Interni e design

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): **- (2014)**

Heft 1: **Ingegneria e paesaggio**

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

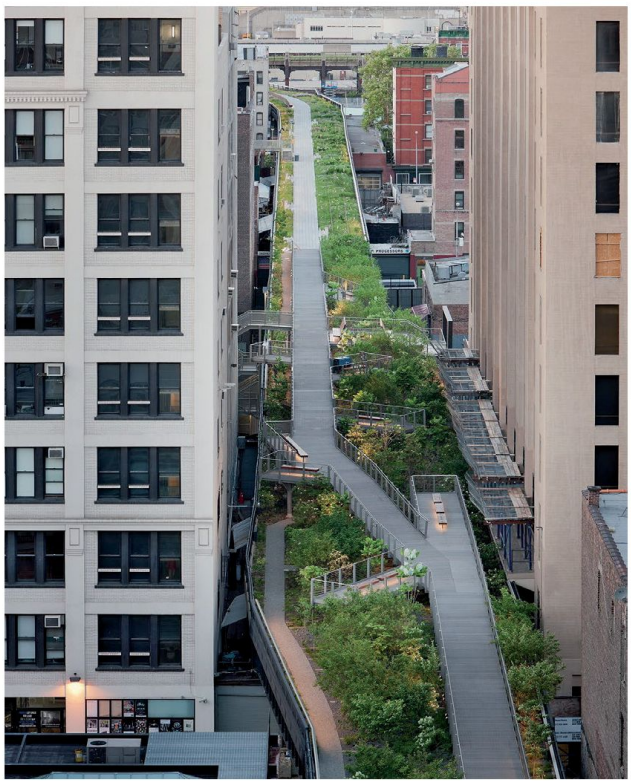
http://www.e-periodica.ch

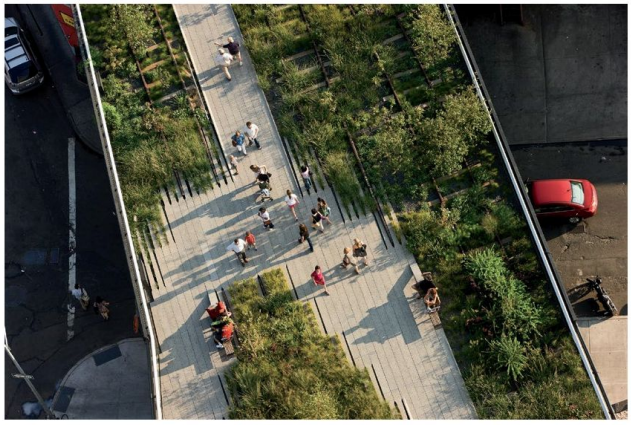
A cura di
Gabriele Neri
in collaborazione
con VSI.ASAI

Architettura e biodiversità

High Line New York

Un secolo e mezzo dopo l'apertura di Central Park, Manhattan può sfoggiare un altro modello di riferimento nel rapporto tra città e natura. Infatti, pur avendo pochi anni, la «High Line» – parco lineare realizzato sulla struttura di una vecchia ferrovia sopraelevata nel West Side – è già uno dei casi studio più citati da architetti, paesaggisti e urbanisti in termini di «riciclo» urbano e di possibile inserimento del verde nel corpo iper-densificato di una metropoli. Tutto ebbe inizio negli anni Trenta del Novecento, quando si decise di costruire una linea sopraelevata tra Gasenvoort Street (Meatpacking District) e la 34esima West, come parte di un piano di potenziamento infrastrutturale del lato orientale dell'isola, chiamato West Side Improvement. Spostare la circolazione dalla quota stradale aveva ovvi benefici logistici (si eliminavano gli incroci a raso), ma anche sociali: prima infatti gli incidenti erano così frequenti che la 10th Avenue fu battezzata «Death Avenue», la strada della morte. Una particolarità sta nella scelta del tracciato, che non corre lungo le arterie principali ma taglia gli isolati (i blocks) al centro, collegando direttamente fabbriche e magazzini.
La linea, destinata alle merci, funzionò dal 1934 al 1980 – con un progressivo calo del traffico nel dopoguerra, anche a causa della crescita del trasporto su gomma – e in seguito fu l'abbandono. Destinata a essere demolita, la High Line fu salvata da un'associazione no-profit fondata nel 1999 – la «Friends of the High Line» – a cui si deve la promozione di un'idea semplice e geniale: trasformare un relitto infrastrutturale in uno spazio aperto a tutti.
Tra il 2003 e il 2004 fu bandito un concorso in più fasi, vinto dal gruppo formato dai paesaggisti James Corner Field Operations e dagli architetti Diller Scofidio + Renfro, con l'appoggio di vari esperti; nel 2006 sono iniziati i lavori e nel 2009 è stato aperto al pubblico il primo tratto della High Line, seguito due anni dopo dal secondo.
L'idea portante dei progettisti è stata quella di mantenere, o meglio reinterpretare, l'immagine di «rovina postindustriale» assunta dalla linea ferroviaria nel periodo di incuria, quando alla razionalità del tracciato ferroviario si sovrappose la biodiversità di una natura anarchica e spontanea. Per questo, invece di cercare un carattere uniforme e un disegno omogeneo, il tracciato è stato suddiviso in tanti layers diversi, come si nota a prima vista osservando una fotografia aerea. La prima divisione è evidente sezionando trasversalmente il percorso: non si ha mai un trattamento omogeneo ma sempre una differenziazione in

1.


