



POLITECNICO DI MILANO
SCUOLA DI ARCHITETTURA E SOCIETÀ
CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA IN
PROGETTAZIONE DELL'ARCHITETTURA SOSTENIBILE

REIMAGINE THE WATERFRONT
GREEN PLUG

RELATORE
PROF. LORENZO CONSALEZ

SIMONE DAVIDE FADINI 755134
ETTORE SAVICA 750575

A.A. 2011/2012

INDICE

Abstract	7
Il paesaggio del waterfront nella città contemporanea	9
Dalla città portuale alla waterfront city.....	9
La urban renaissance delle città costiere americane	10
l'isola di Manhattan e il suo rapporto con l'acqua	11
La politica dello spazio pubblico di New York nell'ultimo decennio	14
The Bronx Practicum	14
Brooklyn Bridge Park.....	14
East River Park.....	15
Harlem on the river.....	15
The High Line	16
Queens Plaza	16
Il concorso	18
L'area di progetto.....	18
Il potenziale del sito.....	18
Tempistiche.....	18
Il progetto	22
Introduzione.....	22
Principi progettuali.....	22
Interventi Heavy.....	26
H1: 82th Street Levels Park and Ferry Terminal.....	27
H2: 96th Street Allotments.....	28
H3: Thomas Jefferson Water Center	29
Interventi Light.....	30
60th Street Park.....	31
69th Street Dock.....	32
107th Street Pier.....	33
125th Street Playground.....	34
Bibliografia	35
Libri.....	35
Riviste.....	35
Web	36

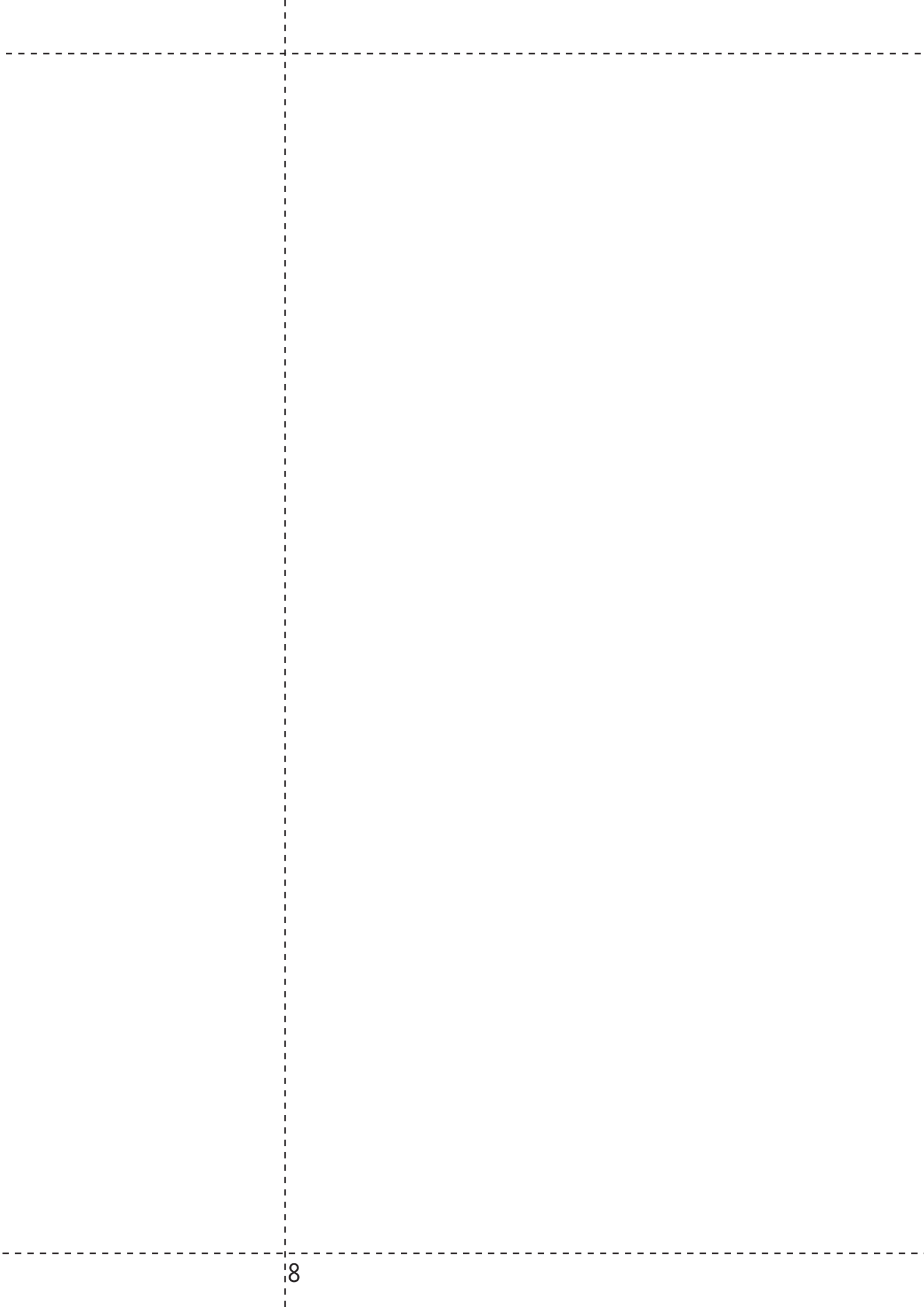
INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

1. Locandina della Architecture Biennale di Rotterdam, 2005.....	5
2. Barcellona, Porto Olimpico.....	5
3. Opera House, Sidney.....	5
4. Ghirardelli Square, San Francisco.....	5
5. New England Aquarium, Boston.....	5
6. Faneuil Hall, Boston.....	5
7. Il porto di Manhattan in una carta storica del 1842.....	5
8. Central Park.....	5
9. Evoluzione storica di Manhattan.....	5
10. Battery Park City.....	5
11. The Bronx Practicum.....	5
12. Brooklyn Bridge Park, Vista aerea (progetto).....	5
13-14. East River Esplanade, assonometria e vista (progetto).....	5
15. Harlem-on-the-River.....	5
16. The High Line.....	5
17. Queens Plaza (progetto).....	5
18. Spazio pubblico a New York: i progetti più recenti.....	5
19. Locandina del concorso.....	5
20. Copertina di Vision 2020.....	5
21. East River Esplanade: rilievo fotografico e localizzazione.....	5
22. Concept progettuale.....	5

REIMAGINE THE WATERFRONT

GREEN PLUGS

Nel corso dei secoli la città di New York si è sviluppata con una netta separazione funzionale tra la costa, monopolizzata dall'industria navale e dai traffici commerciali, e l'entroterra, nel quale si sono sviluppati i principali poli attrattivi della città. Con l'espansione del tessuto urbanizzato e l'incremento dei valori immobiliari di Manhattan, i suoi cittadini hanno cominciato ad affacciarsi sul *waterfront* e dalla seconda metà degli anni '50 ad oggi sono molte le esperienze di riqualificazione del fronte acqua, specialmente nell'ultimo decennio, per cercare di soddisfare la sempre crescente domanda di spazi pubblici. Il concorso *Reimagine The Waterfront*, bandito da *Civitas* nel Settembre 2011, si inserisce in questo filone di esperienze: i partecipanti sono stati chiamati a ripensare il fronte acqua dell'East River, una stretta striscia di territorio costiero ricca di potenzialità ma anche di criticità da risolvere. Il progetto qui presentato cerca di approcciare il problema analizzando elementi come il sistema del verde, il tessuto urbano ed il loro sviluppo storico, sia ad est che ad ovest dell'East River, e propone una serie di interventi puntuali di diversa entità per massimizzare l'attrattività e di conseguenza la fruizione di questi luoghi.



IL PAESAGGIO DEL WATERFRONT NELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

DALLA CITTÀ PORTUALE ALLA WATERFRONT CITY

In tutto il mondo le grandi città portuali si stanno trasformando grazie alla riqualificazione dei *waterfront* storici: risultati di successo possono essere osservati a Barcellona, Amsterdam, Sidney e Londra. Nell'ultimo decennio, inoltre, abbiamo assistito all'ampliamento del dibattito sul tema con biennali (Biennale di Architettura di Venezia 2004, *Città d'acqua*, Architecture Biennale di Rotterdam 2005, *The Flood*), concorsi e realizzazioni con tema *waterfront*, inteso come bordo tra città e mare, fiume o lago dotato di una sua storia, dove si incontrano identità differenti.

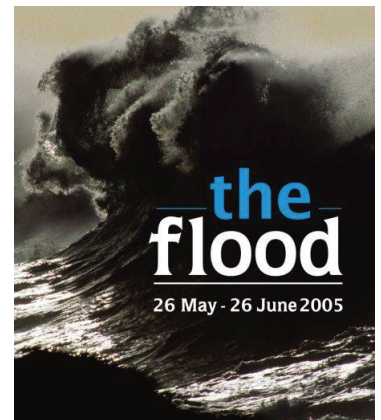
Nella costruzione del proprio *habitat* l'uomo non ha potuto prescindere dall'elemento acquatico e si è approssimato ad esso per piegarlo ai propri bisogni. Nella storia abbiamo costruito architetture che ridisegnano i luoghi, determinato nuovi confini tra acqua e terra, utilizzato quest'ultima come infrastruttura, strappandole terreno per le costruzioni, prosciugando zone umide o anche galleggiando su di essa: si pensi ad esempio ai mulini a vento olandesi disposti lungo gli argini dei *polder*, alle grandi dighe poste a protezione dei villaggi nel Mare del Nord, piuttosto che alle palizzate su cui si è costruita Venezia o all'urbanizzazione dell'isola di Manhattan.

