

ARCHAEOLOGY OF THE MEMORY: toward an architecture of infrastructures

“Archaeology of the Memory” è un progetto tratta il recupero di infrastrutture inutilizzate all'interno del contesto di Londra, attraverso la lettura critica del processo storico che ha portato alla loro dismissione, allo scopo di dare una nuova vita e far riemergere alla memoria frammenti di storia sepolta nei suoli della città inglese.

Londra è solcata da un complesso reticolo di infrastrutture di vario tipo, che si stratificano su livelli diversi del suolo londinese.

La maggior parte di queste continuano a funzionare, garantendo ai londinesi la possibilità di muoversi agevolmente dentro e fuori la città, come delle porte della città contemporanea, mentre altre o frammenti di esse, sono state rimpiazzate o rinnovate cambiando destinazione d'uso ma hanno lasciato comunque un segno importante e riconoscibile nella storia e nell'identità del territorio.

La ricerca parte quindi dalla mappatura a grande scala di tutte le tracce infrastrutturali lasciate negli anni sopra e sotto il florido suolo di Londra, indagando due aree in particolare: la prima, a ridosso del Tower Bridge e la seconda nel nuovo quartiere di Shoreditch. Una è stata la prima metropolitana europea realizzata, ridotta ad un passaggio pedonale a pagamento, e successivamente venne utilizzata come contenitore di cavi elettrici e condutture poi; la seconda coincide con la vecchia stazione di Bishopgate Goodyard, antica stazione ferroviaria utilizzata per il trasporto di beni e persone, di cui ora rimangono solo alcuni setti e muri storici.

Attraverso quindi le tracce indelebili che queste infrastrutture hanno lasciato nel tessuto urbano, e l'interpretazione delle trasformazioni che il tessuto urbano stesso ha subito a causa di queste, il progetto mira a rifunzionalizzare queste due aree centrali della città, con lo scopo principale di mantenere e rivitalizzare la memoria del posto.

Bishopgate Goodyard

L'area è situata nei pressi dell'attuale stazione ferroviaria di Liverpool, dove diverse infrastrutture si intrecciano su livelli differenti. Oggi, l'area di Bishopgate Goodyard, si presenta come un *collage* di spazi disconnessi tra loro e rimasti per lungo tempo in disuso. Ciò nonostante, la traccia della stazione è tuttora evidente grazie ad alcuni setti murari in mattone rosso ed alcune piattaforme utilizzate in passato per lo spostamento dei vagoni.

Il contesto in cui essa si trovava si è trasformato nel tempo assumendo i connotati di un quartiere auto-riqualificatosi, nel quale non sono rari i casi analoghi di conversione di vecchi edifici in nuovi centri di sviluppo sociale, come Bricklane e Spitafield Market.

Il progetto intende quindi sfruttare questi spazi scollegati per creare una rete di percorsi in grado di connettere le parti della città rimaste disgiunte, facendo in modo di convogliare i flussi pedonali nell'area dell'ex stazione, dove un complesso di strutture funge da aggregatore sociale e spazio collettivo, attorno al quale il disegno dello spazio aperto pubblico sperimenta nuove modalità di interazione tra la memoria storica dei setti murari e l'interpretazione contemporanea di un nuovo *landmark*.

Tower subway

La seconda area di progetto si trova inserita in un contesto ben diverso, compreso in una zona centrale della città, dove sono presenti diversi landmark, quali Tower of London, Tower Bridge e City Hall. Nonostante sia situata in un contesto urbano più denso nasconde sotto la sua superficie, le tracce della trasformazione che questa parte della città ha vissuto con il passare degli anni. È sorta qui infatti, sotto il fiume, nella seconda metà del 1800 la prima metropolitana del mondo, costruita tramite una tecnica innovativa per l'epoca, che assicurava per poche sterline, la connessione tra le due sponde della città.

Dopo l'apertura del vicino Tower Bridge però, il traffico pedonale si è spostato sul ponte appena costruito, ma soprattutto gratuito, le entrate del tunnel sono state chiuse, e la presenza dell'infrastruttura sotterranea si è andata affievolendo sempre più.

Attraverso un intervento di progetto del suolo, che include il disegno degli argini del fiume, la strategia prevede di riportare alla luce gli accessi del tunnel, attribuendo a questo una nuova funzione, in grado di costituirne un nuovo *landmark* per la città, che contrappone allo sviluppo verticale più recente, un altrettanto importante tema già presente nel panorama architettonico di Londra e del mondo contemporaneo, quello dell'architettura sotterranea, dando alla municipalità un'alternativa progettuale alla mancanza di spazio edificabile all'interno della città.

