

S o u t h   S t r e e t   S e a p o r t

**musea**

Re-Envisioning the Urban Edge



MUSEUM OF THE SEA  
IL MUSEO DEL MARE DI NEW YORK A SOUTH STREET SEAPORT

S o u t h   S t r e e t   S e a p o r t

**musea**

Re-Envisioning the Urban Edge



POLITECNICO DI MILANO - Architettura e Società  
TESI DI LAUREA SPECIALISTICA IN ARCHITETTURA  
a.a. 2009/2010

FORLANELLI ELISA  
BASSO PERESSUT GIAN LUCA  
BORSOTTI MARCO

matr 208500  
relatore  
correlatore



# INDEX

## INDICE DELLA RELAZIONE

Abstract	pag 5
Introduzione al progetto	pag 9
Sito di progetto	pag 13
Bando di Concorso	pag 19
Progetto	pag 21
Documenti	pag 37
Il progetto nel dettaglio	pag 65
muSea History	pag 65
muSea Technology	pag 69
Bibliografia	pag 73

## INDICE DELLE FIGURE

Fig 1 Area di progetto	pag 22
Fig 2 Canale storico(1850) e canale odierno	pag 24
Fig 3 Stato di fatto	pag 26
Fig 4 Waterfront   Stato di progetto	pag 27
Fig 5 Capannone industriale dismesso	pag 28
Fig 6 muSea Center	pag 29
Fig 7 Tickets d'ingresso	pag 30
Fig 8 muSea   Stato di progetto	pag 31
Fig 9 muSea   Prospetto sud	pag 33
Fig 10 Rendering di un progetto per convertire il lotto di Peck Slip adibito a parcheggio dei camion del Fulton Fish Market in una piazza con una piscina riflettente.	pag 40

Fig 11/12 I piani di sviluppo per l'East River Waterfront	pag 43
Fig 13 Downtown Express photo by Jefferson Siegel	pag 50
Fig. 14 muSea History   livelli 4 e 3	pag 64
Fig 15 muSea History   livelli 2 e 1	pag 66
Fig 16 muSea Shopping Mall	pag 68
Fig 17 muSea Technology   livelli 2, 3 e 1	pag 70
Fig 18 muSea Waterfront   il molo	pag 72



## INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 1  
New York City Masterplan | Scala 1:10000

Tavola 2  
Sezione CC' | Scala 1:200

Tavola 3  
Pianta piani interrati | Scala 1:200

Tavola 4  
Pianta piano terra | Scala 1:200

Tavola 5  
Pianta primo piano | Scala 1:200

Tavola 6  
Pianta secondo piano | Scala 1:200

Tavola 7  
Pianta terzo piano | Scala 1:200

Tavola 8  
Pianta quarto piano | Scala 1:200

Tavola 9  
Coperture | Scala 1:200



La tesi nasce da un concorso di idee promosso dall'associazione Architetti Emergenti di New York e tratta la rivalutazione storica e culturale di un quartiere di Manhattan che più di tutti gli altri ha contribuito allo sviluppo della città nel corso degli anni, da villaggio quale era alla super potenza mondiale di oggi: il South Street Seaport.

Il progetto si sviluppa tramite diversi interventi che hanno come comune obiettivo ridonare pregio al quartiere risolvendo alcuni punti deboli che presenta allo stato di fatto e mettere in risalto l'importanza storica del luogo integrando nell'esistente un centro multifunzionale il cui elemento principale è il museo del mare di New York, il muSea.

Complessivamente l'intervento comprende:

- la riapertura di un canale lungo Peck Slip;
- la sistemazione della viabilità automobilistica lungo Front Street cedendo un'area adibita a parcheggi ai percorsi ciclo-pedonali del Waterfront;
- il reimpiego di un capannone industriale dismesso in un nuovo centro comprendente biblioteca, uffici, centro congressi, ristoranti e piazza (muSea Center);
- il superamento dell'ostacolo rappresentato dalla viabilità automobilistica di Front Street con un sottopassaggio commerciale che collega l'isolato al Waterfront (muSea Shopping Center);
- la progettazione di un nuovo molo che completa il margine frastagliato della città, implementa le aree a disposizione lungo il Waterfront ed è sede del muSea;

- la progettazione di un museo composto da due ali differenti nelle quali viene raccontata la crescita del quartiere del Seaport in congiunzione con quella di Manhattan e lo sviluppo della tecnologia dell'ingegneria navale newyorkese con le sue diverse applicazioni.

Il muSea, oltre ad essere un monumento al rapporto imprescindibile tra New York ed il mare, è esso stesso metafora di connessione grazie alla sua forma plastica ed imponente che nasce dal tessuto urbano, supera la sopraelevata FDR e si allunga sul molo da cui sorge la seconda ala gemella: due «grattacieli orizzontali» che trasmettono un insolito cambio di percezione, dall'estrema verticalità della city alla più pacata distanza dell'orizzonte.

*Alla mia famiglia*



## INTRODUZIONE AL PROGETTO

Il progetto di tesi nasce dalla partecipazione ad un bando di concorso internazionale di idee promosso da ENYA (Architetti Emergenti di New York) che aveva come duplice obiettivo ancorare lo storico quartiere di South Street Seaport, New York City, alla sua ricca storia e immaginarne le sue future conformazioni, tenendo presente la società in rapido cambiamento a cui si rivolge il progetto e le possibili connessioni, materiali e metaforiche, con il contemporaneo e futuro costruito di Manhattan.

L'elemento principale del programma era un Centro per l'Istituto Ecclesiastico dei Marinai da costruirsi su un nuovo molo sull'acqua. Gli studi compiuti in situ mi hanno però portata a correggere gli intenti del bando di concorso ed a basare su queste considerazioni la tesi di laurea. La storia di South Street Seaport si è difatti rivelata di incredibile portata in relazione agli sviluppi storico-culturali della città di New York :per tal motivo la mia proposta riguarda un progetto basato sull'effettiva riqualificazione del quartiere grazie all'inserimento di un museo del mare, il muSea, monumento dell'importanza che questo elemento naturale ha avuto nell'evoluzione di New York City.

Il progetto presenta una commistione di interventi che volgono a soddisfare le richieste progettuali del bando di concorso:

- ricreare le connessioni interrotte con il resto del tessuto urbano attraverso la riqualificazione dell'assetto viario ed il superamento di barriere architettoniche che dividono il Seaport con il Waterfront;
- rafforzare le testimonianze storiche del quartiere con la riapertura dell'antico canale sito in Peck Slip, un tempo scalo merci di primaria importanza, ambientandolo nell'attuale traffico automobilistico;
- costituire un nuovo centro di riferimento per gli abitanti e i fruitori del quartiere con la ristrutturazione di un capannone industriale dismesso che contenga attività amministrative, commerciali e culturali;
- la progettazione ex-novo del museo del mare di New York, elemento principale dell'intervento ed anch'esso elemento di connessione tra il quartiere ed il Waterfornt.

La particolare collocazione geografica del quartiere, a pochi passi dal cuore pulsante di Manhattan e praticamente adiacente al sedime del ponte di Brooklyn, la sua valenza storica e la non meno importante presenza della FDR (Franklin D. Roosevelt East River Drive, strada sopraelevata a due o tre corsie per senso di marcia) costituiscono i punti di partenza per i ragionamenti inerenti la morfologia e le dimensioni del progetto, valutato anche in relazione ai recenti progetti edilizi per il Seaport (Shop Architects - «The Seaport»).

In particolare, la necessità di superare l'impedimento visivo e pratico tra terra e mare



della FDR ha suggerito un parallelismo con il Ponte di Brooklyn, ovvero pensare l'edificio del muSea come un elemento che rappresenti la continuità, in questo caso, imprescindibile tra terra e mare: il museo pone difatti le sue radici nel mezzo di un isolato del Seapor (sede delle attività parallele del progetto), supera come fosse un ponte l'infrastruttura della FDR per poi distendersi lungo il molo.

Quest'ultimo elemento si pone come assoluta metafora della crescita urbana: riprende l'estensione ed il modulo di tre isolati, o blocchi, ma la sua deframmentazione visiva, resa con l'inserimento di una griglia di lucernari praticabili sull'acqua, impone un limite a questo accrescimento. La terra e l'acqua di fondono così ai piedi del muSea, il molo diventa componente emblematico del legame tra i due elementi, il museo è pura connessione tra New York ed il suo mare.

muSea si propone di rappresentare, grazie alle sue caratteristiche di connettività, rivalutazione delle radici storiche del quartiere e della città e slancio verso il futuro, l'obiettivo del bando di concorso da cui siamo partiti:

South Street Seaport

- muSea -

Re-envisioning the Urban Edge

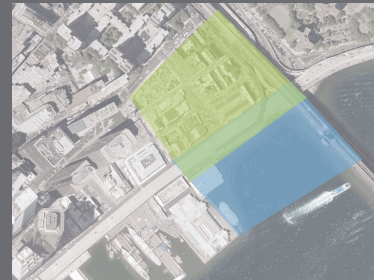
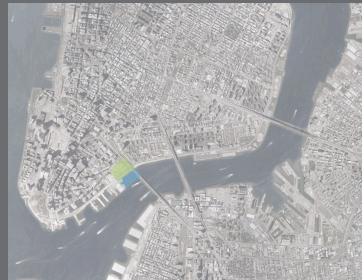


### Lo Stato di New York/Città di New York

Situata sul lato nordorientale degli Stati Uniti, lo Stato di New York è il terzo per popolazione negli Stati Uniti. New York fu il primo stato a preservare un edificio storico così come il primo a istituire un parco dello stato.

New York City si trova nella parte sudorientale dello stato. Un pò più estesa di 777 km<sup>2</sup>, i % distretti della città di New York sono abitati da più di 8 milioni di persone. Circa 40 milioni di turisti visitano annualmente la città e 4 milioni tra questi sono turisti internazionali.

New York City è composta da una popolazione internazionale. Originalmente fu la prima porta d'ingresso per gli immigrati per entrare negli Stati Uniti e oggi vi trovano sede le Nazioni Unite. Con la sua ricca tradizione nelle arti visive e di rappresentazione, New York City è considerata uno dei maggiori centri culturali del mondo.



### Lower Manhattan

Lower Manhattan fu nel passato uno dei più grandi porti nel mondo mentre serviva anche da punto d'ingresso per milioni di immigrati. È il luogo dove si incontrano i fiumi East e Hudson ed è lì che New York City è nata.

Nel 21esimo secolo, miscela di antiche chiese coloniali e splendenti grattacieli, è diventata la capitale finanziaria del mondo. Oggi molte attività di quest'area si raggruppano attorno a Wall Street, sede della Borsa di New York e della Banca Federale assieme a molte altre imprese finanziarie.

Mentre al centro delle giornate di Lower Manhattan ci sono gli affari, l'area di Downtown è immersa nel passato, che comprende punti di riferimento quali il Palazzo Federale della Commemorazione (il luogo in cui George Washington prese giuramento in qualità di primo presidente americano) e il Museo Fraunces Tavern, dove celebrò la fine della Rivoluzione. Tra gli altri contrassegni famosi c'è la Chiesa Trinity/Cappella di San Paolo, un punto di riferimento nazionale costruito nel 1766.

### Mercato del Pesce di Fulton St

Il Mercato del Pesce di Fulton St fu uno dei primi mercati del pesce all'aria aperta di New York a Lower Manhattan. Era originariamente chiamato "Mercato Volante" ed era sito a Maiden Lane sul lato dell'East River. Nel 1822,

il mercato è stato spostato sul lato orientale di Fulton St, vicino all'East River. Da questa postazione ha operato per 188 anni ed è diventato il più importante mercato del pesce nella regione del New England.

Nel 2005 il mercato è stato spostato nel Bronx per un diverso numero di ragioni. Tra queste la sua ubicazione ristretta, priva di moderne comodità quali il controllo climatico, incrementando il valore degli immobili di quest'area di Manhattan per la vendita al dettaglio e per l'uso residenziale e per l'urgenza di una riqualificazione dovuta alla sua desiderabile vicinanza al South Street Seaport e a Fulton St, area dell'East River.