A partire dalla prima rivoluzione industriale il *waterfront* urbano di molte città ha subito una sensibile trasformazione, diventando inaccessibile perché degradato da insediamenti produttivi, porti o vaste aree di deposito merci. Da diversi anni a questa parte si osservano questi luoghi con rinnovato interesse, riscoprendone potenzialità e stimolando una stagione di nuovi progetti. Le principali motivazioni che hanno condotto a questi mutamenti di prospettiva sono due:

1. Le trasformazioni tecniche e logistiche dei trasporti marittimi, che ha condotto alla separazione spaziale tra porto e *waterfront* tradizionale con la rilocalizzazione di attrezzature, rinfuse e terminal per lo stoccaggio dei containers in aree periferiche della città;
2. Il cambiamento di atteggiamento nell'opinione pubblica.

La rilocalizzazione delle attività portuali può essere considerata come l'ultima fase del processo di decentramento industriale, parallelamente lo sviluppo del *waterfront* urbano costituisce per i pianificatori un'opportunità unica di acquisire ampie aree dismesse localizzate in aree centrali e spesso congestionate.

Nelle esperienze urbanistiche più recenti i piani riguardanti queste aree utilizzano lo spazio pubblico come "elemento di mediazione" tra acqua e tessuto urbano e un nuovo mix funzionale vi viene insediato (ex. Barcellona): come risultato si ha la trasformazione da città portuale a "città d'acqua" o *waterfront city*.



1. Locandina della Architecture Biennale di Rotterdam, 2005



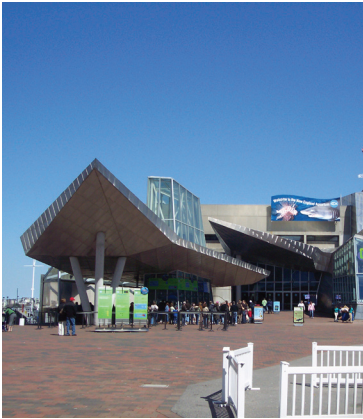
2. Barcellona, Porto Olimpico



3. Opera House, Sidney



4. Ghirardelli Square, San Francisco



5. New England Aquarium, Boston



6. Faneuil Hall, Boston

LA URBAN REINASSANCE DELLE CITTÀ COSTIERE AMERICANE

La rivitalizzazione delle aree centrali della città ed il loro rilancio, che negli USA ha costituito la base per la *Urban Reinassance*, è stata spesso affidata al recupero ad usi civici delle aree portuali più antiche, abbandonate o sottoutilizzate e degradate: tale fenomeno ha avuto grande diffusione a partire dal secondo dopoguerra. Le operazioni di recupero dei *waterfront* urbani hanno preso avvio tra diversi conflitti, tra cui ad esempio il conflitto tra le diverse agenzie governative aventi potere sull'area in oggetto, la volontà di far prevalere obiettivi economici piuttosto che tematiche sociali ed infine la scelta di operare conservando fabbricati storici piuttosto che effettuare un'operazione di sostituzione edilizia.

Gli obiettivi da far coesistere nelle operazioni di riqualificazione erano diversi: soddisfare le necessità del mercato immobiliare, convertire i porti ad uso civile, riqualificare il tessuto urbano circostante con l'introduzione di spazi pubblici, recupero di fabbricati industriali ed infine politiche di disinquinamento delle acque.

Tra i primi e più significativi esempi di operazioni di riqualificazione portuale e di *waterfront* americani troviamo :

- *Jack London Square* (1950) e *Jack London Village* (1975), Oakland
- Complesso commerciale di *Harbor Place*, Baltimora (anni '60)
- Riqualificazione della zona portuale a nord del Bay Bridge con la realizzazione di *Ghirardelli Square*, *The Cannery*, *Wharfsode* (anni '60), San Francisco
- Complesso commerciale *Faneuil Hall* e *Quincy Market*, *New England Aquarium* e torri residenziali per la riqualificazione dell'area portuale di Boston (anni '70)

Lo studio di queste esperienze può farci notare come il modello prevalente per i progetti realizzati negli Stati Uniti è costituito dalla costruzione di un quartiere a destinazione mista residenza/uffici attorno ad un nucleo dedicato allo shopping e al tempo libero: in questo filone si inserirà l'esperienza di *Battery Park City*, New York City.

L'ISOLA DI MANHATTAN E IL SUO RAPPORTO CON L'ACQUA

Nell'evoluzione storica della città di New York possiamo identificare due periodi principali:

- 1) Periodo fondativo della colonia olandese (*Nuova Amsterdam*)
- 2) Presa di coscienza della città del proprio peso nel mondo dell'economia (dopo il 1789) e conseguente decisione di strutturare la propria forma e regolamentare la propria espansione tramite
 - a. Definizione della *grid* (inizi '800), la maglia urbana composta dall'intreccio ortogonale di *streets* e *avenues* all'interno della quale sono definiti gli isolati;
 - b. Apertura dell'Eeire Canal (tra il 3° e il 5° decennio dell'800).

Una successione di grandi incendi avvenuti nella prima metà dell'800 hanno avuto come conseguenza altrettante ricostruzioni della città, contribuendo a conferire a New York l'immagine di metropoli in continua trasformazione. La trasformazione avviene sempre all'interno dello schema dettato dalla griglia che, come afferma Koolhaas, ancora oggi conferisce la stessa dignità a diverse tipologie di edifici.

Nel corso della sua storia Manhattan ha costantemente escluso l'acqua dai propri parametri identificativi, scoprendola solo alla fine dei tracciati urbani: l'abitante di Manhattan sembrava considerarsi un abitante della terraferma, i soli ai quali New York appariva per quella che era realmente erano i viaggiatori che la raggiungevano dall'oceano.

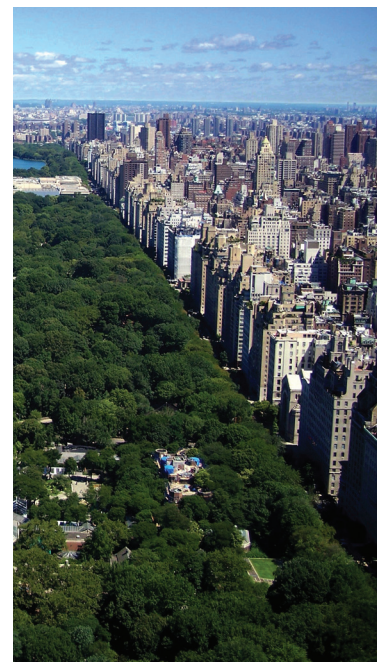
Storicamente il porto di New York era il cardine della sua economia, un porto moderno per una metropoli moderna, i cui moli, apparati industriali e rete di trasporto ferroviario occuparono interamente la costa, sottraendola ad altri usi. L'apparato portuale venne a costituire una sorta di diaframma, un filtro tra l'oceano e la terraferma: la città si rivolse all'interno.

Ad incentivare l'atteggiamento accentratore della città contribuì, negli anni '50 dell'800, la grande operazione di Central Park. Il grande parco metropolitano mutò profondamente l'aspetto della città e diventò per gli abitanti il vero "waterfront", una sorta di mare verde che attraveva le aspirazioni della borghesia.

Pochi anni più tardi, a partire dal 1890, assistiamo a due iniziative estremamente significative per la storia dello spazio pubblico sull'acqua: per dare valore alle nuove *enclaves* residenziali dell'*Upper West Side* e dell'*Upper East Side*, vennero rispettivamente realizzati *Riverside Park* e *East End Park* (oggi *Carl Schurz Park*): due progetti



