

LAB architecture studio in association with Bell +amp; Ford
Federation Square
Melbourne, 1997-2002

foto di/photo by: Trevor Mein

La mediazione della città

Mediation of the City

Giuseppe Marinoni

Nella costruzione della città contemporanea è oramai imprescindibile guardare all'infrastruttura dal quel particolare punto di vista definito entro la nozione di progetto urbano. Ambito intermedio della progettualità, il progetto urbano si delinea come insieme di approcci, mutevoli e multiformi, in cui sconfinamenti nella sfera infrastrutturale e paesaggistica rappresentano la condizione necessaria di operabilità. Obbligo più che scelta. Indispensabile presupposto per risolvere situazioni particolarmente difficili e reattive. Implicazioni infrastrutturali e paesaggistiche nel progetto urbano rappresentano decisivi momenti di sospensione delle prassi consolidate – disciplinari e progettuali, tecniche e normative, decisionali e di controllo – che inaugurano, nel concreto delle trasformazioni, approcci teorici e metodi operativi nuovi, in condivisione di intenti sul destino di città e paesaggio.

Negli approcci del progetto urbano contemporaneo, città e paesaggio non appaiono più ambiti antitetici, ma complementari, in reciproca costruzione di identità e differenza, e dalla demarcazione a tal punto labile da lasciare ampi campi di sovrapposizione. Una soglia fisica e concettuale mobile, in continua ridefinizione. Due patrimoni disciplinari e progettuali, che nelle circostanze più felici, si affiancano nel produrre frammenti d'ibridazione. Dove le specificità dell'uno sembrano travalicare e mescolarsi alle valenze dell'altro. Così anche temi, tecniche progettuali, di trasformazione o innovazione, e lo stesso processo di significazione di città e paesaggio, sovente sconfinano gli uni sugli altri, contaminandosi e arricchendosi reciprocamente. Il che è ben diverso, e non implica affatto, che città e paesaggio debbano necessariamente, nel mescolarsi, dissolversi l'una nell'altro, in una nuova sostitutiva realtà, cosa che tra l'altro in parte sta già avvenendo. A giudicare dagli esiti, non è auspicabile che tale fenomeno prosegua incessantemente, inglobando e fagocitando città, paesaggi, periferie in un isotropo, indifferenziato e omologato *sprawl*, sia morfologico che antropologico. A dispetto degli entusiasti sostenitori, sembra ormai condizione insediativa decotta. Più che una desiderabile e inebriente "dimensione metropolitana", sembra invece fattore contingente in crisi, bisognoso di risorse e investimenti, anche progettuali, per essere recuperato e riportato a una più ricca fisiologia di usi, forme, relazioni.

Negli ultimi vent'anni alcuni esempi, tra i quali anche quelli presentati in questo numero di "Lotus", rivelano nuovi modi di intendere la costruzione della metropoli contemporanea. Muovendo da una prospettiva specificatamente infrastrutturale, e da nuove figurazioni, sollecitate dalle impellenti e, sembra irrinunciabili, istanze ed esigenze contemporanee, si cercano possibili equilibri tra un attaccamento a città e paesaggi del passato, sedimentati nell'immaginario comune, e l'urgenza di un rinnovamento, necessaria condizione di sopravvivenza dell'esistente.

Ne emerge un insieme di atteggiamenti, di frammentarie riflessioni

che, in un procedere per tentativi ed errori, definisce approcci laterali, percorsi trasversali rispetto le consuetudini, forgiando in concreto, sulle singole situazioni, gli "attrezzi del mestiere" più adatti. Una contestuale manipolazione di materiali edilizi, vegetali, infrastrutturali e geografici, ricorrente negli esempi, rappresenta la condizione *sine qua non* con cui il progetto contemporaneo si trova a fare i conti. Non diviene mai, o almeno negli episodi più significativi, poetica, stile, o metodo. È invece dedizione tenace e amorevole, risultato di una premura nei confronti di città e paesaggio.

Il progressivo inesorabile compenetrarsi di parti urbane nel paesaggio e, viceversa, di tematiche ambientali e paesaggistiche nella ri-strutturazione dello *sprawl*, o nella costruzione, infrastrutturazione e innovazione della città esistente, chiede a diverse progettualità di lavorare ai margini delle specifiche competenze progettuali. Più di ogni altra, la progettazione infrastrutturale viene coinvolta da temi di paesaggio; a sua volta quella paesaggistica, con nuova energia, torna a svolgere un ruolo strategico e denso di significati per la città; la progettazione urbana oggi, abbracciando l'orizzonte metropolitano, reperisce come occasioni e pretesti le nuove figurazioni infrastrutturali e paesaggistiche per affrancarsi dai modelli del passato. Rispecchiamenti, antico gioco che continua interminabile: visioni di città si riflettono proiettate nel giardino o nel paesaggio, mentre forme, rituali, conflitti, sperimentati *en plein air* nel paesaggio, ritornano alla città per scombinarne le stanche convenzioni e aprirla al nuovo. Entro la nozione di progetto urbano si raccoglie una vasta, ricca e variegata esperienza. Un lungo lavoro avvenuto sulla città, prevalentemente europea, in cui sono confluiti gli studi e le ricerche degli anni Sessanta e Settanta e le sperimentazioni degli anni Ottanta e Novanta. Una multiforme pratica, che iscrive i progetti degli spazi aperti, delle infrastrutture, degli edifici in un orizzonte più vasto, problematico e complesso: accogliendo e al contempo trascendendo spazi aperti, infrastrutture ed edifici stessi. Una responsabilità progettuale più elevata che produce realtà più ampie.

Ogni progetto diventa momento per dare forma a città e paesaggio in un processo di reciproca ricerca e «in un incessante movimento di sistole e diastole con l'ambiente circostante» come incisivamente scrive Ignasi de Solà-Morales. Un forte impegno civile traspare in questa attuale propensione a organizzare, conservare, articolare e integrare il nuovo all'esistente e quanto è già noto con l'innovazione. Nell'odierna condizione metropolitana si assiste, rispetto agli anni precedenti, a un'inversione di tendenza riguardo le modalità di concepire la costruzione di insediamento. Da un lato lo *sprawl* emerge come nuova realtà da recuperare e ricondurre a requisiti di vivibilità urbana, dall'altro l'esaurimento delle aree operabili entro la città conducono a cercare modi e forme per "nuove espansioni". Nel passaggio dalla costruzione della "città nella città" al restauro del territorio urbanizzato, i nuovi paesaggi infrastrutturali sembrano

possedere quell'arte e tecnica capaci di affrontare l'inaspettata sfida progettuale.

La differente dislocazione topologica nella costruzione degli insediamenti, insieme al cambio di prospettive e a una diversa ottica dei valori, risponde alla nuova ridistribuzione delle aspirazioni fruttive e al riassetto di energie e interessi. Chiede al progetto di rielaborare criticamente l'approccio verso la *compact city* ampliandolo in uno più complesso, virando verso un'*intensity city*.

Il rinato interesse nei confronti della mobilità e una propensione verso interpretazioni della metropoli in termini di compressione temporale, piuttosto che di propinquità spaziale, fa invece riferimento alla necessità di interpretare i nuovi portati della condizione metropolitana. Nel contesto dei mutati orizzonti esistenziali ed epistemologici, ci si interroga su forme e modalità nuove e alternative di intendere l'insediamento umano, all'interno dei paradigmi contemporanei di "flusso" e "transitorietà". In tale contesto le infrastrutture diventano motore di un rinnovamento, sia fisico che culturale, spinta propulsiva che fa saltare le inerzie su cui la città e il paesaggio tradizionale, e i loro elogiatori, si adagiano.

La metamorfosi del progetto urbano si sta compiendo. Già si può scorgere ciò che darà forma e sostanza a quella che potremmo definire la "terza fase" del progetto urbano. Lo si coglie nella nuova prospettiva gnoseologica abbracciata dalle pratiche progettuali. Lo si intravede anche nei progetti qui riportati.

Strade e ferrovie: città esistente e nuove centralità

Questione cruciale di questi ultimi anni, il tema delle frange infrastrutturali viarie e ferroviarie è diventato di grande interesse collettivo per l'emergenza di rinnovare il trasporto pubblico e privato in vista delle tematiche di intermodalità. L'avvento dell'alta velocità comporta l'ammodernamento di impianti e stazioni e la riorganizzazione del sistema infrastrutturale complessivo, divenendo motore per la riqualificazione di ampie aree urbane come Seine Rive Gauche a Parigi, Sant Andreu-Sagrera a Barcellona e King's Cross a Londra. Le interconnessioni tra sistema ferroviario, viario e aeroportuale sollecitano la creazione di nuove centralità, come nel caso di Porta Sud a Bergamo e Zuidas ad Amsterdam. Le operazioni di rinnovo urbano e di valorizzazione delle aree dismesse nel cuore delle città richiedono una riorganizzazione dell'accessibilità automobilistica, portando in aree centrali modelli di viabilità extraurbana che, come la Ronda Litoral a Barcellona, devono trovare momenti di compatibilità morfologica ambientale con la città e il paesaggio attorno. D'altro canto, le infrastrutture viarie di grande scorrimento costruite negli anni sessanta, ormai intercluse, come nel caso della Central Artery di Boston, nelle aree centrali in seguito all'espansione della città, richiedono una totale riforma, per trovare occasioni di compatibilità con i rituali di vita urbana.

In questi specifici frangenti le pratiche del progetto urbano si intrecciano solidamente con le questioni di riorganizzazione infrastrutturale e con gli approcci di progettazione paesaggistica, per immaginare nuovi scenari di spazialità metropolitana. Questo sollecita invenzioni morfologiche di parti urbane, preme per la profonda revisione di modelli e tecniche infrastrutturali, incalza oltremodo la risposta al soddisfacimento di stili di vita emergenti, ma anche richie-

de il montaggio di specifiche operazioni economico-finanziarie e amministrative-procedurali.

Nella necessità di intrecciare progetto urbano, progetto paesaggistico e progetto infrastrutturale si producono nuove parti di città ibride dove i rituali più propriamente legati allo stare, all'abitare, al lavorare si sovrappongono ai rituali del transitare e dell'interscambio modale di persone e di merci, producendo, nei casi più felici, parti di città vitali. Sorta di *intensity city*, dove alle richieste di alta densità morfologica corrisponde l'offerta di alta compresenza di usi che apre a plurime modalità relazionali.

Per quanto attiene alle questioni economiche, gli approcci sono molteplici, variegati, e pure contradditori, soprattutto nell'attuale condizione di profonda crisi finanziaria e immobiliare che ha destabilizzato le certezze previsionali di ritorni di investimento, in un mercato che, con eccessi di euforia, si riteneva in continua espansione. Diminuita la capacità di investimento pubblico, si ha comunque bisogno delle redditività generate dalle grandi operazioni di valorizzazione immobiliare, che diventano sempre più necessarie per avviare la riqualificazione infrastrutturale e il rinnovamento degli impianti. Un'accezione odierna di *partnership* pubblico/privato, dove un patto di convergenza degli obiettivi produce, negli esempi migliori, un circolo virtuoso e proficuo, capace di dare risvolto collettivo agli investimenti privati. Si pone l'accento sulla valorizzazione economica delle operazioni di costruzione urbana, assecondando, o sostenendo, in questo periodo di instabilità del mercato, le aspettative delle correnti forme di finanza immobiliare. D'altro canto le infrastrutture, in ottica neo-keynesiana, assumono un ruolo antinclico, si vogliono ora anche volano nel rilancio degli investimenti. Se la questione della riforma urbana avveniva prima in concomitanza alla riorganizzazione infrastrutturale, a far nascere nuove occasioni insediatrice sono ora le rendite posizionali, appositamente generate e offerte dall'implementazione di nuove topografie delle accessibilità, a seguito delle infrastrutturazioni in programmazione o in compimento.