2.


3.

1. - 3. The High Line: Section 2, Falcone Flyover, veduta aerea del tratto tra la West 25th e la West 27th Street; Section 1, Washington Grasslands, veduta aerea su Little West 12th Street; Section 1, parte terminale tra Gansevoort e Washington Streets. ©Iwan Baan, 2009

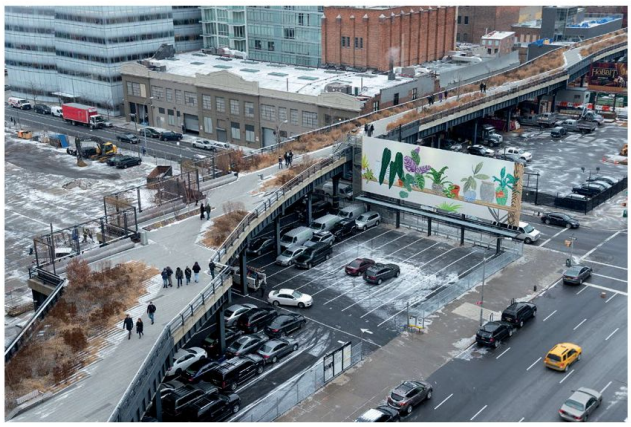
più fasce longitudinali in cui si alternano quattro «temi principali», ovvero natura selvaggia, natura coltivata, spazi «intimi» (leggermente isolati rispetto al flusso principale dei pedoni) e spazi di carattere più pubblico, aperti all'interazione e alla socializzazione. Da queste macro-categorie dipendono i singoli elementi di arredo urbano: panchine di diverso tipo, passerelle in piano o in pendenza, piccoli belvedere, ballatoi, sedute, etc.
La pavimentazione ha un ruolo fondamentale nell'alternanza di queste fasce. Essa è composta da tavole prefabbricate in cemento appositamente distanziate tra loro per incoraggiare l'infiltrazione di erba selvaggia, in modo da evitare una delimitazione netta e precisa tra design e natura. A ciò si aggiunge la «memoria storica» della ferrovia: in molti tratti sono stati ricollocati segmenti di binari e file di traversine, su cui crescono oggi essenze di vario genere, che costituiscono – ovviamente – uno dei punti più delicati e efficaci dell'intero intervento. La scelta della maggior parte delle essenze, a cura del planting designer Piet Oudolf, è ispirata al paesaggio cresciuto spontaneamente sulla High Line dopo la sua dismissione (vengono alla mente i precetti espressi da Gilles Clément nel suo Manifesto del Terzo Paesaggio). Per tutti i dettagli si raccomanda il sito web: www.thehighline.org/design/planting.
Se tutto questo è ormai storia, c'è anche del nuovo: recentemente è stato svelato il progetto per l'ultima parte della High Line, che avvolge l'ampia zona oggi interessata dal Hudson Yards Project, operazione di real estate che presto dovrebbe far sorgere – secondo il masterplan di Kohn Pedersen Fox – ben 16 grattacieli per un totale di oltre un milione di metri quadri. Fulcro di quest'ultimo tratto, e suo punto terminale a nordest, sarà un anfiteatro completamente ricoperto di verde, più simile a uno spazio interno che a un luogo a cielo aperto. Grazie alle tribune poste sul bordo esterno, lo sguardo potrà spaziare fino al fiume.
La High Line non è il primo parco lineare di questo genere: basti citare la *Promenade plantée* inaugurata a Parigi nel 1993, che ricalca per quasi 5 chilometri il tracciato della vecchia linea ferroviaria sopraelevata per Vincennes, disattivata nel 1969. Rispetto ad altri casi simili, quello di Mahnattan si distingue però anche per la quantità di iniziative collaterali che da esso traggono spunto. Un esempio è «High Line Art» (www.art.thehighline.org), programma di eventi artistici legati al parco come performance, installazioni e grandi cartelloni (billboards) che al posto della pubblicità offrono opere d'arte e di grafica. L'ultimo di questo genere è dell'artista Jonas Wood e si chiama *Shelf Still Life*: raffigura una serie di piante in vaso, ingrandite così tanto da creare un forte contrasto con la scala degli edifici circostanti. Lo stesso contrasto urbano che crea il verde della High Line, serpeggiando placidamente tra gli edifici a pochi metri di altezza dalle strade newyorkesi.

4.

5.

4. - 5. Rendering del tratto finale della High Line a nord-est con vista interna ed esterna di «The Spur», sorta di anfiteatro ricoperto di vegetazione e sormontato dai nuovi grattacieli.
© James Corner Field Operations and Diller Scofidio + Renfro. Courtesy of the City of New York and Friends of the High Line

6.



6. Jonas Wood, *Shelf Still Life*, 2013.
©Timothy Schenck. Courtesy of Friends of the High Line