7. Il porto di Manhattan in una carta storica del 1842



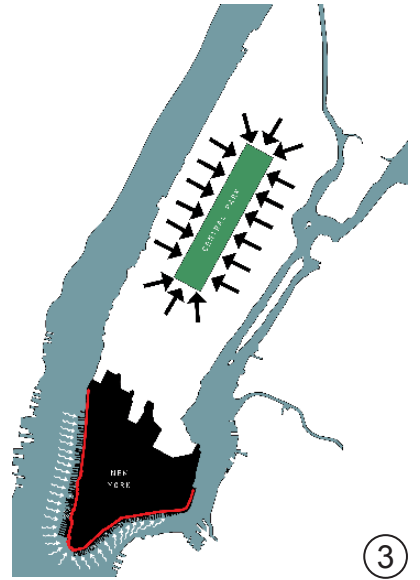
8. Central Park



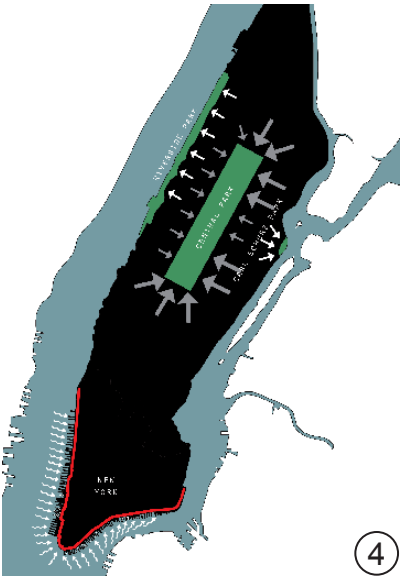
①



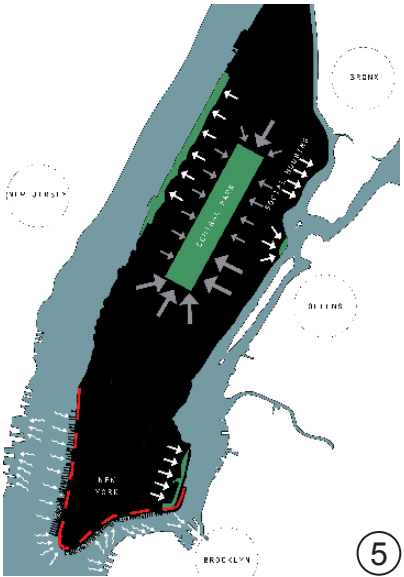
②



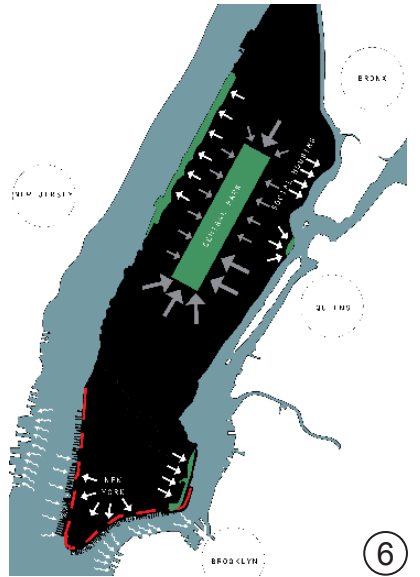
③



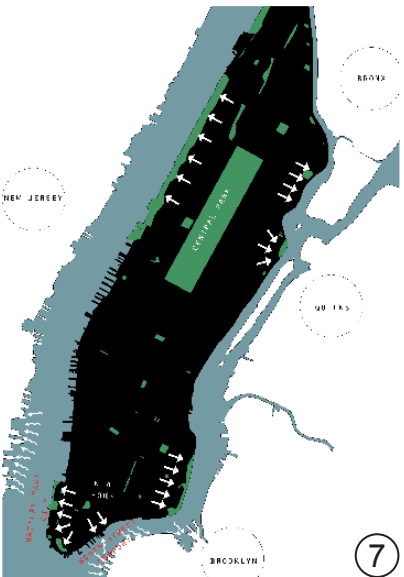
④



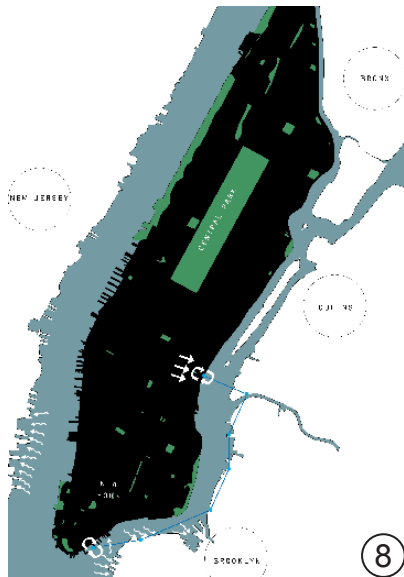
⑤



⑥



⑦



⑧

9. Evoluzione storica di Manhattan

- ① Nuova Amsterdam, 1600-1750
- ② Maturità economica di New York, 1750-1800
- ③ Central Park, 1856
- ④ Riverside Park, East End Park, 1890
- ⑤ Inizio dell'espulsione delle attività portuali dalla City, 1920-1950
- ⑥ Inizio del processo di dismissione delle banchine portuali, 1950
- ⑦ Battery Park City e South Street Seaport, 1966-1980
- ⑧ 1980-Oggi

precursori del moderno approccio al *waterfront* urbano.

L'atteggiamento accentratore della città è stato mantenuto anche in epoche più recenti, come ad esempio l'era dell'amministrazione Moses, in cui la costa iniziò dominata dalle *highways* cittadine, che ancora oggi costituiscono una barriera invalicabile in diverse zone della città.

L'attività portuale della città continuò a prosperare fino agli anni '50 e sulle coste permaneva il sistema del *pier* e della banchina. Dall'inizio degli anni '60, tuttavia, a causa dell'utilizzo dei nuovi sistemi di trasporto (*containers*) si resero necessarie aree di stoccaggio più grandi: le attività portuali vennero espulse da Lower Manhattan verso il New Jersey: si assiste di conseguenza alla progressiva dismissione di numerose banchine; la *Downtown* venne liberata dai traffici commerciali e ripresa in considerazione per essere utilizzata sia come spazio commerciale che residenza.

Nel 1958 la *Downtown Lower Manhattan Association*, promossa dalla famiglia Rockefeller, sviluppò uno studio per riqualificare la costa centro-meridionale dell'isola: la proposta era quella di smantellare le banchine e generare un avanzamento della linea di costa, con conseguenti nuovi terreni edificabili. Gli obiettivi cardine che ci si pose erano:

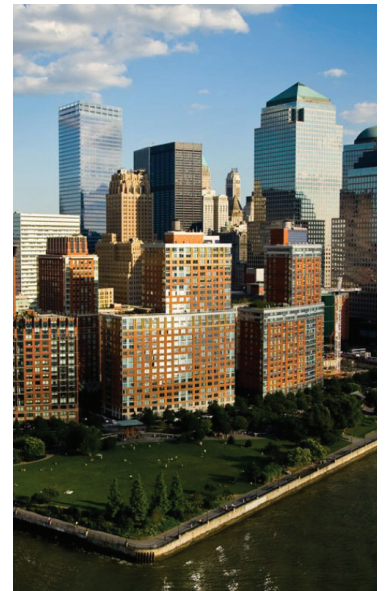
- liberare l'isola dalle autostrade litoranee
- reperire aree libere da destinare a verde
- rendere residenziali anche le aree a sud dell'isola e dotarla di servizi connessi alla residenza

Il periodo dell'amministrazione Lindsay, che va dal 1966 al 1980, fu fondamentale per il futuro della città: vennero adottate nuove politiche per riportare l'isola alla sua condizione di luogo privilegiato dell'abitare e venne posta una rinnovata attenzione alle sue componenti.

Il dibattito sulla città di quegli anni era caratterizzato da una sorta di "disagio estetico"; la città si interrogava sulla propria storia e sull'opportunità di salvaguardarne i segni: come conseguenza vi furono ripensamenti riguardo alla qualità dell'ambiente urbano, con la creazione di *task forces sull'urban design* come l'*Urban Design Group*, composto tra gli altri da Johnson, Pei e Stern. Una delle idee alla base di questa fase fu quella del rilancio delle coste, che doveva coinvolgere il perimetro meridionale dell'isola tra i fiumi Hudson e East River con operazioni come *Battery Park City* e *South Street Seaport*.

Tra il 1978 e il 1988 il *boom* del settore immobiliare fece salire i prezzi delle abitazioni alle stelle, gli operatori del settore iniziarono a suggerire l'idea del binomio casa di lusso-affaccio sull'acqua, con le iniziative edilizie nell'*Upper East Side*.

Negli ultimi anni dalla cooperazione tra enti governativi e associazioni cittadine, vere promotrici dell'interesse pubblico e portavoce del disagio degli abitanti di Manhattan, sono scaturite molte esperienze interessanti che, come vedremo in seguito, stanno contribuendo a cambiare radicalmente il volto della città.



10. Battery Park City

LA POLITICA DELLO SPAZIO PUBBLICO DI NEW YORK NELL'ULTIMO DECENNIO

New York City è stata una delle prime città a tentare di sostituire i propri *waterfront* industriali con parchi, *highways*, e *social housing*. Le motivazioni dietro a queste operazioni risiedono probabilmente nel fatto che Brooklyn e Manhattan hanno la minor percentuale di verde per ettaro di qualsiasi altra area metropolitana negli USA.

Nel 1993 il *Department of City Planning* propose di aumentare l'utilizzo del *waterfront* con una serie di parchi interconnessi in tutti e cinque i quartieri, come ad esempio *Brooklyn Bridge Park*.

Nel 2005 l'amministrazione Bloomberg ha avviato un piano di trasformazione dei *waterfront* di Williamsburg e Greenpoint e ha previsto bonus volumetrici per quei costruttori che si impegnassero a realizzare spazi pubblici lungo il *waterfront* ed edilizia convenzionata. Negli stessi anni altre esperienze significative erano in corso nei vari distretti della città, risultato di concorsi pubblici o della produttiva cooperazione tra associazioni di quartiere e pubblica amministrazione: si tratta di progetti per aprire aree post-industriali all'utilizzo pubblico, ricostruire l'ecosistema costiero e connettere gli spazi pubblici con una rete di *greenways*. Tra le tematiche affrontate vi sono luoghi caratterizzati dalla presenza di infrastrutture sopraelevate, quartieri con problemi di spazio pubblico o tagliati da infrastrutture di trasporto.

