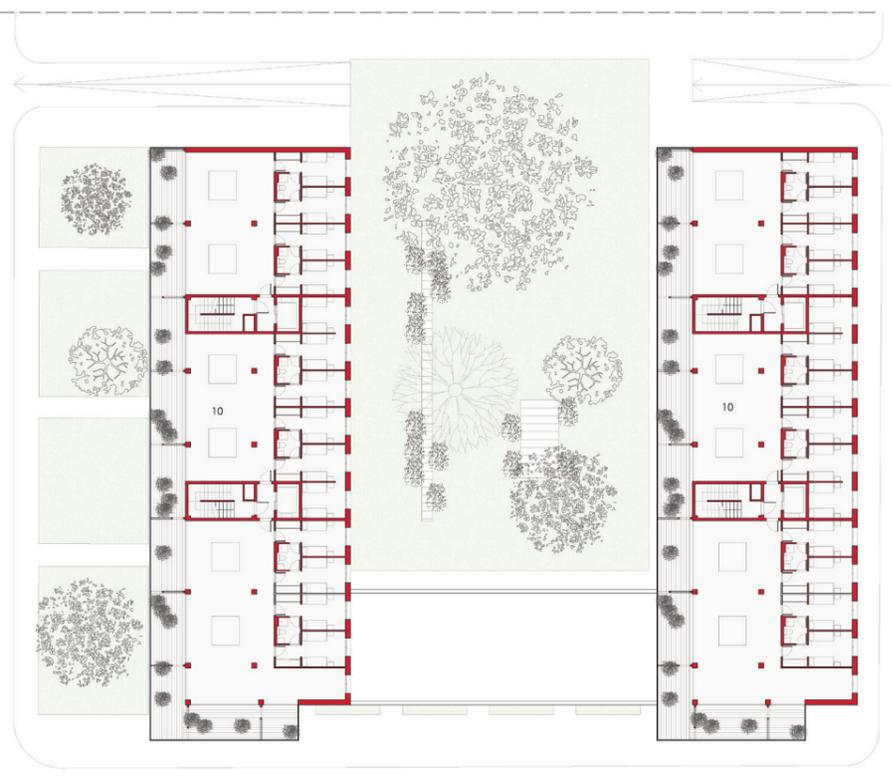
PIANTA PIANO TERRA

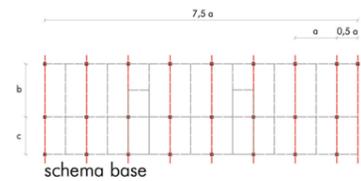


LEGENDA

- 1 lobby
- 2 locale commerciale
- 3 vano scala
- 4 porticato
- 5 corte interna
- 6 garage
- 7 rampe di accesso al garage
- 8 spazio tecnico
- 9 magazzino
- 10 dormitorio

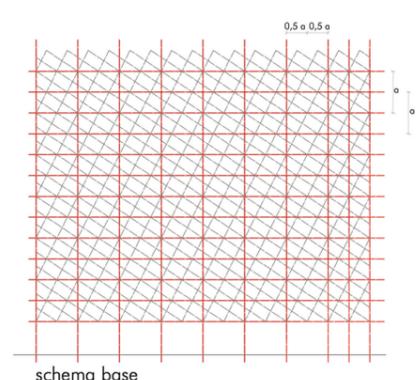
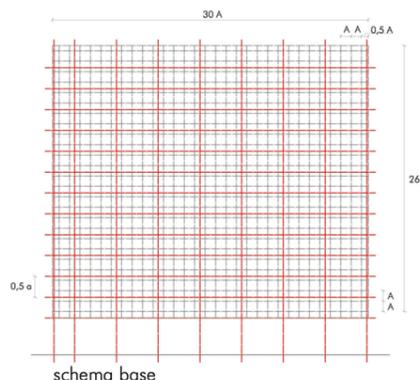
PIANTA PIANO TREDICESIMO





