

EWT/ Eco Web Town

Magazine of Sustainable Design

Edizione SCUT, Università Chieti-Pescara

Registrazione al tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

ISSN: 2039-2656

Re_USA / Re_Cycle

High Line, paesaggio urbano e rigenerazione ecologica a Manhattan¹.

Carlo Gasparini.

Ciò che sta accadendo in questi anni nel quartiere di *Chelsea* a Manhattan attorno alla High Line è emblematico di una traiettoria molto distante dal rifiuto lecorbuseriano della “griglia”, dalla *tabula rasa* e dalla sua pretesa di radicale trasformazione in omaggio ad un modello ritenuto l’unico possibile²; come anche dalla fascinazione koolhaasiana di una fertile competizione tra i frammenti urbani e dalla capacità felicemente onnivora del grattacielo anche nei confronti dello spazio pubblico³. E’ una traiettoria che fa invece i conti con le interferenze sollecitate da preesistenze “impreviste” e con le domande di storicizzazione della città moderna e contemporanea emergenti anche nell’incessante ricostruzione di Manhattan. Ma soprattutto trae alimento dalla possibilità che nuove forme dello spazio aperto possano produrre una rivisitazione delle tradizionali regole competitive dei singoli lotti *della* “griglia” all’interno di un sistema di relazioni morfologiche ed ecologiche capaci di sollecitare modalità inusuali di costruzione tridimensionale *nella* “griglia”.

L’interazione tra grandi spazi aperti, rigenerazione ecologica e architettura della città è un tema che ha una centralità indiscutibile nell’esperienza urbana di New York. Dopo la costruzione della pausa risarcitoria del Central Park, la speculazione teorica e l’esperienza sugli spazi aperti nel Novecento ha progressivamente esplorato visioni e pratiche innovative sui modi e le forme della costruzione urbana. In questo senso, il *riverfront* di New York, ad est ma soprattutto ad ovest di Manhattan, è sempre stato uno dei laboratori più interessanti e controversi di progettazione. La straordinaria “modernità” della Henry Hudson Parkway - l’autostrada distesa sulla riva occidentale di Manhattan, progettata e realizzata da Robert Moses negli anni ‘30 nel West Side di Manhattan per connettere Manhattan e il Bronx all’Hudson River Valley - costituisce un riferimento oramai consolidato per l’immaginario progettuale dei paesaggi infrastrutturali nella città esistente. E non solo in quella europea ma anche in quella più giovane rappresentata dalla rigida scacchiera newyorkese di “strade pietrificate”, come riconobbe lo stesso Le Corbusier, sbarcato a New York alla fine del 1935, citando Giedion e la sua analogica presa di posizione sulla parkway come “***an imperative necessity***”

¹ Il testo è tratto liberamente da mio “L’insospettabile rivincita dello spazio aperto di Manhattan” pubblicato sul secondo numero del mono-magazine “Monograph.it”, List 2010.

² Le Corbusier, 1936. *Proposition pour Manhattan (Extrait de “Quand les Cathédrales étaient blanches”,* Chez Plon et Cle.); 1937, Prima edizione francese del libro; ed. It. 2003, *Quando le cattedrali erano bianche. Viaggio nel paese dei timidi*, Christian Marinotti edizioni

³ R. Koolhaas, 1978, *Delirious New York. A retroactive Manifesto for Manhattan*, Oxford University Press

for the creation of the city of the future⁴. Il Riverside Park in cui scorre la strada veloce è il motore di una strategia di rete perché consente la connessione con altri parchi urbani e territoriali, sulla falsariga del “ribbon” verde auspicato da Frederick Law Olmsted.

Ciò che è poi successo fino agli anni '90 sulle rive del fiume non è particolarmente esaltante, se confrontato con la capacità visionaria della Henry Hudson Parkway: dall'accumulo di spaventosi moli - che hanno suscitato la “*simmering rage*” di Mumford⁵ - all'operazione Battery Park degli anni '70 - tentativo malriuscito e architettonicamente discutibile di europeizzazione della “griglia” - fino alla travagliata storia della Westway, un'operazione di riqualificazione urbana che avrebbe dovuto prender forma a nord di Battery Park dopo il crollo di un tratto della *highway* nel 1973.