Di seguito sono raccolti alcuni esempi particolarmente rappresentativi:

THE BRONX PRACTICUM

Nel 2011 il corso di *Site and Environmental Systems Planning* dell'*MIT School of Architecture* ha esaminato possibilità future per la sponda dell'Harlem River appartenente al Bronx. Gli studenti, durante i sopralluoghi, hanno incontrato gli *stakeholder* e attivisti delle comunità locali con il supporto dei *Planning Offices* di New York. Secondo le proposte, attraverso una serie di investimenti mirati in siti specifici, il Bronx assisterà ad un'espansione dei propri spazi pubblici e attività ricreative lungo l'Harlem River. Una *green way* costiera con nuovi percorsi pedonali connetterà il waterfront a destinazioni di vicinato nell'entroterra.

La proposta si focalizza su quattro siti specifici: *High Bridge*, *Macombs Dam*, *Pier Five* e *Lincoln Avenue*. Ciascuna proposta enfatizza un tema differente, emerso dall'analisi del contesto:

1. *Eco-puncture*: l'ecologia del fiume è migliorabile con una serie di azioni mirate, piccole iniezioni che, complessivamente, aumentino il potenziale ecologico del fiume;
2. *Temporary activities*: incoraggiare i residenti a utilizzare gli spazi lungo l'Harlem per attività che portino alla coesione, invece di guardarli come elementi di divisione;



11. The Bronx Practicum

3. *Waterfront access*: condurre le persone verso l'acqua è il cuore del progetto, attraverso il potenziamento di sentieri migliorando continuità, sicurezza, manutenzione e comfort;
4. *Infrastructure adaptability*: le grandi infrastrutture connesse agli spazi industriali dismessi possono essere ripensate in maniera innovativa.

BROOKLYN BRIDGE PARK

Il *waterfront* post-industriale di Brooklyn rappresenta un'opportunità unica: 35 ettari di parco sostituiranno i moli abbandonati, parcheggi, depositi e hangar diventando una successione di spazi pubblici lunga 2km.

Nel 2004 venne affidato allo studio di Michael Van Valkenburgh l'incarico di redigere il masterplan, completato nel 2005. Nel 2008 è stata stipulata la convenzione e creata l'associazione che si occuperà di progettazione, costruzione e manutenzione del parco.

Oltre al *Brooklyn Bridge Park* ci sono 240 ettari di aree dismesse a Brooklyn, spazi che sono persino concentrati nei quartieri che necessitano maggiormente di spazi pubblici: la possibile realizzazione di *pocket parks* in queste aree sarebbe tanto importante quanto le operazioni di più larga scala, perché contribuirebbe a dare identità al vicinato e costituire indispensabili luoghi di aggregazione.

EAST RIVER PARK

Durante gli anni '90 Ray Gastil, direttore del *Van Alen Institute*, ha organizzato una serie di concorsi e mostre riguardanti lo studio dell'intero *East River Corridor*, costituito da una successione di parchi degradati risalenti all'amministrazione Moses (anni '40).

Amanda Burden, commissario per il *City Planning Department*, ha indetto nel 2004 un concorso per lo studio del *waterfront* dell'East River, vinto da Richard Rogers: il nuovo *masterplan* per la *East River Esplanade* di Lower Manhattan coinvolgerà un'area lunga due miglia a partire dallo storico *Battery Park* e includerà nuove strutture pubbliche, attrezzature e spazi verdi. Al di sotto del viadotto della *FDR Drive* sono previsti spazi commerciali e padiglioni adibiti alla cultura e al tempo libero.

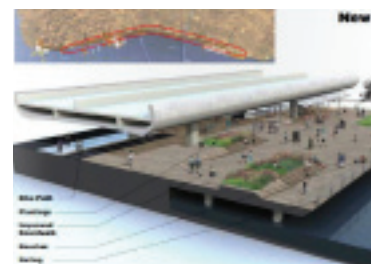
L'obiettivo alla base dell'idea progettuale è rivitalizzare il fiume e per farlo è indispensabile creare nuove connessioni, uno dei punti cruciali del progetto.

HARLEM ON THE RIVER

Dalla sua creazione nel 1998, *Harlem-on-the-river*, progetto lanciato da *West Harlem Environmental Action*, un'organizzazione che lavora per migliorare le condizioni ambientali di Harlem, ha coinvolto cittadini, rappresentanti di istituzioni della comunità, pubblici ufficiali, imprenditori locali e agenzie governative. Il processo di pianificazione



12. Brooklyn Bridge Park, Vista aerea (progetto)



13-14. East River Esplanade, assonometria e vista (progetto)



15. Harlem-on-the-River



16. The High Line



17. Queens Plaza (progetto)

ha previsto diversi meeting cittadini, alla stesura del piano di sviluppo hanno collaborato più di 150 tra residenti e *stakeholders*.

Il piano per *Harlem-on-the-river* rappresenta il collegamento mancante con la *Hudson River Greenway* di Manhattan, a sua volta risultato della collaborazione di gruppi di cittadini e agenzie governative nei primi anni '90.

La visione elaborata da *WE Act* comprende le seguenti strategie:

- Creare un'area progettata a livello paesaggistico molto vasta, grazie alla chiusura e interrimento di alcune strade limitrofe;
- Includere percorsi ciclopedonali connessi con *Riverside Park* e ripristinare il servizio di traghetti e altri usi connessi al fiume;
- Promuovere lo svolgersi di un mercato con intrattenimenti, arte, attività culturali ed educazione ambientale;
- Migliorare la circolazione.

THE HIGH LINE

L'high line è stato costruito negli anni '30 come porzione di un sistema di trasporto pubblico sopraelevato; tale sistema ha cessato di funzionare negli anni '80; nel 1999 *Friends of the High Line*, una *community* di cittadini, inizia ad occuparsi della preservazione della struttura storica e della sua trasformazione in spazio pubblico. A seguito del famoso per la trasformazione dell'infrastruttura e l'individuazione del progetto vincitore (James Corner Field Operations, con Diller Scofidio e Renfro), vengono iniziati i lavori nel 2004 e conclusi nel 2009: il progetto prevede la riconversione in spazio pubblico del tratto residuo della ferrovia, senza snaturarne il carattere originario e con una serie di interventi architettonici lungo tutto il percorso.

QUEENS PLAZA

Il *Queens Plaza Bicycle and Pedestrian Landscape Improvement Project*, un progetto che si sviluppa per 1,3 miglia connettendo *JFK Park* al fronte fiume ai piedi del *Queensboro Bridge*, trasforma l'intreccio di infrastrutture che tagliano Long Island City in un accesso che organizza vari flussi e fornisce un rifugio per residenti, lavoratori e pendolari. La progettazione urbana e paesaggistica uniscono i vicinati circostanti e ripristinano la connessione tra la città e il fiume.

Storicamente *Queens Plaza* è il risultato di una serie di interventi: prima il *Queensboro Bridge* (1909), successivamente la sopraelevata automobilistica e infine la metropolitana. Gli obiettivi che guidano il progetto di trasformazione sono di creare un luogo dove la gente vuole soffermarsi, caratterizzato da una forte componente vegetale.



HIGH LINE 01



55 WATER STREET 02



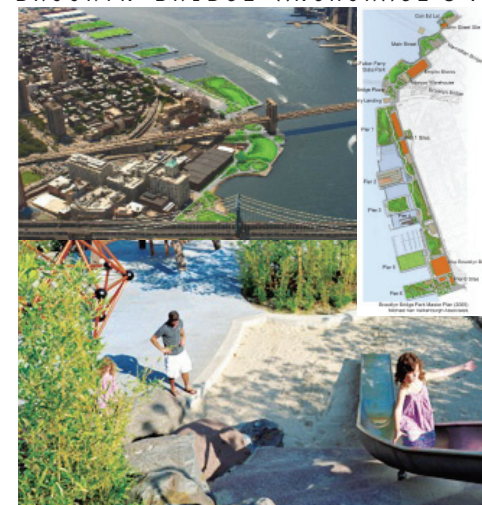
EAST RIVER ESPLANADE 03



18. Spazio pubblico a New York: i progetti più recenti



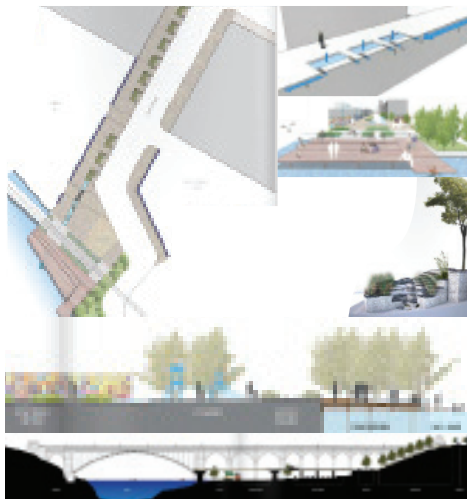
BROOKLYN BRIDGE ANCHORAGE 04



BROOKLYN BRIDGE PARK 05



WEST HARLEM PIER PARK 08



BRONX WATERFRONT 07



QUEENS PLAZA 06



19. Locandina del concorso

IL CONCORSO

Il concorso *Reimagine the waterfront*, per la riqualificazione della East River Esplanade, è stato bandito dall'associazione *Civitas*, fondata nel 1981 allo scopo di migliorare la qualità della vita dei residenti dell'*Upper East Side* e *East Harlem*.

