



STRATFORD:
un margine interno nella metropoli londinese

Mariagrazia Lunghi
720768
Architettura
Progettazione architettonica urbana
A.A. 2008/2009

mariagrazia.lunghi@libero.it

Relatore:
Prof. **Ernesto D'Alfonso**

INDICE

_INTRODUZIONE	pag. 3
1. THE GREAT LONDON	
1.1. London	pag. 4
1.2. The London history	pag. 5
1.3. Londra moderna	pag. 7
2. LA CITY E L’EAST LONDON: CONFRONTO TRA 2 REALTA’	
2.1. La City	pag. 8
2.2. I Distretti	pag. 8
2.3. Paesaggio	pag. 13
3.STRATFORD E I GIOCHI OLIMPICI DI LONDON 2012	
3.1. Stratford	pag. 16
3.2. Connettività	pag. 17
3.3. La stazione internazionale	pag. 18
3.4. La stazione degli autobus	pag. 19
3.5. Tessuto urbano	pag. 20
3.6. La città e le olimpiadi	pag. 21
3.7 L’impatto delle olimpiadi sul territorio	pag.22
4. STRATFORD: un nuovo margine nella metropoli londinese	
4.1 operazioni	pag. 25
4.2 tavole	pag. 26
_NOTE BIBLIOGRAFICHE	pag. 28

INTRODUZIONE

Fin dal secolo scorso, l'ente urbano è stato sottoposto a crisi strutturali relative all'assunzione di nuove forme, ossia a un profondo cambiamento di paradigma, soprattutto in termini di rapporto forma/dimensione, a cui la progettazione deve dare risposte adeguate. Si parla di Bigness, in cui l'ordine di grandezza subisce un incremento divenendo multiplo di quello precedente. L'unità diventa ancora più grande pur rimanendo sempre una; la totalità non è più addizione ma grado: la regione assurge a nuova unità esprimendo un salto dell'ordine di grandezza. In un percorso graduale, la personale analisi e relativa proposta progettuale affronta proprio questioni quali salti di scala e paesaggi interni, riferiti tutti alla scala morfologica la quale, ormai inclusa pienamente nella dimensione della Bigness, viene assunta nelle sue diverse taglie, per essere adattata alle nuove funzioni e ai nuovi tipi urbani.

Il lavoro di tesi pone l'obiettivo di studiare la città di Londra a diversi livelli di lettura:

_ La prima parte affronta il processo di analisi, soffermandosi sui caratteri di Londra, la sua storia, la sua identità, passando da una visione Macro (regionale, metropolitana) ad una Micro scala (Stratford). Dall'analisi territoriale che permette di individuare le network in tutte le sue possibili forme (sistema di infrastrutture, verde, percorsi naturali e orografia) si arriva ad uno studio urbano (tessuto, quartiere, isolato) tale da far emergere gli strumenti di lettura del territorio, punti di partenza per il progetto.

_ La seconda parte è prettamente dedicata all'area di Stratford, protagonista assoluta dei Giochi Olimpici in programma per il 2012.

L'approccio assunto è stato quello di lavorare per layers, ognuno dei quali espressioni di una delle diverse realtà che rappresentano Stratford come realtà locale, il rapporto Stratford e City come realtà metropolitana e Stratford come realtà strategica multivalente potenziale in grado di creare un nuovo polo di interscambio a grande scala, che raggiunge proprio perché non dimentica le radici nella scala locale.

CAPITOLO 1.

THE GREAT LONDON

1.1. LONDON

Come e quando Londra abbia avuto origine è incerto. Rimangono numerose invece le tracce di una città romana fornita di robuste fortificazioni, ma la sua pianta precisa resta sconosciuta.

A parte le mura, la primitiva Londra doveva derivare in tutto e per tutto dal modello urbanistico romano. Per la creazione della città oltre alle condizioni geografiche si aggiunse il sistema viario romano. La città si trovava all'incrocio di varie strade importanti, ma ne proteggeva l'attraversamento del Tamigi; era allo stesso tempo un grande porto marittimo e il principale nodo stradale a livello terrestre. In effetti due erano i centri di capitale importanza: quelli che ora sono chiamati Londra e Westminster. In questa zona giungeva una strada, poi detta Watling Street, proveniente pressappoco da Dover. L'altra grande arteria, Stane Street, proveniente da un porto nella regione sud-ovest protetto dall'isola di Wight, proseguiva verso nord nella strada più tardi chiamata Ermine Street e passava il Tamigi su un vero ponte fisso, il London Bridge, che rimase l'unico punto di attraversamento fino al 1729; ed è all'estremità settentrionale di questo ponte che sorse la città di Londra. Un'altra strada percorreva l'Inghilterra da nord-est a sud-ovest, attraversando Londra da est a ovest e congiungendo la Ermine Street con la Watling Street.

La Great London si estende per 977 kmq ed è racchiusa dal raccordo anulare formato dalla M25. Il fiume Tamigi oltre ad essere di fondamentale importanza per gli scambi commerciali a cui Londra deve la sua fortuna, divide la città in una parte settentrionale e una meridionale. Benché sia cresciuta a partire dalla zona conosciuta come City, Londra non ha un unico centro. La sua espansione non è mai stata realmente pianificata, piuttosto, man mano che andava sviluppandosi, la città ha inglobato gli insediamenti esterni. Perciò Londra oggi è più un mosaico di villaggi che un'unica città. La mancanza di spazio non è cosa recente nel centro di Londra tanto che quando gli ingegneri vittoriani si trovarono di fronte a questo stesso problema, decisero di costruire sotto la superficie tunnel ferrovie e strade, seppellendo anche diversi corsi d'acqua. Da allora tante attività si svolgono sotto terra; si può affermare che esiste una vera e propria città sotterranea. La popolazione oggi sta crescendo a dismisura e si stima che un quarto di questi nuovi abitanti alloggeranno in un'area di 32 Kmq nota come

City East, che rappresenta solo il 3 per cento del territorio londinese. Collocata ad oriente, a ridosso dell'attuale centro, l'area di City East ha contribuito a lungo a fare di Londra una metropoli di rilievo mondiale, prima come nucleo originale del porto londinese, e oggi come punto focale del suo rapido sviluppo verso est. City East ospita alcuni dei più coraggiosi progetti urbani di Londra, tra passato e futuro, come il Canary Wharf, il Millennium Dome e, entro il 2012, l'Olimpic Park. Nell'area di City East l'espansione del trasporto pubblico e delle infrastrutture dei servizi pubblici è fondamentale per sopportare la maggiore densità abitativa, promuovere la commistione di stili di vita, creare un quartiere cittadino più integrato e strutturare il mutamento urbano.

La crescita della città è avvenuta in modo eccentrico e questo processo di eccentricità continua a caratterizzare l'attuale processo di sviluppo della città. La City di Londra, che viene anche chiamata CBD (Central Business District), copre l'area che la delimitava già in epoca romana. Le istituzioni del governo centrale, la monarchia e il parlamento, si sono sempre tenute fuori dalla city: entrambe avevano la loro enclave a Whitehall-Westminster. Tra i due centri si sviluppava una strada lungo il fiume, situata appena oltre la portata della la massa limacciosa della corrente, lo Strand. Questi luoghi, insieme alla testata del ponte a Southwark, costituiscono il nucleo originario di Londra. L'assetto del territorio e la geografia urbana riflettono solitamente la storia socio-economica di un paese. Da quest'ultimo punto di vista l'Inghilterra, ed in particolare Londra hanno da sempre anticipato fenomeni socio culturali europei: i primi movimenti operai, le tutele dei lavoratori, le innovazioni in campo tecnico e la rivoluzione industriale, che nasce in Inghilterra e solo successivamente si espande nel resto dell'Europa. Un nuovo modo di produzione e nuovi ritmi di vita, uniti all'esplosione demografica necessitano un adeguamento della città, delle sue strutture ed infrastrutture. Il fenomeno di una nuova urbanizzazione ha, infatti, effetti immediati sull'organizzazione di Londra.