A fianco degli accessi al tunnel, un ragionato disegno dello spazio aperto consolida le relazioni che intercorrono tra il progetto e il suo contesto, e segnala al contempo, tramite incisioni, tagli e scavi, la presenza, sotto la superficie, di un tesoro che aspetta solo di essere scoperto.

English version

“Archaeology of the memory” examines the relationship that the city has with the infrastructures by analyse and develop a strategy to recover unused infrastructures within the context of London, through the critical reading of the historical process that led to their disposal, in order to give a new life and to re-emerge the memory of historical fragments, buried in the English city. London is furrowed by a complex net of different infrastructures, which are stratify on various levels of the city: deep surface level, surface level, ground level and over ground level.

Most of these infrastructures are still working, ensuring that Londoners can move easily around the city acting like gates of the contemporary city. Others or fragments of them have been replaced or renewed, changing their use, but leaving however an important and recognizable sign in the history and in the identity of the territory.

The first step is mapping in a large-scale all the infrastructural traces left over the years over and under the flourishing soil of London, investigating two areas in particular: the first, close to Tower Bridge and the second in the new district of Shoreditch. In the first one are still present the traces of the first European subway built in 1869, which was reduced to a pedestrian underground crossing a year later, consequence that more than one million people a year crossed the river. The second area coincides with the old Bishopgate Goodyard Station, built in 1840 as a station used for the arrival of goods and people. The station was abandoned in 1875 due to the construction of Liverpool station.

Therefore, through the lasting traces of these infrastructures in the urban fabric and the interpretation of the transformations that the urban fabric itself has suffered, the project aims to refurbish these two central areas of the city with the main issue of keeping the memory of the place.

Bishopgate Goodyard Station

The area is Located in the new self-built Shoreditch neighbourhood, near the current Liverpool train station, where different infrastructures interweave on different levels.

Nowadays, Bishopgate Goodyard station, presents itself as a collage of disused and disconnected spaces. Nevertheless, the traces of the station are still visible, thanks to some red brick walls and some mechanical platforms, used in the past to move the wagons.

The context in which is build has changed over time assuming the connotations of a self-qualified neighborhood, in which is possible to find similar cases of reconversion of old buildings into new social centers, such as Bricklane and Spitafield Market.

Therefore, the project takes advantage of these disconnected spaces creating a network of paths able to reconnect the parts of the city that have remained disjointed. This is possible by channelling the pedestrian flows in the area of the former station, where a complex of structures acts as a social aggregator and collective space, around which the design of the public open space experiments new ways of interaction between the historical memory of the walls and the contemporary interpretation of a new landmark.

Tower Subway

The second area is located a totally different context. In this case the area is in the city centre, where there are several landmarks, such as Tower of London, Tower Bridge and City Hall. Despite the urban dense context, the area hides under its surface, the traces of the transformation that this part of the city has undertaken over the years. In fact, here, in the second half of the 1800s, under the river, the world's first subway was built using an innovative technique, which allowed, for only a few pounds, the connection between the two shores of the city.

After the opening of the nearby Tower Bridge, however, pedestrian traffic was moved to the surface, Tower subway tunnel was closed, and consequently the presence of the underground infrastructure has been fading more and more.

The aim of the project it to re-bring to light the traces and access of the tunnel, giving it a new function, able to create a new landmark for the city. This is possible through a project of soil, which includes the design of the river banks. An approach in contrasts with the more recent vertical development, giving the municipality an alternative to the lack of building space within the city, such as an underground architecture.

Beside the access to the tunnel, a design of the open spaces strengths the relationships between the project and its context, and at the same time, inscribes, through incisions, cuts and excavations, the presence, beneath the surface, of a treasure waiting only to be discovered.

Panel index:

00_ Manifesto

01_ Relation between the intervention and the background

02_ Identification of the gates of the contemporary city

03_ Design infrastructures _levels of connection

04_ Fragment of the past

05_ Strategic input

06_ Strategy abstraction

07_ Strategical lines

08_ Masterplan

09_ Timeline

10_ Strategical interpretation

11_ Masterplan Bishopgate Goodyard

12_ Plan level 0 - level -1 – total section

13_ Masterplan 3d

14_ Building plans Bishopgate goodyard

15_ Building section

16_ Masterplan Tower subway

17_ Plan level 0 Tower subway

18_ Masterplan 3d

19_ Plan and section Tower subway

20_ Plan and section Tower subway