#### South Street Seaport

Il South Street Seaport è situato laddove Fulton St si incontra con l'East River. Peter e Norma Stanford hanno fondato nel 1967 il Museo del South Street Seaport. Quando fu originariamente aperto come museo l'obiettivo di tutela del Museo del Seaport era quello di essere un luogo per l'educazione storica, dove i "negozi" operano per lo più come riproduzione dell'ambiente lavorativo basato sul momento culminante del Seaport - dal 1820 al 1860.

Il proposito iniziale della riqualificazione del Seaport è stata la conservazione del blocco di edifici conosciuto come Schermerhorn Row che era minacciato dalla distruzione di uno

sviluppo futuro negletto, dovuta in un momento alla sua desiderabile vicinanza al South Street Seaport e a Fulton St, area dell'East River.

### South Street Seaport

Il South Street Seaport è situato laddove Fulton St si incontra con l'East River. Peter e Norma Stanford hanno fondato nel 1967 il Museo del South Street Seaport. Quando fu originariamente aperto come museo l'obiettivo di tutela del Museo del Seaport era quello di essere un luogo per l'educazione storica, dove i "negozi" opeano per lo più come riproduzione dell'ambiente lavorativo basato sul momento culminante del Seaport - dal 1820 al 1860.

Il proposito iniziale della riqualificazione del Seaport è stata la conservazione del blocco di edifici conosciuto come Schermerhorn Row che era minacciato dalla distruzione di uno sviluppo futuro negletto, in un momento in cui la storia dell'industria navale di New York City non era considerata. I primi sforzi per la conservazione storica sono stati concentrati su questi edifici e sull'acquisizione di numerose imbarcazioni a vela. Gli edifici su Fulton St si trovavano dall'altra parte dell'edificio principale del Mercato del Pesce di Fulton St, che è diventato una grande struttura, tipo garage su un piano, ed è ora stata ricostruita come centro commerciale alla moda.

Come descritto nel libro di Philip Lopate "Waterfront", fu collocata una ghiacciaia su un molo che corrisponde all'attuale Molo 17. Il pesce poteva essere scelto appena fuori dall'imbarcazione. Gli abitanti del posto provarono a persuadere la Rouse Corporation a conservare una parte maggiore del mercato del pesce ma l'economia del momento influenzò la decisione di creare un centro commerciale dove ubicava il molo.

Nel 1982 le opere di riqualificazione cominciarono a volgere il museo in una grande attrazione turistica grazie allo sviluppo di moderni distretti per lo shopping. La vecchia piattaforma del molo fu demolita e un nuovo padiglione di vetro, aperto nell'Agosto del 1983, fu innalzato al suo posto.

#### Piani di Sviluppo Futuro

Sono stati commissionati numerosi master plan per la riqualificazione dell'area di fronte all'acqua. Nel 2004 la città di New York ha commissionato un piano per trasformare l'East River. Sono stati proposti molti edifici alti per appartamenti per incoraggiare una maggiore crescita residenziale soprattutto in quest'area finanziaria.





SOUTH STREET SEAPORT  
RIDISEGNARE IL MARGINE URBANO

Estratto del programma

Questo concorso di idee ha come suo duplice obiettivo l'ancorare questo quartiere alla sua ricca storia e l'immaginare la futura condizione del suo margine. Chi entra a far parte di questo concorso è chiamato a considerare le vie per fondare questa comunità in rapido cambiamento così come a ricreare le connessioni, sia materiali che metaforiche, con il contemporaneo costruito urbano di Manhattan.

L'elemento principale del programma è un Centro per la Comunità/Gallerie espositive per l'Istituto Ecclesiastico dei Marinai da costruirsi su un nuovo molo sull'acqua.

Inoltre, il bando prevede la progettazione di:

- Classi Didattiche (Auditorium da 300 posti + 3 stanze per seminari pubblici da 30 persone);
- Ristoro (Cucina, servizi igienici, magazzini per il cibo, sedute pubbliche interne ed esterne);
- Spazio per il Santuario (3 aree aperte flessibili che possano ospitare meditazione individuale e adorazione a larga scala, complemento all'esistente cappella con la possibilità di aggiungere altri santuari all'aria aperta);

- Giardino pubblico per la meditazione;
- Centro Accoglienza per Bambini (5 Stanze per le attività dei bambini, 1 ampia stanza ricreativa multifunzionale, dispensa per la preparazione della merenda);
- Centro Consulti (Stanze per sedute di consulti faccia a faccia, uffici privati dei consulenti area per il personale dell'amministrazione, stanze per terapie di gruppo, deposito/archivio).

## PROGETTO DI TESI

Il progetto di tesi nasce dalla rivisitazione del bando di concorso dovuta alla volontà di mettere in luce aspetti che, secondo il mio modesto parere, risultano più affascinanti e culturalmente validi di un centro culturale privato riservato alla sola categoria dei marinai.

L'area in questione, South Street Seaport, ha alle spalle un'incredibile storia di commercio, di uomini, di innovazioni tecnologiche che hanno contribuito allo sviluppo di Manhattan.

Da qui l'aspirazione di poter raccontare e ricordare tramite un museo dedicato al rapporto tra Manhattan ed il mare, la storia, l'evoluzione, i successi in campo tecnologico e sportivo che New York ha protratto negli anni.

Un racconto di uomini, di avvenimenti, di mare.



L'area di progetto, come anticipato, si trova in un punto strategico della città: a due passi da Wall Street e Downtown, ai piedi del Ponte di Brooklyn e lungo l'East River Waterfront. (Fig. 1)

Il quartiere storico di South Street Seaport è oggi una delle principali attrazioni turistiche di New York, racchiude un'area di 12 isolati affacciata sull'East River, a sud del Ponte di Brooklyn, che comprende negozi, vascelli storici e un museo marittimo.

Cuore del porto di New York e polo di navigazione di importanza mondiale all'inizio del XIX secolo, South Street Seaport conobbe il declino dopo la guerra di secessione, quando l'attività si spostò verso i moli in acqua alta del fiume Hudson. I suoi uffici contabili, negozi e depositi, una volta affollati, furono adibiti inizialmente a usi diversi, poi gradualmente abbandonati e lasciati in rovina. Negli anni attorno al 1960, grazie agli sforzi per la conservazione degli edifici storici, delle banchine, delle strade e imbarcazioni del porto, fu istituito il quartiere storico di South Street Seaport, con l'apertura del South Street Seaport Museum. Negli anni attorno al 1980 venne lanciato un progetto su vasta scala per il risanamento del quartiere. Estesi restauri e nuove costruzioni hanno trasformato l'area in un complesso di viali pedonali, ristoranti, negozi e boutique animati da una vitalità che ricorda l'epoca in cui il quartiere era un importante porto marittimo.

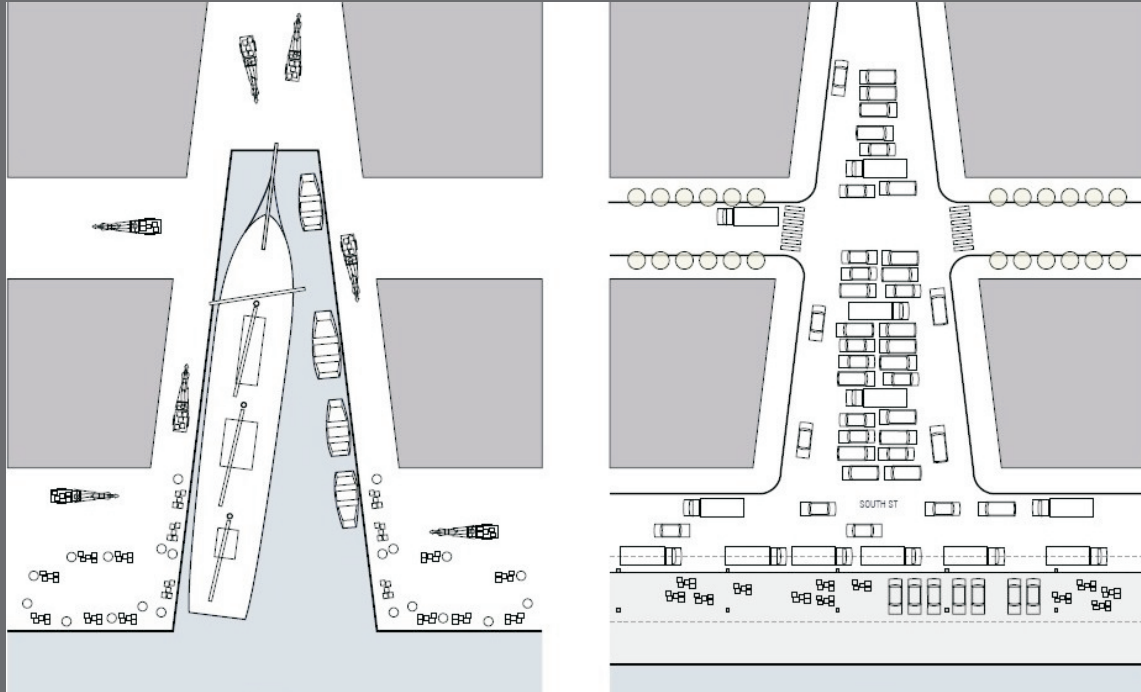


Fig 2  
Canale storico (1850) e canale odierno

Tuttavia, l'area di Peck Slip è lasciata tutt'oggi in parziale abbandono: l'antico canale luogo di importanti scali merci è oggi un disordinato parcheggio che ostacola l'attraversamento visivo e pedonale della via (Fig. 2).

La vitalità portata dai numerosi esercizi commerciali delle vie adiacenti si perde man mano che ci si allontana da Fulton Street.

La FDR (Franklin D. Roosevelt East River Drive) e l'ennesimo parcheggio presente in questo tratto sotto alla sua traccia, impediscono di spingere lo sguardo verso il mare e viceversa, limitando così anche l'accesso alla passeggiata del Waterfront.

Infine il blocco incorniciato da South St, Dover St e Peck Slip presenta 5 edifici residenziali e un grande capannone industriale dismesso, che amplifica lo stato di abbandono di quest'area.

Nell'estate 2009 viene presentato un nuovo progetto per il Seaport da parte del gruppo SHoP Architects: si tratta di un gruppo di edifici con funzioni miste site sul Pier 17, attualmente sede del centro commerciale. Si decide pertanto di tener conto dei progetti futuri per South Street Seaport e di basare la progettazione del complesso museale sulla futura conformazione del Waterfront.