1.2. THE LONDON HISTORY

I Romani fondarono Londra nel 50 d.C. Il nome deriva dal celtico Londinios che significa 'la terra dei coraggiosi'. Dopo l'invasione della Britannia nel 43 d.C. i Romani costruirono il primo ponte che attraversava il Tamigi. Decisero in seguito che questo era un luogo eccellente per costruirvi un porto. Intorno al 50 d.C. i mercanti Romani fondarono la città intorno al ponte e così nacque Londra. Nel 61 d.C. la regina Boudica guidò una rivolta

contro i Romani. Il suo esercito marciò su Londra. Non ci fu nessun tentativo di difenderla. Boudica fece bruciare Londra ma dopo che la ribellione venne placata la città venne ricostruita. Alla fine del II secolo un muro alto 6 metri venne eretto intorno a Londra. La popolazione crebbe a 45.000 unità, e la città diventò la più grande città della Britannia. L'ultimo soldato romano lasciò la Britannia nel 407 d.C. e Londra venne abbandonata. Restarono alcune persone dentro le mura che vivevano di pesca ed agricoltura ma Londra cessò di essere una città. Ma risorse velocemente. Una nuova città cominciò a formarsi fuori le mura intorno a quello che oggi è il Covent Garden, più piccola con circa 10.000 persone. Nel 597 i monaci furono inviati da Roma con il compito di convertire i Sassoni al cristianesimo. Nel 604 fu nominato un vescovo a Londra, nel 640 venne fondata la zecca che produceva monete d'argento. I Danesi invasero Londra nell'842 ed ancora nell'851, bruciando e saccheggiando la maggior parte della città. Conquistarono il Nord e l'Est dell'Inghilterra inclusa Londra. Nell'878 Re Alfredo il Grande sconfisse i Danesi ed il paese venne diviso a metà fra i due. I Danesi presero la parte est dell'Inghilterra inclusa Londra mentre Alfredo prese il sud e l'ovest. Nonostante il trattato di pace gli uomini di Alfredo presero Londra nell'886. Il Re riparò le mura dell'antica città romana. Fino ad allora i londinesi avevano vissuto fuori dalle mura ma durante il regno di Alfredo si spostarono dentro in cerca di protezione. I Danesi ritornarono nel 994, ma i londinesi riuscirono a scacciarli. Il 25 dicembre del 1066 Guglielmo fu incoronato Re d'Inghilterra a Westminster. Il Re diede a Londra un documento ufficiale che ne confermava i diritti. Tutto questo accadeva nonostante i continui scoppi di peste bubbonica nel 1603, 1633 e l'ultimo nel 1665. Tutte le volte la popolazione di Londra si riprese velocemente. Nel 1666 ci fu il grande incendio di Londra. Vennero distrutte circa 13.200 case e dalle 70 alle 80.000 persone restarono senza un tetto. Il Re ordinò alla marina di allestire accampamenti per gli sfollati nella città. Per evitare che un altro disastro di questa portata accadesse nuovamente il re dispose che tutte le case di nuova costruzione fossero in mattoni o pietra e non più in legno. Alla fine del XVII secolo vennero costruite le prime case eleganti a Bloomsbury e sulla strada verso il villaggio di Knightsbridge. Vennero costruiti molti ospedali in questo secolo inclusi il Westminster (1720), Guys (1724), St Georges (1733), London (1740) and Middlesex (1745). Nel 1834 il Parlamento fu distrutto da un incendio. Quello nuovo incluse un grande orologio conosciuto ora come il Big Ben. Ci furono epidemie di colera e fra il 1859 al 1875 venne costruito il sistema fognario che ridusse drasticamente le morti da queste malattie. Nel XIX vennero costruiti i musei come il Victoria & Albert (1852), Il Museo della Scienza (1857) ed il Museo di Storia

Naturale (1881). La Nuova Scotland Yard risale al 1891. Nel 1944 venne pubblicato un piano regolatore per la Londra post bellica. Le autorità si resero conto che la città era sovraffollata e decisero di creare una serie ad anello di città satellite a 20-30 miglia da Londra, attraendo i lavoratori specializzati fuori dalla città. Nel 1950 Londra ebbe il vero boom. Fabbriche di macchine ed aerei erano in fermento, insieme ai porti che davano lavoro a 30.000 uomini. Negli anni '60 però il porto cominciò a soffrire a causa del declino dell'impero britannico. Nonostante il flusso di immigrati la popolazione di Londra cominciò a diminuire dopo il 1945. Negli ultimi anni del XX secolo la crescita ricominciò rapidamente.

1.3. LONDRA MODERNA

Oggi gli abitanti di Londra sono 7.2 milioni. Nel 2012 si terranno le Olimpiadi, riconfermando il suo status di una delle più prestigiose città del mondo. Il 6 luglio 2005, il Comitato Olimpico Internazionale, infatti, ha designato Londra come sede dei XXX Giochi Olimpici moderni del 2012. Londra sarà così la prima città al mondo a ospitare tre edizioni dei Giochi, dopo la IV edizione nel 1908 e la XIV nel 1948; inoltre questo costituisce le premesse per un cambiamento che dovrà avvenire tramite un vasto programma edilizio, che investirà in particolare nella zona est della città e, cosa estremamente importante per i londinesi, i giochi produrranno denaro da investire nelle nuove linee di trasporto promesse da tempo, compreso il progetto Crossrail, che vedrà la costruzione di nuove linee metropolitane di collegamento tra la zona orientale e la zona occidentale di Londra. La sfida maggiore che deve affrontare Londra però, in questo momento, è però quella di dare alloggio alla sua crescente popolazione senza invadere la fascia verde che circonda la città.

Il dibattito londinese è oggi incentrato sul nuovo piano della Greater London Authority, autorità di pianificazione recentemente ricostituita a livello metropolitano. Il piano è uno Spatial Development Strategy, documento statutario che sintetizza le strategie e le politiche di sviluppo che costituiscono il riferimento per la pianificazione a livello locale, ma non analizza il sostegno finanziario né specifica la sua implementazione, rivestendo potenzialmente il ruolo di coordinamento tra le varie politiche dei singoli distretti. Si pone sei obiettivi fondati su modalità di sviluppo sostenibile e finalizzati a favorire un processo di ricentralizzazione, compattando gli insediamenti secondo quanto indicato da Rogers.

Tra gli obiettivi strategici anche la realizzazione di un sistema del verde finalizzato alla ricreazione, per migliorare la qualità urbana ed incentivare la sicurezza dei luoghi; la struttura di base della rete strategica di spazi aperti londinese che copre aree agricole, parchi regionali, come Lee Valley che si estende verso Nord in direzione di Hertfordshire ed Essex, e le aree a parco più interne di Londra.

CAPITOLO 2.

LA CITY E L'EAST LONDON: CONFRONTO TRA 2 REALTA'

2.1. LA CITY

La City è il principale distretto finanziario del Regno Unito e uno dei principali del mondo. È governata dalla Corporation of London, un antico organo presieduto dal Lord Mayor of London, e dispone di un proprio corpo di polizia. Una volta dominato dalla cattedrale di San Paolo, negli ultimi decenni il distretto ha visto la costruzione di diversi grattacieli, tra i quali Tower 42 (fino al 1990 il più alto edificio britannico, in passato e ancora oggi colloquialmente conosciuto come Nat West Tower) ed il recente 30 St Mary Axe, completato nel 2003. La popolazione residente nella City è decisamente scarsa (circa 7.000 abitanti), ma durante la giornata lavorativa nel Miglio Quadrato si affollano più di 300.000 persone. Negli ultimi anni, l'eccessiva congestione della City ha fatto emergere Canary Wharf come distretto finanziario alternativo. A Covent Garden si trova l'Avenue of Stars, la risposta londinese al Walk of Fame di Hollywood.

2.2. I DISTRETTI: EAST END, EAST LONDON E LE DOCKLANDS

East End

L'East End è prossimo al vecchio porto di Londra e per questa ragione è stato tradizionalmente il luogo in cui gli immigrati, arrivati via mare, trovavano la loro prima residenza londinese. Questo fecero i francesi, i belgi, gli ebrei, gli italiani, gli indiani del Gujarat, i pakistani e le molte altre etnie che, nei secoli, hanno cercato a Londra una vita diversa. L'East End parte dal lato orientale della City, e comprende zone come Whitechapel, Mile End, Bethnal Green, Hackney, Bow e Poplar. Vi si trovano vari luoghi d'interesse turistico, come i mercati (ad esempio il Columbia Road Flower Market e

quelli a Spitalfields, Brick Lane, Petticoat Lane) e diversi musei, come il Geffrye Museum ed il Museum of the Childhood a Bethnal Green. L'East End ha confini incerti. È la zona popolare per eccellenza.