Attraverso questo concorso si spera di eliminare lo squilibrio presente con gli altri parchi costieri di New York, sviluppando uno schema vario e spazialmente ricco che possa ampliare gli stretti confini del *waterfront* attraverso il riconoscimento del suo contesto urbano: un ben integrato mosaico di paesaggio, strutture ricreative e servizi diffusi aiuterà questo sito a raggiungere il suo potenziale.

L'AREA DI PROGETTO

La parte nord della passeggiata sull'East River costeggia i quartieri residenziali densamente popolati dalla *60th street* nella Midtown alla *125th street* ad Harlem.

Attualmente l'*esplanade* si compone di una pista ciclabile alberata, panchine e vegetazione arbustiva. L'area mostra i segni del tempo ed è deteriorata in diversi punti, è molto stretta in alcuni tratti e maldestramente progettata in altri, non accoglie alcuna struttura adatta ad attività ricreative, tuttavia racchiude un potenziale unico: una successione di spazi aperti sottoutilizzati ma ben situati, *docks* storici privi di una destinazione d'uso specifica e diversi ponti pedonali che collegano l'area alla città.



20. Copertina di Vision 2020

IL POTENZIALE DEL SITO

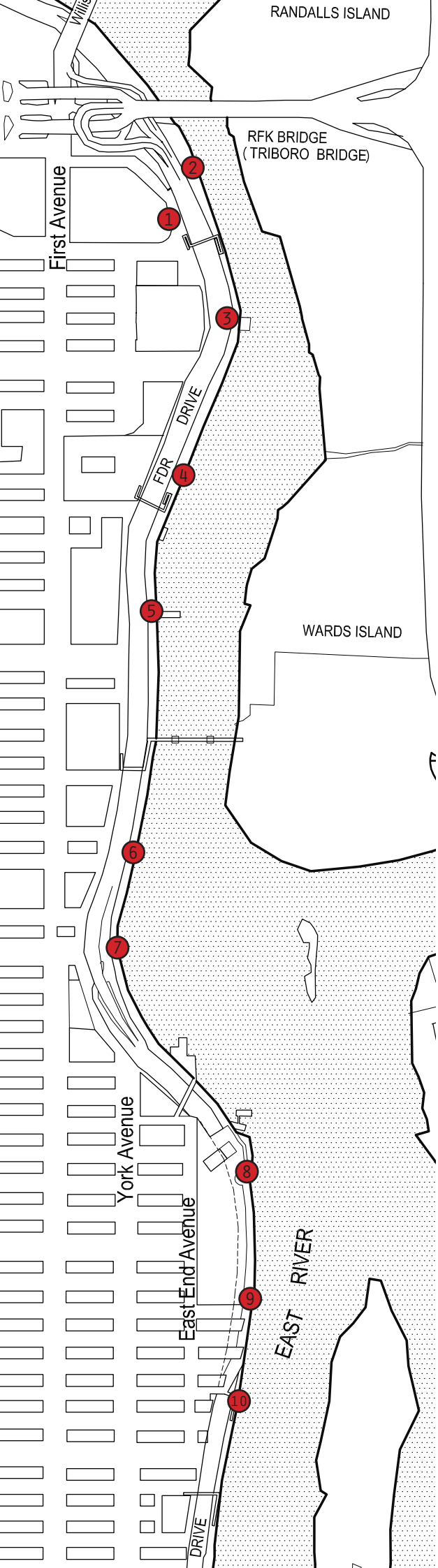
Il sito ha un potenziale unico per la sua vicinanza con aree densamente popolate dotate di spazi verdi limitati, per la sua localizzazione in riva al fiume e per le sue magnifiche visuali. Questa stretta porzione di terra è già utilizzata per ciclismo, running, passeggio ma anche per trascorrere del tempo in tranquillità pescando, guardando le imbarcazioni o leggendo un libro. Lungo l'acqua si possono trovare ponti, fari, palazzi di vetro, strutture storiche e il corso dei fiumi East River e Harlem River.

Dal momento che l'area ha pochissime attrazioni, l'obiettivo è insediare nuove attività come noleggio di imbarcazioni, snack bar, strutture per sedere e camminare più vicini all'acqua e in un contesto più variegato e attrattivo.

TEMPISTICHE

Lo svolgersi del concorso è stato incentivato da diversi sviluppi recenti:

1. *Vision 2020: New York City Comprehensive Waterfront Plan*, che stabilisce un set di azioni per incentivare l'uso pubblico del *waterfront* e dei trasporti via acqua, un porto competitivo a livello globale e una natura ricca e vitale. L'agenda include 130 progetti specifici ad alta priorità che dimostrano l'impegno della città ad investire nella trasformazione del *waterfront*. L' *action agenda* organizza ciascuno dei progetti sotto uno degli 8 obiettivi di *Vision 2020*, identifica l'agenzia comunale a capo di tale progetto e fissa la data entro la quale il progetto deve essere iniziato.
2. Proliferazione di numerosi recenti interventi di riparazione e ricostruzione, che dovrebbe in un futuro essere condotta sulla base di uno schema più ambizioso e creativo.



1



2



3



4



5



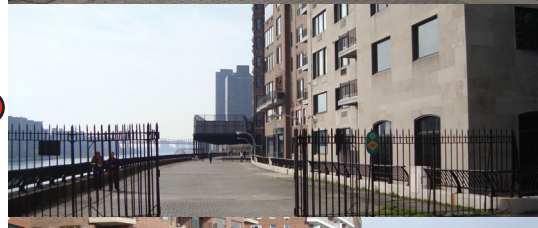
6



7



8

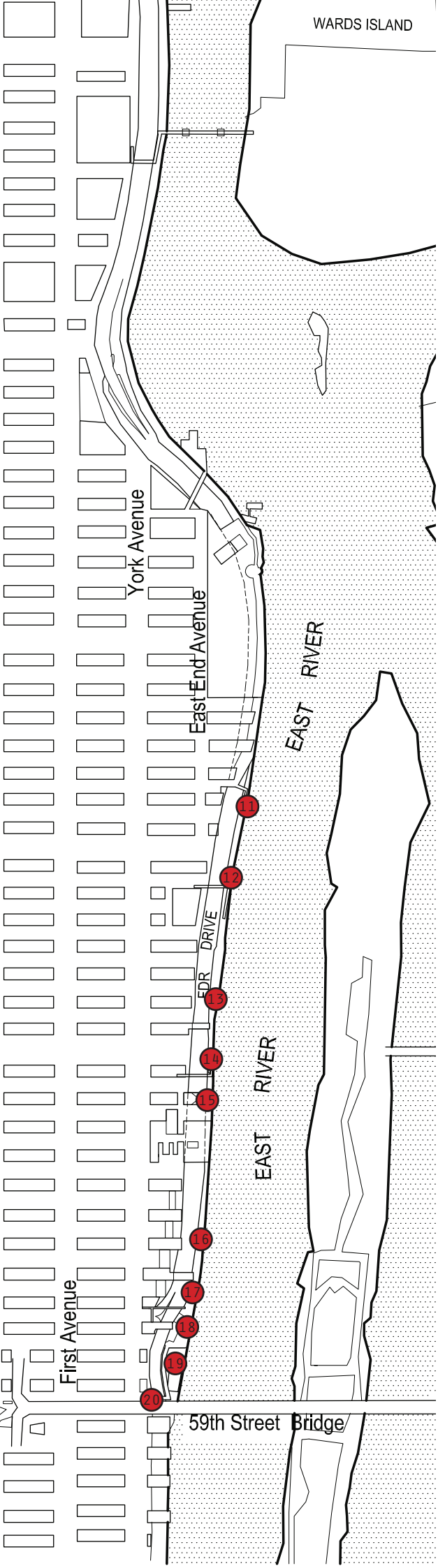


9



10

21. East River Esplanade: rilievo fotografico e localizzazione



11



12



13



14



15



17



17



18



19



20



IL PROGETTO

INTRODUZIONE

L'East River, specialmente nel suo tratto finale, è il luogo di nascita dei traffici commerciali di New York ed è stato centro economico della città per 350 anni. A seguito del progressivo abbandono dei traffici commerciali, a partire dal secondo dopoguerra, sono stati effettuati diversi interventi, non sempre migliorativi: dalla realizzazione della *FDR Drive* a quella dell'*esplanade*.

Il tratto di *waterfront* in esame è costituito essenzialmente da una passeggiata di 3 miglia fiancheggiata da un lato dall'East River e dall'altro dalla *FDR Drive*, una strada di livello statale a tre corsie per senso di marcia. L'area muta caratteristiche lungo il suo percorso cambiando larghezza, connettendosi alla città attraverso ponti pedonali o giardini pubblici e connettendosi al fiume attraverso moli e attracchi.