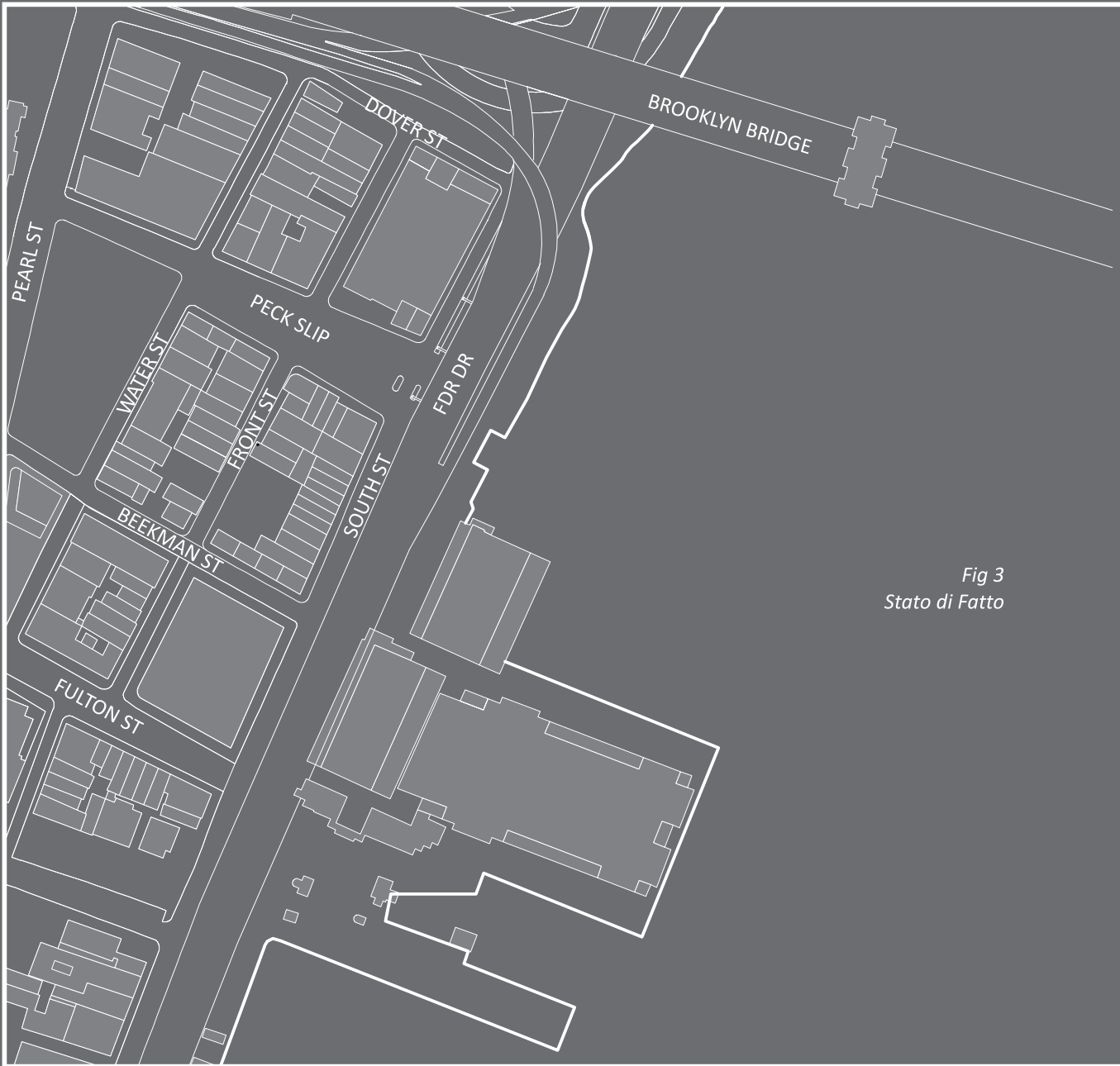


Fig 3  
Stato di Fatto



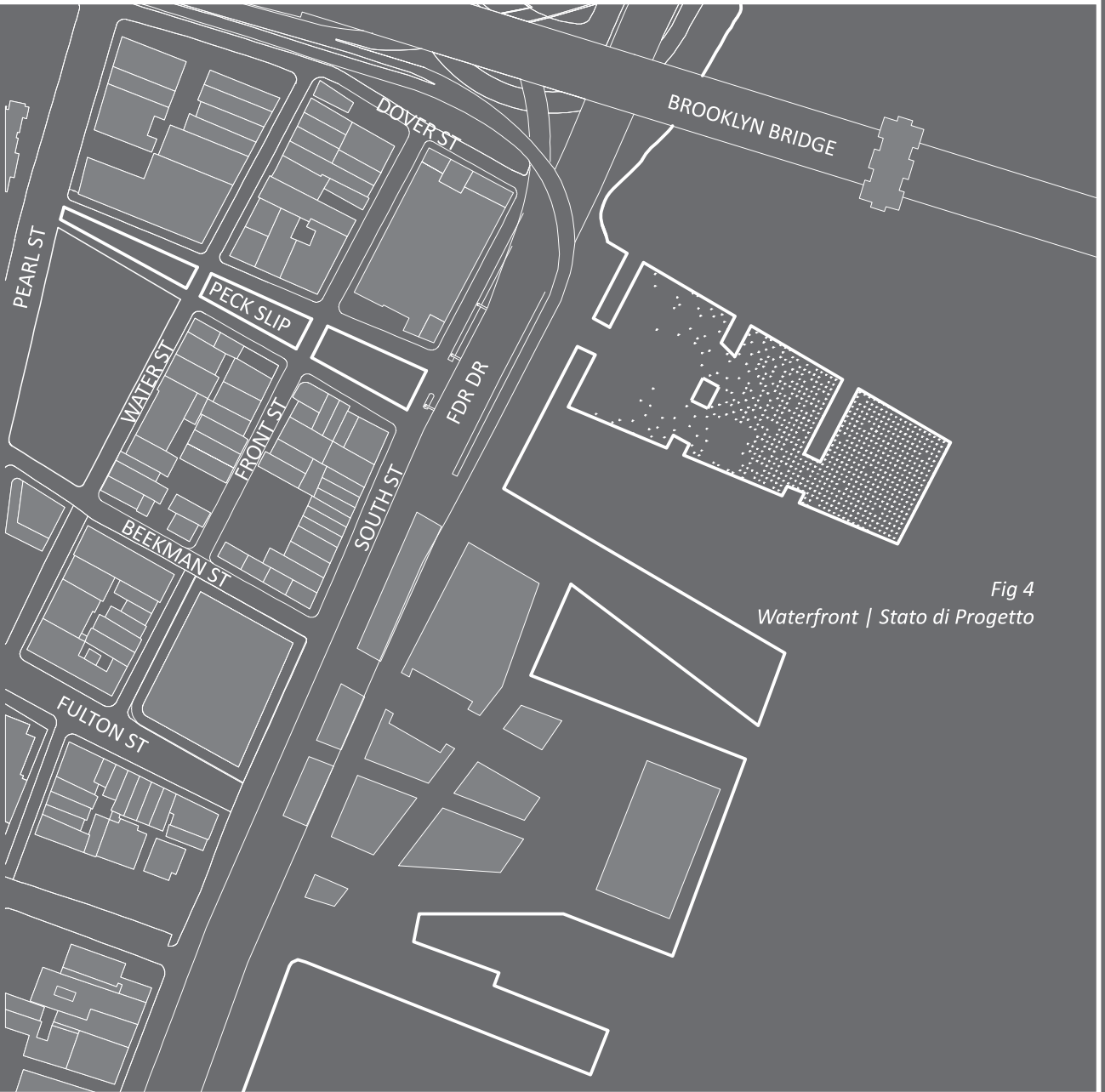


Fig 4  
Waterfront | Stato di Progetto

L'intervento progettuale parte dalla riqualificazione della viabilità pedonale di Peck Slip e dal disegno del nuovo margine urbano con l'inserimento del molo di nuova progettazione (Fig. 3 e 4).

L'antico canale riemerge scalzando il parcheggio: l'inserimento dell'acqua rivaluta Peck Slip, il cui valore storico è andato perduto tra le automobili in sosta; allo stesso tempo il canale diventa motivo di percorrere Peck Slip, riaprendo una connessione con il Waterfront oggi interrotta.

Allo stesso modo il progetto prevede, in via del tutto preliminare, l'inserimento di un parco al posto del parcheggio oggi presente tra Pearl, Water, Beekman St e Peck Slip.

Il molo si inserisce nel disegno del Waterfront evidenziando la traccia del canale di Peck Slip; si estende sull'acqua per 3 blocchi urbani ed è costellato da lucernari praticabili che si infittiscono fino a formare una griglia ordinata man mano che si allontanano dal margine della città.

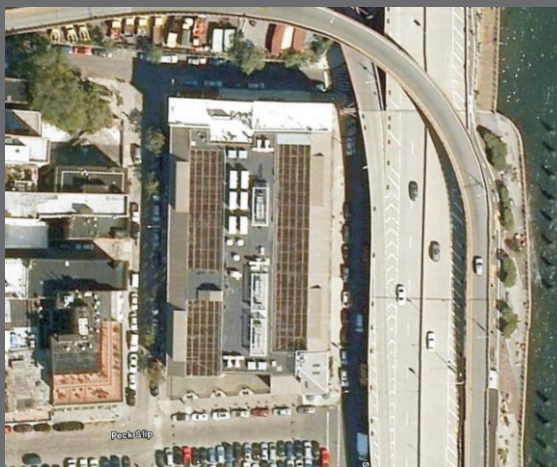
Questa *deframmentazione* del molo assume un duplice significato:

- il molo è emblema della connessione tra terra e acqua essendo costituito da entrambi gli elementi;
- segna il limite dell'ampliamento urbano imponendo un confine astratto a Manhattan.

Oltre ad inserirsi nella promenade lungo il Waterfront, il molo è anche elemento di connessione con il tessuto urbano poiché si

Fig 5

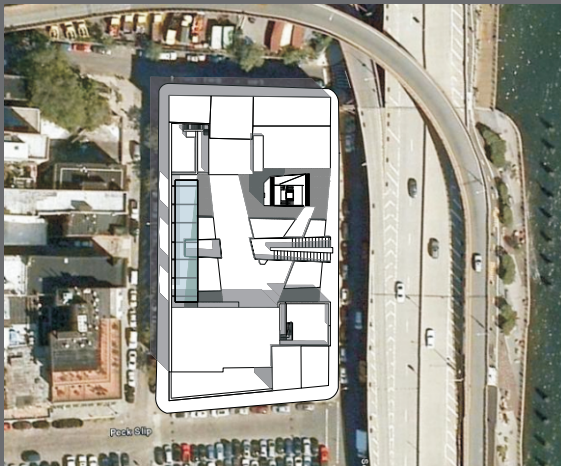
*Capannone industriale dismesso*



collega tramite un sottopassaggio all'isolato sede delle attività parallele del muSea, che d'ora in avanti chiameremo «muSea Center».

Il fabbricato attualmente dismesso (Fig. 5) viene completamente rimaneggiato lasciando intatta la facciata su Peck Slip, cieca e dipinta con tecnica Trompe d'Oeil (che consiste nel dipingere uno sfondo apparentemente reale su di una parete per farla sparire alla vista) raffigurante il Ponte di Brooklyn incorniciato da un portale. Viene mantenuta anche la facciata lungo Front St, con le grandi arcate d'ingresso al deposito che diventano nel muSea Center arcate d'ingresso alla piazza e grandi finestrate che chiudono un lato del ristorante e della biblioteca.

Fig 6  
muSea Center



La piazza è movimentata da aperture sul sottostante Shopping Center e da porzioni in rilievo che, all'occasione, possono diventare palchi, sedute o piedistalli; inoltre le differenti pavimentazioni ed il leggero dislivello che le marca aumentano il movimento percepito dall'utente, che anticipa l'increspatura del mare, prossima tappa del percorso.

il muSea Center è composto da:

- biblioteca di tre piani con terrazza-giardino sul tetto;
- 3 piani di uffici amministrativi;
- ristorante su due livelli con area panoramica sulla piazza;
- centro congressi con 2 sale conferenze, uffici e terrazza-giardino sul tetto.

Dalla piazza accediamo al «muSea Shopping Mall», una galleria commerciale che completa le attività già presenti nel quartiere e introduce ai punti di accesso principali del museo che si trovano a 5.40 m sotto al livello della piazza, mentre la galleria commerciale scende fino a 8 metri sotto alla piazza.

La grande scala inclinata che sorge dallo Shopping Mall e sale fino all'ultimo piano del muSea, accede direttamente alla zona delle mostre temporanee: ha funzione strutturale, d'emergenza oppure d'accesso ad aperture straordinarie o serali di questa parte del museo.