East London

L'area è ora in fase di piena ricostruzione (progetto Thames Gateway). I progetti di riqualificazione urbana in questa parte della città sono stati la carta vincente per l'assegnazione a Londra delle Olimpiadi del 2012 e, per preparare l'evento olimpico, sono stati pianificati nuovi ed estesi interventi. Per la seconda volta nella storia moderna, East London è al centro di un vasto programma urbanistico. La prima fu dopo la seconda guerra mondiale, quando, per rimediare alle distruzioni dei bombardamenti, si costruirono complessi residenziali ed enormi condomini.

Docklands

Le Docklands, all'Isola dei Cani, si sono sviluppate enormemente a partire dai primi anni '80. All'inizio di quel decennio molti magazzini abbandonati nell'area di Wapping cominciarono a essere trasformati in studi per artisti e loft a basso costo. Ciò attirò sulla zona l'interesse degli immobilieri che, all'inizio gradualmente e poi con ritmo sempre più veloce, cominciarono ad acquistare i magazzini, per riconvertirli. La London Docklands Development Corporation (LDDC), venne fondata nel 1981 per incoraggiare il processo. La prima fase di risistemazione dell'area culminò nel Canary Wharf, un complesso direzionale il cui elemento più noto è il grattacielo per uffici al n. 1 di Canada Square (spesso impropriamente indicato come "Canary Wharf Tower"), che è l'edificio più alto del Regno Unito dal 1991. Molti altri grattacieli sono stati costruiti negli ultimi anni e molte importanti società (banche, studi legali, etc.) hanno trasferito la loro sede nella zona dei Dock. Sono state completate, e sono in uso, le nuove sedi di HSBC, Barclays, come pure il centro direzionale europeo di Citigroup. A seguito di questo sviluppo, molti bar, ristoranti e locali notturni hanno aperto i battenti, così come un cinema e tre centri commerciali. La ferrovia leggera (Docklands Light Railway, o DLR) fa da collegamento alla metropolitana di Londra, alle stazioni di Bank, Shadwell, Canning Town e Stratford. Anche il profilo dei residenti è cambiato e si è assistito al processo che gli anglosassoni definiscono gentrification, ossia alla trasformazione di una zona operaia in un quartiere per la middle class o anche per la upper class. A nord del Tamigi, intorno al Limehouse basin e in direzione di Wapping, come a sud del fiume, a Rotherhithe, i vecchi magazzini e i bacini in disuso si sono trasformati in complessi di loft e appartamenti ad alto prezzo per venire incontro alle esigenze abita-

tive di banchieri, addetti all'industria del software e in genere di tutti i professionisti che lavorano nella zona. Un poco più a est, nel distretto di Newham, sorgono il London City Airport e l'ExCeL Exhibition Centre.

Il problema del ri-sviluppo dell'area dei Docklands trova la sua origine alla fine degli anni sessanta, e nel corso del decennio successivo vengono definite e parzialmente implementate politiche d'intervento. Ma a partire dal 1979, sia il problema sia la soluzione, vengono complessivamente ridefiniti. I Docklands si estendono per circa 22 km lungo il Tamigi, a partire dalla City verso est, comprendendo aree amministrative inserite nei boroughs di Tower Hamlets, Southwark e Newham, per la maggior parte di proprietà pubblica. Le attività portuali iniziano a cessare fra il 1967 e il 1970, quando chiudono i docks più vecchi e prossimi al centro (St. Katherine, London, East India, Limehouse, Surrey). Nel 1976 la Port of London Authority decide la chiusura degli altri – Millwall, West India, Royal – e il completo trasferimento delle attività portuali a Tilbury: la decisione verrà attuata a partire dal 1980. Nel 1973 in base al Local Government Act del 1972, il Docklands Joint Committee che ha i poteri di pianificazione e di controllo e di cui fanno parte Glc e i boroughs coinvolti. Il Djc viene effettivamente costituito nel gennaio 1974 e, nel luglio 1976, dopo una lunga e articolata fase di consultazione con la popolazione locale, viene adottato il "London Docklands strategic plan". Il piano, che è fondato sul mantenimento della vocazione industriale dell'area e sulla soluzione dei problemi abitativi locali, rimane inattuato non solo per la difficoltà oggettiva degli obiettivi prefissati, ma perché non è né vincolante nei confronti delle stesse autorità locali, né nei confronti delle agenzie pubbliche proprietarie delle aree. L'ottica attraverso la quale viene interpretato il problema dei Docklands da parte del governo Thatcher è radicalmente diversa: cambiano i punti di riferimento. La vasta area dismessa viene vista come una risorsa quanto meno della città, se non dell'intera nazione, un'opportunità per favorire la ripresa della struttura economica dell'area metropolitana.

Gli elementi principali su cui viene definita la nuova politica d'intervento sono tre.

_ In primo luogo, il giudizio negativo da parte del governo sulla strategia del Glc, che legittima l'intervento diretto del livello centrale, in una chiave di aumento dell'efficienza dell'azione amministrativa, che sottintende però un giudizio negativo sugli obiettivi politici della precedente esperienza.

_ In secondo luogo, la strategia della deregolamentazione. Il caso dei Docklands si presta in modo particolare alla sua applicazione. La riduzione dei controlli sulle proposte d'intervento, lo snellimento delle procedure vengono

visti come una delle condizioni necessarie ad attrarre l'interesse dei privati su un'area in quel momento scarsamente appetibile, fuori mercato.

_ Il terzo elemento è poco in sintonia con i proclami governativi di riduzione dell'intervento pubblico. Il recupero dei Docklands è basato su una consistente iniezione di denaro pubblico, di sostegno all'azione dei privati, in diverse forme. È l'operatore pubblico che si accolla i costi di infrastrutturazione e di preparazione dei lotti. Vengono concesse consistenti agevolazioni fiscali ai promotori.

L'attuazione del recupero dovrebbe portare un rientro degli investimenti pubblici ritenuti necessari a dare l'impulso iniziale allo sviluppo. Nel novembre 1980 viene definitivamente approvato il Local Planning Government and Land Act, che attribuisce al ministero per l'Ambiente il potere di definire, in casi di grave degrado urbanistico, le "urban development areas" e di costruire apposite Urban Development Corporations per gestire il processo di recupero. L'anno successivo viene istituita la London Docklands Development Corporation (Lddc), un'agenzia pubblica che assume tutti i poteri di pianificazione e di controllo sull'ex porto di Londra, privando di qualsiasi capacità decisionale sia i boroughs sia il Gle. L'altro importante atto che definisce la nuova politica per i Docklands è l'istituzione, il 22 aprile 1992, dell'"enterprise zone", circa 2 milioni di mq nell'Isle of Dogs, al centro dei Docklands.

I promotori che decidono d'intervenire all'interno dell'enterprise zone godono di particolari facilitazioni: non è necessario ottenere planning permission, vengono attuate consistenti esenzioni fiscali. L'enterprise zone ha una durata di dieci anni, dopodiché l'area rientra nel regime normale previsto per l'intera urban development area. L'intervento del riutilizzo dei Docklands può essere considerato come una delle poche iniziative esplicitamente dirette a intervenire sulle trasformazioni della capitale, per due motivi. L'urban development area londinese è senza dubbio largamente la più importante, per la dimensione della posta in gioco, delle altre e si presenta come il luogo privilegiato per la sperimentazione del nuovo modo di governare la trasformazione urbana prospettata dalla legge.

Lo strumento urbanistico vigente a Londra è il "Greater London development plan" (Gldp) definitivamente approvato nel 1976, la cui stesura è stata avviata alla fine degli anni sessanta. La base conoscitiva su cui è costruito il piano è quindi largamente superata dalle trasformazioni che la città ha subito nel corso del decennio. Il "life belt", la cintura di sicurezza di Londra (richiamando la "green belt" che protegge l'hinterland dall'espansione a macchia d'olio). La life belt viene intesa come una vasta fascia che circonda il centro terziario di Londra (la City e Westminster), al cui interno rigide

restrizioni a operazioni speculative dovrebbero essere unite a specifiche politiche di sostegno alle classi più svantaggiate che vi risiedono.