Il mutamento radicale delle politiche urbane, inaugurato dagli odierni e ormai generalizzati orientamenti che ibridano forme neoliberiste e approcci neo-keynesiani, incalza perciò la "metamorfosi del progetto urbano", ne solleva questioni nodali, improntandone i futuri sviluppi. Rovesciando la precedente tendenza all'accenramento e alla "costruzione della città su se stessa", si prefigurano ora "nuove espansioni", forme nuove di centralità fuori dalla città, a ridosso dei grandi sistemi dell'accessibilità internazionale.

Recuperate le aree dimesse nel cuore delle città, riutilizzati gli scali ferroviari, riqualificati *waterfront* e *dock*, sembrano aprirsi ora nuove opportunità insediatrice in concomitanza di riforme infrastrutturali della mobilità ad alta velocità e di interscambio con gli aeroporti. La zona di prossimo sviluppo tra Bilbao e l'aeroporto di Sondica, l'area di Porta Sud tra la città storica di Bergamo e l'aeroporto Milano Orio al Serio, i *business park* e le piattaforme di logistica in previsione attorno agli aeroporti di Luton e Heathrow a Londra, a ridosso dell'aeroporto Milano Malpensa, vicino all'aeroporto di Francoforte e tra Amsterdam, Rotterdam e Schiphol, mostrano una forte propensione a concepire nodi di una rete globale che trascendono e superano la scala urbana e locale.

Generate dall'alta accessibilità intermodale e aeroportuale enormi opportunità, economiche e sociali chiedono di essere governate. Alcuni esempi come Zuidas e il Nuovo Centro della Grande Bergamo mostrano la necessità di rompere le consuetudine di configurare enclave monofunzionali – parchi di logistica, centri direzionali, centri commerciali, etc. – e indirizzare invece le risorse verso la realizzazione di vere e proprie parti di città, multifunzionali e vitali: centralità metropolitane, “centri globali”, di cui parlano Hall, Sassen o Castells, che possano tuttavia porsi a cerniera tra una rete di relazioni e di scambi transnazionali e le città esistenti, come occasione di reciproco rilancio e arricchimento.

Senza voler classificare rigidamente gli approcci, si rintracciano, nei progetti qui considerati, diversi orientamenti nelle operazioni di riqualificazione infrastrutturale e urbana. In parte questi orientamenti differenti derivano da diverse visioni di città sottese, o dai valori immobiliari presenti nelle rispettive aree urbane e dalle redditività attese, o ancora dalle modalità che le differenti società ferroviarie o di gestione delle concessioni stradali hanno di concepire la riorganizzazione infrastrutturale.

L'approccio anglosassone e olandese, qui rappresentato con Central Artery di Boston, King's Cross di Londra e Zuidas di Amsterdam, tende a separare in modo netto impianti ferroviari e stradali ed edifici soprastanti, mediante la realizzazione di piastre artificiali sulle quali concepire le nuove edificazioni in totale indipendenza dalle infrastrutture sottostanti. A Barcellona con Sant Andreu-Sagrera, ma anche con le precedenti soluzioni adottate per la realizzazione della Villa Olímpica oltre venti anni fa, si tende ad annullare la cesura ferroviaria interrando completamente i fasci dei binari. L'orientamento francese, come si vede dall'esempio della Seine Rive Gauche, è invece di non modificare la quota dei binari ma di annullarne la cesura configurando un nuovo suolo soprastante, da costruire contestualmente agli impianti ferroviari: un modello che cerca di ibridare edificio e infrastruttura e che richiede un coordinamento puntuale tra progettazione edilizia e infrastrutturale per diminuire i conflitti e ottimizzare i costi.

In ritardo di qualche anno, ora anche in Italia si affrontano tematiche analoghe. I concorsi per le stazioni dell'alta velocità hanno rivelato però la tendenza a demandare all'icona prorompente dell'edificio stazione i temi di integrazione tra infrastruttura e città. L'autoreferenzialità di edifici come la stazione di Afragola a Napoli o la stazione Tiburtina a Roma lascia infatti senza risposta la richiesta di avviare una più ampia riqualificazione urbana. Altre proposte invece, come la trasformazione dello scalo ferroviario di Porta Sud con il Nuovo Centro della Grande Bergamo che riunisce città e paesaggio con un grande parco lineare sul nuovo suolo a copertura della cesura ferroviaria, o il progetto della stazione di Bologna di MvrDV che integra un frammento di città per isolati con la grande scala della nuova stazione, rivendicano la necessità di creare parti urbane capaci di accogliere “anche” l'infrastruttura ferroviaria, senza che questa si imponga anacronisticamente alla città come fantomatico monumento alla mobilità.

■ In the construction of the contemporary city it is no longer possible to avoid looking at infrastructure from the particular point of

view defined within the notion of urban design. An intermediate area of planning, urban design takes the form of a set of mutable and multiform approaches in which crossovers into the sphere of infrastructure and landscaping are a necessary working condition. An obligation rather than a choice. An indispensable prerequisite for the handling of particularly difficult and reactive situations. The involvement of infrastructural and landscape factors in urban design represents a decisive break with established disciplinary and planning practices, as well as technical and regulatory ones, and those of decision-making and control, and has ushered in, on the practical level of transformation, new theoretical approaches and working methods, in a sharing of intentions with regard to the destiny of the city and the landscape.

In the approaches adopted by contemporary urban design, city and landscape no longer appear to be antithetical spheres, but complementary ones, owing to their reciprocal construction of identity and difference, and to a demarcation so unstable that it leaves ample areas of overlap. A movable physical and conceptual threshold that is continually being redefined. Two different heritages of discipline and design that in the best circumstances work together to produce fragments of hybridization. Where the specific characteristics of one seem to trespass on and get mixed up with the values of the other. The same is true of themes and techniques of design, of transformation or innovation, and the very process of signification of city and landscape, which often stray into one another's territories, contaminating and enriching each other. Yet this in no way implies that city and landscape should, in their mingling, dissolve into one another, creating a new reality to take their place, even though this is something that is already happening to some extent. To judge by the results, it is to be hoped that this phenomenon does not go much further, incorporating and swallowing up cities, landscapes and outskirts in an isotropic, undifferentiated and homogenized sprawl, a sprawl that is not just morphological but anthropological. Notwithstanding its enthusiastic supporters, this now seems to be a bankrupt condition of settlement. Rather than a desirable and exhilarating “metropolitan dimension,” it appears instead to be a contingent factor in crisis, in need of resources and investments, including those of planning, in order to be salvaged and restored to a richer physiology of uses, forms and relations.

Over the last twenty years a number of examples, some of which are presented in this issue of *Lotus*, have indicated new ways of looking at the construction of the contemporary metropolis. Starting out from a specifically infrastructural perspective, and from new forms of representation prompted by impelling and, it seems, indispensable contemporary aspirations and requirements, a possible balance is being sought between an attachment to the cities and landscapes of the past, entrenched in the collective imagination, and the urgent need for renewal, a necessary condition for the survival of what we already have.

Out of this emerges a set of attitudes, of fragmentary reflections that, in a process of trial and error, is defining lateral approaches, directions that run transversally to the customary ones, and shaping on a practical level, in individual situations, the most suitable “tools of the trade.” A simultaneous manipulation of building, vegetable,

infrastructural and geographical materials, recurrent in the examples, represents the *sine qua non* with which the contemporary project has to reckon. Never, or at least not in the most significant episodes, does it become poetics, style or method. Rather it is a tenacious and loving dedication, the result of a concern for city and landscape.

The progressive and inexorable interpenetration of parts of the city with the landscape and, vice versa, of environmental and landscaping themes with the restructuring of urban sprawl, or with the construction, infrastructuring and renovation of the existing city, requires the different approaches to design to work on the margins of specific areas of expertise. More than any other form of planning, the design of infrastructure is involved with landscaping themes; in turn the design of landscape is once again, with new energy, playing a strategic role that is filled with implications for the city; urban planning today, embracing the metropolitan horizon, finds opportunities and pretexts in the new representations of the infrastructure and landscape to free itself from the models of the past.

Mirroring, an ancient game that goes on forever: visions of the city reflect one another, projected onto the garden or the landscape, while forms, rituals and conflicts, tried out *en plein air* in the landscape, return to the city to upset its tired conventions and open it up to the new. The notion of urban design embraces a vast, rich and variegated experience. A long work carried out on the city, predominantly in Europe, in which the studies and research of the sixties and seventies and the experiments of the eighties and nineties have merged. A multifarious practice, which inscribes the designs of open spaces, infrastructures and buildings within a broader, more problematic and complex horizon: accommodating and at the same time transcending open spaces, infrastructures and the buildings themselves. A higher degree of responsibility for the planner that produces more extensive realities.

Each project becomes an opportunity to shape city and landscape in a process of mutual research and “in an incessant movement of systoles and diastoles with the surroundings” as Ignasi de Solà-Morales has incisively put it. A strong civil engagement can be discerned in this current propensity to organize, preserve, link up and integrate the new with what already exists and what is already known with innovation.

In today’s metropolitan condition we are seeing the reversal of a trend with respect to previous years concerning the mode of conceiving the construction of a settlement. On the one hand sprawl is emerging as a new situation to be salvaged and brought back to a state of urban livability, while on the other the depletion of areas in which to operate within the city is leading people to seek modes and forms for “new expansions.” In the passage from construction of the “city within the city” to restoration of the urbanized territory, the new infrastructural landscapes seem to possess the art and technique needed to meet the unexpected challenge in planning.

The different topological distribution in the construction of settlements, along with the change in perspectives and a different view of values, answers to the new redistribution of aspirations of use and the reorganization of energies and interests. It is asking planners to carry out a critical reexamination of their approach to the “compact

city,” expanding it into a more complex one and turning it in the direction of an “intensity city.”

On the other hand, the renewed interest in transport and a propensity for interpretations of the metropolis in terms of the compression of time rather than of spatial propinquity are referring to the need to interpret the new results of the metropolitan condition. In the context of altered existential and epistemological horizons, planners are looking at new and alternative forms and modes of understanding the human settlement, within the contemporary paradigms of “flow” and “transience.” In this context infrastructures become the mainspring of a physical and cultural renewal, the driving force that overcomes the inertias on which the traditional city and landscape, and their eulogists, are founded.

The metamorphosis of urban design is taking place. Already we can glimpse what is going to give form and substance to what we might call the “third phase” of urban design. It can be discerned in the new gnosiological perspective embraced by design practices. And it can also be made out in the projects illustrated here.

Road and rail: the existing city and new centrality

As the crucial question of recent years, the theme of the infrastructural fringes of road and rail systems has become of great collective interest owing to the urgent need to renew public and private transport to meet the requirements of intermodality. The advent of high-speed trains entails a modernization of equipment and stations and a reorganization of the system of infrastructure as a whole, becoming the driving force behind the upgrading of large urban areas like Seine Rive Gauche in Paris, Sant Andreu-Sagrera in Barcelona and King’s Cross in London. The interconnections between rail, road and airport systems are stimulating the creation of new centralities, as in the case of Porta Sud in Bergamo and Zuidas in Amsterdam. Operations of urban renewal and the development of disused areas in the heart of the city require a reorganization of access for vehicles, bringing models drawn from the extra-urban road system into central areas that, like the Ronda Litoral in Barcelona, have to find ways of achieving morphological and environmental compatibility with the city and the surrounding landscape. On the other hand, the major road infrastructures built in the sixties that have by now been absorbed, as in the case of Boston’s Central Artery, into central areas following the expansion of the city require total reformation, in order to create a compatibility with the rituals of urban life.

In these specific situations the practices of urban design interact closely with questions of infrastructural reorganization and with the approaches to landscape design, with the aim of coming up with new scenarios of metropolitan spatiality. This stimulates the morphological invention of parts of the city, presses for the profound revision of infrastructural models and techniques and calls in particular for an effort to satisfy the needs of emerging lifestyles, but it also requires the mounting of specific economic-financial and administrative-procedural operations.