Il museo è composto da due ali apparentemente separate, in realtà l'accesso principale con tutte le funzioni inerenti è unico e si trova sottoterra, precisamente sott'acqua, raggiungibile tramite il muSea Shopping Mall. Le due ali contengono collezioni distinte, seppur legate al mare, perciò il museo può essere visitato con tre tipi di accessi differenti:

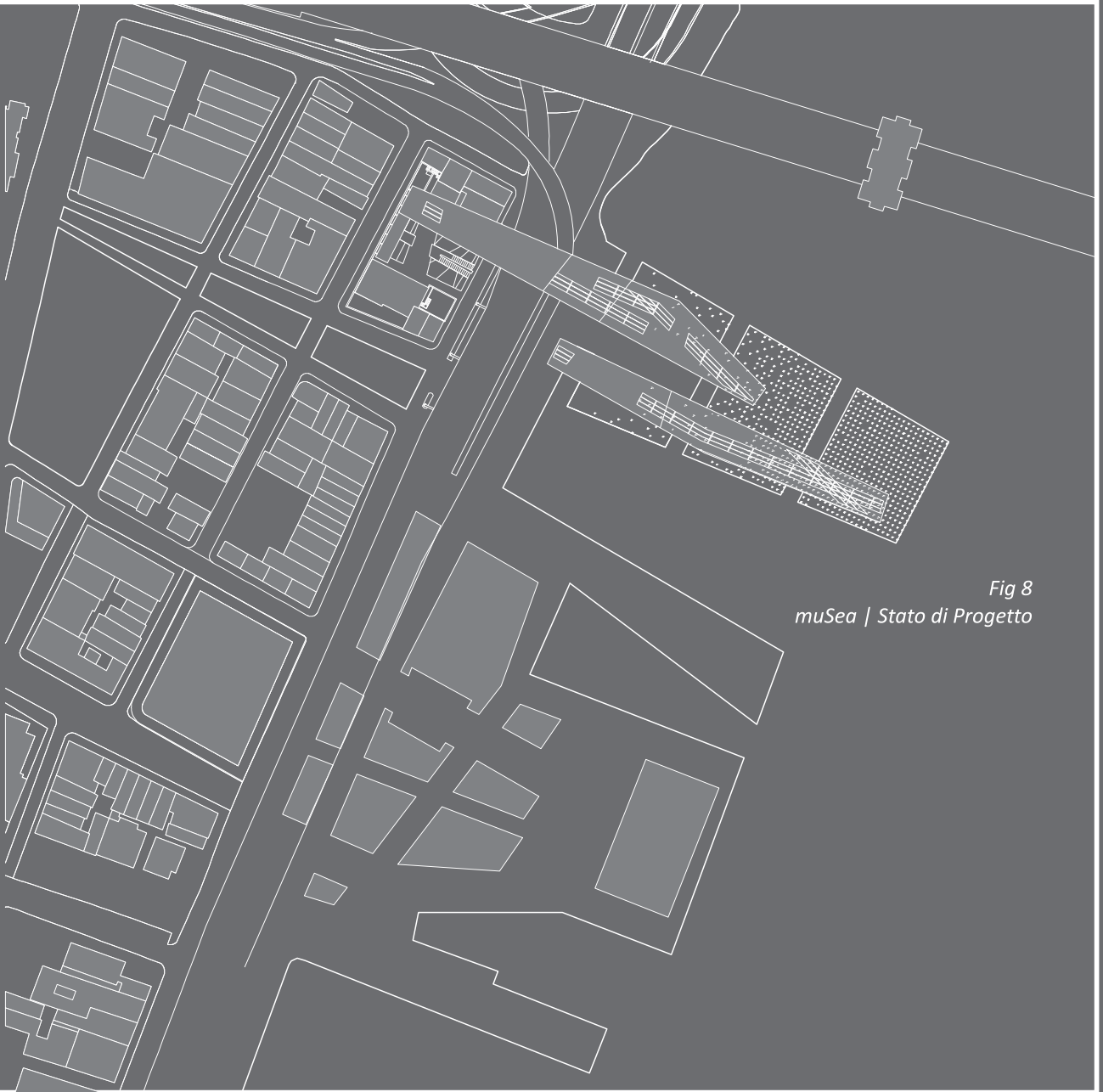
- combo (visita delle due ali);
- history (ala nord)
- technology (ala sud)

Il lavoro degli addetti ai controlli è facilitato dal riconoscimento visivo del tipo di biglietto acquistato dal visitatore, senza la necessità di installare dei tornelli che limitino la fluidità del percorso.

I biglietti saranno adesivi oppure delle spille.



*Fig. 7  
Tickets d'ingresso*



*Fig 8*  
*muSea | Stato di Progetto*

L'ala nord del museo è dedicata alla storia di New York in funzione del mare: South Street Seaport e la sua evoluzione; poi documenti, opere d'arte, reperti e storie di uomini che fecero la storia di Manhattan.

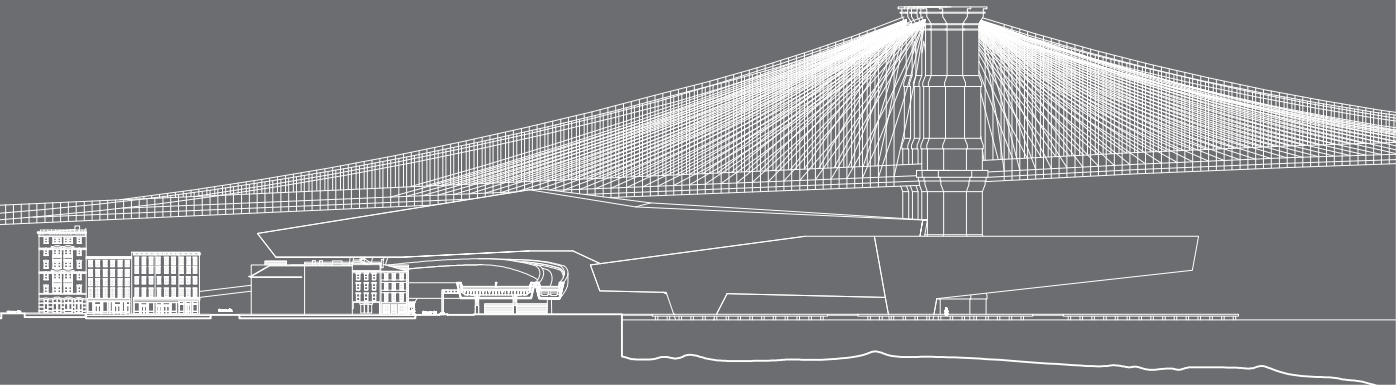
L'ala sud si affianca alla prima sezione del museo, completandone il racconto con tutte le innovazioni tecnologiche che videro luce nel Seaport, ma anche le imbarcazioni storiche che transitarono per la città e che dalla città si spinsero nel resto del mondo. Tra queste, una sezione particolare dell'ala sud del muSea è dedicata alla America's Cup ed alla sua storia di competizioni e di grandi vittorie sportive che si protraggono dal 1851 fino ad oggi con i successi del BMW Oracle Racing Team.

Oltre che simbolicamente, le due ali del muSea si affiancano con richiami metaforici di ciò che effettivamente rappresentano: l'ala nord prende vita nel tessuto storico del Seaport e si spinge oltre la FDR Drive allungandosi su uno di quei moli (riprogettato) che un tempo fecero grande la storia del quartiere. L'ala sud invece si innalza direttamente dal molo e quindi dall'acqua, sua sede naturale.

La struttura esterna del muSea è di grande impatto visivo: le gallerie museali sono pura massa che posa le sue basi sul molo, alleggerita alla percezione da sbalzi vertiginosi su quest'ultimo.

Non vi sono aperture sulle facciate laterali ma solo grandi lucernari sulle coperture che

*Fig 9*  
*muSea | Prospetto sud*



seguono traiettorie che si incontrano.

All'interno i piani espositivi godono principalmente di una illuminazione proveniente dall'alto: la luce si insinua tra i vari affacci tra i livelli cadendo sugli oggetti esposti come si trattasse di illuminazione artificiale; le testate delle due ali sono invece aperte a due grandi finestre da cui si può godere della splendida vista sull'East River.

L'ala nord presenta un affaccio anche sul muSea Center: percorrendo il terzo livello si può ammirare quindi sia il tessuto storico del Seaport che il mare.

Nonostante la sua imponenza, il muSea si allunga sull'acqua senza offuscare la vista del Ponte di Brooklyn: da qualsiasi punto di vista panoramico il ponte resta comunque il principale edificio della scena (Fig 9).

I materiali scelti per il rivestimento del museo sono il legno per le coperture e l'alluminio per le restanti facciate: un materiale storico per «il ponte delle imbarcazioni» e un materiale tecnologico per «lo scafo». Quest'ultimo parallelismo gioca tra forma e funzione della struttura.

Considerando i riflessi che una struttura così vasta può creare, il legno limita o meglio annulla ogni riflesso verso il cielo, fastidioso per il traffico aereo molto diffuso nella zona (soprattutto elicotteri) mentre l'alluminio attira i riflessi dell'acqua e consente piacevoli giochi luminosi nelle ore notturna.



Il muSea Center è invece caratterizzato da materiali meno invasivi per i seguenti motivi:

- è elemento secondario dell'intervento ed è distaccato dal muSea;
- vuole inserirsi nel tessuto storico senza alterarne la percezione del visitatore.

Cemento e vetro sono dunque i materiali principali degli edifici e della piazza, a meno delle facciate mantenute dallo stato di fatto che sono di mattoni rossi faccia a vista.

L'unico elemento che muSea Center e muSea condividono è il blocco scale inclinato che sorge nella piazza: questa componente mantiene le caratteristiche materiche sia dell'uno che dell'altro ossia ha una struttura in cemento armato (a vista sui due lati opposti est e ovest) ed è rivestito da una griglia metallica sui restanti lati.

Infine il molo, come anticipato, presenta una rete di lucernari praticabili che vanno via via intensificandosi: durante il giorno si può percepire l'acqua sottostante attraverso i vetri, mentre nelle ore notturne il molo si «retroillumina» attraverso i lucernari illuminando così dal basso il rivestimento metallico che ricopre la pancia delle gallerie museali.

Oltre che ai piani futuri per il Seaport, nel concepire il progetto integrato del muSea si è tenuto presente dell'esistenza di numerosi documenti riguardanti le opinioni espresse

dagli abitanti di quartiere rappresentati da una commissione e di altri piani di riqualificazione del Waterfront provenienti dal Dipartimento di Pianificazione del Territorio.

La presenza di questo materiale attesta la validità concettuale di un'opera di rinnovamento di una parte di South Street Seaport tenuta fin'ora in ombra.

Questa sezione raccoglie una serie di articoli di giornale raccolti riguardanti i dibattiti generatisi attorno al futuro del Peck Slip e i piani per l'East River Waterfront.

## LA PIAZZA PROPOSTA PER PECK SLIP SOPPIANTA L'IPERTRAFFICATA STRADA PIENA DI BUCHI

by Ronda Kaysen, Downtown Express, Issue 21  
| October 15 - 21, 2004

I progetti per un nuovo parco nel vuoto tra le case di Peck Slip, tra Water e South Sts, sono diventati piani per un blocco stradale durante l'incontro del 12 Ottobre della commissione del Community Board 1 Seaport e il Centro Civico: traffico che attraversa la città.

Quando il Dipartimento dei Trasporti della città di New York ha presentato alla commissione la proposta di cambiare la geometria di Peck Slip, dividendo il traffico diretto a est ed ad ovest con una nuova piazza con specchio d'acqua, i membri della commissione si sono lasciati sfuggire la sfumatura che Peck Slip, tra Pearl e Water Sts, si convertirebbe in una strada a senso unico diretto a ovest senza che fosse affrontato un esauriente studio sull'impatto del traffico. Peck Slip è al momento un'ampia strada di ciottoli a due sensi di marcia senza dei chiari segnali di direzione o parcheggio.

“Sta diventando una questione abbastanza etica per i pedoni in quest'area. L'idea di un parco sembra ottima”, ha affermato Heather Hobson, membro della commissione, durante un'intervista telefonica. “Ma abbiamo bisogno di conoscere meglio l'impatto sul traffico”. Alcuni membri della commissione hanno

suggerito di convertire Beekman St, una strada a senso unico diretto verso ovest, in una strada diretta a est come soluzione per aiutare lo scorrimento del traffico perso lungo Peck Slip.

Il nuovo parco è parte di un magnifico piano di rinnovo per migliorare il lungofiume dell'East River, il quale comprenderà, oltre ad altre cose, uno specchio d'acqua e una grande piazza in Peck Slip. Josh Rosenbloom e Meghann Rowley del Dipartimento dei Trasporti hanno inoltre mostrato alla commissione delle immagini del parco provenienti dal Dipartimento di Pianificazione della Città, che mettono in risalto l'iniziale indole dei progetti. "Si tratta di uno schizzo grezzo di puro concept", ha detto Rosenbloom.