I boroughs intorno alla Central activities zone sono quelli in cui più forti sono le tensioni sociali determinate dallo sviluppo. Subiscono le pressioni espansionistiche delle funzioni più forti e pregiate, ma allo stesso tempo sono caratterizzati dalla presenza di un tessuto sociale a basso reddito, con alti livelli di disoccupazione, quote consistenti di housing pubblico, degrado urbanistico. L'idea della life belt si traduce nella "community areas policy", che viene definita durante il 1982. Nel marzo 1982 il Glc designa le prime sei community areas, tutte immediatamente limitrofe alla City a parte la più esterna, Southall: Fitzrovia, Southbank, South Hackney, Spitalfields. Nel luglio 1983 vengono selezionate Finsbury e West Docklands e nel novembre dello stesso anno le ultime otto (Battersela, Fulham, Lambeth Walk, Kings Cross/Somers Town, Notting Hill, Paddington, Pimlico e Soho). Dopo il 1986 i boroughs si occupano in parte della viabilità, di iniziative culturali, della gestione dei parchi e, attraverso consorzi, dello smaltimento dei rifiuti.

Con l'abolizione del Glc, la funzione di pianificazione strategica per la Greater London è stata assunta direttamente dal ministro per l'Ambiente. La normativa prevede che il ministro provveda alla stesura della cosiddetta "Strategic Planning Guidance". Nel 1986 le 33 autorità locali della Greater London istituiscono, in base a quanto previsto dal Local Government Act del 1985, il London Planning Advisory Committee (Lpac). Questo ha tre principali compiti:

1. di dare consulenza ai boroughs su questioni riguardanti la pianificazione territoriale e dei trasporti;
2. esprimere la posizione delle autorità locali al ministro sulle questioni di pianificazione strategica dell'area londinese
3. collaborare con le autorità regionali nella definizione degli strumenti di pianificazione del South East.

Il corrispettivo di Lpac al livello regionale è la South East Regional Planning Conference (Serplan), che definisce gli strumenti di pianificazione strategica regionale. Lpac fissa quattro principali funzioni-obiettivo, che definiscono la strategia complessiva di sviluppo della città: Londra come una città che offre un ambiente di alto livello qualitativo per tutti i cittadini; Londra come centro mondiale degli affari e del commercio internazionali; Londra come città che offre opportunità a tutti; Londra come un insieme di comunità che devono essere preservate e sostenute.

La Lddc fonda la strategia di intervento per lo sviluppo dei Docklands su due elementi:

- l'acquisizione delle aree e la loro predisposizione per gli interventi dei privati;
- la realizzazione delle opere di infrastrutturazione primaria.

L'obiettivo è quello di rendere, dal punto di vista dei costi d'intervento, l'area dell'ex porto analoga a qualsiasi altra area urbana. Il vero problema è l'accessibilità avviando la realizzazione di una linea di metropolitana leggera che congiunge l'Isle of Dogs con il centro città e con la rete metropolitana, a Tower Hill. In una prima fase, la Lddc sembra essere orientata a caratterizzare l'area come luogo di attrazione di attività produttive ad alta tecnologia, una sorta di parco scientifico-tecnologico, alternativa urbana all'M 4 Corridor.

D'altro lato, si tende a valorizzare le risorse ambientali – i grandi bacini d'acqua – e architettoniche – i wharfs più antichi, localizzati nella parte più centrale, lungo le rive del Tamigi – favorendo la realizzazione di interventi di recupero o di nuova costruzione destinati a residenza di livello medio-alto. Infine, la Lddc punta ad attribuire all'area un'immagine di luogo di innovazione urbana, con la realizzazione di due opere infrastrutturali in cui appunto il carattere simbolico ha una certa rilevanza: la metropolitana leggera e un aeroporto per aerei a decollo rapido nella parte più esterna dei Docklands, lungo i Royal Docks. In questo campo, negli anni ottanta si sono realizzate o concluse alcune importanti opere:

- la M 25, l'autostrada tangenziale che circondano la città all'incirca all'altezza dei limiti della Greater London, da cui passano ogni giorno più di 170.000 veicoli, inaugurata nel 1986 dopo dieci anni di lavori;
- il nuovo aeroporto di Stansted, progettato da Norman Foster e inaugurato nel 1991;
- le chiuse di Tamigi, realizzate dal GIC ed entrate in funzione nel 1982;
- la nuova linea di metropolitana leggera nei Docklands, la Docklands Light Railway di cui si prevede un'estensione, mentre è stato inaugurato nel 1991 il prolungamento alla stazione di Bank;
- sempre nei Docklands, l'aeroporto per aerei a decollo rapido nei Royal Docks, realizzato da un imprenditore privato, John Mowlem.

2.3. PAESAGGIO

Londra si è sviluppata nel bacino del basso Tamigi, in una pianura ondulata che raramente supera i centoventi metri di altitudine. Sebbene oggi non mantenga più il primato di maggiore città del mondo, raggiunto nel XVIII secolo, la capitale inglese rimane tra le principali conurbazioni in Europa con Mosca, Parigi e Istanbul. Alla metà del XX secolo, il paesaggio ai

marginati della città, solcato dalle valli dei fiumi Lee, Cray, Colne, è sostanzialmente agricolo con alcune aree boscate, tra cui la più vasta e famosa Epping Forest, circa duemila ettari, o Hainault Forest, oltre quattrocento ettari; accanto a Londra si trovano anche alcuni insediamenti importanti come Dartford e nuclei storici come Sevenoaks, che però hanno spesso assunto la funzione di aree residenziali dormitorio. L'inarrestabile crescita demografica e urbanistica ed il forte inquinamento sono le principali problematiche che pesano sulla città già dalla metà del Novecento.

La rapidità e l'intensità delle trasformazioni dei paesaggi periurbani rende urgente trovare strumenti capaci di guidare tali fenomeni. In relazione alle caratteristiche assunte oggi dai paesaggi di margine urbano, appare utile fare riferimento a una nuova categoria che prenda atto del superamento della tradizionale antinomia città-campagna e dei mutamenti del concetto di limite; cambia il significato di limite urbano, o meglio, può essere arricchito di valenze diverse; resta il tema-problema dell'interfaccia tra due realtà, prima chiaramente identificabili in città e campagna, che allontanandosi dalla linea di contatto diventano sempre più diverse e distinte ma che qui, sul confine, si intrecciano a tal punto da assumere una configurazione del tutto peculiare.

La definizione di paesaggio di limite propone dunque il superamento dell'accezione negativa contenuta in "paesaggio di frangia" che evoca immediatamente un'immagine di margine urbano costituito da brandelli di edificato che svolazzano, senza riferimenti, nel territorio, ma anche quella di "paesaggio periurbano" la quale presuppone una visione, sebbene più distaccata, comunque urbano-centrica descrivendolo come territorio che sta intorno alla città. Il paesaggio di limite si differenzia dal paesaggio periurbano in quanto portatore di una visione progettuale che assume il limite, quel luogo di interfaccia tra paesaggio chiaramente urbano e paesaggio palesemente rurale, quale elemento di relazione, superandone il significato comune che evoca concetti come separazione, conclusione e contenimento, per aprirsi a contenuti semantici latenti come mediazione, connessione e opportunità e amplificando la propria dimensione trasversale che dallo spessore di una linea assume il peso di una fascia. Il paesaggio di limite è infatti identificabile attraverso una descrizione piuttosto che una perimetrazione.

Il paesaggio di limite è lo spazio del fra, una fascia di transizione che separa e mette in relazione accogliendo le proprietà di entrambe le situazioni che si fronteggiano; tra queste proprietà che il limite acquisisce la dinamicità, aspetto fondamentale del paesaggio in genere, qui è evidente con tutta la sua forza, caratterizzando l'essenza stessa del paesaggio di limite è

la sua percezione. Il paesaggio di limite è luogo dinamico, presenza di diversità che si incontrano, di identità che si sovrappongono, di antinomie che si manifestano. Date le caratteristiche strutturali e funzionali dei paesaggi periurbani, il paesaggio di limite costituisce la categoria progettuale contemporanea proposta per il loro trattamento nell'ambito degli strumenti di governo del territorio e delle definizioni di modalità di intervento ad essi riferibili.