Nonostante la varietà di spazi offerta dalla *East River Esplanade* e il buon numero di connessioni con il tessuto urbano, i luoghi realmente utilizzati dalla popolazione locale sono pochi, forse perché la maggior parte degli spazi sono degradati, poco attrattivi e carenti di servizi o funzioni.

PRINCIPI PROGETTUALI

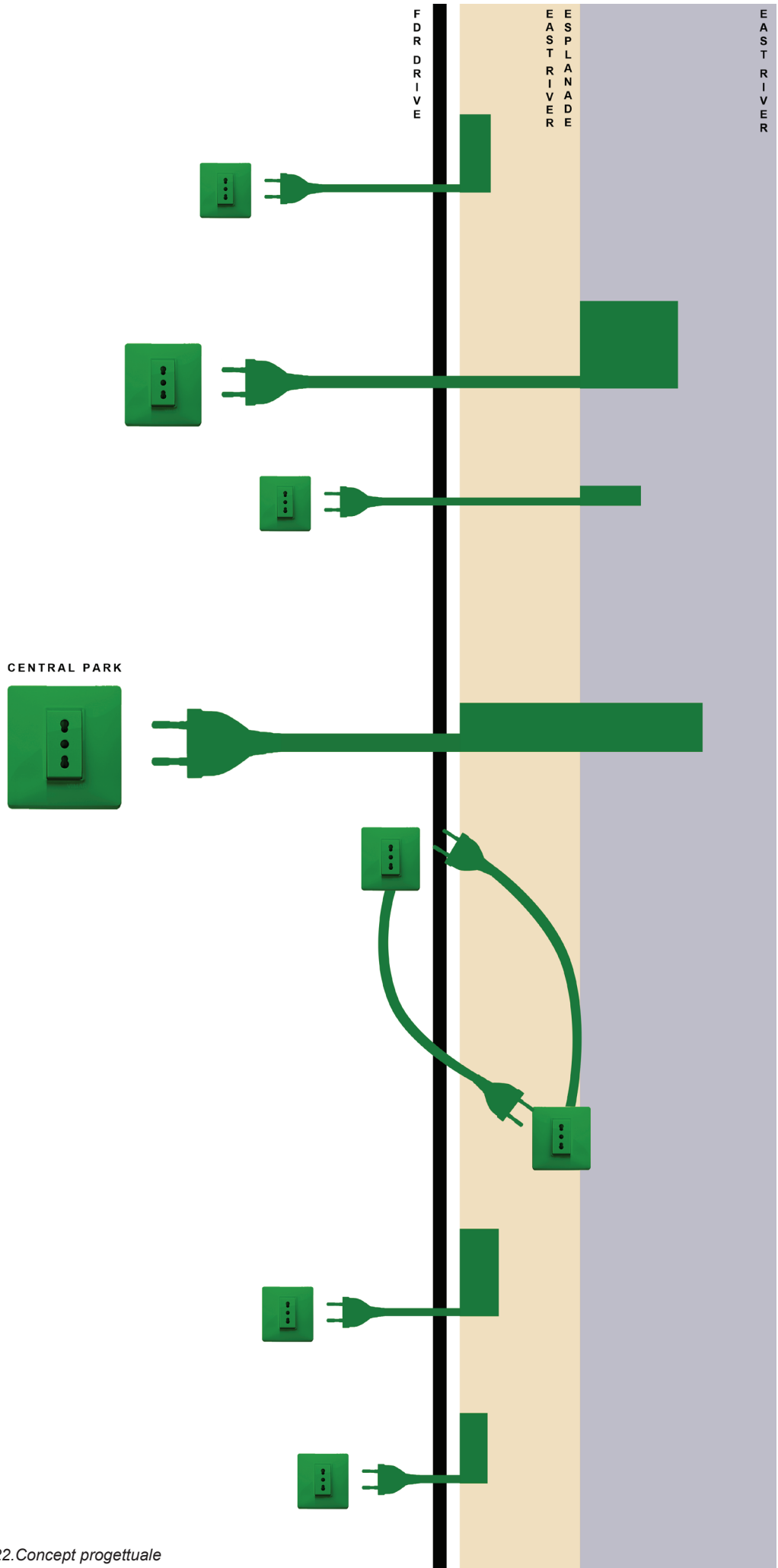
La proposta progettuale prende in considerazione diversi aspetti tra cui l'analisi del contesto, lo sviluppo storico delle coste di New York, gli attuali flussi dalla città al *waterfront* e dal fiume al *waterfront*. Studiando il tessuto urbano che affaccia sull'*esplanade* osserviamo che il primo tratto (East Harlem) è prevalentemente residenziale, mentre avvicinandoci alla Midtown riscontriamo una maggior densità di servizi e la presenza di un grande quartiere a destinazione prevalentemente ospedaliera e universitaria.

Dall'analisi dei flussi emerge che l'afflusso di persone è maggiore dove sono presenti elementi attrattivi e il rapporto con il fiume è quasi meramente visivo, quando in altre parti della città si punta al potenziamento del trasporto pubblico fluviale e delle attività ricreative sull'acqua.

La città di New York è una delle città con minore dotazione di verde al mondo: i suoi cittadini sono "affamati" di spazi pubblici, che vengono ricavati nei luoghi più impensabili (ex. High Line), perché le aree libere hanno un valore immobiliare troppo elevato. In questa situazione l'East River Esplanade è una risorsa sottovalutata e sottoutilizzata: dotare l'*esplanade* di spazi verdi attrezzati e servizi pubblici è un modo efficace per instaurare un legame funzionale con la città, incrementando l'utilizzo del *waterfront* e vincendo la forza centripeta che attrae i cittadini verso Central Park facendo voltare loro le spalle all'acqua.

In questo compito è stata fondamentale la ricognizione del verde urbano ed extraurbano, dai piccoli *pocket garden* e *playground* cittadini e i parchi urbani di Manhattan ai più estesi spazi verdi delle isole fluviali come Roosevelt Island e la piccola Mill Rock Island. Tutti questi elementi, messi a sistema tra loro e opportunamente connessi possono generare dei “flussi verdi” dalla città al fiume (e oltre): gli interventi proposti, in base alla loro entità, possono essere “heavy”, come grandi connessioni infrastrutturali, creazione di nuovi parchi o servizi; oppure “light”, composti cioè di piccoli interventi e riqualificazione dell’esistente.

Con questo progetto si tenta di creare una rete di spazi connessi tra loro dalla passeggiata sull’East River, che abbiano la duplice caratteristica di affondare le loro radici nel tessuto urbano, instaurando con esso un rapporto di reciproco scambio, e proiettare la città stessa sul fiume, conducendo l’abitante di Manhattan alla scoperta delle sue possibilità.



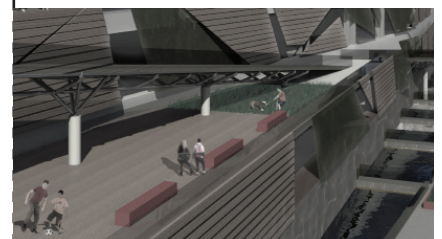
INTERVENTI *HEAVY*

La griglia ortogonale nella quale si organizzano gli isolati di Manhattan rende possibile la ricognizione degli spazi verdi e la loro organizzazione per “assi”. L'individuazione di polarità forti come Central Park e la creazione di connessioni e polarità opposte o complementari a quelle individuate costituisce l'azione alla base degli interventi *heavy*.



H1: 82TH STREET LEVELS PARK AND FERRY TERMINAL

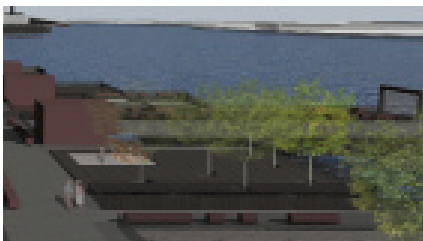
Carl Schurz Park è l'unico punto dell'*esplanade* in cui la *FDR Drive* si interra per lasciare posto ad un ampio parco urbano, che collega in maniera diretta la città all'acqua. Superato il parco la passeggiata sull'East River prosegue su di una terrazza, al di sotto della quale corre per un breve tratto la *FDR* prima di riportarsi in superficie: in questo tratto ciascuna delle vie del quartiere confinante, l'*Upper East Side*, è collegata direttamente all'*esplanade* tramite un accesso pedonale e gli edifici ne delimitano il lato ovest. Lo spazio è pavimentato con blocchetti di cemento, estremamente spoglio, privo di arredo urbano e di verde; la terrazza si riconnette alla "quota zero" e al secondo tratto della passeggiata sull'East River tramite uno stretto ponte pedonale, che costituisce una brusca interruzione del percorso ciclabile. Carl Schurz Park e i due grandi parchi di Roosevelt Island compongono un sistema verde che può essere collegato in maniera leggera tramite un sistema di trasporto fluviale; lo spazio di progetto articolato su più livelli è pensato come una prosecuzione del vicino parco cittadino, con alternanza di spazi verdi, attrezzature e affacci sull'acqua: l'elemento comune sarà un percorso pavimentato zigzagante, che nel coprire il dislivello tra i diversi spazi diventerà passerella ciclopedonale. Un primo livello sarà costituito dall'attuale terrazza prossima a Carl Schurz Park e ne diventerà una prosecuzione con un'alternanza di spazi alberati, vegetazione arbustiva, tappeti erbosi e aree attrezzate per la sosta; il secondo livello verrà ricavato sfruttando la struttura di copertura della *FDR Drive*, ora spoglia; il terzo livello verrà realizzato su di una piattaforma galleggiante sul fiume: un ampio spazio dotato di sedute e vegetazione arbustiva dove rilassarsi e dedicarsi ad attività come la pesca. Dal livello più basso si potrà decidere se proseguire la passeggiata lungo l'*esplanade* oppure attraversare il fiume verso Roosevelt Island, così come gli abitanti della piccola isola fluviale potranno raggiungere la città velocemente e senza ricorrere all'auto.