Given the necessity of interweaving urban, landscape and infrastructural design, new hybrid parts of city are being produced in which the rituals more properly linked to staying, living and working are superimposed on the rituals of travel and the modal interchange of

people and goods, producing, in the most successful cases, thriving parts of city. A sort of “intensity city” where the demand for high morphological density is matched by the supply of a large range of uses that opens up the possibility of multiple modalities of relationship.

As far as economic questions are concerned, the approaches are many and varied, and contradictory too, above all in the current state of deep financial and real-state crisis that has undermined all the certainties about returns on investment in a market that, with an excess of euphoria, was thought to be undergoing continual expansion. Nevertheless, with the capacity for public investment reduced, there is still a need for the profitability generated by major operations of property speculation, which are becoming increasingly necessary in order to carry out an upgrading of infrastructure and a renewal of systems. An up-to-date version of the public/private partnership, where an agreement over the convergence of objectives produces, in the best examples, a virtuous and fruitful circle, capable of providing a return for the community on private investments. The accent is placed on the economic exploitation of operations of urban construction, meeting, or supporting in this period of market instability, the expectations of the current forms of property financing. On the other hand infrastructures, in a neo-Keynesian perspective, are taking on a countercyclical role: now they are also seen as an engine in the revival of investment. If the question of urban reformation was previously tackled in concomitance with the reorganization of infrastructure, what are now creating new opportunities for settlement are the positional revenues expressly generated and supplied by the implementation of new topographies of accessibility, following completion of the infrastructures that are planned or under construction.

Thus the radical shift in urban policies ushered in by the present-day and now widespread tendency to hybridize neo-laissez-faire forms and neo-Keynesian approaches follows hard on the heels of the “metamorphosis of urban design,” raising crucial questions about it and shaping its future developments. Reversing the previous trend toward centralization and the “construction of the city on itself,” there is now a move toward “new expansions,” new forms of centrality outside the city, in the vicinity of major systems of international access.

With disused areas in the heart of the city rehabilitated, railroad depots reutilized and waterfronts and docks upgraded, new settlement opportunities seem to be opening up now in concurrence with renovation of the infrastructure to meet the needs of high-speed transport and interchange with airports. The zone shortly to be developed between Bilbao and Sondica airport, the Porta Sud area between the historic city of Bergamo and the Milan/Orio al Serio airport, the business parks and logistics platforms planned around the airports of Luton and Heathrow in London, near Milan’s Malpensa airport and Frankfurt’s airport and between Amsterdam, Rotterdam and Schiphol show a strong propensity to conceive nodes of a global network that transcend and surpass the urban and local scale.

The enormous economic and social opportunities generated by the high degree of intermodal and airport accessibility need to be controlled and managed. Some examples like Zuidas and the New

Center of Greater Bergamo reveal the necessity of breaking the habit of shaping monofunctional enclaves—logistics parks, office districts, commercial centers, etc.—and channeling resources instead into the realization of genuine, multifunctional and dynamic pieces of city: metropolitan centralities, the “global centers,” of which Hall, Sassen or Castells speak, which can nevertheless act as hinges between a web of transnational relations and exchanges and existing cities, as an opportunity for mutual revival and enrichment.

Without wishing to impose a rigid classification on the approaches, we can find different orientations in the operations of infrastructural and urban upgrading in the projects examined here. In part these different orientations derive from the different visions of the city that they imply, or from the real-estate values present in the respective urban areas and the expected levels of profitability, or again from the conceptions of infrastructural reorganization held by the various companies in charge of the railroads or managing the road networks.

The Anglo-Saxon and Dutch approach, represented here by the Central Artery in Boston, King’s Cross in London and Zuidas in Amsterdam, tends to make a clear separation between rail and road systems and the buildings on top of them, through the creation of artificial plates on which to lay out the new constructions in total independence of the infrastructures below. In Barcelona with Sant Andreu-Sagrera, as well as with the solutions adopted for the construction of the Villa Olimpica over twenty years ago, there is a tendency to cancel out the interruption caused by the railroad by shifting the tracks completely underground. The French approach, as can be seen from the example of the Seine Rive Gauche, is not to modify the level of the tracks but to erase the interruption by shaping a new piece of ground above them, to be constructed simultaneously with the railroad systems: a model that sets out to hybridize building and infrastructure and that requires precise coordination between the designers of buildings and infrastructure to reduce conflicts and optimize costs.

With a delay of a few years, similar themes are now being tackled in Italy too. However, the competitions for the stations of the high-speed line have revealed a tendency to delegate the role of an integration between infrastructure and city to the striking icon of the station building. In fact the self-referentiality of buildings like Afragola Station in Naples or Tiburtina Station in Rome leaves unanswered the need to embark on an urban upgrading of broader scope. And yet there are other proposals, such as the transformation of the Porta Sud railroad depot into the New Center of Greater Bergamo, reuniting city and landscape with a large linear park on the new ground created to cover the railroad tracks, or MVRDV’s design for Bologna Station that integrates a piece of city laid out in blocks with the large scale of the new station, which set out to meet the need to create urban parts capable of accommodating the railroad infrastructure “as well,” without it being imposed anachronistically on the city as a spectral monument to mobility.

Amsterdam: Zuidas

Zuidas, comparto del Southern Axis, il piano di espansione tra Amsterdam Sud di Berlage e l'aeroporto di Schiphol, segna il punto di svolta nei processi di costruzione della città dei Paesi Bassi. Durante gli anni Ottanta, nelle strategie di riconquista della città esistente, densificazione e infrastrutturazione furono il fulcro del programma di qualificazione urbana attuato mediante le pratiche del progetto urbano coordinato. Una diversa contingenza accoglie il progetto Zuidas. Generando sinergie, Zuidas intreccia tre aspetti nodali: il governo del potenziale economico indotto, la configurazione di un nuovo quadro di convergenze tra politiche urbane e territoriali, l'integrazione di molteplici finalità insediativa. Zuidas accogliendo una complessità e molteplicità di usi coinvolge, insieme ai quartieri residenziali a nord e a sud, ora separati dai fasci infrastrutturali, i dispositivi urbani limitrofi, il WTC, la Free University, il RAI Exhibition Centre. Una città vivibile, di uffici, ma anche case, parchi e giardini, di traffici pedonali e scambi, diversa dai *business district* alla Défense o alla Canary Warf, improntati prevalentemente sul terziario finanziario. Qui il riferimento privilegiato va invece a Seine Rive Gauche di Parigi e a Potsdamer Platz di Berlino, dove multifunzionalità e mescolanza di modelli urbani producono realmente urbanità.

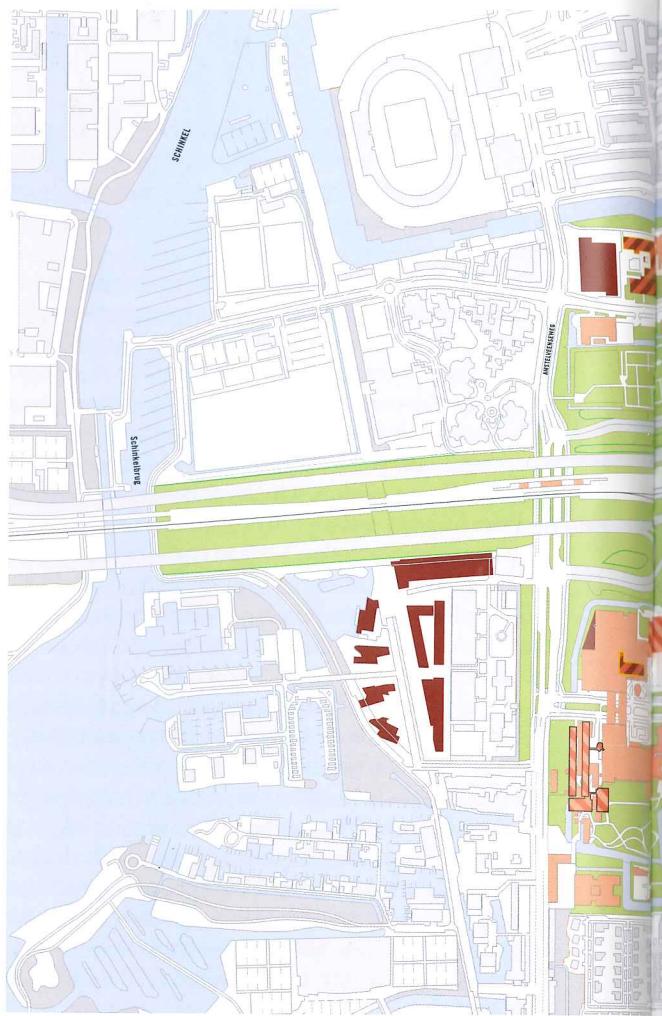
Già nel primo masterplan, redatto nel 1998 dal Department of Spatial Planning of the City of Amsterdam, si erano chiaramente palesati gli indirizzi: un nuovo suolo di isolati e blocchi urbani, steso tra le sponde della trincea infrastrutturale, va a relazionare spazi aperti, parchi e giardini con le attività già insediate, con i quartieri di Berlage a nord e l'espansione di van Eesteren a sud. Un'interpretazione della Griglia che lascia ampi margini di flessibilità nel configurare spazi ed edifici. Elasticità dimostrata vantaggiosa nell'attesa che trovasse soluzione la querelle tra l'alternativa del Dock o Dike. La soluzione Dock, sebbene onerosa avrebbe convogliato interamente in un tunnel, lungo oltre un chilometro, le infrastrutture della mobilità che tagliano in due l'area di sviluppo. Una grande tolda artificiale avrebbe recuperato le superfici lasciando che la nuova città soprastante potesse erigersi sopra strade e binari. L'alternativa è il Dike. Rassicurante in termini economici benché complesso da gestire per la compresenza di traffico e insediamento in quanto trincea prevalentemente a cielo aperto, esso lascerebbe irrisolto il problema della separazione tra i quartieri a nord e quelli a sud.

Emblematicamente Zuidas, con i comparti WTC, Mahler 4, Gershwin, River quarter, si costruisce a fianco e sopra l'autostrada A10 e l'alta velocità ferroviaria, in modo pragmatico, senza la pretesa dimostrativa e il piglio avanguardistico di Euralille. Si costruisce semplicemente là dove il suolo, risorsa preziosa e non rinnovabile, già è consumato e compromesso. Uffici, residenze, servizi e commercio, per oltre un milione di metri quadri, alimentano una tra le più ampie parti di città oggi in costruzione in Europa. Città ibrida mescola infrastrutture, torri e piastre con l'isolato urbano. L'*'hyper-urban style'*, alimentato da firme architettoniche in libera competizione – Ito, van Dongen, Foa, UN Studio, van Egeraat, Vinoly, SOM – si mescola a forme neo-pastorali nei giardini, nelle allée piantumate, nei laghi artificiali. Come spesso accade, anche qui antitetici modelli precipitano in una tematizzazione pluralista a pronto effetto, aperta al mercato dei rituali metropolitani e al contempo ad aspirazioni di vita suburbana.