A fronte delle critiche di cui è stata oggetto l'idea stessa di cintura verde negli anni passati, il piano di Londra del 2004 ne propone addirittura l'ampliamento, recuperando in particolare i numerosi territori attualmente abbandonati o in attesa di usi specifici. Ciò che è interessante nel piano è la proposta della creazione di un sistema di connessioni verdi fondate principalmente sulla rete fluviale (Blue Ribbon Network) costituita dal Tamigi e dai suoi affluenti e vari canali artificiali implementabile quale insieme di aree sportive e ricreative; la realizzazione di corridoi ecologici finalizzati principalmente a facilitare la migrazione faunistica; la costituzione di "catene verdi", così come definite da Turner nel 1991, cioè percorsi pedonali di collegamento di parchi e altri spazi verdi.

Il London Plan individua questi elementi quale strategia prioritaria di una struttura verde che coinvolge aree agricole, parchi regionali come il Lee Valley Park e i parchi urbani, inseriti all'interno del tessuto della città, delegando la definizione progettuale ai singoli piani locali.

Come alla metà del Novecento quando è intuiva la grande forza comunicativa della cintura verde, oggi ad essa, ancor più radicata nella cultura locale, è attribuito un elevato valore simbolico tanto da diventare logo del piano stesso; nel diagramma di piano, Londra offre la sua immagine attraverso tre elementi: l'area urbana centrale, i tre corridoi di rigenerazione insediativa ed economico-sociale che collegano l'area centrale con gli aeroporti cittadini dove sono previsti interventi di riqualificazione del tessuto urbano e la cintura verde. La cintura verde è underdevelopment land e comprende aree agricole, boschi e aree ricreative e circonda l'area urbana di Londra, coinvolgendo un territorio ampio, con funzione di elemento separatore tra città e campagna.

Accanto alla cintura verde si conferma il ruolo della Metropolitan Open Land (Mol) costituita da singoli spazi verdi, generalmente parchi storici (come Reagent's Park o Kew Gardens), common e royal parks (ad esempio Hyde Park o St James Park) e da sistemi verdi di penetrazione, in genere aree naturali e agricole rimaste intercluse nell'espansione edilizia verificatasi dalla seconda metà del Novecento. Per queste aree il piano vieta ogni riduzione ed alterazione promovendo invece il riuso di aree a carattere

più urbano inserite all'interno del tessuto edificato, attualmente libere e disponibili per attività ricreative, sportive e turistiche oppure aree di interesse storico-ambientale in posizione più marginale rispetto al centro di Londra. Le principali funzioni di questi protecting Open space sono infatti di costituire delle interruzioni nel tessuto urbano e contribuire a definire il carattere verde di Londra; soddisfare le esigenze dei londinesi al di fuori delle aree locali; mantenere i caratteri specifici del paesaggio di significato regionale o nazionale.

Sia nel County London Plan che nel Greater London Plan, la green belt è un elemento integrato all'interno di una visione più complessiva del verde. Egli pone attenzione all'interconnessione tra spazi, per cui la cintura verde, nella sua forma circolare, è parte di un sistema in cui cunei di aree verdi e aree pubbliche costituiscono elementi indispensabili di connessione con il centro della città, mentre parkways lungo le strade circolari consentono la fruizione da un cuneo all'altro. Accanto dunque alla Metropolitan Green Belt, sono ipotizzati alcuni green wedgs come il Lee Valley Park con funzione principalmente ricreativa.

Il London Plan individua questi elementi quale strategia prioritaria di una struttura verde che coinvolge aree agricole, parchi regionali quale quello della Lee Valley, che si inserisce all'interno del tessuto della città e del nuovo intervento che vedrà Stratford City divenire nuova centralità all'interno del sistema urbano londinese.

CAPITOLO 3. STRATFORD E I GIOCHI OLIMPICI DEL 2012

3.1. STRATFORD

Stratford, storicamente conosciuta come Stratford Langthorne, è un sito nella contea di Newham, nell'Est di Londra. Fino all'arrivo delle ferrovie in 1839 molto di Stratford era campagna aperta nella contea storica di Essex, quindi 1889 - 1965 faceva parte della contea del West Ham, che era coincidente con la parrocchia antica. Con la formazione di Londra più grande

Stratford nel 1965 è diventato parte della città di Londra, contea di Newham. Il nord di Stratford moderno è una nuova città di Stratford, inizialmente chiamata "la città di Hudson" dopo George Hudson l'imprenditore ferroviario perché era il luogo degli impianti ferroviari della ferrovia orientale del deposito dei treni. Essi veniva chiuso nel 1963, ma un piccolo deposito ancora esiste. La chiesa della St John in Stratford Broadway, progettata da Edward Blore, contiene ancora delle tracce in commemorazione dei protestanti di Essex, che si sono bruciati durante le persecuzioni di Marian come documentato da John Foxe. Stratford è un centro commerciale importante e contiene un quarto degli spazi culturali del Newham concentrato intorno all'est di Stratford. Dal teatro al circus reali di Stratford. La stazione di Stratford e l'autostazione adiacente è un mezzo importante di trasporto. La zona è considerata in evoluzione grazie ad un crescente numero di pubs e caffetteria.

La città di Stratford sarà il sito della nuova stazione internazionale di Stratford, il quale collega Londra con Francia tramite il tunnel sotto la Manica. Inoltre Stratford sarà il luogo protagonista per la partecipazione e la localizzazione del parco olimpico 2012. Il parco conterrà un numero significativo di sedi per i giochi, compreso lo stadio, il centro Acquatico di Londra e il Velopark. Stratford è stato un punto di rigenerazione molto importante a partire dal 2006. Le terre che prima appartenevano alle ferrovie del Brownfield al nord del centro verranno edificati per la collocazione di un nuovo progetto denominato Stratford City. Questo progetto formerà una nuova Comunità nella misura di 5.000 sedi, di cui ci saranno degli uffici, degli spazi in affitto, delle scuole, degli uffici comunali ed altri spazi pubblici. Si spera che questo progetto possa trasformare il centro metropolitano della Londra orientale. Questa parte della città di Stratford servirà al Villaggio Olimpico che si trova nelle vicinanze. Ci sono inoltre progetti per la costruzione di parecchi grattacieli per offrire un numero alto di uffici e di residenze nella zona, compreso una torre di 55-piani progettata da Morrison. Questo progetto si prevede che venga ubicato di fronte alla stazione di Stratford. John Lewis e Waitrose stanno costruendo i nuovi superstores nella zona di Stratford con completamento previsto in 2008.

3.2. CONNETTIVITA'

I trasporti pubblici di Londra non sono solo mezzi di trasporto, ma veri e propri simboli nazionali, il che fa di loro i mezzi pubblici più famosi e riconosciuti al mondo. L'intera rete dei trasporti cittadini è controllata dalla Tran-

sport for London, che provvede alla gestione dei servizi di autobus, taxi, metropolitana e traghetti. I trasporti interurbani (treni e aerei) sono invece controllati da società private, delle quali la più grande ed importante è la British Airports Authority (BAA), a cui è affidata a Londra la gestione degli aeroporti di Heathrow, Gatwick e Stansted.

Nello specifico l'area di Stratford, nonostante attualmente presenti delle difficoltà nell'essere attraversata, è collegata molto bene dalle seguenti strade principali: la A106 Ruckholt Road verso nord, la A112 Leyton Road verso est, la A11 High street verso sud e la A12 verso ovest e verso nord; la A102 è un collegamento da nord a sud, che attraversa il Tamigi e si aggancia direttamente alla rete autostradale attraverso la M11 e la M25.