I progetti per la piazza in Peck Slip sono stati svelati per la prima volta all'incontro del Commission Board 1 una settimana prima. Durante questo incontro, cui ha assistito il Presidente del Dipartimento della Pianificazione della Città Amanda Burden, i funzionari hanno dichiarato che tre firme dell'architettura, Richard Rogers Partnership, SHoP Architects e Ken Smith Landscape Architect, avrebbero disegnato la piazza.

La commissione ha rimandato il Dipartimento dei Trasporti al tavolo da disegno perché ne escano con un alternativo piano del traffico e uno studio dell'impatto del traffico per quest'area. "Il traffico di attraversamento della città è la nostra clausola più dura qui", ha detto

Hobson durante l'incontro. "Senza fare chiarezza che non si sta andando a sfavorire l'impatto del traffico, non posso appoggiare [questa proposta]".

*Fig 10*  
*Richard Rogers Partnership/ SHoP Architects/  
Ken Smith Landscape Architect.*

*Rendering di un progetto per convertire il lotto di Peck Slip adibito a parcheggio dei camion del Fulton Fish Market in una piazza con una piscina riflettente.*



NON UNA SPIAGGIA D'ASFALTO, MA UNA  
VERA, FA PARTE DEI PIANI PER L'EAST RIVER

by Ronda Kaysen, The Villager, Volume 74,  
Number 45 | March 16 - 22, 2005

Dopo mezzo secolo di progetti incerti per il lungofiume dell'East River, pare che l'amministrazione Bloomberg possa aver finalmente ceduto appoggio alle Commissioni della Collettività numero 1 e 3. Il Dipartimento di Pianificazione della Città ha svelato a due recenti incontri un piano dettagliato per lo sviluppo del lungofiume, per il piacere di molti membri della commissione. Il progetto comprende una passeggiata messa a nuovo, aree verdi, padiglioni vetrati per commercio al dettaglio, narrazioni, rappresentazioni e incontri - ed anche una spiaggia sabbiosa nel Lower East Side.

“Sono piuttosto meravigliato da questo piano - non solo la sua sostanza ma la trasformazione - e sono molto grato alla città”, ha detto Victor Papa, un membro della Community Board 1 e direttore e presidente del Concilio del Quartiere Two Bridges, durante un'intervista telefonica. Questo Concilio ha presentato al Dipartimento per la Pianificazione della Città una petizione di firme di 1100 residenti locali a supporto del piano durante l'incontro del Community Board 3 del 10 Marzo. “La città è stata abbastanza onesta nei suoi tentativi di ascoltare la comunità”, ha detto Papa. “Hanno

cambiato strada presentando questo alla comunità”.

Il piano, considerando i suggerimenti provenienti da entrambe le Commissioni della Collettività, comprende cambiamenti significativi ai Moli 35 e 42.

Il Molo 35, vicino a Rutgers St, davanti all’area di scarico della neve del Dipartimento per le Misure Igieniche, potrà essere accessibile alla comunità e trasformato in uno “spazio aperto della comunità per attirare la gente verso il fiume”, ha dichiarato Michael Samuelian, a capo dei progetti speciali per Lower Manhattan del Dipartimento per la Pianificazione della Città, in data 7 Marzo all’incontro della Community Board 1. L’edificio del Dipartimento per le Misure Igieniche potrà essere schermato con una nuova costruzione di giardini e un “portico-belvedere” potrebbe essere incorporato lungo un nuovo molo di ormeggi per imbarcazioni di passaggio.

Un pò più a nord, i piani cittadini prevedono di rimuovere il capannone vuoto del Molo 42, sul lato sud del Parco dell’East River, portando la passeggiata a costeggiare il fiume. Il molo risanato potrà essere attrezzato con corsie d’erba e una spiaggia sabbiosa, sebbene una ringhiera lungo la riva del fiume tratterrà i visitatori dall’accesso all’acqua.

L’accesso all’East River sarà migliorato e lo stesso parco sarà ampliato con un



Fig 11/12

I piani di sviluppo per l'East River Waterfront includono il rinnovo del Molo 35 per uso pubblico. Il molo sarà riparato dall'adiacente Stazione Sanitaria con un panorama di fogliame, sulla sinistra. Dal concept, il capannone del Molo 42, un trascurato molo in passato per le banane e il caffè, sarebbe rimosso e sostituito con una spiaggia e prati erbosi. La spiaggia non offrirebbe comunque accesso all'acqua.

Pier 35



East River Park Berm - Pier 42



collegamento tra il parco e la passeggiata così come la creazione di giardini creerà una barriera acustica e visiva alla sopraelevata. “Questo è un piano cruciale per rafforzare Lower Manhattan” ha detto il Commissario del Dip. per la Pianificazione della Città Amanda Buden all’incontro della Commission Board 1. “Il fronte dell’East River è uno dei più importanti lungofiume nella città”.

Alcuni residenti, come sempre, sono scettici che il nuovo ingresso dal lungofiume al Molo 42 sarà abbastanza. “Ero molto sconcertata che nel piano non fosse fatta menzione della piccola spiaggia che abbiamo sotto al ponte di Brooklyn e nessuna idea per creare un pubblico accesso a questa”, affermò Christine Datz-Romero, direttrice del Centro Ecologico del Lower East Side, riferendosi a una piccola spiaggia chiusa al pubblico sotto al ponte di Brooklyn. “L’intero piano parla di portare le persone verso il lungofiume..non indagare dell’altro [l’accesso alla spiaggia] è un’occasione persa”.

Un elemento del piano - uno specchio d’acqua in Peck Slip che sarà sostituito da una mini pista da pattinaggio durante il periodo invernale e fu accolto dalla comunità con scetticismo quando fu proposto lo scorso autunno - porta l’acqua dentro Manhattan. “L’idea di riportare ora l’acqua all’interno dell’isola è interessante se la faremo funzionare”, ha detto Ken Smith di Ken Smith Landscape Architects all’incontro del Community Board 1, il quale sta lavorando al

progetto per l'East River Waterfront da circa un anno assieme a Gregg Pasquarelli di SHop Architects e Michael J. P. Davies da Richard Rohgers Partnership di Londra.

Una piscina d'acqua in Pech Slip non è un sostituto per l'East River stesso. "Per quanto si è parlato di rivitalizzare il lungofiume, il piano riguarda molto più l' avere persone che guardano verso l'acqua e non che l'acqua sia parte della comunità", ha affermato Datz-Romero.

Il progetto comprende 15 padiglioni rivestiti di vetro sotto alla sopraelevata, i quali saranno utilizzati per negozi, programmi culturali e per la comunità e attrazioni. Per rafforzare la trasformazione del viadotto sopraelevato in qualcosa di più di un pugno nell'occhio, il piano includerebbe l'aggiunta di illuminazione e rivestimenti.

I padiglioni hanno subito le critiche più pesanti da parte dei membri della commissione. "Dobbiamo porre attenzione sull'uso dei padiglioni e non dobbiamo solo porvi delle realtà per il guadagno che vanno al di là dell'uso e della portata della comunità per divertirsi", ha detto Lois Regan, presidente della commissione per il Waterfront del Community Board 3, in una intervista telefonica. Regan spera di vedere utilizzati i padiglioni per istituzioni culturali e organizzazioni nonprofit, come anche i membri della Community Board 3 e i residenti.

Il piano economico per i padiglioni potrebbe essere sviluppato con i suggerimenti della comunità, ha affermato la Burden durante l'incontro del Community Board 1. "Non vorremmo mai pensare di andare avanti senza una reale intesa e un accordo con la comunità", ha detto.

I piani comprendono inoltre l'aggiunta di verde e strisce di parco nel Rutgers slip, Catherine e Montgomery Slip

così come migliorare gli spartitraffico in Pike e Allen Sts.

"Vediamo questa come una grande occasione", ha detto Samuelian, "una vera porta al lungofiume".

46

Regan vede i miglioramenti ai canali come più di una opportunità per fornire una "porta al lungofiume". Vede in questo una strada per portare sicurezza all'area. "Dobbiamo rendere quest'area più sicura", ha detto. "Abbiamo bisogno di un'illuminazione migliore e di attraversamenti pedonali".

In un marcato cambiamento dalle proposte di Ottobre, le torri residenziali proposte per risiedere sopra alla sopraelevata sono state tolte dai rendering e dai piani.

Probabilmente il cambiamento più sensazionale è nell'edificio del Battery Maritime. Il piano vuole lo spostamento dell'ingresso della rampa per il sottopassaggio di circa 350 piedi a nord verso Broad St.

Spostando la rampa lontano dall'edificio del Maritime si creano 3/4 di acro di spazio aperto - una rara risorsa nel lato est di Downtown.

Il Dipartimento di Pianificazione della Città ha deciso di cercare di separare gli investimenti dalle componenti del progetto dell'edificio del Maritime, sebbene Rachaele Raynoff, una referente del Dipartimento, abbia declinato di indirizzare specifiche risorse agli investimenti.

Numerosi membri del Community Board 1 sono preoccupati che troppi soldi nella prima fase del progetto vengano dedicati per connettere la pista ciclabile con il West Side all'edificio del Battery Maritime piuttosto che migliorare la stessa passeggiata dell'East River. Regan del Community Board 3 e Papa del Concilio del Quartiere Two Bridges e del Community Board 1 sperano di vedere cominciare presto la prima fase dei cambiamenti. "Vogliamo tempi brevi", ha detto Papa. "Si devono abbassare le recinzioni [catene]. Si deve tirar giù la maglia di barriere. Si devono mettere le fioriere".

Prima che sia fatto qualsiasi altro passo verso questo sontuoso progetto, la città ha bisogno di procurarsi fondi. È previsto che le due miglia di passeggiata sul waterfront costino da sole tra i 60 e i 65 milioni di dollari. Il Dip di Pianificazione della Città si aspetta che la Corporazione per lo Sviluppo di Lower Manhattan paghi la maggior parte dei 150 milioni di dollari per il piano dell'East River

Waterfront. La Corporazione per lo Sviluppo di Lower Manhattan, il governo e il sindaco stanno pianificando di rilasciare un rapporto alla fine del mese schematizzando come le agenzie spenderanno i rimanenti 800 milioni di dollari.

## PARCO, PIAZZA O PISCINA? DIBATTITO SUL FUTURO DI PECKSLIP

by Ronda Kaysen, Downtown Express, Volume 18, Number 50 | April 28 - May 4, 2006

Peck Slip potrebbe ora essere una trascurata strada piena di solchi, ma alcuni abitanti del posto e business leaders hanno una visione differente di questa sregolata strada. Sperano di trasformarla in una piazza di ciottoli sullo spirito di quelle romane o parigine.

La città ha considerato da tempo di dare una forma alla ingestibile strada sita tra South e Pearl Street. Lo scorso anno, si era formata l'idea di costruire una vasca d'acqua riflettente al centro, richiamando la lunga storia della strada quando era un canale con barche ormeggiate. Si è anche considerata l'idea di farvi crescere un parco d'erba nel suo centro.

Ma in un simposio sul Seaport tenutosi lo scorso mese, i residenti e i commercianti se ne uscirono con l'idea di piazza per il loro canale, trasformando lo spazio triangolare in uno spazio ciottolato per l'incontro nel bel mezzo di un distretto storico.

“Non tutti gli spazi aperti necessitano di essere riempiti, a volte è sufficiente che ci siano”, afferma Gary Fagin, residente qui da lungo tempo, il cui gruppo, Seaport Community Coalition, ha organizzato il simposio Seaport

Fig 13  
*Downtown Express photo by Jefferson Siegel*





Speaks. “Questa non è storicamente un’area verde”.

Peck Slip è l’ultimo canale libero in Manhattan, afferma Fagin, e il suo futuro dovrebbe riflettere il suo passato.