I segnali di un'inversione di tendenza negli ultimi vent'anni sono tuttavia numerosi. Ad esempio nell'operazione dell'Hudson River Park che forse costituisce l'antecedente più diretto della High Line⁶. Ha infatti consentito di immaginare un parco lineare di 120 ettari, esteso da Battery Park alla 59a strada, integrato da una molteplicità di *piers* molti dei quali dedicati esclusivamente a spazi aperti e collettivi. Fortemente contrassegnato dall'uso pubblico e punteggiato da edifici storici recuperati, è un'operazione a basso costo di qualificazione longitudinale lungo la *Parkway* rimodellata e, contemporaneamente, di forte integrazione trasversale con i diversi *Districts* attraversati e con le loro esigenze di servizi e attrezzature. La stessa vicenda delle *Twin Towers* nel decennio scorso va fortunatamente ricordata non solo per il drammatico episodio terroristico del 2001 e per la modesta competizione estetica dei nuovi grattacieli che ne è scaturita. Il loro crollo ha infatti aperto una discussione, ampia e partecipata, proprio sul senso di identificazione collettiva che dovrebbe essere alla base del processo di ri-costruzione della città, facendo parlare addirittura di *New Deal* per la Grande Mela⁷. Il dibattito sui modi della ricostruzione, il concorso di progettazione su *Ground Zero*, la definizione di “Principi” discussi collettivamente⁸, sono uno straordinario patrimonio di idee e di pratiche: Dopo il 2001, New York ha saputo dare una dimostrazione di come si possa provare a rigenerare l'intera Lower Manhattan a sud di Houston Street con una pianificazione pragmatica che, a partire dal tassello del WTC distrutto, si estende ad un insieme di quartieri (Chinatown, il Lower East Side, TriBeCa & SoHo, South Street Seaport, Battery Park City e il Financial District). Il ridisegno degli spazi aperti con operazioni di *streetscape* e la riconquista del rapporto col fiume Hudson svolgono un ruolo centrale in questa strategia. I recenti interventi di riqualificazione del parco in cui è inserito Castle Clinton, in particolare Battery Bosque a sud di Battery Park, e il progettato parco dell'East River Waterfront⁹ costituiscono tasselli significativi di completamento della continuità lineare tra le due sponde ovest ed est del fiume.

⁴ S. Giedion, *Space, time and architecture*, President and fellows of Harvard College, 1941; trad. It. *Spazio, tempo e architettura*, Hoepli, 1984

⁵ L. Mumford, *Menageries and Piers*, in L. Mumford cit.

⁶ L'operazione ha preso corpo negli anni '80 ed è culminata nella pubblicazione di “A Vision for the Hudson River Waterfront Park” nel novembre 1990 (completato nel 1995), la creazione dell'*Hudson River Park Conservancy* (HRPC) nel 1992, l'approvazione delle *Design Guidelines Master Plan* nel 1997 e dell'*Hudson River Park Act* nel 1998, dando luogo poi ad una molteplicità di opere tuttora in corso.

⁷ Cfr. il manifesto di Mike Wallace, *A New Deal for New York*, Gotham Center, 2002. Si consultino anche i siti www.ny2050.org e www.renewnyc.com per avere una misura della dimensione e qualità del processo di partecipazione attivato in questi anni.

⁸ AA.VV., *New York New Visions. Principles for the Rebuilding of Lower Manhattan*, febbraio 2002; Lower Manhattan Development Corporation (LMDC), *Principles and revised preliminary blueprint for the future of Lower Manhattan*, 2002. L'attività svolta dal LMDC, in particolare il *General Project Plan* redatto tra il 2004 e il 2007, è visionabile sul sito www.renewnyc.com.

⁹ Cfr. il sito della Lower Manhattan Development Corporation (LMDC), www.renewnyc.com

Queste operazioni – a cui bisognerebbe aggiungere anche quelle più distanti come *Governor's Island* e *Freshkills* – sono emblematiche non solo di un cambiamento dei caratteri spaziali dell'idea di parco ma anche di una più complessiva attenzione ai temi ecologici e ambientali della città. Di questo mutato clima il sindaco Bloomberg è stato un autorevole interprete – con i suoi famosi 10 *key goals* per una città sostenibile¹⁰ - e la politica del New York Department of Parks and Recreation (NYDPR) costituisce un esempio rappresentativo¹¹.

E' in questo clima che prende forma lo straordinario nastro infrastrutturale aereo dismesso dell'High Line, riprogettato da James Corner Field Operations con Diller&Scofidio+Renfro e il botanico Piet Oudolf come un parco lineare di convincente contemporaneità che ci costringe ad aggiornare le nostre categorie consolidate, a molti anni dalla Henry Hudson Parkway ma a pochi anni dalla Promenade Plantée di Parigi. Quel che colpisce di più, in questa spettacolare e reiterata rivincita dell'orizzontalità nella città verticale per eccellenza, è la forza rivoluzionaria della tranquilla ordinarità del progetto e del suo apparente mimetismo: esso ricompono infatti soluzioni minimaliste e scale di necessario dettaglio dentro un racconto urbano capace di rimettere in discussione regole edificatorie consolidate e di ripensare relazioni e gerarchie tra i tasselli intercettati nella "griglia". Potremmo infatti discutere a lungo sulla scelta del progetto vincitore del concorso internazionale voluto dall'Associazione Friends of the High Line - così distante dagli eccessi linguistici e dai solipsismi gratuiti eppure sicuramente visionario e scomodo - ma una cosa è tuttavia certa: la High Line, così come accade ogni volta che il paesaggio urbano torna prepotentemente alla ribalta e sollecita materiali urbani e scale diverse, riapre i giochi sui modi e i limiti della competizione tra i frammenti e mette in discussione l'attenzione esclusiva sull'oggetto nello splendido isolamento del suo lotto. La terrazza del *DIA Center for the Arts*, con l'installazione di Dan Graham "*Rooftop Urban Park Project*" del 2000, è sembrato il colto precursore di uno sguardo diverso al fiume e al paesaggio urbano che la High Line ha saputo poi interpretare.