Al momento, sei linee ferroviarie servono Stratford City: la Central Line collega alla città la zona suburbana di Essex, e, insieme alla Jubilee Line, porta direttamente al centro di Londra; le linee Great Eastern, le North London e la linea di metropolitana leggera, la Docklands Light Railway, collega velocemente al London City Airport; inoltre un deposito-stazione di autobus collega l'area all'intera Londra. Inoltre, grazie al progetto della stazione di Stratford International (parte del progetto Channal Tunnel Rail Link), verrà realizzato un collegamento con l'Eurostar di Kings Cross/St. Pancras via Stratford, verso Parigi e Bruxelles, che renderà Stratford City la porta di Londra verso l'Europa, conferendo alla città il giusto ruolo nel dare nuova vita al Corridoio del Tamigi (il progetto è stato approvato prima che Londra vicesse la gara d'appalto per le Olimpiadi). A livello fluviale, il Lea Navigation collega direttamente al Tamigi e al National Canal Network.

3.3. LA STAZIONE INTERNAZIONALE

La stazione internazionale di Stratford è una stazione ferroviaria situata a Stratford nella contea di Newham nella Londra orientale. La stazione è stata sviluppata come componente di lavoro sulla seconda fase del collegamento ferroviario della galleria sotto la Manica (CTRL) e del completamento raggiunto aprile in 2006. Le forme della stazione aiutano alla ricostruzione della città di Stratford ma non diventerà operativa fino a che il CTRL non entrerà in servizio. I proprietari del CTRL - Londra e le ferrovie continentali, hanno annunciato che intendono marcare a caldo i servizi del collegamento ferroviario completato come 1/HS1 ad alta velocità dall'apertura ufficiale nel mese di novembre del 2007. La stazione è sul collegamento ferroviario della galleria sotto la Manica fra la stazione ferroviaria della st Pancras e la stazione internazionale di Ebbsfleet. È situata una certa distanza dalla stazione regionale vicina di Stratford, che è un

punto importante di trasporto. Avrà quattro piattaforme. La stazione sarà bisecata da un dilagare di treni che saranno soliti uscire dalla trincea della stazione per raggiungere il deposito dei treni che si trova nelle vicinanze. Lo scopo per la progettazione di questa stazione era quello di fungere via al traffico di Londra ed alle stazioni sovraffollate. Comunque i programmi per questi servizi sono ancora "sotto elaborazione e controllo". Un altro motivo per il posticipo dell'apertura era anche quello che riguardava l'edizione dei permessi di costruzione. I passeggeri necessitavano di un accesso facilitato dalla stazione regionale piuttosto che dalla stazione già in uso dai passeggeri. Tutto ciò si risolverà con l'ampliamento ed il prolungamento pianificato della linea leggera proveniente dai Docklands. La linea si prevede di essere terminata per la fine del 2010. Quindi i treni potranno normalmente attraversare senza però fermarsi fino alla completa realizzazione della linea. La stazione tuttavia sarà usata per i servizi ad alta velocità provenienti dal sud-est di Londra. Durante le Olimpiadi 2012 servirà il parco olimpico ubicato sempre a Stratford. In particolare, i treni olimpici speciali prenderanno i passeggeri dalla st Pancras a Londra centrale e da Ebbsfleet internazionale e portarli alla stazione internazionale di Stratford. La stazione si trova all'interno del lato orientale del sito Olimpico. La stazione di Stratford fa parte della rete di linee ferroviarie leggere nazionali, del underground di Londra e dei Docklands (DLR).

La stazione di Stratford fa parte della rete di linee ferroviarie leggere nazionali, dell' underground di Londra e dei Docklands (DLR). È servita dalle linee sotterranee di metropolitana Jubilee Line, della Central Line e della Silverlink. Appartiene alla zona 3 di Travelcard. Per distinguere la stazione da Stratford upon Avon questa stazione viene chiamata "Stratford (Londra)" e si riferisce a volte alla stazione di Stratford Regionale ed è da distinguere dalla stazione Internazionale di Stratford che è adiacente.

3.4. LA STAZIONE DEGLI AUTOBUS

Come una tenda nel deserto, La stazione degli autobus a Stratford, offre una visione di benvenuto dal sistema intasato unidirezionale che strangola un centro suburbano desolato della città. È il primo della serie di nuove costruzioni di trasporto progettate per la Londra orientale accanto all'estensione della linea metropolitana di Jubilee Line con la linea della metropolitana leggera dei Docklands. Il tetto a baldacchino si innalza con garbo sopra la struttura. Essa dà l'impressione di ombrelli invertiti fatta da tessuto in tensione sostenuta da una foresta di colonne d'acciaio distribuite

su una griglia per definire il rifugio principale. Ogni colonna contiene le scanalature per il condotto di drenaggio e del cavo del tetto per l'illuminazione. Il baldacchino invertito permette che i bus a doppia altezza possono arrivare tranquillamente e sotto di essi e parcheggiare. In questo modo anche i passeggeri possono ripararsi dalle condizioni atmosferiche aspettando l'arrivo degli autobus. Gli spazi per i servizi sono incassati nei blocchetti di costruzione intorno al perimetro della zona riparata e placcato nei pannelli di vetro resistenti ai graffi.

3.5 TESSUTO URBANO

Un sistema formato da tanti quartieri interni e contenente una rete di cortili e spazi ausiliari all'interno per offrire una più alta densità al tessuto edilizio, trasferito in una zona commerciale come Stratford city, fa sì che al posto dei blocchi di padiglioni, ogni proprietario può avere il proprio caseggiato all'interno di un caseggiato (grande edificio). Questo è possibile perché i giardini interni e le zone di servizio sono state delineate prima della costruzione in modo che il piano di sviluppo è cresciuto in modo organico in queste forme. La struttura dei caseggiati ha quindi un'area di servizio interna al caseggiato che può essere di proprietà pubblica, ma la cui manutenzione viene effettuata attraverso accordi privati tra tutti i proprietari del caseggiato. Questa forma di accordo comune di manutenzione è usata spesso nei nuovi piani di sviluppo abitativo nelle aree recuperate (Atwood Green, Birmingham), ed è stata utilizzata qui per assicurarsi che i proprietari dispongano dei piani ampiamente fruibili di cui necessitano e allo stesso tempo si assicura alla città la possibilità di effettuare tutti i servizi sul retro dei caseggiati. In effetti, i proprietari pagheranno direttamente la città per la manutenzione al posto di un operatore privato, il quale possederà solamente la zone intorno alle aree di servizio.

Sviluppo residenziale

Dati i requisiti che deve avere il tessuto urbano, l'ovvio precedente dal quale partire sono le proprietà ad alta densità abitativa Georgian town house che si trovano nella parte ovest di Londra. La "town house" (residenza di città o casa unifamiliare a schiera) è vista come la risposta che potrebbe riportare molte famiglie nei quartieri londinesi e si dice che aumenti notevolmente le possibilità di rigenerazione urbana. Queste forme di abitazioni consentono delle proprietà molto estese con giardini nel retro per le famiglie, mentre l'uso della tipologia Mews e la conversione dei piani superiori

ad appartamenti utilizzati grazie a scale comuni, permettono anche alle famiglie più piccole di avere dei giardini nel retro. Questo stile si sviluppo ha consentito alla densità di superare le 220 abitazioni per ettaro, con un alto livello di ventilazione ed illuminazione naturale. Questo tipo di quartiere (block) Mews, può essere utilizzato nell'area per creare una maggiore densità e per essere in armonia con le abitazioni del circondario. Le Mews (antiche scuderie ristrutturate trasformate in appartamenti) erano originariamente le scuderie per le residenze cittadine (individuali, unifamiliari), ma poi sono state convertite in piccole case a schiera nel mezzo di caseggiati di residenze unifamiliari (townhouses) più grandi. Questo sistema aumenta l'interesse nella forma delle costruzioni attraverso una maggiore varietà e può aiutare le famiglie meno abbienti e più piccole a rimanere nell'area.

3.6 LA CITTA' E LE OLIMPIADI: IL CONCORSO

“Città Di Stratford” è un progetto per generare una nuova agglomerazione urbana importante. La stazione ferroviaria si trova al nord del centro edificato attuale di Stratford ed è adiacente all'esistente. È il mezzo e la miglior connessione con il trasporto pubblico alla Londra orientale ed è destinata a ricevere degli aumenti importanti. Stratford International Station sarà nel centro della città di Stratford e sarà un catalizzatore chiave per il progetto, oltre a fungere da connessione diretta con Stratford.