Peck Slip non è sempre stata una strada fatta da arenarie rotte e ciottoli mancanti ed irregolari che minacciano di far cadere un passante senza pretese. Era parte dell’East River - un canale per attraccare le imbarcazioni - fino al 1810. E hanno tentato di coprirlo una sola volta quando George Washington e i suoi soldati fuggirono dagli inglesi dopo aver perso la Battaglia di Brooklyn (27 Agosto 1776). Fino a che il Fulton Fish Market non ha lasciato l’area alla fine dello scorso anno, il canale era utilizzato come sorta di parcheggio per il mercato del pesce.

Il Dipartimento dei Trasporti sta lavorando insieme al Dipartimento dei Parchi ad un piano per ripristinare il canale. Lunedì il Dipartimento dei Trasporti ha presentato il suo piano per sostituire i ciottoli mancanti e le arenarie rotte alla Commissione per la Preservazione del Paesaggio, che sovrintende al distretto storico.

La commissione non ha approvato il piano, domandando che le arenarie vengano unite tutte nei marciapiedi, piuttosto che sostituire le pietre dove si trovavano in precedenza. La commissione ha inoltre suggerito la progettazione di un singolo isolotto nel centro

della strada piuttosto che due separate isole.

“Abbiamo provveduto a tutto questo e ora la Commissione per la Preservazione del Paesaggio ci ha posto questi questi, dobbiamo rivedere il piano”, afferma Craig Chin, portavoce del Dipartimento dei Trasporti. L’ente governativo ha previsto di iniziare i lavori di ripristino entro l’anno fiscale 2007, ma “ora che dovremo apportare dei cambiamenti [la data] potrebbe essere rinviata.

Parco o piazza, alcuni residenti del luogo e lavoratori vorrebbero ora vedere l’invecchiamento della strada ricoperto. “Se ci sono dei ciottoli che stanno causando il pericolo di caduta per i pedoni, la città ha bisogno di prendere le decisioni necessarie affinché questo problema venga risolto”, afferma Phil Fox, un ingegnere che lavora in questo quartiere. “Tutto ciò che voglio vedere è una superficie stradale sicura dove le persone non inciampano e cadono”.

Non tutti sono così impazienti. “Abbiamo atteso così a lungo, perciò se dovremmo aspettare altri pochi mesi perché sia corretto, pensiamo che questo sia sensato”, ha detto Paul Goldstein, direttore della circoscrizione Community Board 1 e residente nelle vicine Southbridge Towers. Goldstein vorrebbe vedere il Dipartimento dei Parchi presentare presto un progetto, perché la trasformazione cominci. “Sospetto che vogliono cominciare più avanti. Stanno ascoltando consulenti? Lo

stanno facendo dentro casa?” ha affermato.

Chin del Dipartimento dei Trasporti ha affermato che la sua agenzia ha programmato “entro un paio di mesi” un incontro con il Dipartimento dei Parchi. Peck Slip è stata riprogettata come una parte dello sviluppo dell’East River Waterfront, un progetto da 150 milioni di dollari finanziato dalla Corporazione per lo Sviluppo di Lower Manhattan. “Ci troviamo ora nella condizione di assumere specialisti per essere in grado di cominciare il lavoro di progettazione nei mesi a venire”, ha detto Carli Smith, un portavoce del Dipartimento dei Parchi, in una email al Downtown Express. Smith prevede che la costruzione comincerà nel tardo 2007, “dipende dalle revisioni pubbliche e dal processo di revisione del progetto.

Il recente simposio Seaport Speaks ha messo in guardia la commissione di cambiare l’opinione della comunità. La Community Board 1 non ha mai approvato una piscina riflettente per il canale ma ha sostenuto l’idea di un più tradizionale parco. Ora, con l’idea per una piazza sul tavolo, goldstein si aspetta che il futuro di Peck Slip sia rivisto un’altra volta. “Questo è un rilascio di contenziosi, come stanno per progettare il parco” , afferma. “Stiamo invocando un corteo pubblico e se tutto andrà bene giungeremo ad un accordo”.

## GLI ABITANTI DI DOWNTOWN VOLGONO LO SGUARDO A PECK SLIP, I PIANI PER IL WATERFRONT

by Ronda Kaysen, Downtown Express, Issue 5 |  
June 16 - 22, 2006

Mentre molti newyorchesi bramano un'oasi verde ed erbosa per un momento di tregua, i residenti del Seaport si comportano come una rara eccezione. Non sono interessati nel convertire uno spazio triangolare ciottolato del loro quartiere in un parco verde e fiorito. Al contrario, sperano di veder diventare Peck Slip una piazza pavimentata che richiami il periodo di mare del lungo passato del quartiere.

“Questo è uno spazio unico nella città di New York”, ha detto Jordan Gruzen, residente in Battery Park City, al recente incontro del Community Board 1 Seaport e la Commissione del Centro Civico. “Esistono luoghi a Roma che hanno un grandioso senso in qualità di spazi urbani. Piuttosto che assegnare a Peck Slip un parco, suggerisco di assegnargli il ruolo di piazza o *piazza all'italiana*”.

Circa 70 residenti si sono presentati all'incontro del 13 Giugno per ascoltare la presentazione da parte del Dipartimento dei Parchi e Divertimenti sul futuro di questo canale lungo 3 blocchi, il quale è ora un'ampia strada senza forma utilizzata soprattutto come area fatta ad hoc per la sosta.

Il canale, che si trova tra Water, Front e South Sts, ha ricevuto le attenzioni della città per diversi anni.

Il Dipartimento dei Trasporti stava lavorando ad un piano per sostituire e ripristinare le pietre rotte e aggiustare i marciapiedi. Il canale fa inoltre parte di un progetto da 150 milioni di dollari, finanziato dalla

Corporazione per lo Sviluppo di Lower Manhattan, per rinnovare il lungofiume sull'East River.

“Ciò a cui stiamo pensando in questo momento è uno spazio aperto, uno spazio che può essere sfruttato dalle persone e che porti con se alcune certezze - sedute, illuminazione, sicurezza”, ha detto Lawrence Mauro, un project manager del Dipartimento dei Parchi, ai membri della commissione durante l'incontro con il pubblico. “Questo non deve necessariamente consistere in un prato verde al centro con alberi e fiori”.

Il Dipartimento dei Parchi ha recentemente selezionato la firma dell'architetto Quennell Rothschild e dell'artista George Trakas per progettare il parco. Rothschild ha disegnato numerosi parchi urbani, compresa la Passeggiata sull'East River e il master plan per il parco sull'Hudson River.

Il Dipartimento dei Trasporti sta considerando di chiudere Front St per dare maggior spazio pubblico al parco, una proposta che ha

ricevuto assieme al sostegno del pubblico. “Abbiamo bisogno di pensare a lungo e intensamente riguardo la chiusura definitiva di strade”, ha detto Paul Hovitz, membro del Commission Board 1.

Mauro si aspetta che il Dipartimento dei Trasporti e dei Parchi si incontrino dopo questo mese per discutere ulteriormente sul futuro del parco e preparare un'altra presentazione per la commissione comunale del mese prossimo. “Ci stiamo per sedere al tavolo con il Dipartimento dei Trasporti e cominciare un processo di progettazione cooperativa”, ha detto Mauro.

I residenti hanno espresso riserve su come dovrebbe essere attualmente la cooperazione e il processo di progettazione e costruzione tra le agenzie, esprimendo le proprie paure sul “New York di due passi” - un'abitudine cittadina di aggiustare una strada solo per avere un'altro intervento da strappare pochi mesi dopo. “Una [agenzia] non sa quello che sta facendo l'altra”, ha affermato Scott Rubman, residente del Seaport.

“Stiamo facendo il possibile”, ha risposto Mauro. “Mi colpisce quanto colpisce chiunque quando entra qualcuno e cambia le carte in tavola su un progetto che ho fatto io. Ferisce molto”.

Peck Slip ha un lungo passato navale e, durante l'incontro del Martedì, i residenti hanno fatto

richiamo alla sua storia di mare. Un canale d'acqua utilizzato per attraccare le imbarcazioni fino al 1810, Peck Slip ha in una occasione offerto riparo a George Washington e alle sue truppe quando scapparono dalla Battaglia di Brooklyn. Più recentemente, è stato utilizzato come area di parcheggio per il mercato del pesce finché il Fulton Fish Market è stato spostato nel Bronx alla fine dello scorso anno.

A Marzo, la Coalizione della Comunità del Seaport e i titolari delle attività hanno tenuto un simposio, *Parla il Seaport*, per discutere il futuro del Seaport. Da questa discussione è uscito un piano per trasformare Peck Slip in una piazza.

La Coalizione per la Comunità del Seaport ha inoltre deciso di voler creare una Corporazione per lo Sviluppo Locale, con il favore della Corporazione per lo Sviluppo Economico, per tenere i conti della ripianificazione da 150 milioni di dollari dell'East River Waterfront, che comprende un'area che parte da Battery Park fino al Parco dell'East River, toccando il lato più orientale di numerosi quartieri, incluso il Seaport, Chinatown, il distretto Finanziario e il Lower East Side.

“Crediamo che [la Corporazione per lo Sviluppo Locale] dovrebbe essere essa stessa quella particolare entità che veramente crei una visione, un progetto, che porti davvero

avanti l'intera missione" del risanamento del waterfront dell'East River, ha affermato Madelyn Wils, direttrice della Commissione di Controllo per *Parla il Seaport*, al dibattito pubblico di esperti Civic Alliance a riguardo dell'East River Waterfront questo Lunedì sera.

Wils, membro della Corporazione per lo Sviluppo di Lower Manhattan, ha presieduto la Commission Board 1 quando la città stava sviluppando il piano per il suo East River Waterfront. "La Corporazione per lo Sviluppo Locale programmerà l'East River Waterfront. Sarà l'entità che globalmente creerà una vita per il waterfront".

Il progetto per la ripianificazione del waterfront, sviluppata da E.D.C. e dal Dipartimento di Pianificazione della Città, comprende idee per una spiaggia, padiglioni al di sotto della sopraelevata e una piazza rianimata di fronte all'edificio storico del Battery Maritime.

Infine, la Downtown Alliance, un centro di sviluppo di affari che confina con il waterfront, "dovrà assumere il controllo di parte della manutenzione" del waterfront, ha detto Wilse, membro della commissione dell'Alliance. L'Alliance al momento mantiene i parchi del proprio distretto.

Mantenere il lungofiume dell'East River rianimato potrebbe costare 5 milioni di dollari l'anno, ha detto Wils. "Speriamo di muovere le



nostre teste [verso il mantenimento delle spese] questa estate”, ha detto Kelley, membro del comitato E.D.C., agli ascoltatori.

Wils ha suggerito di utilizzare i proventi dei lotti dei parcheggi del circuito e smistare i dollari di tasse provenienti dal centro commerciale del Seaport per finanziare il parco dell'East River, un sistema che potrebbe necessitare di una legislazione da Albany, capitale dello stato di New York. “Sydney ha costruito un parcheggio sottomarino”, ha detto ad una recente visita del fronte-acqua della città australiana. “Questo è davvero ciò da cui prendono la maggior parte delle entrate - potrebbe essere una cosa a cui dovremmo far caso”.

## UNO SCONTRO DI IDEE SU PECK SLIP NEL SEAPORT

by Andrea Appleton, the Tribeca Trib | October 18, 2006

Sta prendendo forma una battaglia nel South Street Seaport attorno una delle maggiori merci della città: lo spazio aperto. La trasformazione di Peck Slip, una vasta area aperta pavimentata con blocchi di pietra belga del 19esimo secolo, quale parte del piano di nuovo sviluppo del lungofiume sull'East River è stata criticata. Si stanno formando delle fazioni da quando l'area, al momento un lotto per il parcheggio, si dirige verso una riabilitazione. Da una parte i residenti protestano un'area verde, probabilmente un parco, un luogo dove i bambini possano giocare. Dall'altra parte ci sono i fautori di una piazza. Questi, pertanto, vorrebbero il *niente*.