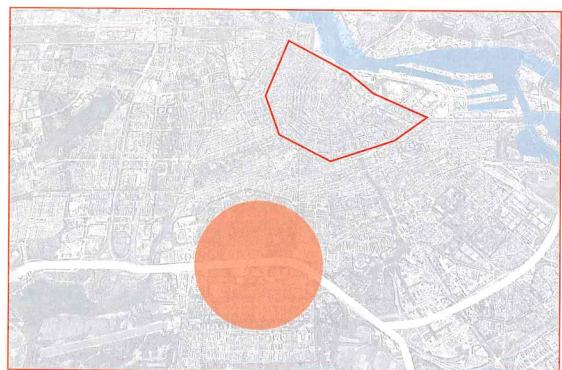
■ Zuidas, a sector of the Southern Axis, the scheme of expansion between Berlage's Amsterdam South and Schiphol airport, marks a turning point in the processes of construction of cities in the Netherlands. During the eighties, in the strategies for reconquest of the existing city, densification and the construction of infrastructure formed the hub of the program of urban upgrading implemented through the practices of the coordinated urban project. The Zuidas project is being carried out under different circumstances. Generating synergies, Zuidas interweaves three crucial aspects: management of the induced economic potential, the configuration of a new frame of convergence between urban and territorial policies and the integration of multiple housing schemes. Comprising a complexity and multiplicity of uses, Zuidas embraces, along with the residential districts to the north and south, now separated by bands of infrastructure, the adjoining urban systems, the WTC, the Free University and the RAI Exhibition Centre. A liveable city, made up of offices, but also of houses, parks and gardens, of pedestrian traffic and exchanges, and thus different from business districts like La Défense or Canary Warf, which rely predominantly on the financial services sector. Here the preferred reference is to the Seine Rive Gauche in Paris and Potsdamer Platz in Berlin, where multifunctionality and a mix of urban models produce a truly urban environment.

The trends were already clearly revealed in the first masterplan, drawn up in 1998 by the Department of Spatial Planning of the City of Amsterdam: a new ground of urban blocks, laid out between the sides of the infrastructural trench, was to link open spaces, parks and gardens with the activities already in place, with Berlage's districts to the north and van Eesteren's expansion to the south. An interpretation of the grid that leaves ample margins of flexibility in the configuration of spaces and buildings. An elasticity that has proved advantageous while waiting for a solution to the dispute over the alternatives of dock or dike. Although onerous, the dock solution would channel all the traffic infrastructures that cut the area of development in two into a tunnel, over a kilometer in length. A large artificial deck would reclaim the surfaces, allowing the new city on top to construct itself above roads and tracks. The alternative is the dike. Reassuring in economic terms but complicated to manage owing to the simultaneous presence of traffic and settlement, as a trench predominantly open to the sky it would leave unsolved the problem of the separation between the districts to the north and the ones to the south.

Emblematically Zuidas, with the WTC, Mahler 4, Gershwin and River Quarter sectors, is being constructed alongside and over the A10 expressway and the high-speed railroad line, in a pragmatic fashion, without the demonstrative pretension and avant-garde manner of Euralille. It is built simply where the land, a precious and nonrenewable resource, has already been consumed and compromised. Over a million square meters of offices, residences, services and commerce make up one of the largest pieces of city under construction in Europe today. A hybrid city, it blends infrastructures, towers and slabs with the urban block. The hyper-urban style, fostered by big architectural names in free competition (Ito, van Dongen, FOA, UN Studio, van Egeraat, Vinoly, SOM), is mixed with neo-pastoral forms in the gardens, tree-lined avenues and artificial lakes. As often happens, here too antithetic models plunge headlong into a pluralist thematization designed to create an immediate effect, open to the market of metropolitan rituals and at the same time to aspirations of suburban life.



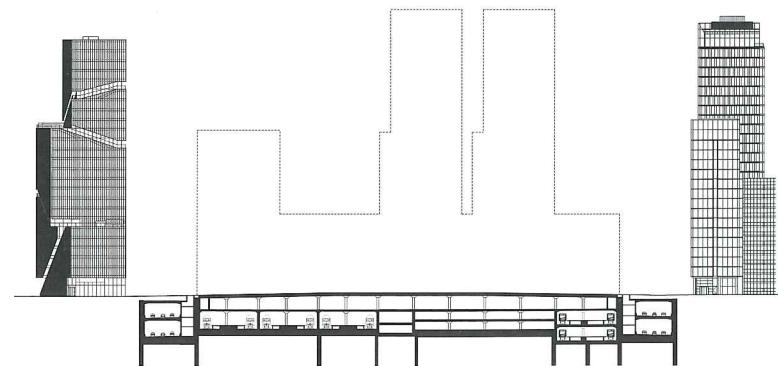
**Department of Spatial Planning
of the City of Amsterdam
Masterplan and Urban Strategies
Amsterdam, 1998**





Planimetria, sezione trasversale, veduta dell'area di progetto prima e dopo l'intervento, localizzazione

Area plan, cross section, view of the project area before and after the intervention, localization



Barcelona: Ronda Litoral e intorni/and environs

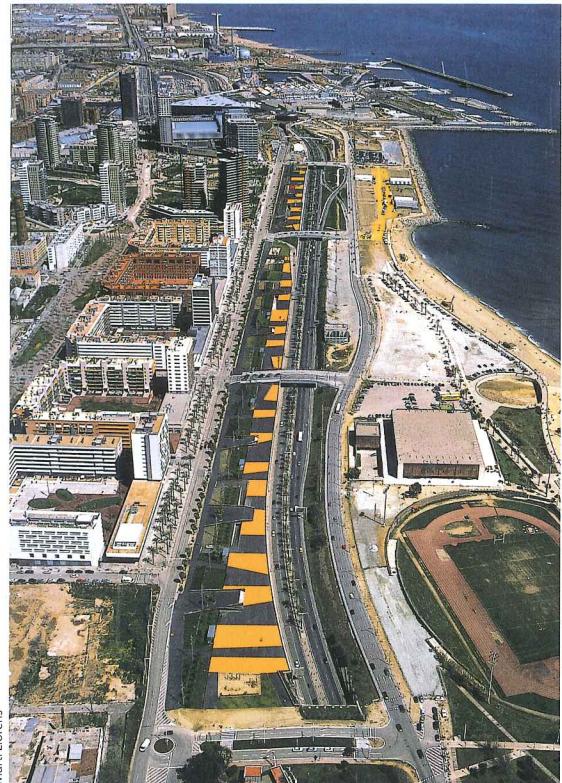
Nel 1984, il completamento del Moll de la Fusta inaugurò, con la prima tratta della Ronda Litoral, un intervento di trasformazione che in venti anni ha conquistato circa sei chilometri di mare e spiagge – dal Montjuïc verso la Barceloneta, per la Villa Olimpica e il porto turistico, per il Parque de Litoral e del Poblenou e le loro spiagge, lungo la Promenade de Litoral fino alla Diagonal mar, l'Esplanade del Forum 2004 e la riqualificazione della foce del Besòs – offrendo alla città un paesaggistico spazio pubblico così grande che ancora non ha avuto eguali in Europa: paragonabile, per valore urbano e ambientale, e apertura a valenze collettive, solo ai grandi lavori rooseveltiani, quando Moses portò New York sulle spiagge di Long Island. Guidato da principi di un “urbanistica urbana”, prese allora avvio un lungo processo di riconquista del mare alla città, dimostratosi realmente capace di depositare segni stabili nella forma urbana. Risultato raggiunto grazie alla gestione consapevole e ad una specifica competenza sulla città in termini di progetto urbano, paesaggistico e infrastrutturale complessivo. “Urbanizzare le infrastrutture”, rendere compatibili i temi della grande viabilità con le ragioni insediativa e con le spazialità urbane e paesaggistiche, si pose a premessa del progetto di riorganizzazione infrastrutturale. Nuovi impulsi in tale direzione emersero dai seminari di Sarrià del 1984. Se alla separazione subentrarono l'integrazione delle discipline e l'ibridazione dei temi, sarà poi con il “progetto strategico”, elaborato per le Olimpiadi del 1992 che le riflessioni aviate prenderanno nuovo slancio. La Ronda Litoral, dalla collina del Montjuïc fino al Besòs, è elemento centrale nella strategia di riconquista del fronte mare. La sequenza spazio-temporale che nell'arco di vent'anni si è compiuta per un tratto di oltre sei chilometri mostra via via la metamorfosi degli approcci al progetto urbano e infrastrutturale. Da criteri maggiormente legati alla salvaguardia delle “convenzioni urbane” rintracciabili nel Moll de la Fusta, nella Villa Olimpica e nel Parque de Litoral, si giunge alla sperimentazione di nuovi paesaggi urbani e infrastrutturali nella Promenade de Litoral, nell'Auditoria Park, nel parco della Diagonal Mar e nell'Esplanade del Forum 2004.

Sono infatti ancora i tracciati regolari dell'Ensanche che partiscono gli isolati della Villa Olimpica e scandiscono i ritmi della “palazzata a mare” affacciata sul Parque de Litoral che, nella tradizione rinnovata della *City beautiful*, tiene in equilibrio le istanze urbane e il disegno delle nuove infrastrutture. Mentre il grande progetto-evento del Forum 2004 alla confluenza del Besòs segna sia il mutamento delle politiche urbane che le adesioni ai principi di una progettualità che intravede nella *generic city* forme e contenuti ritenuti maggiormente adatti all'contemporaneità. La nuova parte di città snodandosi lungo il mare appare come una collazione di differenti interventi, ognuno dei quali autonomamente originato da una particolare tematica insediativa. Un approccio empirico asseconda, esaltandola, la destrutturazione provocata dallo scontro tra l'irruente solco autostradale della Ronda Litoral, con i segni rimasti della precedente ferrovia Carrer Taulat e il regolare disegno urbano delle propaggini dell'Ensanche. Brani di città e di paesaggi “in collisione”, direbbe Colin Rowe, dove un antagonismo di segni inscena un *generic landscape* di torri, piastre, esplanade, giardini, suoli artificiali, svincoli e raccordi, che affiorano tra nuove e vecchie infrastrutture.

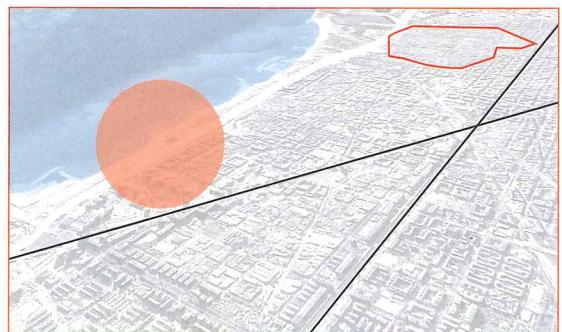
In 1984 the completion of the Moll de la Fusta marked the beginning, with the first section of the Ronda Litoral, of an intervention of transformation that in the space of twenty years has taken over about six kilometers of sea and beach—from Montjuïc toward Barceloneta, through the Villa Olimpica and the tourist harbor, the Parque de Litoral and Poblenou and their beaches, along the Promenade de Litoral as far as the Diagonal Mar, the Esplanade Forum and the upgrading of the mouth of the Besòs—offering the city a landscaped public space of such a size that it has no equal in Europe: comparable, in its urban and environmental qualities, and its openness to community values, only to the great works of the Rooseveltian era, when Moses took New York to the beaches of Long Island.

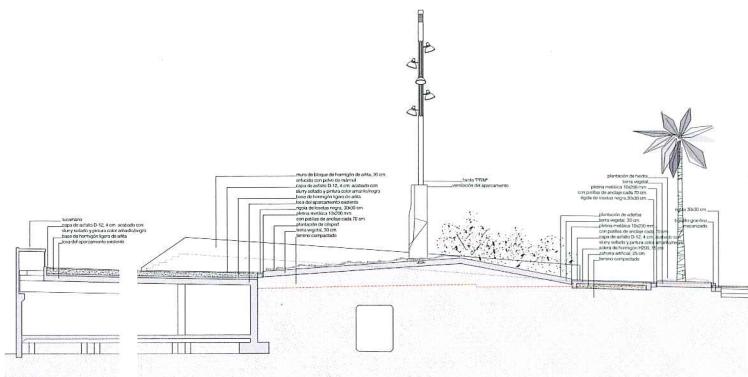
At that time, guided by principles of an “urban city planning,” a long process of reconquest of the sea for the city got underway, showing itself to be really capable of laying down permanent signs in the urban form. A result achieved thanks to conscious management and a specific expertise on the city in terms of comprehensive urban, landscape and infrastructural design. “Urbanizing the infrastructures,” making the themes of the major road system compatible with the needs of settlement and urban and landscape spatiality, paved the way for the project of infrastructural reorganization. New impulses in this direction emerged from the Sarrià seminars in 1984. If separation had given way to an integration of disciplines and hybridizing of themes, it was with the “strategic project” devised for the 1992 Olympics that the reflections would take on new momentum. The Ronda Litoral, from the hill of Montjuïc to the Besòs, is a central element in the strategy for reconquest of the seafront. The spatiotemporal sequence that has been laid out over a distance of more than six kilometers in the space of twenty years reflects the metamorphosis in approaches to urban and infrastructural design. From criteria linked principally to preservation of the “urban conventions” that could be found in the Moll de la Fusta, the Villa Olimpica and the Parque de Litoral, there was a shift to experimentation with new urban and infrastructural landscapes in the Promenade de Litoral, the Auditoria Park, the park of the Diagonal Mar and the Esplanade of the Forum 2004.