Il contrasto alla demolizione della High Line, il suo recupero e il mutamento di senso realizzato - da ferrovia pervasiva e, poi, da ingombrante relitto a parco lineare di forte attrattività - non è l'esito di una tranquilla e scontata passeggiata culturale dell'intelligenza progettuale più visionaria. E' il risultato di una presa di coscienza collettiva che è partita da una vasta *community* di persone che, negli ultimi vent'anni, hanno abitato Chelsea trasformandolo in un distretto vitale di artisti e gallerie d'avanguardia e avviando un processo molecolare di riuso degli ex manufatti industriali e dei depositi del retroporto. Da questa comunità è venuto l'impulso più forte alla costruzione di un'idea che si è poi tradotta in un'associazione (la Friends of The High Line), ha dato vita ad un concorso internazionale di progettazione e ha poi consentito di approvare e realizzare un progetto di grande qualità. Essa esprime una determinazione diffusa, leggibile a Chelsea

¹⁰ Cfr. www.nyc.gov

¹¹ Il manuale *Park Design for the 21st Century* che il NYDPR sta redigendo in collaborazione con il "Design Trust for Public Space", ad esempio, ha l'ambizione di fornire indirizzi e metodologie d'intervento per la costruzione dei nuovi parchi, anche attraverso una rassegna delle *best practices* di altre città, in accordo con il progetto dell'ASLA (American Society of Landscape Architects). Costituiscono ulteriori testi fondamentali di questa nuova strategia "verde" della Municipalità di New York le pubblicazioni del Design Trust for Public Space *Sustainable New York City* (prodotto in collaborazione con il New York City Office of Environmental Coordination) e *High Performance Infrastructure Guidelines: Best Practices for the Public Right-of-Way* (prodotto in collaborazione con il New York City Department of Design and Construction), entrambe del 2005, e le ulteriori pubblicazioni del New York City Department of Design and Construction, *High Performance Building Guidelines* e *Sustainable Urban Site Design*, rispettivamente del 1999 e del 2008. Cfr. www.designtrust.org, www.nyc.gov/html/ddc, www.nycgovparks.org

come in altri *Districts*, nel preservare alcuni luoghi della memoria per affermare un'identità senza rinunciare all'architettura contemporanea, a storicizzare questi luoghi senza recintarli dentro perimetri di conservazione manichea, a riappropriarsi sia degli spazi aperti messi in pericolo dall'uso intensivo dei suoli sia dei piani bassi degli edifici a contatto con la strada, come espressione di un cambiamento della cultura abitativa ostile alla "fungibilità dello spazio" paventata da Gottmann¹². Ma esprime anche una diversa composizione dei nuovi soggetti sociali ed economici che abitano la città: più polverizzati e creativi, alla ricerca di spazi personalizzati e relazioni dense senza la mediazione dell'ascensore, desiderosi di affermare un'immagine e uno stile di vita indipendente dalla concentrazione in altezza e dalla massificazione algida del grande involucro griffato. Il motore cioè di una scomposizione delle grandi macchine della città verticale e di una ricomposizione asimmetrica dentro la varietà di usi e forme della città orizzontale che vuole coesistere con l'altra.

Lo *Special West Chelsea District Rezoning* del 2005, con la rimodulazione delle densità edificatorie, le premialità, i trasferimenti compensativi di superficie edificabile e le regole morfologiche di costruzione in adiacenza alla High Line - alchimia apparentemente arida della ragioneria urbanistica – sembra assecondare questa domanda¹³. Delinea un originale orientamento della trasformazione capace di sfruttare la presenza del nuovo parco lineare in chiave ecologica, di caratterizzare alcuni capisaldi e gerarchizzare gli interventi, di produrre una rivitalizzazione residenziale e terziaria dell'area. Un progetto di paesaggio urbano, insomma, alla ricerca di nuove forme della città contemporanea che sfuggono sia alla logica del frammento isolato della griglia sia alla perentorietà della sua cancellazione. Assieme al ridisegno del nastro aereo dell'ex ferrovia, questo progetto sta peraltro producendo anche interessanti sperimentazioni architettoniche sul tema della città verticale, molto distanti dal clamore delle Twin Towers: dallo Standard Hotel dello studio Polshek Partnership allo IAC di Frank O. Gehry, dalle *Metal Shutter Houses* di Shigeru Ban alla torre di Jean Nouvel, dall'edificio *HL23* di Neil Denari alla nuova sede del *Whitney Museum of American Art* di Renzo Piano.

Città orizzontale e verticale cercano nuovi equilibri reciproci attorno alla High Line, in una dinamica incessante che non si ferma qui.

Eco Web Town, N° 2 , Dicembre 2011

¹² J. Gottmann, *La città invincibile. Una confutazione dell'urbanistica negativa*, Angeli, 1983

¹³ Cfr. il sito del NYC Department of City Planning (www.nyc.gov/html/dcp/html/westchelsea/westchelsea1)