“Mi incuriosisce che l'idea di uno spazio aperto che non sia testualmente 'usato' in qualche modo non sia desiderabile”, ha detto in un'intervista telefonica Gary Fagin, direttore della Coalizione della Comunità del Seaport, un'organizzazione locale di sostegno del quartiere. “Solo il fatto che abbiamo spazio aperto è come avere una regione selvaggia a Ovest. Non abbiamo bisogno di mettere una strada per gatti delle nevi attraverso questo”.

Ma il 17 Ottobre la Community Board 1 ha

approvato all'unanimità una soluzione a supporto di uno "spazio aperto che incorpori lo stile storico del porto con aree con piante tanto quanto con sedute.

Coloro che si sono dimostrati a favore del parco definiscono questa soluzione come un compromesso ma i preservatori locali temono che gli alberi, le panchine e le altre strutture del parco possano interrompere la vista che estende Water Street al fiume. Vorrebbero vedere pilastri spartitraffico al posto di ostacoli, tranne dell'altro che interrompa la vista.

"Peck Slip è molto insolita", ha detto Lee Gruzen, co-direttore del Parla il Seaport, un gruppo che informa la città sugli sviluppi dell'area. "E da Pearl Street a Water Street potrebbero esserci degli alberi". Il canale ufficialmente va da South Street a Pearl Street ma solo la parte da Water Street al fiume fu un tempo effettivamente un canale per barche. Fu pavimentato più di 150 anni fa con pietre trasportate dalle imbarcazioni come zavorra.

Un certo numero di residenti del Seaport è comparso all'incontro del Community Board 1 Seaport e la Commissione del Centro Civico all'inizio del mese, tutti per gridare il loro supporto al parco. "Quest'area sta crescendo nel numero delle famiglie", ha detto Jake McCabe, presidente dell'Associazione dei Genitori del Seaport, "e abbiamo una vera e disperata necessità. Apprezziamo l'integrità

storica ma siamo veramente interessati in uno spazio verde”.

“Sostengo la ragionevole introduzione di uno spazio verde”, ha detto Don Walsh, un residente di Water Street. “Le piazze si trovano in Italia”.

I membri della Commissione e di Parla il Seaport vorrebbero anche vedere l’eliminazione di parcheggi dal perimetro di Peck Slip per ragioni estetiche. Ma una rappresentanza del Dipartimento dei Trasporti che ha partecipato all’incontro della commissione ha detto che fin’ora i progetti del Dipartimento dei Trasporti mantengono gli spazi per il parcheggio lungo i marciapiedi e che la decisione della commissione rispetta questo piano.

Il membro della commissione Joe Morrone ha fatto notare che è stata la Coalizione della Comunità del Seaport che ha lottato in primo luogo per un parcheggio in Peck Slip. Fagin, che non ha partecipato all’incontro, è stato concorde sull’aver messo assieme il piano per il parcheggio, ma ha detto che è stata la risposta all’imminente spostamento del mercato del pesce di Fulton Street. “Non è mai stato inteso come un progetto che fosse qualcosa attorno al quale Peck Slip stava per essere progettata”, ha detto.

La possibile piazza ha incorniciato i loro piani come quelli di preservazione di un luogo che ha visto la vera nascita di New York City.

Fagin ha fatto notare che ha un figlio di 3 anni e comprende il desiderio di uno spazio a parco. “Ma dobbiamo pensare in termini di decenni, se non generazioni”, ha detto. “Odierei la progettazione di un qualcosa per Peck Slip basato sui bisogni del momento”.

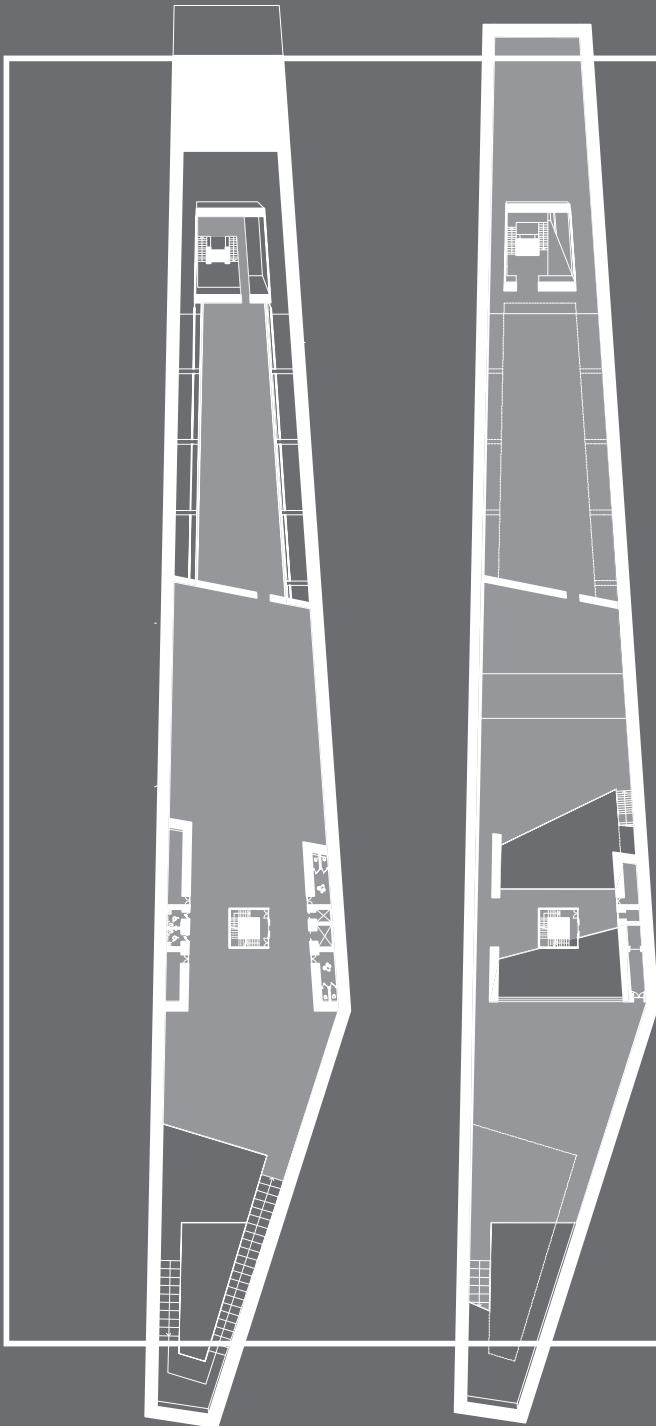


Fig 14  
muSea History | livelli 4 e 3

## muSea - HISTORY

L'ala nord del muSea, o «History», si suddivide in 4 piani espositivi e due piani in cui trovano sede le funzioni d'ingresso (biglietterie, guardaroba, servizi igienici) rispettivamente al livello di ingresso principale -5.40 m ed al livello del molo, cioè +0.00 m.

La visita alla collezione ha inizio dal livello più alto e procede scendendo via via di piano in piano.

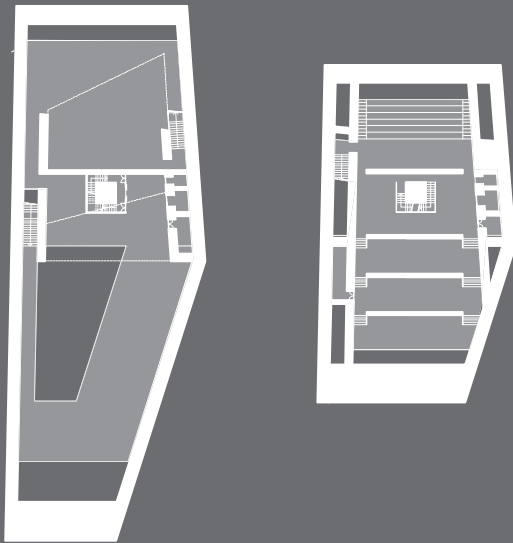
Appena si sbarca tramite gli ascensori all'ultimo piano (livello 4), si arriva in una piccola hall non delimitata dove troviamo servizi igienici e un vano vetrato contenente scale di sicurezza che attraversa tutti i livelli espositivi.

Comincia il percorso espositivo con la storia del Seaport: modellini dell'area e installazioni riportanti foto storiche e racconti ci parlano dello sviluppo del quartiere.

Lucernari a fascia illuminano tutta la sala mentre sullo sfondo una parete nuda di cemento introduce ad una sala «sospesa» nel vuoto e circondata, anche sul soffitto, da particolari vetri sui quali vengono proiettate testimonianze storiche video.

Scendendo di un livello (3) incontriamo altri plastici e documenti riguardanti il futuro del Seaport ed i progetti riguardanti Manhattan.





*Fig 15*  
*muSea History | livelli 2 e 1*



Attraversando un corridoio che permette l'accesso agli ascensori ed alle scale di sicurezza si giunge in uno spazio relax con installazioni che consente una piccola sosta prima di accedere alla sezione «mostre temporanee», oltre il muro che al piano superiore delimitava la sala proiezioni, oppure al piano inferiore (livello 2).

Qui arriviamo direttamente nella stanza riservata alle opere d'arte, delimitata su 3 lati e con affacci dal piano superiore.

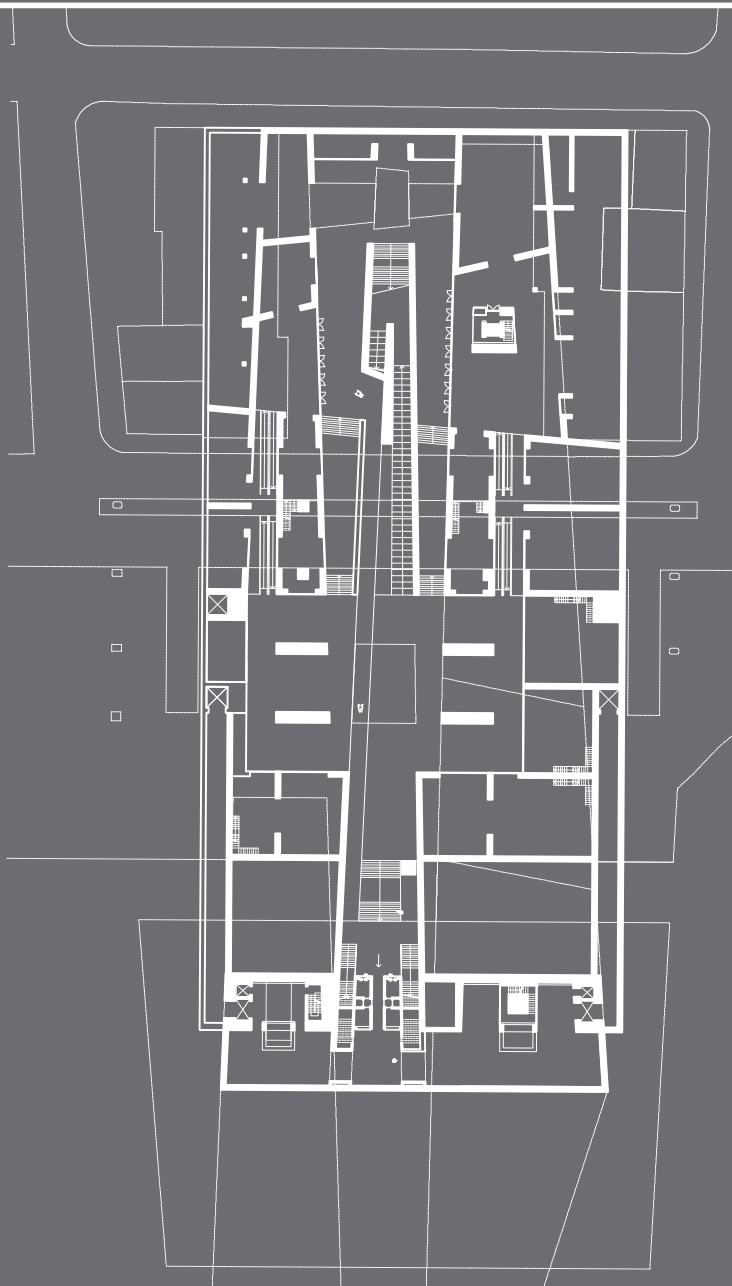
Una varco ci introduce in un corridoio ricavato nella «tasca» tra la struttura esterna e quella interna che ci porta in una sala più grande nella quale troviamo esposte le locandine delle grandi navi che attraversavano l'Atlantico alla volta di New York ed il racconto di avvenimenti storici che le resero protagoniste. Un grande affaccio sul piano inferiore ci permette di osservare dall'alto alcune riproduzioni di queste imbarcazioni.