In fact it is still the regular layouts of the Ensanche dividing up the blocks of the Villa Olimpica and marking out the rhythms of the row of buildings on the seafront, facing onto the Parque de Litoral, that, in the renewed tradition of the *city beautiful*, keeps urban requirements and the design of the new infrastructures in balance. While the great project-event of the Forum 2004 at the confluence of the Besòs marks both the change in urban policies and adherence to the principles of a planning that sees in the generic city forms and contents considered better suited to contemporary life. The new piece of city winding along the sea has the appearance of a hotspot of different interventions, each of which has originated independently from a particular theme of settlement. An empirical approach goes along with, and exalts, the destruktururing caused by the clash between the impetuous furrow of the Ronda Litoral expressway and the marks left by the earlier Carrer Taulat railroad and the regular urban design of the offshoots of the Ensanche. Fragments of city and landscape “in collision,” as Colin Rowe would put it, where an antagonism of signs creates a generic landscape of towers, slabs, esplanades, gardens, artificial pieces of ground, junctions and link roads that emerge between new and old infrastructures.



Pere Joan Ravetllat Mira/Carme Ribas Seix
Ronda del Litoral Promenade
Barcelona, 2002-05



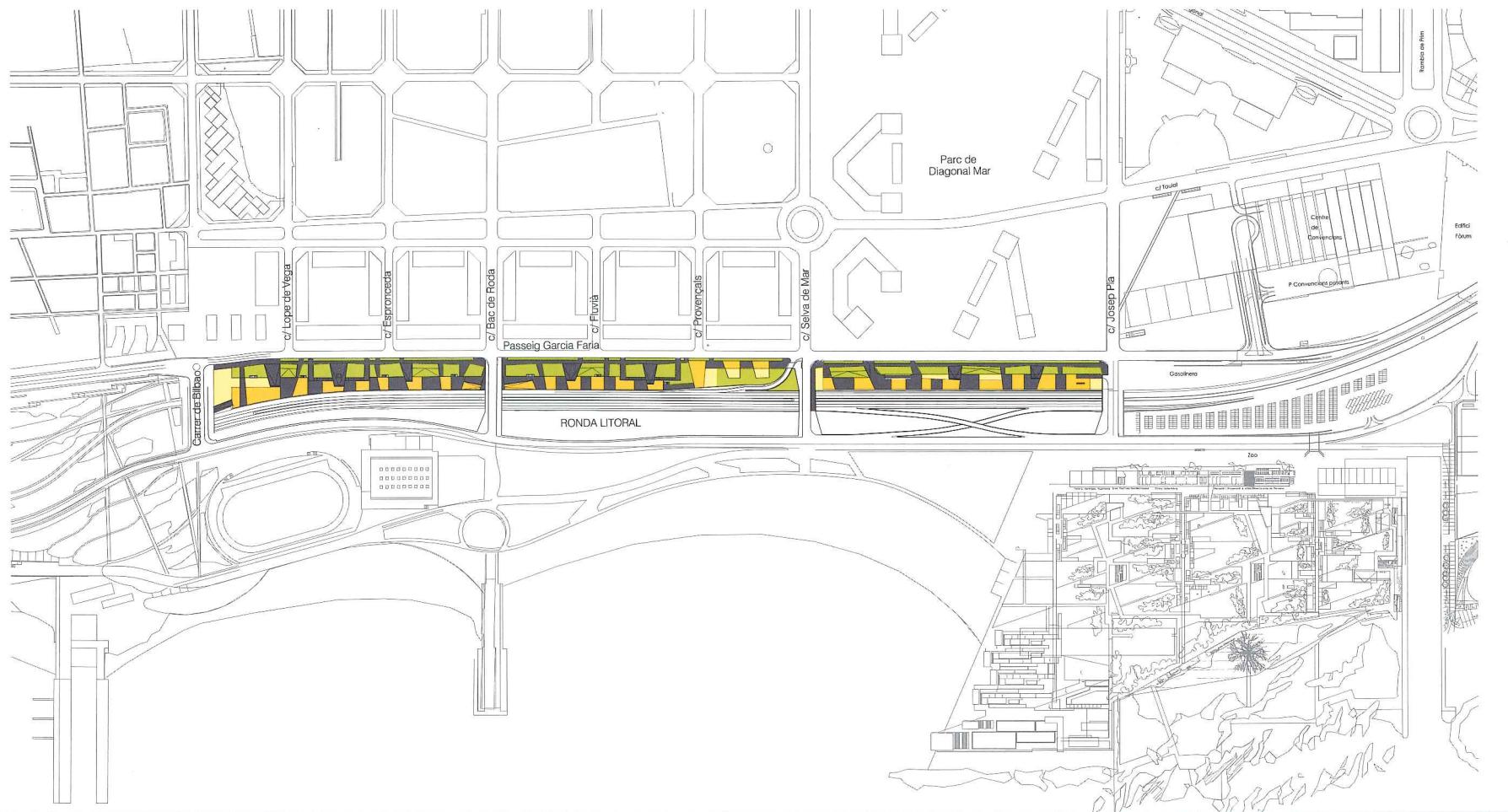


Planimetria, localizzazione, veduta dall'alto dell'area di progetto, sezione trasversale, scorcio dell'intervento



Giovanni Chiaramonte

Area plan, localization, view of the project area from above, cross section, partial view of the intervention



Barcellona: Sant Andreu-Sagrera

A Barcellona, dal 1998, in deroga al Plan General Metropolitano, assecondano la generalizzata tendenza al *leverage planning* portato in Europa continentale dalla cultura anglosassone, vengono introdotti criteri di maggiore flessibilità e il ricorso alla pratica della negoziazione, che caso per caso stabilisce indici di densità fondiaria, altezza degli edifici, funzioni e spazi, oneri e monetizzazioni.

Nel tentativo di supplire alla scarsità di finanziamenti pubblici e per attirare nei processi di trasformazione urbana capitali privati anche provenienti dall'estero, si incoraggiano investimenti immobiliari, resi economicamente appetibili e profittevoli. Il cambiamento di scala nel passaggio da città a metropoli, indispensabile nella competizione globale degli investimenti per fare affluire risorse finanziarie, spinge verso l'accentuazione di particolari usi – convegnistici, congressuali, espositivi e museali, ricettivi – per collocare Barcellona nel mercato delle attrazioni internazionali, rafforzandone la propensione a *touristy city*. Rientra in questi programmi anche il grandioso progetto di Sant Andreu-Sagrera, che nuove dalla necessità di una radicale riforma infrastrutturale del sistema ferroviario, con l'arrivo del TGV fino al cuore della città.

Dal Parco de la Trinitat fino alla Stazione de Sants si sta costruendo una nuova parte di città sopra i tunnel ferroviari dell'alta velocità. Quattro chilometri di binari e duecento ettari di impianti ferroviari incuneati fin dentro l'Ensanche vengono recuperati a usi collettivi con un progetto di grande respiro. La cultura barcelonese del progetto urbano ha ormai da anni sperimentato sulla riqualificazione delle infrastrutture viarie e ferroviarie, e ha elaborato approcci esemplari, ibridando progetto infrastrutturale, progetto paesaggistico e progetto urbano.

Sant Andreu-Sagrera è con la Seine Rive Gauche a Parigi tra i più grandiosi e ambiziosi interventi di trasformazione di scali ferroviari al mondo, sia per gli investimenti pubblici e privati mobilitati, sia per le aspettative di riqualificazione urbana prospettate. A Barcellona il rifacimento complessivo del piano del ferro per l'avvento dell'alta velocità ha condotto a interrare in passante i binari, richiedendo un investimento pubblico ingente che si ripaga anche con le redditività generate dalla nuova città soprastante.

Un parco lineare di 45 ettari previsto sopra i tunnel, sorta di fiumara che solca il tessuto compatto della città, evoca, esaltandola, la grande scala del vuoto colmato. Residenze per 9000 abitanti, uffici, spazi collettivi e nuovi edifici pubblici per oltre due milioni di metri quadri si dislocano ai bordi, configurando una sorta di gigantesca ricucitura con i quartieri attorno. Condotta nella grande tradizione del progetto urbano europeo e fruendo degli insegnamenti del *landscape* nordamericano, questa operazione di riabilitazione morfologica e sociale delinea una sorta di grande eterotopia urbano-paesaggistica, sinergica alla densa e compatta ripetitività edilizia della città esistente. Ai bordi dell'Ensanche, come arenati, i disarticolati volumi di Frank Gehry esplosi nello skyline segneranno a distanza la nuova stazione Sagrera: polo intermodale stratificato in profondità su quattro livelli e catalizzatore di questa nuova geografia metropolitana.

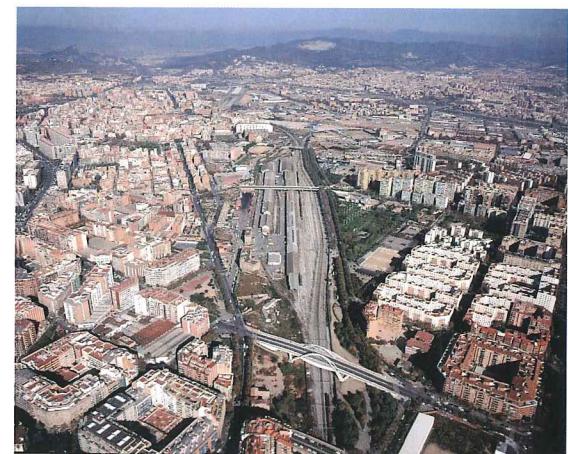
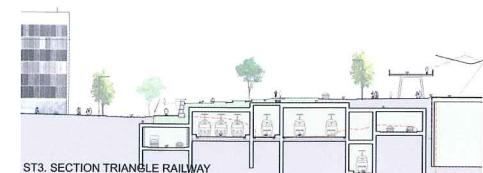
■ From 1998 onward, departing from the Plan General Metropolitano and complying with the widespread trend toward leverage planning brought into continental Europe by Anglo-Saxon culture, criteria of greater flexibility were introduced in Barcelona, along with the recourse to the practice of negotiation, which establishes indexes of building density, construction height, functions and spaces, financial burdens and valuations case by case.

In an attempt to compensate for the shortage of public funding and draw private capital, including from foreign sources, into the processes of urban transformation, real-estate investment has been encouraged by making it economically attractive and profitable. The change of scale in the passage from city to metropolis, indispensable in order to bring in financial resources against a background of global competition for investment, has led to the accentuation of particular uses—conventions, congresses, exhibitions and museums, accommodation—in order to position Barcelona in the market of international attractions, reinforcing its natural propensity for tourism. The ambitious Sant Andreu-Sagrera project, which arises from the need for a radical overhaul of the infrastructure of the railroad system with the arrival of the TGV in the heart of the city, is part of this program.