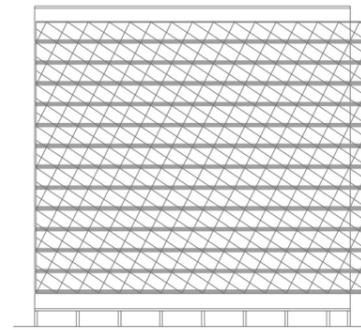
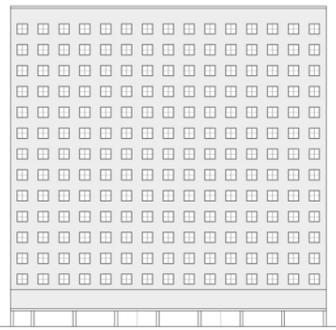
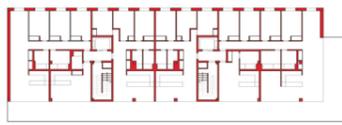
la struttura della pianta si compone di una maglia di 9x3 pilastri. Il modulo longitudinale di base, che sarà lo stesso che definisce la suddivisione interna degli appartamenti, è di 5,9 m, mentre trasversalmente le campate di differenziano per permettere l'inserimento di un corridoio centrale dove necessario. I vani scala si inseriscono all'interno di un mezzo modulo, nella parte centrale ogni due campate.

a = 5,9 m
b = 7,5 m
c = 5,3 m
A = a/4



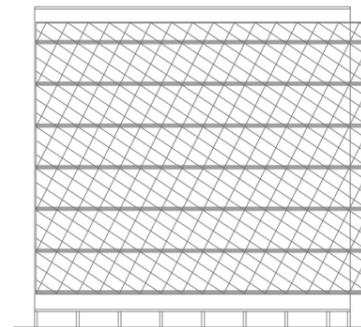
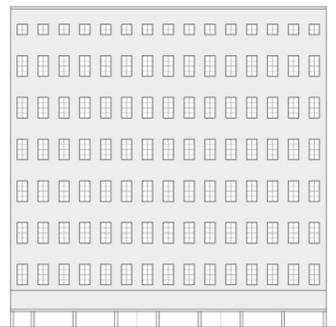
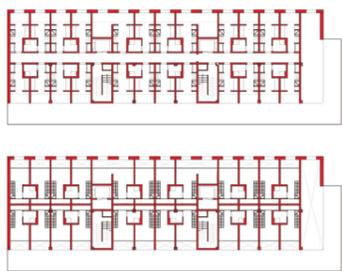
partendo dalla dimensione delle campate, che corrisponde al doppio dell'altezza di ogni appartamento, il prospetto è stato suddiviso secondo una griglia regolare: elementi quadrati di 1,47 X 1,47 m definiranno la posizione delle aperture. il rapporto pieno - vuoto è quindi di 1:1.
la maglia metallica del prospetto ovest viene disegnata seguendo le stesse linee guida: l'inclinazione dei tubolari della rete cambia, ma è posta in maniera tale da avere i nodi alla altezza di ogni solaio. l'inclinazione segue il rapporto 1:2.

la tipologia 1 è stata concepita con l'idea di realizzare appartamenti medio-grandi. nel piano si trovano 4 appartamenti da 3/4 camere da 80/100 mq e 2 monolocali da 40 mq. La disposizione interna si compone di una fascia di camere da letto, una di servizio (bagni, guardaroba) e una fascia per le cucine, che vengono mantenute in tutte le variazioni. il vano scala serve 3 appartamenti ciascuno e si dispone di un doppio affaccio: dalla zona giorno infatti è sempre possibile disporre della terrazza verde.

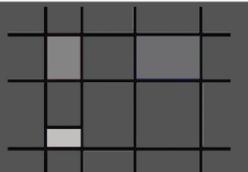


il fronte in mattoni corrispondente alla tipologia 1 è definito dalla griglia di finestre regolarmente disposte seguendo il rapporto 1:1. ogni finestra corrisponde ad una camera da letto.
la maglia metallica del prospetto ovest ha nodi posizionati sui solai ed è evidente l'aggiunta di una mezza campata all'estremità per permettere lo sbalzo del terrazzo sul fronte sud.

la tipologia 2 è un duplex che si dimensiona utilizzando il mezzo modulo. il tentativo è quello di realizzare dei micro-appartamenti: in 30 mq si hanno appartamenti provvisti di doppia altezza con zona notte al piano superiore. l'accesso alle unità è da corridoio centrale e lo spazio all'interno viene ridotto utilizzando un "bagno-tandem": ogni due appartamenti affiancati viene inserito un bagno centrale su entrambi i livelli che dispone di un ingresso al piano terra per uno e uno al piano superiore per l'altro. Questo permette di realizzare una scala interna lineare e disporre la cucina in direzione della lunghezza dell'appartamento.



anche il fronte corrispondente alla tipologia 2 ha un prospetto regolare, che segue il rapporto pieno-vuoto di 1:1. La differenza sta nel fatto che le aperture della doppia altezza sono composte da una doppia altezza e il piano è un doppio misuro e misurano quindi un mezzo modulo.