H2: 96TH STREET ALLOTMENTS

La *96th street* è situata in posizione baricentrica rispetto all'*esplanade* ed è connessa direttamente alla città grazie alla presenza di un cavalcavia che separa il traffico veicolare della *FDR Drive* da quello cittadino. L'area è direttamente collegata a Central Park, situato a diversi isolati di distanza ed è circondata da tessuto residenziale consolidato, all'interno del quale si trovano alcuni *pocket garden* e piccoli spazi attrezzati. Il progetto vuole essere il punto di arrivo di un'ideale connessione verde che parte da Central Park, che fornisca alla popolazione del quartiere spazi aperti e servizi: una *greenway* ricavata riducendo l'attuale sezione stradale fungerà da tessuto connettivo per tutti questi spazi e, una volta giunta al fiume, si protenderà oltre fino a raggiungere la vicina Mill Rock Island, una piccolissima isola fluviale completamente ricoperta di vegetazione. La passeggiata sull'acqua, ad imitazione di quella cittadina, sarà costellata di piccoli spazi verdi e altre strutture, fino a giungere all'isola di destinazione.





H3: THOMAS JEFFERSON WATER CENTER

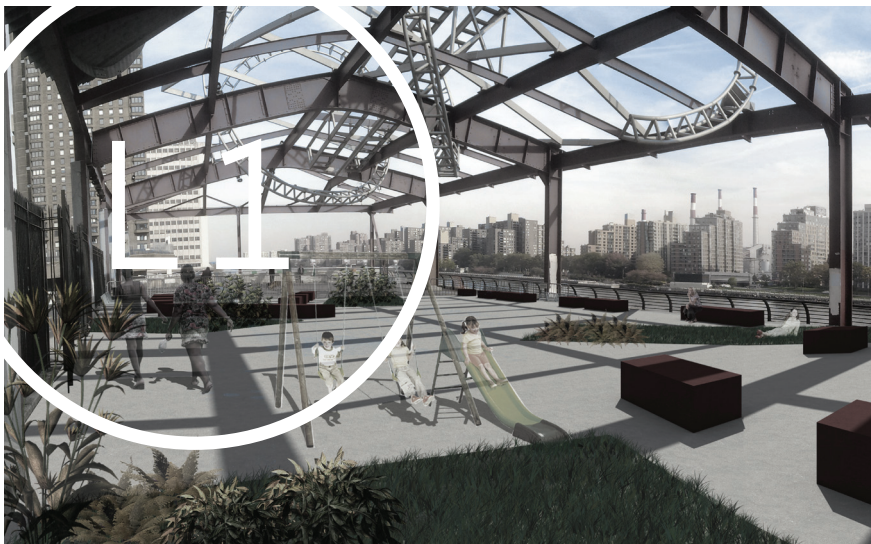
Il ponte ciclopedonale sulla 107th street connette la città ad un tratto di *waterfront* caratterizzato dalla presenza di un *pier* storico e un piccolo molo in stato di abbandono. Il brano di città che si affaccia su questa parte di *esplanade* è dotato di diversi campi sportivi e piscine coperte all'interno del Thomas Jefferson Park e scuole pubbliche e private. Guardando al di là del fiume si osserva un ulteriore sistema di parchi, di scala superiore, raggiungibile solamente in auto tramite il vicino Triboro Bridge. L'idea che guida l'azione progettuale è di pensare ad uno spazio che sia una sorta di proiezione sul fiume di Thomas Jefferson Park, come se il verde urbano si protendesse sull'acqua nel tentativo di ricongiungersi con quello sull'altra sponda.

Oltre all'idea compositiva il progetto incontra motivazioni pratiche: la porzione di città limitrofa è a prevalenza residenziale, con diverse strutture per l'istruzione primaria e secondaria. Potenziare il parco esistente con un suo prolungamento sul fiume è un'opzione resa possibile dalla vicinanza della connessione ciclopedonale che scavalca la FDR Drive.



INTERVENTI *LIGHT*

Se con l'aggettivo *heavy* individuiamo tutti quegli interventi di nuova edificazione e che coinvolgono non solo la scala locale ma quella di quartiere o cittadina, gli interventi *light* saranno quegli interventi puntuali con i quali si tenta di risolvere criticità locali, riqualificare l'esistente e fornire un miglioramento dello spazio pubblico con azioni progettuali leggere.



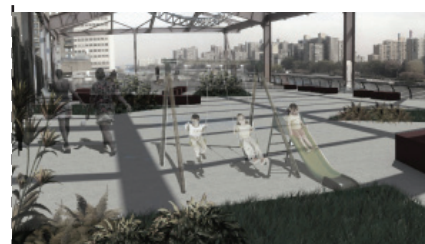
60TH STREET PARK

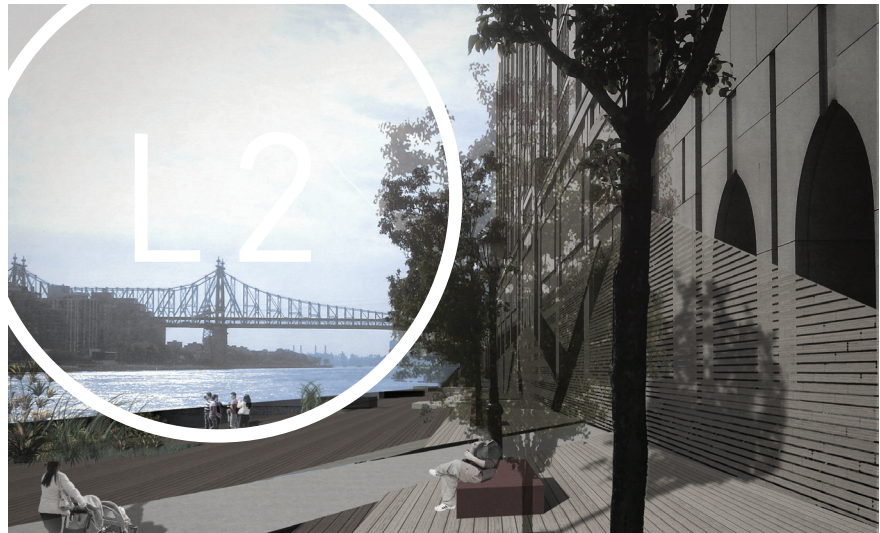
L'area di intervento individuata costituisce il tratto iniziale dell'*esplanade* ed è ben collegata alla *midtown* da un ampio ponte pedonale: il tratto di città con il quale dialoga l'area è caratterizzato da un buon mix funzionale in cui spiccano tessuto residenziale e numerose strutture universitarie appartenenti alla vicina *Rockefeller University*.

Attualmente il sito è adibito a deposito di materiale da costruzione, mentre la terrazza che sorge nel mezzo dell'area è adibita al *dog walking*: l'idea che guida l'intervento è quella di creare un polo attrattivo che segnali con forza l'inizio della passeggiata sull'East River e che possa interagire con la città grazie a servizi e punti di interesse.

lo spazio progettato è uno spazio fluido, in cui diversi ambiti sono connessi tra loro o delimitati da un'ampia passerella in doghe di legno, che in prossimità dell'acqua si inflette e si protende verso l'alto generando un *mirador* alto 10 metri, dalla sommità del quale si può ammirare lo storico Queensboro Bridge e il corso del fiume.

Le principali funzioni introdotte sono un attracco per l'*East River Ferry*, un *playground*, un giardino pensile e una palestra coperta, ricavata in uno spazio di risulta al di sotto della terrazza. La presenza dell'*esplanade* e dei suoi spazi verdi viene resa percepibile sin dalla città creando una fascia verde che attraversa longitudinalmente il ponte pedonale della *60th street*.

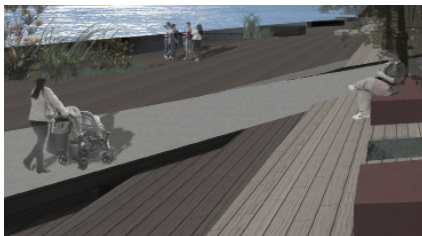




69TH STREET DOCK

Il ponte pedonale sulla *69th street* collega il *waterfront* a una parte di città caratterizzata da un grande numero di poli ospedalieri e universitari. In questo punto l'*esplanade* ha una sezione molto stretta, inferiore ai 5 metri in diversi punti, con edifici a ridosso o sovrastanti la *FDR Drive*: il tratto di *waterfront* non è particolarmente adatto ad alcun tipo di attività che non sia il passaggio pedonale o ciclabile e la presenza della grande strada statale è resa meno tollerabile dall'assenza di vegetazione schermante.