Il profilo per la progettazione della città di Stratford era uno dei più grandi progetti mai presentati nel Regno Unito ed fu approvata il 17 febbraio 2005. Il progetto comporterà la generazione di un quartiere urbano di uso misto ad alta densità sui 170 acri brownfield luogo ad un costo di progetto di £4 miliardo. Il progetto è condotto dall'associazione per lo sviluppo dello Stratford City e sarà costituito da un fondo pubblico e privato. Molte altre applicazioni dettagliate di progettazione saranno richieste per le funzioni specifiche dello sviluppo. I totali 13 di sviluppo. 5 milioni di piedi quadrati (m² 1.300.000), compreso 5 milioni di piedi quadrati (m² 460.000) degli uffici, 1.6 milione piedi quadrati (m² 150.000) di vendita al dettaglio e di 4.850 nuove sedi. L'elemento al minuto sarà ancorato da tre grandi magazzini e si spera che si trasformi un terzo nella maggior parte del centro al minuto importante a Londra dopo il centro urbano. Ci sarà una serie di ingranaggi per le costruzioni alte compreso le torrette di 50 e 30 piani progettati vicino.

La città di Stratford sarà divisa in quattro distretti. Ciascuno di loro avrà una miscela di usi, ma gli usi predominanti varieranno, dando ad ogni distretto un carattere differente:

_Distretto del centro edificato (approssimativamente al sud-est): Il più vicino al centro edificato attuale e che contiene la zona principale e un certo numero di spazi per uffici. Ci saranno inoltre molti approvvigionamenti ed attrezzature ricreative e parecchi hotel. Lo shopping sarà in gran parte basata nelle vie, piuttosto che in un centro commerciale incluso.

_Distretto dei carpentieri (sud-ovest): Ci sarà un distretto importante per gli uffici con le imprese supplementari di approvvigionamento e di vendita al dettaglio ed alcune più piccole unità abitative graduate.

_Distretto ad ovest di Leyton (nordest): Un distretto principalmente residenziale vicino al parkland al nord della città di Stratford. Ci sarà un centro di salute e una città universitaria di formazione con due nuove scuole, come pure una piccola quantità di spazi per uffici. Questo distretto farà parte principale del Villaggio Olimpico e da allora si convertirà in relativo uso di lunga durata.

_Distretto della Lea Valley (nord-ovest): Un distretto in gran parte residenziale con alcuni spazi all'aperto molto significativi. Alcune delle caratteristiche più notevoli saranno le cascate e una serie di laghi con dei percorsi. La parte di questo distretto inoltre sarà nel villaggio olimpico. La città di Stratford è stata progettata con la possibilità che Londra possa ospitare nel 2012 le Olimpiadi. Gli attori principali della città di Stratford sono i soci di sviluppo della città stessa. Composto da Westfield, multiplex, Plc de Stanhope, Aldersgate e Londra & ferrovie continentali. Il lavoro è cominciato nel 2006 e terminerà nel giro di 15 anni. È il più grande sviluppo nella Lea Valley, con uno schema di rigenerazione, che a sua volta è elemento fondamentale. Questo ventunesimo secolo proietta la Londra orientale e la sua rigenerazione riuscita dei Docklands in un sviluppo non solo quantitativo, ma anche qualitativo.

3.7 L'IMPATTO DELLE OLIMPIADI SUL TERRITORIO

Il carattere peculiare e l'essenza di Stratford City è dunque la sua eterogeneità. Questo significa che potenzialmente ci sono questioni ed interessi conflittuali che sono stati ben esposti nelle analisi compiute dalle autorità competenti relativamente al masterplan previsto. Le problematiche esposte sono state prese in considerazione in un primo stadio di progettazione e sono le seguenti:

- _ la necessità di servizi per un gruppo omogeneo di persone;
- _ infrastrutture, molto importanti per alcuni settori della popolazione;

- _collegamenti internazionali, regionali e locali verso il sito e all'interno di esso, comprese linee aeree, ferroviarie, strade, passaggi pedonali e piste ciclabili;
- _ il rafforzamento dei collegamenti verso ovest e verso sud dell'area in linea con quello che è stato proposto per Leyton e Stratford City;
- _ carenza di collegamenti tra i distretti all'interno dell'area;
- _ la presenza di pressioni ed interessi politici conflittuali che caratterizzano la zona (dal livello locale a quello internazionale);
- _ collegamenti ecologici e con spazio aperto (open space) dell'area;
- _ L'immagine e l'identità dell'area nel contesto dei Giochi Olimpici, di Londra e di East End;
- _ L'opportunità di creare un nuovo "world-city centre" con nuove abitazioni, posti di lavoro e infrastrutture per il tempo libero che porterebbero benefici sia a East End che a Londra.

La comprensione dell'area unitamente alla presa in considerazione di quanto esposto ha portato a definire un certo numero di priorità di sviluppo:

- _ Integrare il nuovo sviluppo e le infrastrutture olimpiche con le comunità esistenti;
- _ considerare la Lea Valley come la spina per le infrastrutture olimpiche e unirà le comunità dopo i Giochi;
- _ uno sviluppo che aspiri a creare e mettere in opera nuovi standard dell'architettura e della progettazione urbana contemporanea;
- _ un ambiente leggibile e permeabile con strade principali riconoscibili e vedute della città;
- _ identità, che comprenda una varietà nella forma urbana e dell'architettura.

La relazione stretta all'evento olimpico, la struttura spaziale dell'area è essenziale sia per dare luogo ad un'eredità delle Olimpiadi sia per le comunità esistenti; offre dunque il contesto di base per il modo in cui si integreranno le comunità e in cui avranno luogo le Olimpiadi; per questo si dovrà assicurare la Lea Valley come una caratteristica strutturale dello sviluppo, sarà usata come mezzo di integrazione delle comunità esistenti attraverso un parco lineare; questo perché dopo i Giochi il piano di sviluppo del sito deve integrarsi con le comunità vicine. L'area non dovrà costituire una comunità separata ma un'estensione di quello che c'è intorno. L'unica volta in cui il piano di sviluppo olimpico dovrà avere la propria comunità separata da quelle di Stratford, Newham, Tower Hamlets, Leyton e Hackney dovrà essere durante le due settimane delle Olimpiadi, quando temporaneamente un'altra popolazione occuperà l'area.

Inoltre il parco della Lea Valley sarà la spina dorsale per i Giochi Olimpici dato che le infrastrutture olimpiche avranno un contatto diretto con questo spazio; in relazione a quanto esposto fino ad ora la soluzione da perseguire è introdurre una serie di strade collegate e spazi locali all'interno del layout per dare una visione e un collegamento fisico attraverso l'area. In termini di ecologia e paesaggio la proposta di una spina lineare di spazio aperto è strettamente associata al percorso del fiume Lea. Il parco regionale della Lea Valley forma una rete continua di spazi aperti che si estende per 26 miglia a nord dell'area. Una caratteristica chiave progettata come eredità dei Giochi è quella di estendere il parco regionale della Lea Valley.

Il paesaggio e lo spazio aperto nell'area fornirà dunque l'elemento paesaggistico più importante dell'area, l'elemento strutturale del parco olimpico e, offrirà un centro comune alle comunità vicine dopo i Giochi; le infrastrutture olimpiche diventeranno la struttura portante in tutto il parco e l'attuale rete Greenway sarà migliorata per renderla più attraente per le passeggiate a piedi e in bicicletta. La direzione deve essere quella di introdurre una serie di spazi aperti condivisi nei punti chiave all'interno dello sviluppo per introdurre varietà, carattere e l'ambiente per lo sviluppo, elementi fondamentali dato nel sistema parco della Lea valley.

Un altro aspetto di fondamentale importanza è la rete di trasporto: non deve diventare una barriera che separa le comunità.