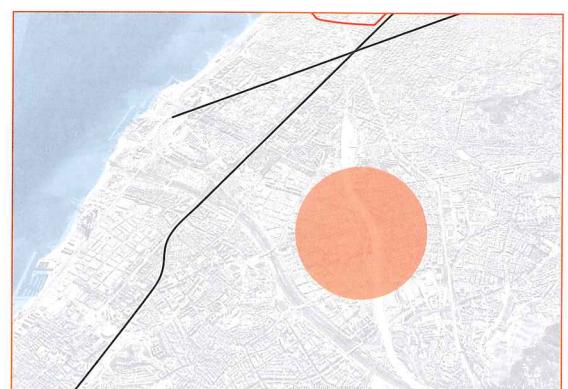
From the Parc de la Trinitat to the Estació de Sants a new piece of city is being constructed over the tunnels of the high-speed railroad line. Four kilometers of tracks and two hundred hectares of railroad facilities wedged into the Ensanche are being reclaimed for collective uses with a far-reaching scheme. The Barcelonese culture of city planning has been experimenting for years now with the upgrading of road and rail infrastructures, and has developed exemplary approaches, hybridizing infrastructural, landscape and urban design.

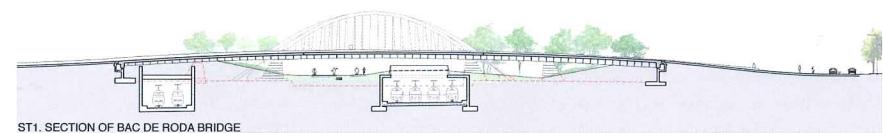
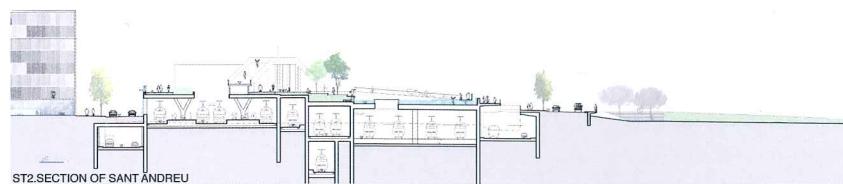
Sant Andreu-Sagrera is, along with the Seine Rive Gauche in Paris, one of the most grandiose and ambitious schemes for the conversion of railroad depots in the world, in terms of both the amount of public and private investment mobilized and the expectations of urban upgrading raised. In Barcelona the comprehensive reconstruction of the rail bed for the arrival of the high-speed line has led to the tracks of the link being shifted below ground level, requiring major public investment that will be repaid in part with the profits generated by the new city above.

A linear park of 45 hectares planned above the tunnels, a sort of dry river that runs through the dense fabric of the city, evoking and exalting the large scale of the reclaimed empty spaces. Housing for 9000 people, offices, community spaces and new public buildings with an area of over two million square meters are located on the edges, forming a sort of gigantic set of stitches reconnecting it with the surrounding districts. Carried out in the great tradition of the European urban project and profiting from the teachings of North American landscaping, this operation of morphological and social rehabilitation delineates a kind of grand urban-landscaping heterotopia, synergic with the dense and compact repetitiveness of the buildings of the existing city. As if stranded on the edges of the Ensanche, Frank Gehry's disjointed volumes exploding on the skyline will mark at a distance the new Sagrera station: an intermodal node laid out on four levels that will serve as the catalyst of this new metropolitan geography.

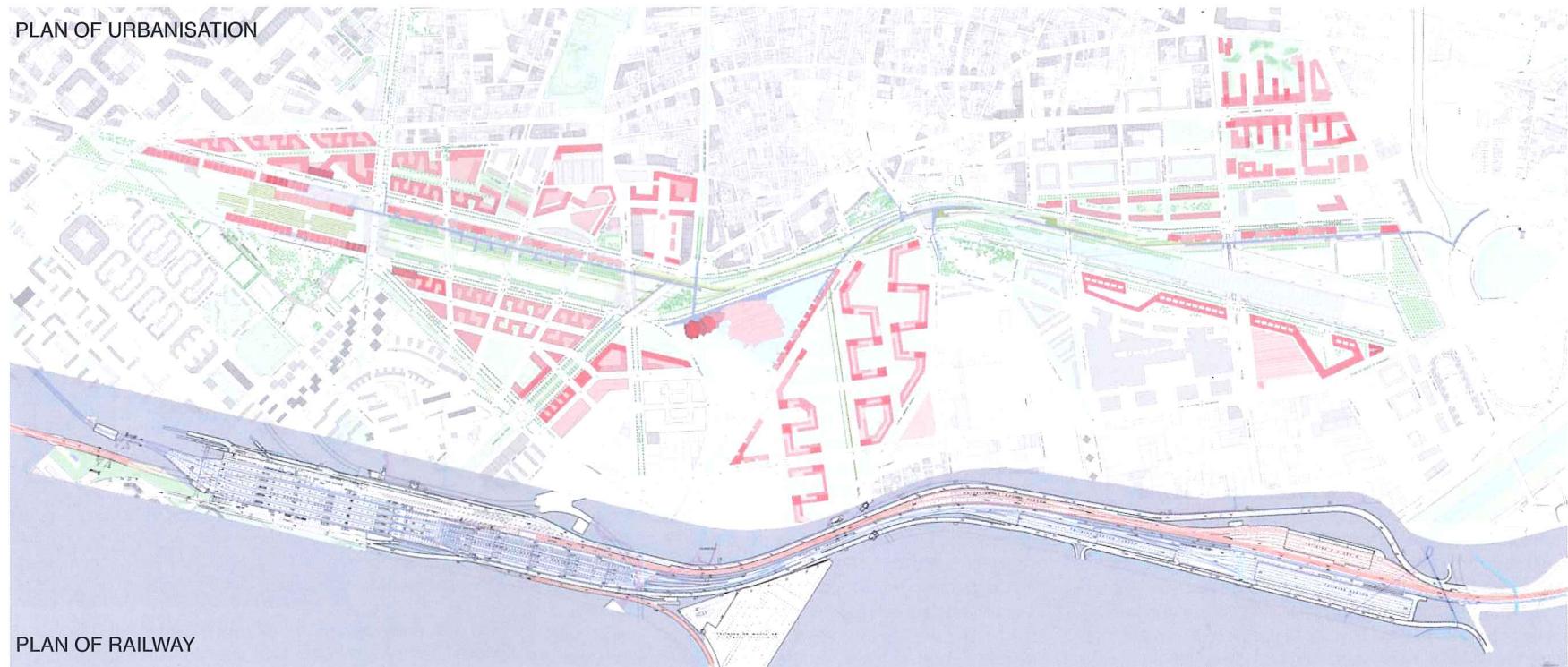


Barcelona Regional Masterplan and Urban Strategies
Barcelona, 2003-





PLAN OF URBANISATION



PLAN OF RAILWAY



Planimetria dell'area e planimetria della ferrovia
interrata, planimetria volumetrica, localizzazione,
veduta dall'alto dell'area di progetto, sezioni

Area plan and plan of the underground railroad,
plan showing the disposition of masses,
localization, view of the project area from above,
sections

Bergamo: Nuovo Centro della Grande Bergamo/New Center of Greater Bergamo

Il Progetto urbano per Porta Sud, avviato nel 2006 su un milione di metri quadrati di città in dismissione a ridosso della Bergamo piacentiniana, esprime la volontà di delineare il Nuovo Centro della Grande Bergamo fruendo dei vantaggi dell'interconnessione dei sistemi di trasporto locale, nazionale, e continentale. Il tema centrale di configurare un polo intermodale, e le evidenti relazioni con l'Aeroporto Milano-Orio al Serio in forte espansione, ha suggerito al progetto di guardare quest'area "dal territorio" e non più, e unicamente, "dalla città". L'idea di riformulare un Nuovo Centro, capace di fruire di una condizione di alta accessibilità regionale e continentale, permette di pensare nuovi usi, nuove forme di abitabilità, nuove intensità di relazioni, che possano essere complementari e sinergici con la città esistente. Il ricorso al progetto urbano coordinato ha permesso di implementare il progetto come un processo, nella finalità di dare forma e certezze attuative a tale parte di città da realizzare in un arco temporale che sarà di oltre un decennio. In questa circostanza, una forma di "regia progettuale" da avviare contestualmente all'iter approvativo convenzionale diviene condizione indispensabile per governare un'attività che può vedere coinvolti nel tempo molteplici apporti progettuali.

Perché la regia progettuale possa valorizzare le diverse competenze è necessario individuare regole del gioco progettuale, "principi insediativi stabili" da reinterpretare mediante l'esercizio critico di progetti architettonici, infrastrutturali e paesaggistici successivi. I principi insediativi stabili del progetto del Nuovo Centro riguardano gli aspetti topografici, infrastrutturali e morfologici.

Gli aspetti topografici sono i condizionamenti pre-architettonici e pre-urbanistici che fissano e orientano in modo silente, ma persistente, gli elementi di stabilità della *forma urbis*. Il progetto cerca di ancorarsi alla grande inclinata della piana da nord-ovest a sud-est, su cui si è strutturata la compagna irrigua tre-quattrocentesca e la città nei secoli, di cui l'addizione piacentiniana ne diviene, nel Novecento, significativa interpretazione. Il progetto affronta aspetti infrastrutturali che trascendono la "scala locale" e i vincoli dei confini di proprietà dello scalo ferroviario e delle aree dismesse circostanti, per reconsiderare l'ossatura infrastrutturale a "scala intermedia", sia per quanto concerne la viabilità su gomma che quella ferroviaria e tranviaria. I principi insediativi e morfologici del progetto partono dall'assunto della necessità di superare la barriera ferroviaria (una fascia di un chilometro e mezzo di lunghezza per ottanta metri di larghezza) innescando una complessità che sappia coniugare necessità infrastrutturali e valenze urbane. Un "nuovo suolo", steso sulla fascia dei binari in esercizio, permette la prosecuzione a sud della città e la sua ricongiunzione con la campagna e il sistema dei grandi parchi territoriali in compimento.

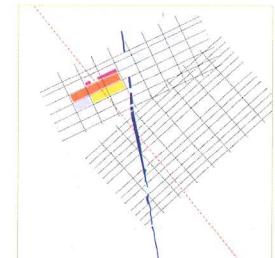
In termini insediativi il progetto è articolato in due parti: Città compatta e Campus. Le due parti sono complementari e sinergiche e cercano di rispondere alle molteplici aspirazioni di abitabilità nel pluralismo della metropoli contemporanea. Articolano forme assimilabili alla città esistente scandita per strade e isolati con residenza, uffici e commercio, e modalità di edificazione integrate a giardini fruendo di valori paesaggistici e ambientali, con destinazione prevalente di terziario istituzionale, servizi, parchi e impianti sportivi.

The Progetto Urbano per Porta Sud, launched in 2006 on a million square meters of abandoned city close to the part of Bergamo laid out by Piacentini, reflects the desire to shape the New Center of Greater Bergamo by exploiting the advantages of interconnecting the system of local, national and continental transport. The central theme of configuring an intermodal junction and the evident relations with the rapidly expanding Milan/Orio al Serio airport have suggested that the project should look at this area "from the territory" and no longer solely "from the city." The idea of reformulating a New Center capable of taking advantage of a condition of high regional and continental accessibility makes it possible of think of new uses, new forms of habitability and new intensities of relationship, which can be complementary and synergic with the existing city. The recourse to the Coordinated Urban Project has permitted realization of the project as a process, with the aim of giving form and certainties of implementation to this piece of city to be created over a span of time that will exceed a decade. Under these circumstances, a form of "direction of planning" to be set in motion concomitantly with the conventional procedure of approval becomes an indispensable condition for governing an activity that may see multiple planning contributions over time.

In order for the direction of planning to be able to make the most of different skills it is necessary to identify the rules of the planning game, to establish "permanent principles of settlement" to be reinterpreted through the critical exercise of successive architectural, infrastructural and landscaping projects. The permanent principles of settlement of the project for the New Center concern topographical, infrastructural and morphological aspects.