Piet Mondrian - Composition (1921) | interpretazione

COMPOSIZIONE DEGLI ELEMENTI

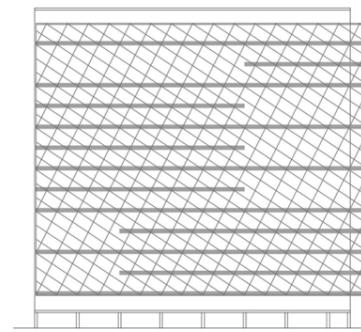
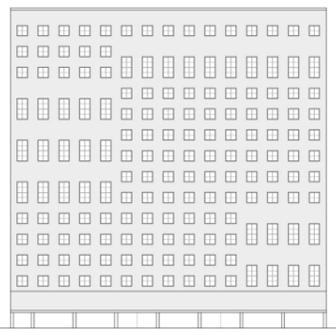
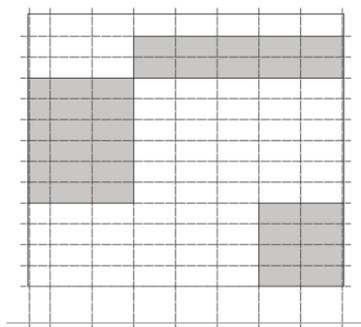
schema compositivo 1

appartamenti tipologia 1
appartamenti tipologia 2 | duplex



bilanciamento composizione 1

Area totale (prospetto) = 1720 mq
Area appartamenti duplex = 265 + 175 + 145 + 140 = 725 mq
% "affordable houses" = 40%



una volta definite le piante e i prospetti base si è deciso di trovare un metodo compositivo delle due tipologie per l'edificio finale. anziché optare per la semplice ripetizione delle tipologie per un piano e per un altro, si è cercato di comporre insieme anche all'interno dello stesso livello, definendo quindi un diverso disegno in facciata. per farlo ci si è affidati al riferimento dei quadri di Mondrian che attraverso l'utilizzo di forme geometriche (quadrato e rettangolo) disegnano lo spazio e la forma mantenendo sempre un bilanciamento tra le due parti. Nel mio caso specifico si è deciso di disegnare i quadrati (corrispondenti agli appartamenti a doppia altezza) considerando il vano scala come punto in cui variare la forma geometrica. mentre il bilanciamento tra le due tipologie verrà dato dal fatto che gli appartamenti duplex (e quindi gli "affordable" - a buon mercato) fossero in percentuale superiori al 20% che il mercato edilizio newyorkese produce. nel considerare l'area di appartamenti conveniente si aggiunge anche l'area relativa all'ultimo piano che prevede un dormitorio con zona giorno comune.
questo strumento è facilmente utilizzabile per variare la composizione di tutte le torri progettate in modo tale che la composizione finale non risulti una semplice ripetizione dello stesso elemento, ma si colga un secondo livello di lettura.

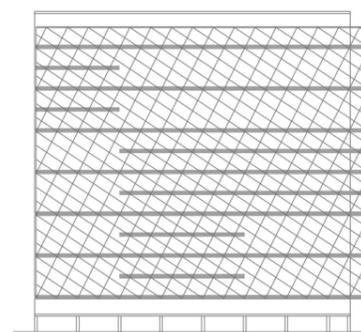
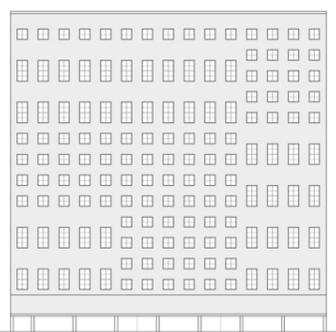
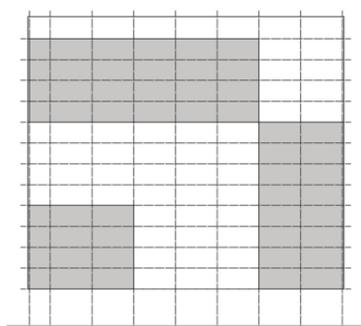
schema compositivo 2