Si accede al piano inferiore (livello 1) passando per la sala proiezioni dove vengono ripetuti ciclicamente spezzoni di film che prendono in causa in modo significativo il Seaport e documentari storici.

Terminata la visione ci ritroviamo nella stanza che gode dell'affaccio del piano superiore: questa si articola su tre livelli differenti, due dei quali ospitano un piccolo bookshop, il terzo ospita i modelli delle imbarcazioni visibili da livello superiore.



Possiamo concludere la visita al muSea con una passeggiata sul molo tramite l'accesso al livello 0, oppure proseguire il percorso visitando l'ala sud, o «Technology».



*Fig 16*  
*muSea Shopping Mall*

## muSea - TECHNOLOGY

L'ala sud del muSea, o «Technology», si divide in 3 livelli espositivi e due livelli di accesso, come per l'ala nord.

Il percorso espositivo questa volta parte dal livello intermedio (livello 2) a cui si accede tramite ascensori o scale.

Approdati a questo piano noteremo subito che un lato della stanza presenta una grande finestra che si affaccia sul bookshop del livello inferiore, mentre dal lato opposto comincia l'allestimento.

La stanza in cui ci introduciamo è allestita con una galleria di imbarcazioni legate alla storia nautica di New York: questa prima sezione ci introduce alla lunga passerella inclinata su cui visiteremo ulteriori modelli di imbarcazioni: navi postali, navi merci, traghetti, barche a vela e prime navi a motore, partendo dalle più antiche fino alle più recenti. In fondo a questa passerella una piccola zona relax di fronte alla finestra panoramica che incornicia il Ponte di Brooklyn e l'East River.

Servendosi dell'ascensore o delle scale si accede al livello superiore (livello 3) dove troviamo una ricca collezione di dipinti raffiguranti imbarcazioni a vela che hanno partecipato a competizioni sportive nelle acque di New York o per conto della bandiera newyorkese. Questa sezione di affaccia sulla



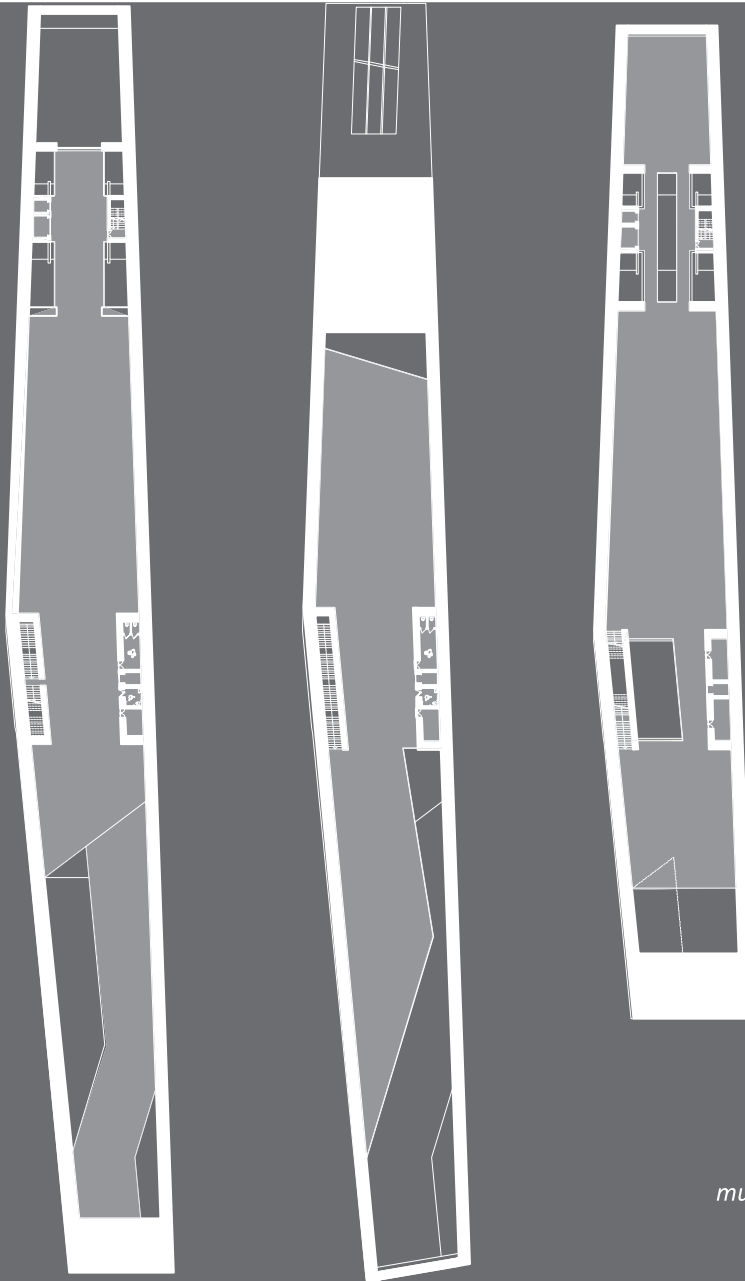


Fig 17  
*muSea Technology | livelli 2, 3 e 1*

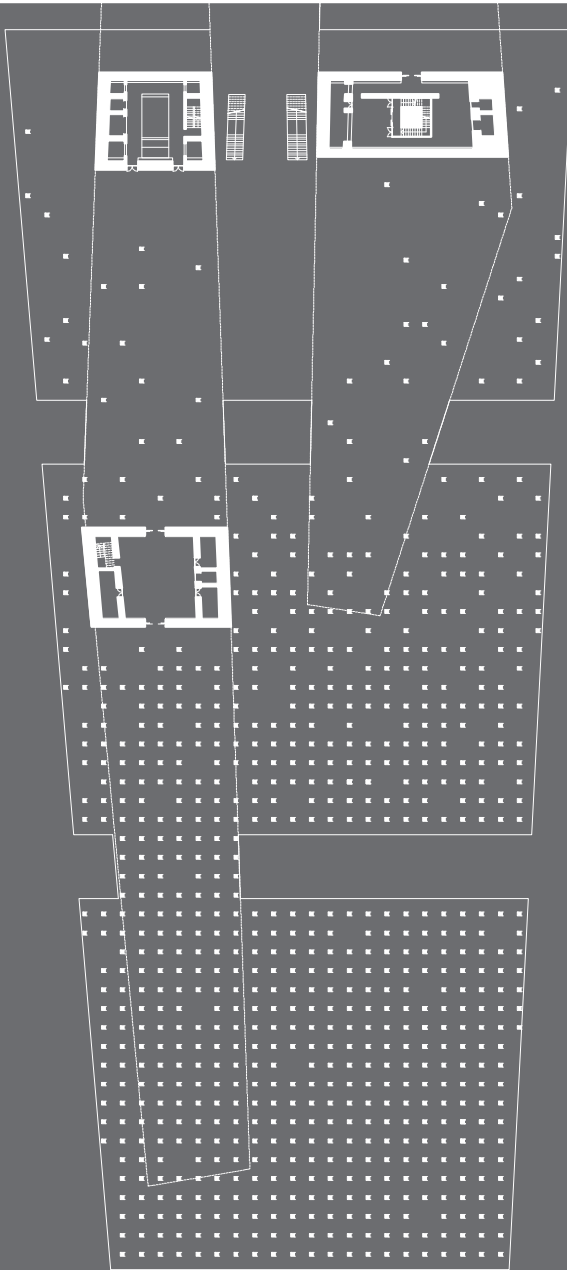
passerella espositiva del piano d'accesso e ci introduce a quella che sarà l'ultimo piano di visita (livello 1) che raggiungeremo percorrendo lunghe scale lungo le cui pareti laterali apprezzeremo proiezioni correlate a suoni riguardanti competizioni di vela, dalle più antiche alle più recenti: stiamo per entrare nella sezione dedicata alla storia dell'America's Cup.

Un piano interamente dedicato ai documenti e ai modelli di imbarcazioni impiegati in questa competizione sportiva d'eccellenza che vede New York protagonista fin dalla sua prima edizione nel 1851 fino ad oggi.

La visita del muSea è terminata.

A questo punto ci si può fermare al bookshop presente su questo livello oppure accedere al molo dal livello zero dove, per completare la visita probabilmente con il suo pezzo forte, potremmo trovare ormeggiata, proprio nel canale che introduce Peck Slip, l'ultimo gioiello di tecnologia made in NY: il trimarano BMW Oracle.





*Fig 18*  
*muSea Waterfront | il molo*

# BIBLIO





## BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

**South Street Seaport, New York - Una narrativa dall'interno | Sandro Marpillero**

Saggio

**Guardare Barcellona. Scenografie sul mare da percepire in movimento | Marco Adriano Perletti**

Territorio - Anno 2006 - Fascicolo 38

**Storia e attualità del ponte abitato | Jean Dethier**

Rassegna - Anno 1991 - Fascicolo 48

**Ponti abitati: archetipi**

Rassegna - Anno 1991 - fascicolo 48

**Spazio, permanenze e scambio nei territori della dispersione | Cristina Bianchetti**

Saggio

**Dispersione e città contemporanea. Percorsi, linguaggi, interpretazioni | Cristina Bianchetti**

Saggio

**Dove abitano le emozioni - La felicità e i luoghi in cui viviamo | Mario Botta, Paolo Crepet**

Einaudi

**Polis - Dialogo di Sociologia Urbana | Franco Ferrarotti, Massimiliano Fuksas**

Manni

**Waterfront**

Archetipo n° 34 - Giugno 2009

**Museus\_Museos**

AI - Arquitectura Ibèrica n° 31 - Aprile 2009

**Architektenwettbewerb - Neues Mercedes-Benz Museum - Stuttgart 2002**

DaimlerChrysler

**New Museums | Raul A. Barreneche**

Phaidon

**Il Museo Moderno - Architettura e museografia da Perret a Kahn | Luca Basso Peressut**

Lybra Immagine

**New York - Architecture & Design**

daab

**Siteless - 1001 Building Forms | François Blanciak**

The MIT Press

**Superfici Mutevoli - Tecnologie innovative per involucri trasparenti | Alessandro Claudi de Saint Mihiel**

Clean Edizioni

**Prisoners of Museum | Guy Lanfranchi & Daniel Egger**

RIEA Europa

**Delirious New York | Rem Koolas**

Electa

**Waterfront - A Walk Around Manhattan | Philip Lopate**

Anchor Books

**At Sea in the City - New York from the Water's Edge | William Kornblum**

Algonquin Books of Chapel Hill

**Seaport - New York's History Magazine**

Summer 2007

**South Street Seaport - Re-envisioning the Urban Edge**

Emerging New York Architects 2008 Competition

## **BIBLIOGRAFIA ON-LINE**

### **East River Waterfront Esplanade and Piers Project**

*<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/erw/index.shtml>*

### **New York Architecture Images - Seaport and Civic Center**

*<http://www.nyc-architecture.com/SCC/SCC004.htm>*

### **NYPL Digital Gallery**

*<http://digitalgallery.nypl.org/>*

### **Peck Slip**

*[http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~susanb/new\\_york.htm](http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~susanb/new_york.htm)*

### **plaNyC**

*<http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/home/home.shtml>*

### **Shop Architects Seaport Project**

*<http://www.shoparc.com/>*

### **The Seaport**

*<http://www.thenewseaport.com/>*

### **New York Yacht Club**

*<http://www.nyyc.org/home/>*

### **East River New York City**

*<http://www.eastrivernyc.org/main/home.html>*

### **34th America's Cup**

*<http://www.americascup.com/>*

### **New York Shipbuilding**

*[http://en.wikipedia.org/wiki/New\\_York\\_Shipbuilding](http://en.wikipedia.org/wiki/New_York_Shipbuilding)*