The topographical aspects are the pre-architectural and pre-urbanistic conditionings that fix and orient the elements of stability of the *forma urbis* in a silent but persistent way. The project seeks to anchor itself to the great slope of the plain from northwest to southeast, on which the countryside, irrigated since the 14th- to 15th-century, and the city have been structured over the centuries, and of which Piacentini's addition became, in the 20th century, a significant interpretation. The project tackles aspects of infrastructure that go beyond the "local scale" and the constraints imposed by the boundaries of the railroad depot and the surrounding disused areas in order to reconsider the infrastructural framework on an "intermediate scale," with regard both to the road and to the rail and streetcar system. The project's principles of settlement and morphology start out from the presumption of the need to overcome the barrier of the railroad (a strip a kilometer and a half in length and eighty meters wide), triggering a complexity that is able to combine infrastructural requirements and urban values. A "new ground," laid over the strip of tracks in service, permits its continuation to the south of the city and its linking up with the countryside and the system of large territorial parks that is being set up.

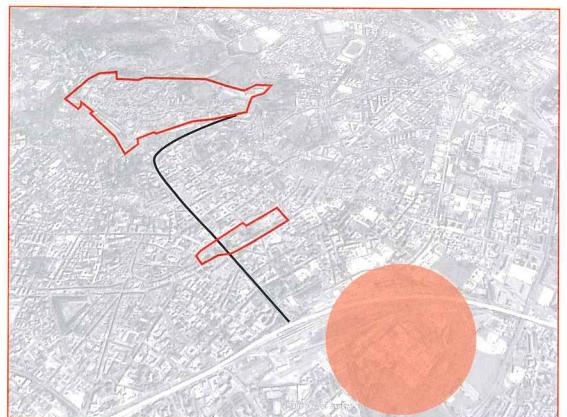
In terms of settlement the project is divided into two parts: Compact City and Campus. The two parts are complementary and synergic and set out to respond to the multiple aspirations of habitability in the pluralism of the contemporary metropolis. They articulate forms assimilable to the existing city organized into streets and blocks with housing, offices and commerce, and modes of building integrated with gardens that benefit from landscaping and environmental values, for the most part used for institutional purposes, along with services, parks and sports facilities.

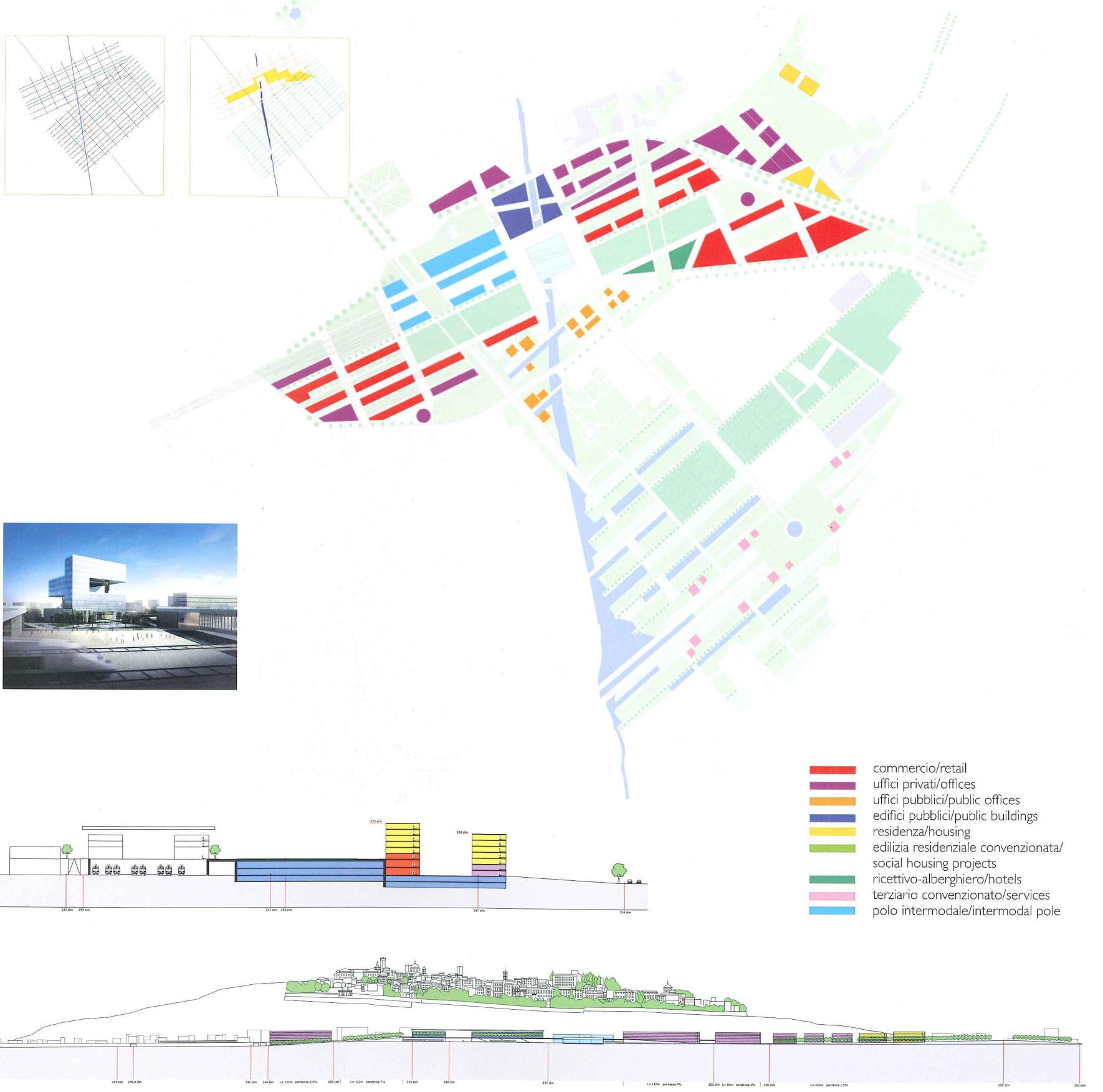


**Giuseppe Marinoni
Masterplan and Urban Strategies
Bergamo, 2006-**

Planimetria con destinazioni d'uso, render del progetto di Isozaki e Gobbi per la nuova sede della Provincia, sezioni, localizzazione, modello virtuale del progetto, schematizzazione dei diversi aspetti dell'intervento

Site plan showing uses, rendering of Isozaki and Gobbi's project for the new seat of the provincial government, sections, localization, virtual model of the project, schematization of the different aspects of the intervention





Boston: Central Artery

Incanalata in un tunnel di sei chilometri e mezzo, all'interno di un impegnativo progetto che si è appena concluso, la Central Artery lascia posto alla Rose Fitzgerald Kennedy Greenway: circa sessantamila metri quadrati di spazi aperti e oltre centomila metri quadrati di futuri edifici insinuati nel tessuto parzialmente slabbrato lasciato dalla fenditura infrastrutturale. Articolata lungo il suo percorso in più giardini tematici – Chinatown park, Dewey square, Wharf parks, North End parks – nel tentativo di esprimere le “differenze locali” dei quartieri che attraversa, la nuova Greenway aspira a porsi come un fatto di centralità lineare, capace di annullare gli effetti di separazione prodotti dalla cesura infrastrutturale.

Interrare una ferrovia o un'autostrada, che per decenni ha attraversato la città, e in qualche modo ne ha plasmato la sua stessa configurazione, non è mai operazione che può concludersi con il suo totale nascondimento. L'infrastruttura è presente. Sezione nella carne della città, essa permane sempre. Segno indelebile. Memoria sedimentata nelle forme dei tessuti circostanti, o negli usi di alcune parti urbane, che si sono precisati proprio a partire dalle condizioni generate dal passaggio dell'infrastruttura stessa. Come un fiume o una valle, l'infrastruttura, anche se celata in tunnel o addirittura eliminata, lascia sempre nella città eterotopie morfologiche, segni a grande scala assimilabili, appunto, a fatti geografici e naturalistici. Ironia della sorte. In un frangente politico-culturale che vede le infrastrutture bollate di distruggere territori e città, esse, in un processo di risignificazione e di conferimento di nuovi valori estetici vengono assimilate a sorta di nuove “ bellezze naturali” ormai sedimentate nell’immaginario collettivo, a tal punto da essere poi salvaguardate e vincolate, come per esempio la High Line di New York, il Viaduct Daumesnil a Parigi, la U Bahn nella Ruhr.

Modalità simili di riconversione infrastrutturale, come analoghe morfologie urbane e paesaggistiche, si trovano riproposte indifferentemente nella riconversione a usi urbani di tratti di fiumi e canali come di arterie viabilistiche o trincee ferroviarie. Il confronto degli esiti o dei progetti di riconversione del Manzanares a Madrid, dello scalo Sant Andreu-Segrera, come di questa realizzazione della Rose Fitzgerald Kennedy Greenway è piuttosto illuminante. Operazioni di camouflage ex post tendono a omologare sotto gli stessi codici estetici fatti geografici e fatti infrastrutturali, in un gioco di reciproci rimescolamenti, per cui un fiume, debitamente artificializzato, si assimila figurativamente all’estradosso, debitamente naturalizzato, di un tunnel autostradale.

La Central Artery è diventata infatti una sorta di fiumara verde, nella versione “Rose Fitzgerald Kennedy Greenway”. Se l’interramento dell’autostrada può aver significato un miglioramento delle condizioni urbane connettendo i quartieri precedentemente separati, la scelta di voler annullare completamente l’infrastruttura viaaria nascondendola in sottosuolo, sembra aver generato, come risultato, una sovabbondanza di spazi liberi soprastanti. Ulteriore *terrain vague* che pone il problema di una sua occupazione figurativa, attraverso il compimento di esercizi di stile paesaggistico, che sembrano però aver qui prodotto esiti prevalentemente estetizzanti.

■ Channeled into a six-and-a-half-kilometer-long tunnel, within an ambitious project that has just been completed, the Central Artery has been replaced by the Rose Fitzgerald Kennedy Greenway: about sixty thousand square meters of open spaces and over a hundred thousand square meters of future buildings inserted into the partially open fabric left by the infrastructural fissure. Divided along its route into a series of theme gardens—Chinatown Park, Dewey Square, Wharf Parks, North End Parks—in an attempt to express the “local differences” of the districts it passes through, the new greenway aspires to present itself as a factor of linear centrality, capable of erasing the effects of separation produced by the infrastructural break.

Shifting underground a railroad or expressway that has run through the city for decades, and to some extent molded its configuration, is never an operation that can be concluded with its total concealment. The infrastructure remains present. A section cut into the flesh of the city, it is still there. An indelible mark. A memory laid down in the shapes of the surrounding areas, or in the uses of some parts of the city, which have been determined precisely on the basis of the conditions generated by the passage of the infrastructure itself. Like a river or a valley, the infrastructure, even if concealed in a tunnel or eliminated entirely, always leaves morphological heterotopias in the city, marks on a large scale that can be compared with geographical and naturalistic features. Irony of fate. In a political and cultural situation where infrastructures are branded with the destruction of territories and cities, they are at the same time subject to a process by which new meanings and aesthetic values are bestowed on them, turning them into examples of a sort of new “natural beauty.” This process has now sunk so deep into the collective imagination that they then come to be preserved and subjected to restrictions, as has happened with the High Line in New York, the Viaduct Daumesnil in Paris and the U Bahn in the Ruhr.