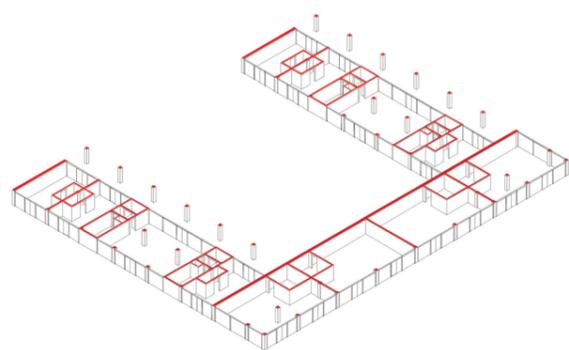
appartamenti tipologia 1
appartamenti tipologia 2 | duplex



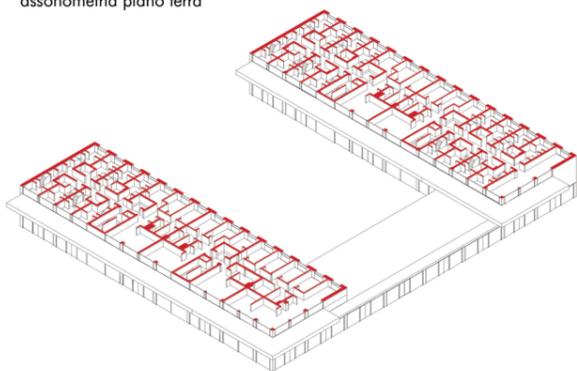
bilanciamento composizione 2

Area totale (prospetto) = 1720 mq
Area appartamenti duplex = 383 + 283 + 176 + 140 = 982 mq
% "affordable houses" = 57%