_ La rete di collegamento deve fornire l'accesso alle infrastrutture olimpiche e rafforzare i collegamenti stabiliti tra le comunità che sono ancora separate.;

_ Incorporare una rete di collegamento facilmente identificabile, che permetta ai veicoli un accesso semplice alle residenze, ai negozi e alle infrastrutture olimpiche e che sia integrata bene alla rete più ampia;

_ Le principali infrastrutture esistenti che vanno da nord a sud e fiancheggiano l'area di sviluppo devono essere interrato in alcuni punti, per garantire la continuità di relazione per l'accesso al parco; così come quelle che vanno da est a ovest per consentire il passaggio al di sopra del parco olimpico

_ Definire una varietà di strade e spazi che introducano un chiaro ordine nei trasporti (gerarchia) aiuterebbe a ridurre la velocità dei veicoli e darebbe un interessante carattere alle strade;

_ Dare una rete chiara e suddivisa secondo l'utenza per consentire la suddivisione tra il traffico automobilistico e quello ciclabile e pedonale;

_ Dare una rete di spazi condivisi lungo le strade locali, per consentire uno spostamento agevole dei pedoni e ridurre il dominio delle automobili.

Queste considerazioni costituiscono importanti riflessioni relativamente a quest' area, che necessita di infrastrutture di alta qualità, necessarie per avere delle Olimpiadi a Londra nel 2012.

La cosa più importante è che il progetto dà l'essenziale rete di collegamento, l'accesso a spazi aperti, un mix di impieghi del territorio e di infrastrutture e nuove opportunità per tutti e veri benefici per chi vivrà nell'area, chi lavorerà e chi visiterà East London per molto tempo dopo la cerimonia di chiusura delle Olimpiadi del 2012.

Le autorità competenti sono giunte alla conclusione che la ricerca debba concentrarsi su alcuni problemi ritenuti principali e prioritari che la struttura di progetto dell'area deve affrontare e che sono le seguenti:

- _ I collegamenti internazionali, regionali e locali verso il sito e all'interno di esso, comprese linee aeree, ferroviarie, strade, passaggi pedonali e piste ciclabili;
- _ I collegamenti ecologici e con spazio aperto (open space) dell'area;
- _ L'immagine e l'identità dell'area nel contesto dei Giochi Olimpici, di Londra e di East End;
- _ L'opportunità di creare un nuovo "world-city centre" con nuove abitazioni, posti di lavoro e infrastrutture per il tempo libero che porterebbero benefici sia a East End che a Londra.

CAPITOLO 4.

Stratford: un margine interno nella metropoli londinese

4.1 CONSIDERAZIONI ANALITICHE

Stratford è punto strategico di connessione e sviluppo per quello che risulta essere il piano Londinese che tra i numerosi progetti abbraccia l'idea di accogliere i Giochi olimpici del 2012.

Tale potenzialità risulta essere strettamente dipendente a due fattori:

- il costituire punto nevralgico delle infrastrutture londinesi che qui collega sia la scala locale sia la scala metropolitana /interregionale, in cui rappresenta una zona fondamentale nel rapporto di collegamento tra la City con il margine londinese prima e le città inglesi ed europee poi.
- il costituire un elemento fondamentale all'interno di quello che è la rete verde londinese che dalla green belt allaccia un sistema relazionale nord- sud che abbraccia aree di sviluppo da sempre strategico come i Docklands.

4.2 PROCESSO COMPOSITIVO E OPERAZIONI

In rapporto a queste potenzialità, il filo conduttore che ha mosso tutto il mio progetto è stato quello di dare forma a questa nuova centralità, che si potesse per importanza e centralità, come nuova city, coerentemente allo storico sviluppo della metropoli londinese basato sul policentrismo.

Il progetto vuole diventare quindi nuova centralità, partendo da quelli che sono i caratteri fondamentali e distintivi della metropoli, sia in termini di misura, di dimensioni, di valore connettivo sia di immagine, per arrivare ad una re interpretazione di questi ultimi e definizione di nuove forme e immagini che andranno a costituire un nuovo margine, filtro- connettivo delle diverse realtà.

_ l'analisi morfologica che ha portato a leggere la città come un sistema, in cui il territorio e il paesaggio dialogano tra loro attraverso la sovrapposizione di trame infrastrutturali, che identificano una grande rete che incide notevolmente tanto sugli scenari urbani quanto su quelli offerti dal paesaggio naturale.

In particolare due sono quelle che ho definito spine dorsali, sulla base dei collegamenti accennati in precedenza:

- la Roman Road, che unisce la city realtà urbana a Stratford fino a giungere a realtà di scala maggiore, segnando lungo il suo cammino una serie di punti che determinano gli steps e le pause di aggancio con le infrastrutture e il tessuto circostante intorno a cui si sono sviluppati;
- il percorso ferroviario che, seguendo le direzioni nord-sud, traduce in infrastruttura il percorso naturale del fiume e rappresenta quindi la linea di collegamento nel sistema Lea Valley, diventando il simbolo di una congiunzione rete naturale e artificiale. Per tale ragione diventa la linea /scenario su cui sviluppare la molteplicità di eventi che sono rappresentati nel mio progetto.

Il processo progettuale tocca alcune parole chiavi fondamentali quali:

- geometria urbana: attraverso cui è possibile la commisurazione delle parti
- reti ed infrastrutture
- suoli urbani, come lettura descrittiva formale del paesaggio
- macchina layer
- Landmark

- Paesaggi interni.

L'operazione che guida il progetto è basata sulla considerazione delle posture fondamentali che rappresentano sinteticamente il rapporto Stratford/ Londra nonché sopra/sotto.

La partenza è la considerazione di una deduzione enunciata dalle analisi, che segnano il centro della city (unica parte storica originale sopravvissuta), come caratterizzato da quattro elementi riassuntivi: una spina dorsale su cui si dispone un tessuto urbano storico ben delineato che è sintetizzato da un secondo asse che interseca la spina dorsale e che rappresenta l'inserirsi del tessuto locale sulla dorsale che invece rappresenta una realtà metropolitana regionale che diventa in questo punto urbana, un perno tra le due spine concretizzato in un elemento architettonico centrale/fulcro e il fiume, come elemento concreto oltre che simbolico dello sviluppo dell'area.

Questi elementi sintetici sono presenti anche nell'area progettuale, con la variante che la spina dorsale qui non è rappresentata dalla roman road, che resta comunque una delle posture fondamentali dell'area, ma bensì dalla linea ferroviaria che attraversa la Lea Valley.

A rappresentare il costante binomio delle due diverse scale e temporalità vi è anche il rapporto sopra sotto, individuato rispettivamente nella città di stratford, come realtà locale e nella stazione di alta velocità, come realtà a grande scala, addirittura internazionale.

Tutti questi elementi, sempre in relazione alla geometria urbana, vengono mossi insieme dall'operazione della rotazione che determina l'elemento esplicitante di questi rapporti; rotazione che segue ciascun layer, ognuno portatore di una realtà ben precisa che spazia da quella infrastrutturale ferroviaria a quella automobilistica, fino ad arrivare a quella del parco, dei giochi olimpici, delle strutture pubbliche fino al villaggio turistico/ uffici, a seconda della zona di progetto considerata. Tutto è commisurato sul rapporto Stratford/Londra, anche dal punto di vista architettonico formale e dimensionale. Tutto ciò, come nella city, è gestito da un perno, che è rappresentato da una torre, che gestisce piano per piano, la rotazione stessa. Esso rappresenta un corrispettivo della City, un nuovo centro ma anche margine, questa volta però più articolato rispetto alla City stessa. Una nuova polarità ma anche nuovo margine di relazione e compenetrazione delle diverse realtà.

5. BIBLIOGRAFIA

AA.VV, a cura di Ernesto D'Alfonso, "Milano Malpensa. La regione urbana nello spazio dei flussi, Firenze", Alinea Editrice, 2006;

D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, "The view from the Road", Cambridge Mass, 1964;

E. D'Alfonso, Ernesto Samsa, "Architettura. Il percorso dell'architettura dall'antichità fino ai giorni nostri attraverso le forme e gli stili", Mondadori, Milano, 2001;

J. Foster, "Docklands: cultures in conflicts, worlds in collision", UCL, London, 1999

Vittorio Gregotti, "La forma del territorio", in Edilizia Moderna, 1965;

R. Koohlaas, "Delirious New York", New York – Paris and London, 1978, ed. It. Milano, 2001;

P. Hall, "Londra nel 2000", Padova, Marsilio, 1965;

Kevin Lynch, "L'immagine della città", Marsilio, Venezia, ed. it. 2004;

M. Maffei, "Londra: mappe, storie, labirinti", Rizzoli, Milano, 2000;

Aldo Rossi, "L'architettura della città", Marsilio, Venezia, 1967;