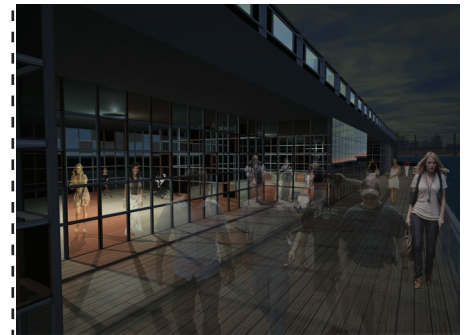
La compresenza di tutti questi elementi ci ha portato ad immaginare uno spazio fruibile dalla comunità locale, ma anche da degenti, studenti e personale delle strutture circostanti: un luogo che si presti ad essere utilizzato in diversi modi, in cui rilassarsi e godere del panorama dell'East River, organizzare eventi e passeggiare senza risentire della vicinanza dell'infrastruttura. L'unica modalità possibile è l'espansione sull'acqua, che viene proposta tramite piattaforme galleggianti in legno. Per aumentare il *comfort* acustico e visivo è prevista una schermatura della *FDR Drive* tramite pannelli in doghe di legno disposti in modo da fornire l'impressione di una continuità tra strutture verticali e orizzontali.

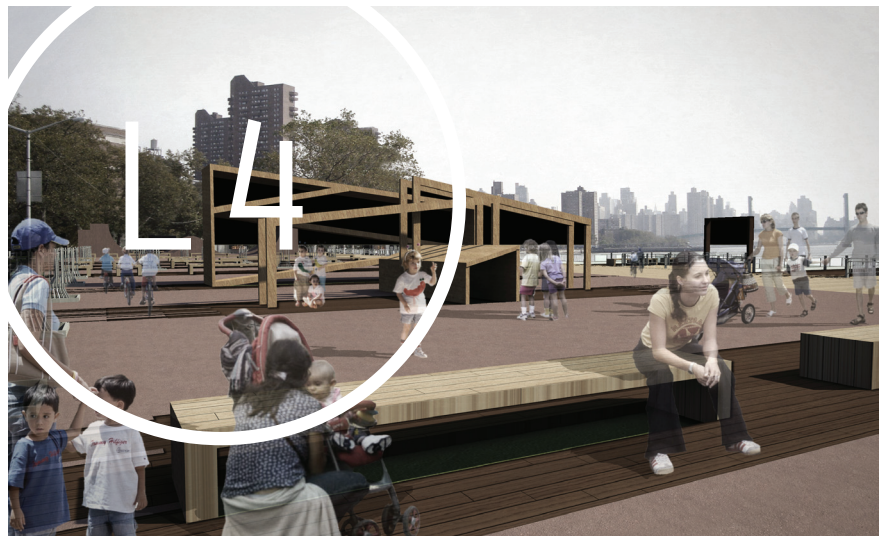




107TH STREET PIER

A poca distanza dal Jefferson Park e dal ponte ciclopedonale si incontra una grande struttura che affaccia sull'acqua, attualmente inutilizzata: i recenti interventi sulle coste di Manhattan e Brooklyn hanno fornito diversi esempi di riuso dei *pier*, dalla creazione di giardini pensili sull'acqua a quella di padiglioni polifunzionali. L'idea di progetto prevede la creazione di uno spazio su due livelli: quello inferiore ospiterà servizi, piccoli spazi commerciali e un attracco per la East River Ferry, mentre quello superiore ospiterà una terrazza accessibile direttamente dall'*esplanade* grazie ad un'ampia scalinata.

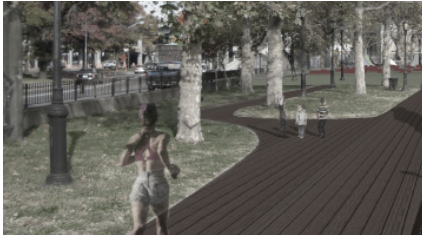




125TH STREET PLAYGROUND

Il progetto si sviluppa nel tratto finale dell'*esplanade*, in corrispondenza del triboro bridge. l'area circostante è fortemente influenzata dal grande raccordo autostradale e dalle alte palazzine di *social housing* degli anni '50 e '60. l'idea di un playground e skate park in quest'area deriva principalmente da fattori come la totale assenza di spazi pubblici attrezzati nelle immediate vicinanze, la disponibilità di un'area di discrete dimensioni con una sezione notevolmente maggiore rispetto alla media dell'*esplanade* e la possibilità di connettere questo tratto di *waterfront* al futuro East Harlem Park, in fase di realizzazione.

L'area viene organizzata in fasce parallele, tagliate perpendicolarmente in due punti dalla *greenway* ciclopedonale: questa disposizione crea i presupposti per la definizione di ambiti con funzioni diverse tra cui un *playground*, uno *skate park*, due moli per la pesca e uno più lungo per permettere l'attracco della East River Ferry.



BIBLIOGRAFIA

LIBRI

Waterfronts, a new frontier for cities on water, Rinio Bruttomesso Editore, Venezia, 1993

AAVV, *Aree portuali e trasformazioni urbane, le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Mursia Editore, Varese 1994

AAVV, *La riqualificazione del fronte mare di Trieste – concorso internazionale di progettazione*, (Stella arti grafiche), Trieste 2001

F. Bertuglia, *Città Portuali: Mutamenti tecnologico-funzionali della macchina portuale e riprogettazione del waterfront*, Trauben edizioni, Torino 1996

A. Bugatti, R. Dell'Osso, *Il paesaggio del waterfront tra storia e tecnica, tra mare e terra*, Libreria Clup, Milano 2005

Z. Dato Toscano, *Frank O. Gehry per il waterfront di Lower Manhattan, il progetto di modifica in una città sull'acqua*, Gangemi Editore, Roma 2002

N. Greco, *La città e I suoi mari, il waterfront tra sostenibilità e governante*, Franco Angeli, Milano 2009

A.P. Latini, *Battery Park City, New York, Principi e tecniche di Urban Design attraverso la storia di un modello*, Officina Edizioni, Roma 2011

L. Mumford, *Passeggiando per New York, Scritti sull'architettura della città*, Donzelli Editore, Roma 2000

M. Savino, *Waterfront d'Italia – Piani, politiche, progetti*, Franco Angeli, Milano 2010

A. Tramontin, *Il lungomare di Olbia, Studi e linee guida*, Gangemi Editore, Roma 2007

R. Valente, *Environmental Design, quaderno didattico sul progetto per gli spazi aperti urbani*, Liguori Editore, Napoli 2010

G. Vázquez Consuegra, *Vigo Waterfront*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona 2008

RIVISTE

Field operations, *Lifescape*, in "Lotus Navigator", 2002, n.5, pp. 36-41

G. Hargreaves, *Crissy Fields*, in "Lotus Navigator", 2002, n.5, pp.104-107

K. Kuma & Associates, *Furukawa River*, in "Lotus Navigator", 2002, n.5, pp.112-121

AAVV, *Pedestrian Landscapes*, in "Lotus Navigator", 2002, n.6, pp.30-83

C. Ferrater, *Paseo Maritimo de la Playa de Poniente*, in "Lotus", 2005, n.125, pp.88-91

Foreign Office Architects, *Parque de los Auditorios*, in "Lotus", 2005, n.125, pp.92-95

J. Bargmann, *D.I.R.T. Studio, unCITY*, in "Lotus", 2006, n.128, pp.26-27

L. Pollack, *Il paesaggio per il recupero urbano*, in "Lotus", 2006, n.128, pp.32-36

C. Mosbach, *Mosbach Paysagistes, nuovi paesaggi fluviali a Bordeaux e Parigi*, in "Lotus", 2006, n.128, pp.90-100

G. Del Sol, *Blur*, in "Lotus", 2008, n.136, pp.58-63

J. Corner Field Operations, with Diller Scofidio + Renfro, *The High Line*, in "Lotus", 2009, n.139, pp.9-15

Weiss/Manfredi, *Olympic Sculpture Park*, in "Lotus", 2009, n.139, pp.104-112

M. Aires Mateus, *Santa Marta*, in "Lotus", 2010, n.142, pp._____

WEB

City of New York – Parks and recreations, <http://www.nycgovparks.org/>

High Line History, <http://www.thehighline.org/about/high-line-history>

Architects Newspaper, 2007, *New Stapleton Waterfront Park*, http://mparchitectsnyc.com/sites/empa/files/NS_NewStapleton.pdf, PDF File

Reimagining The Waterfront - East River Esplanade, <http://reimaginethewaterfront-civitas.com>

Vision 2020, New York City comprehensive waterfront plan, http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/cwp/vision2020_nyc_cwp.pdf, PDF File

Waterfront Vision & Enhancement Strategy, <http://www.nyc.gov/html/waves/html/home/home.shtml>