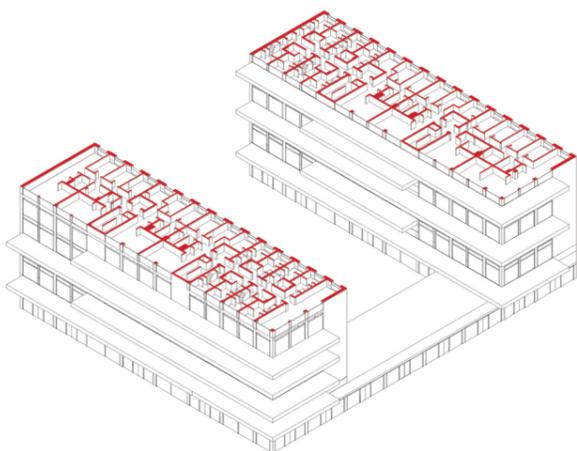




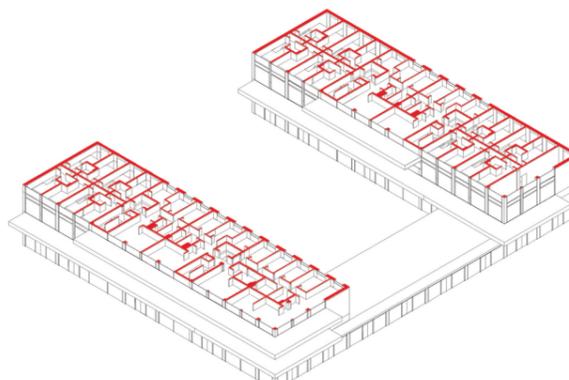
assonometria piano terra



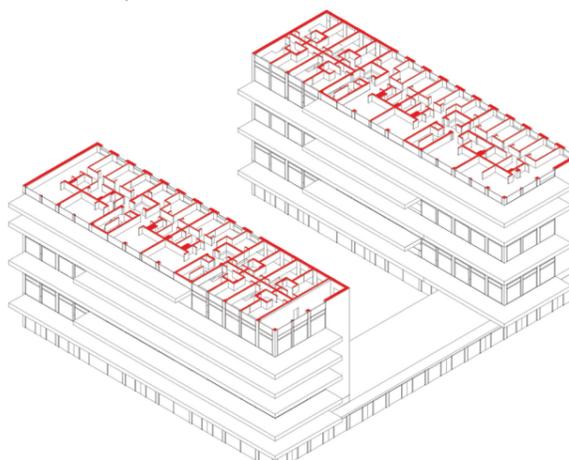
assonometria piano primo



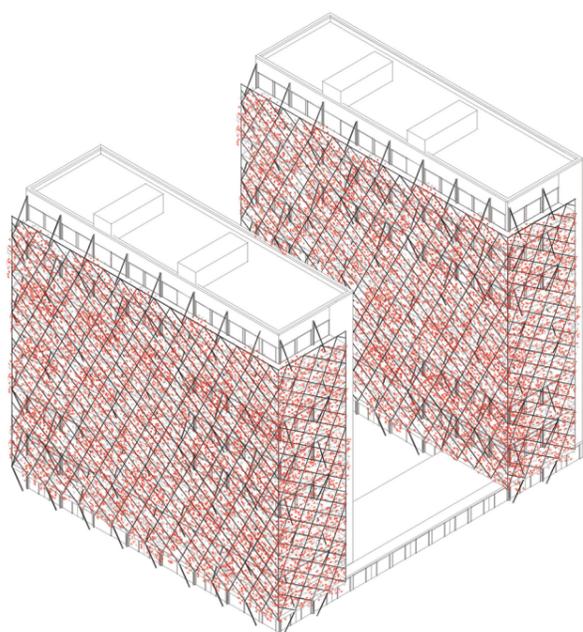
assonometria piano quinto



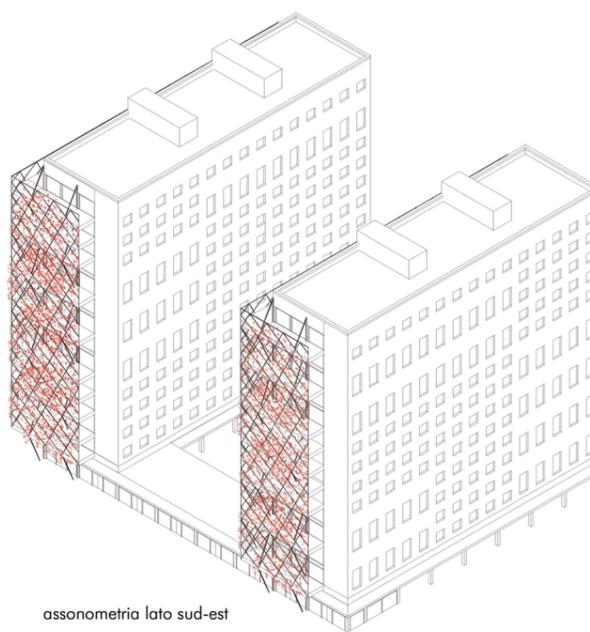
assonometria piano secondo



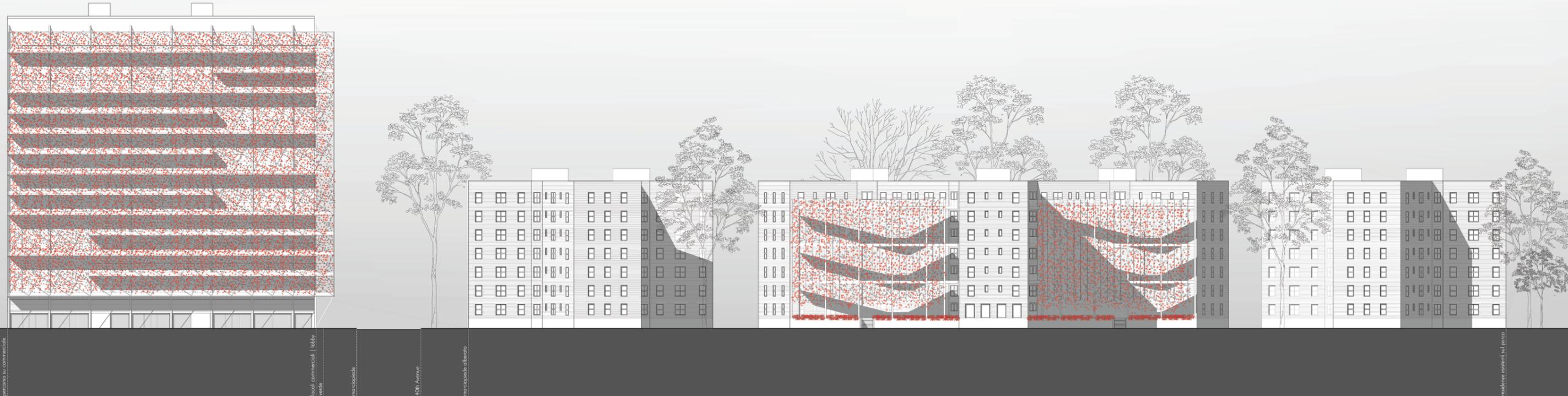
assonometria piano sesto



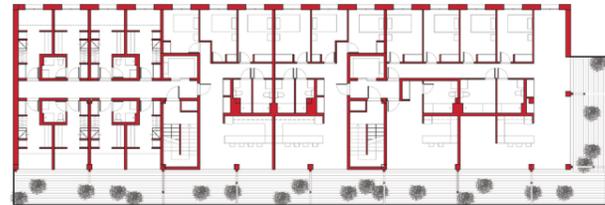
assonometria lato sud-ovest



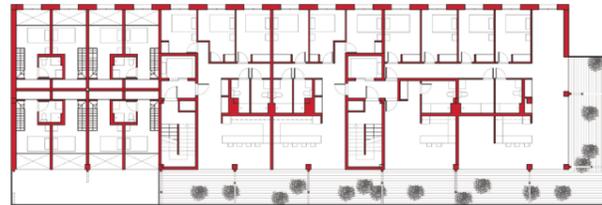
assonometria lato sud-est



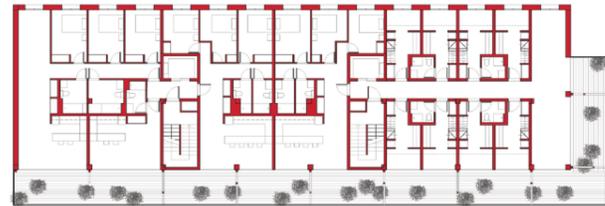
PIANTE PIANI RESIDENZIALI



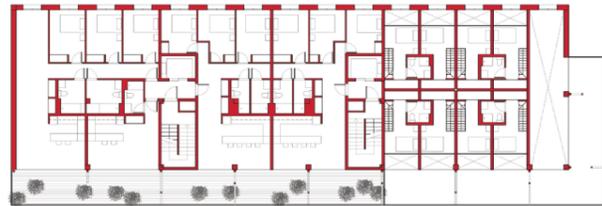
composizione 1 - pianta piano 1,3



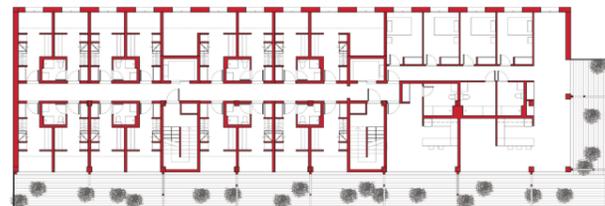
composizione 1 - pianta piano 2,4



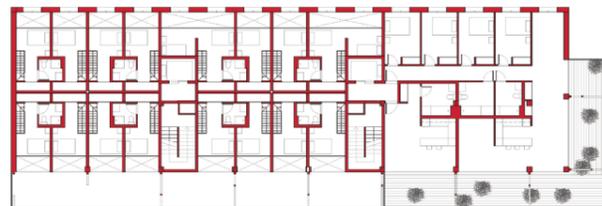
composizione 1 - pianta piano 5,7,9



composizione 1 - pianta piano 6,8,10



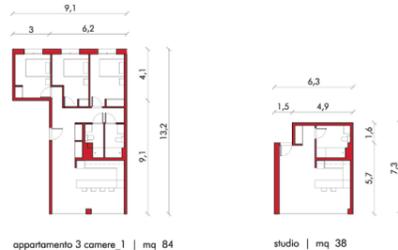
composizione 1 - pianta piano 11



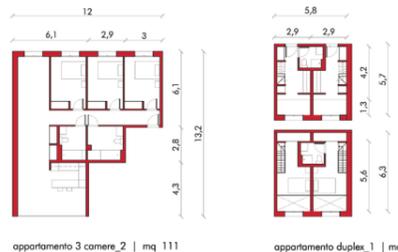
composizione 1 - pianta piano 12

PIANI 1-4
 appartamento 3 camera_2 = 8
 appartamento 3 camera_2 = 0
 appartamento 4 camera = 4
 studio = 4
 duplex_1 = 16
 duplex_2 = 0

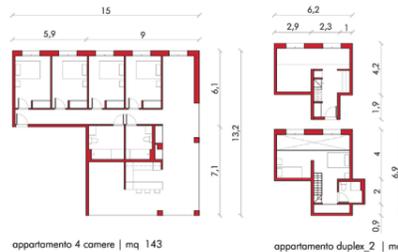
ABACO APPARTAMENTI



PIANI 5-10
 appartamento 3 camera_2 = 12
 appartamento 3 camera_2 = 6
 appartamento 4 camera = 0
 studio = 6
 duplex_1 = 16
 duplex_2 = 0

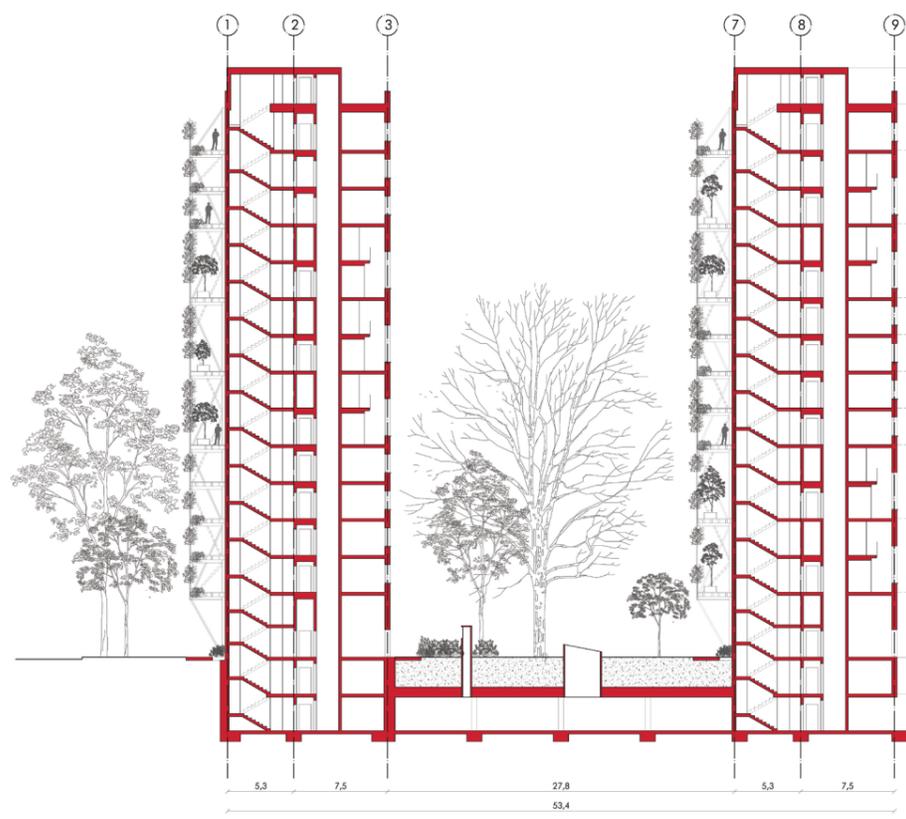


PIANI 11,12
 appartamento 3 camera_2 = 0
 appartamento 3 camera_2 = 0
 appartamento 4 camera = 2
 studio = 2
 duplex_1 = 14
 duplex_2 = 2





SEZIONE A-A'



LEGENDA SEZIONE
composizione 2

- +47.2 copertura
- +44.3 roof
- +40.6 piano 13 | dormitorio
- piano 11-12 | duplex
- piano 9-10 | duplex
- piano 8 | appartamenti doppio affaccio
- piano 7 | appartamenti doppio affaccio
- piano 6 | appartamenti doppio affaccio
- piano 5 | appartamenti doppio affaccio
- piano 3-4 | duplex
- +5.2 piano 1-2 | duplex
- 0,00 piano terra | lobby spazi commerciali
- 2,95 piano -1 | servizi comuni
- 5,9 piano -2 | garage

SEZIONE C-C'