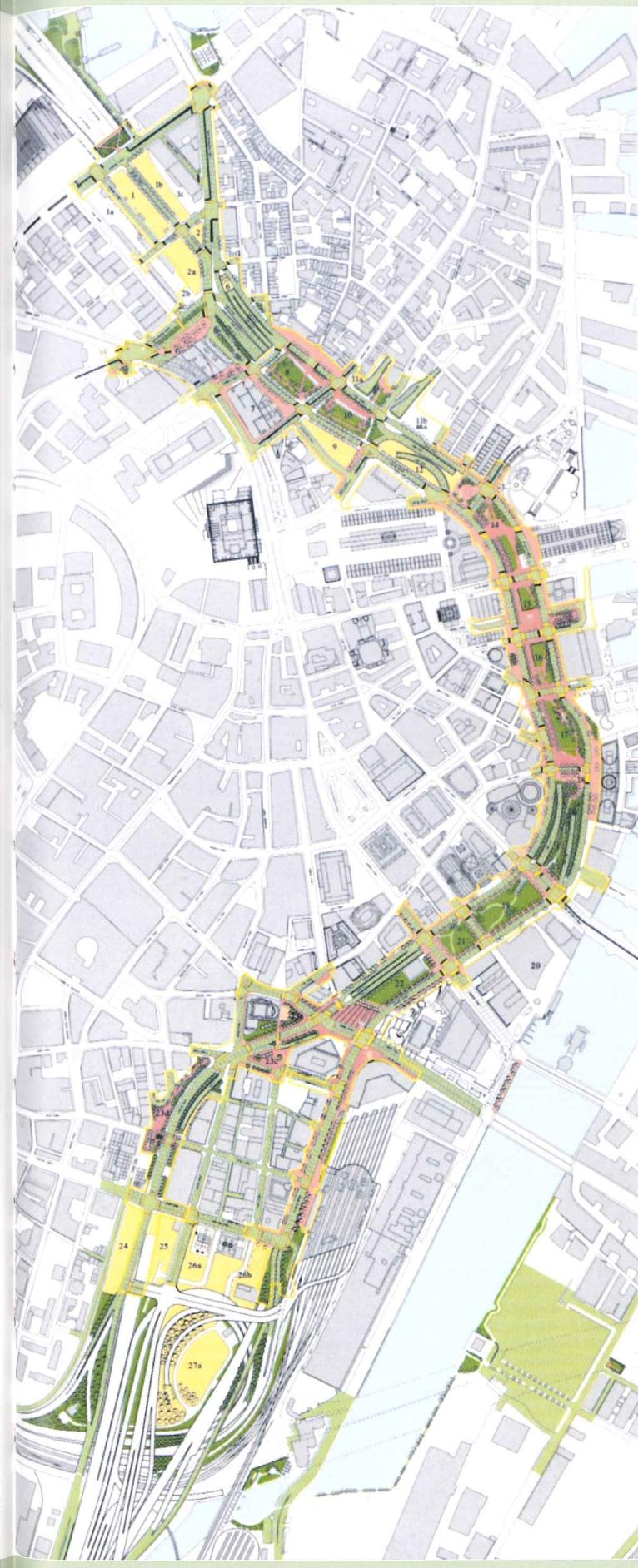
Similar modes of infrastructural reconversion to those of traffic arteries or railroad cuttings are also applied to the adaptation of stretches of rivers and canals for urban use, with analogous urban and landscaping morphologies. A comparison between the outcome of or plans for the reconversion of the Manzanares in Madrid and the Sant Andreu-Segrera depot and the Rose Fitzgerald Kennedy Greenway is fairly illuminating. Operations of camouflage ex post facto tend to shoehorn geographical and infrastructural features into the same aesthetic codes, in a process of mutual reshuffling, so that a river, rendered duly artificial, comes to resemble figuratively the duly naturalized upper surface of an expressway tunnel.

In fact the Central Artery, in its incarnation as the “Rose Fitzgerald Kennedy Greenway,” has become a sort of riverbed of greenery. While the sinking of the expressway below ground level may have signified an improvement in urban conditions through the connection of areas that were previously separated, the decision to cancel out the infrastructure completely by hiding it underground seems to have resulted in a surplus of free spaces above. Another *terrain vague* that poses the problem of its figurative occupation by means of stylistic exercises in landscaping, which seem here to have produced a predominantly aestheticized outcome.



**Massachusetts Turnpike Authority
Boston Central Artery
Boston, 1988-2007**





- aree di futuro cantiere/future building site
- spazi aperti/designed open space
- pavimentazione speciale/special paving
- pavimentazione in granito/granite paving
- cemento/cip concrete

Area di progetto per il Massachusetts Horticultural/
proposed Massachusetts Horticultural site

Planimetria di progetto, planimetria dell'area di Boston,
localizzazione, scorcii dell'area di progetto prima e dopo
l'intervento, veduta dall'alto

Plan of the project, plan of the Boston area, localization,
views of the project area before and after the intervention,
overhead view



Paris: Seine Rive Gauche

La "riconquista" dell'est parigino inaugura un cambiamento di rotta nelle politiche urbane parigine degli anni Ottanta. L'urgenza di rimettere in uso le aree abbandonate dalla dismissione industriale e di riorganizzare l'assetto ferroviario guida il processo di espansione del centro, o meglio l'estensione delle sue qualità fisiche e spaziali. Gli strumenti sono già collaudati: la procedura di attuazione della Zac consente di intessere pratiche negoziali, mentre la Sem costituisce il braccio operativo ed economico che permette all'operatore pubblico di assumere il controllo della trasformazione urbana. Nell'aspirazione a produrre *morceaux de ville* si prendeva distanza sia dalle pratiche di zonizzazione per *grands ensembles*, sia dagli esercizi di spettacolarizzazione architettonica voluti da Mitterrand. Le "politiche" del sindaco entrano in competizione con i "progetti" del presidente, siglando la contrapposizione di due differenti nozioni di città: una, ripercorrendo la lezione hausmanniana, fa leva sulle qualità dello spazio pubblico per dispensare urbanità alla periferia dilagata, l'altra, esaltando il monumento isolato, rilancia simbolicamente le istanze di rinnovamento della città. Oggi le due opzioni culturali si sono proficuamente "con-fuse". Il rinnovamento dell'architettura, perseguito dal programma politico-culturale di Mitterrand e prodotto nell'eccellenzialità dei nuovi temi progettuali avanzati, si è infatti riversato sui progetti di trasformazione urbana, giungendo a coniugi interessanti, come per esempio nella Seine Rive Gauche. Stretta tra l'acqua della Senna e i binari ferroviari della Gare d'Austerlitz negli anni novanta questa parte di città ancora si presentava ancora come un'enorme enclave ferroviaria tra il Boulevard Périphérique e il Jardin des Plantes, a due chilometri da Notre-Dame. Dal 1992 la municipalità con la SNCF avvia il progetto di riqualificazione sull'esempio del Parco Bercy al di là della Senna. Ma qui non è il parco a suggerire la morfologia del nuovo quartiere. Una *dalle* ininterrotta, nuovo suolo artificiale, scavalcà i fasci dei binari ferroviari per far posto alla città: la diversa relazione che istaura con la città e l'infrastruttura l'allontana dal modello città-macchina, sperimentato, con risultati controversi, negli anni Sessanta alla Défense. Nuovi equilibri allacciano sottosuolo e soprasuolo. Smantellato lo scalo ferroviario a ridosso della Senna, una nuova parte urbana si innalza sopra i *quai* e la città attorno. L'Avenue de France, asse del nuovo insediamento, corre dieci metri più in alto del sedime ferroviario su quale poggiano, tra i binari, le strutture di sostegno alla piattaforma e insieme di fondazione per gli edifici soprastanti. La Gare Austerlitz e il quartiere omonimo attorno, ripensati nella morfologia di strade e isolati, si incuneano fin dentro la città. Il quartiere Tolbiac dirama gli isolati attorno alla Bibliothèque Mitterrand, centro simbolico dell'insediamento, e fa travalicare con la Passerelle Simone de Beauvoir gli spazi aperti al di là della Senna. Il quartiere Masséna, che giunge fino ai bordi del Boulevard Périphérique, ibrida allineamenti su strada prettamente urbani con un'edilizia aperta dislocata nel giardino. Riappacificate con la città, le infrastrutture, né completamente annullate né parossisticamente esaltate, partecipano alla più generale fruizione urbana, offrendosi per frammenti agli sguardi dagli spazi urbani soprastanti. Adagiata su un nuovo suolo anziché sospesa su una piastra, questa incoraggiante declinazione di città pensile mescola urbanità, paesaggio e infrastrutture, accordando ricchezza e varietà oltre che valenze qualitative inedite a un brano di città compatta.

The "reconquest" of the eastern part of Paris marks a change of course with respect to the urban policies of the eighties. The urgent need to bring back into use areas left abandoned by industrial divestment and to reorganize the railroad system is guiding the process of expansion of the center, or rather the extension of its physical and spatial qualities. The instruments have already been tested: the procedure for implementation of the ZAC allows for practices of negotiation, while the SEM constitutes the operational and economic arm that permits the public operator to assume control of the process of urban transformation. In the aspiration to produce *morceaux de ville*, there has been a shift away from practices of zoning by *grands ensembles* as well as from the exercises in spectacular architecture promoted by Mitterrand. The mayor's "policies" found themselves competing with the president's "projects," underlining the contrast between two different notions of the city: one, harking back to the lesson of Hausmann, that relied on the quality of public space to bestow an urban character on the expanding outskirts; the other, emphasizing the isolated monument, symbolically revived the aspirations to a renewal of the city. Today these two cultural options have been fruitfully combined. The aim of a renewal of architecture pursued by Mitterrand's political and cultural program and achieved through the exceptional nature of the new design themes put forward has in fact spilled over onto the projects of urban transformation, resulting in some interesting fusions, as in the Seine Rive Gauche for example. Squeezed between the waters of the Seine and the tracks of the Gare d'Austerlitz in the nineties, this part of the city still presented the appearance of an enormous railroad enclave between the Boulevard Périphérique and the Jardin des Plantes, just two kilometers from Notre-Dame. In 1992 the municipality and the SNCF embarked on a scheme of upgrading modeled on the example of the Parc de Bercy on the other side of the Seine. But here it is not the park that suggests the morphology of the new district. A continuous *dalle*, a new slab of artificial ground, straddles the railroad tracks to make room for the city: the different relationship that it establishes with the city and the infrastructure distances it from the model of the city-machine, tried out, with controversial results, in the sixties at La Défense. New balances link up the levels below and above ground. Following the demolition of the railroad depot next to the Seine, a new urban area has risen above the quais and the surrounding city. The Avenue de France, axis of the new settlement, runs ten meters above the site of the depot on which stand, between the tracks, the structures that support the platform and at the same time serve as a foundation for the buildings on top. The Gare d'Austerlitz and the district of the same name around it, whose morphology of streets and blocks has been revised, wedge themselves into the city. The Tolbiac quarter divides the blocks around the Bibliothèque Mitterrand, symbolic center of the settlement, and spans the open spaces on the other bank of the Seine with the Passerelle Simone de Beauvoir. The Masséna quarter, which extends as far as the edges of the Boulevard Périphérique, hybridizes strictly urban street alignments with an open pattern of building laid out in the garden. Reconciled with the city, the infrastructures, neither completely erased nor frenetically emphasized, participate in the more general use of the city, offering themselves to view in fragments from the urban spaces above. Set on top of a new ground instead of being suspended on a slab, this encouraging version of a "hanging" city mixes urban character, landscape and infrastructures, producing richness and variety as well as unprecedented qualitative values for a dense piece of city.



Giovanni Chiaramonte

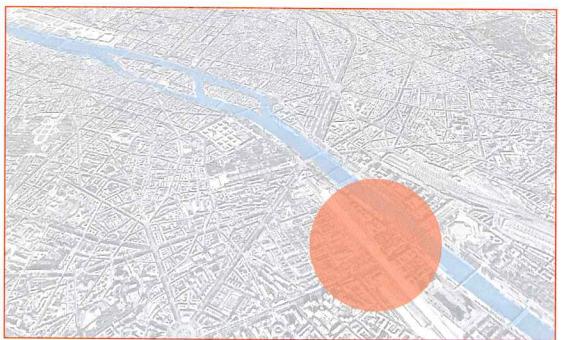


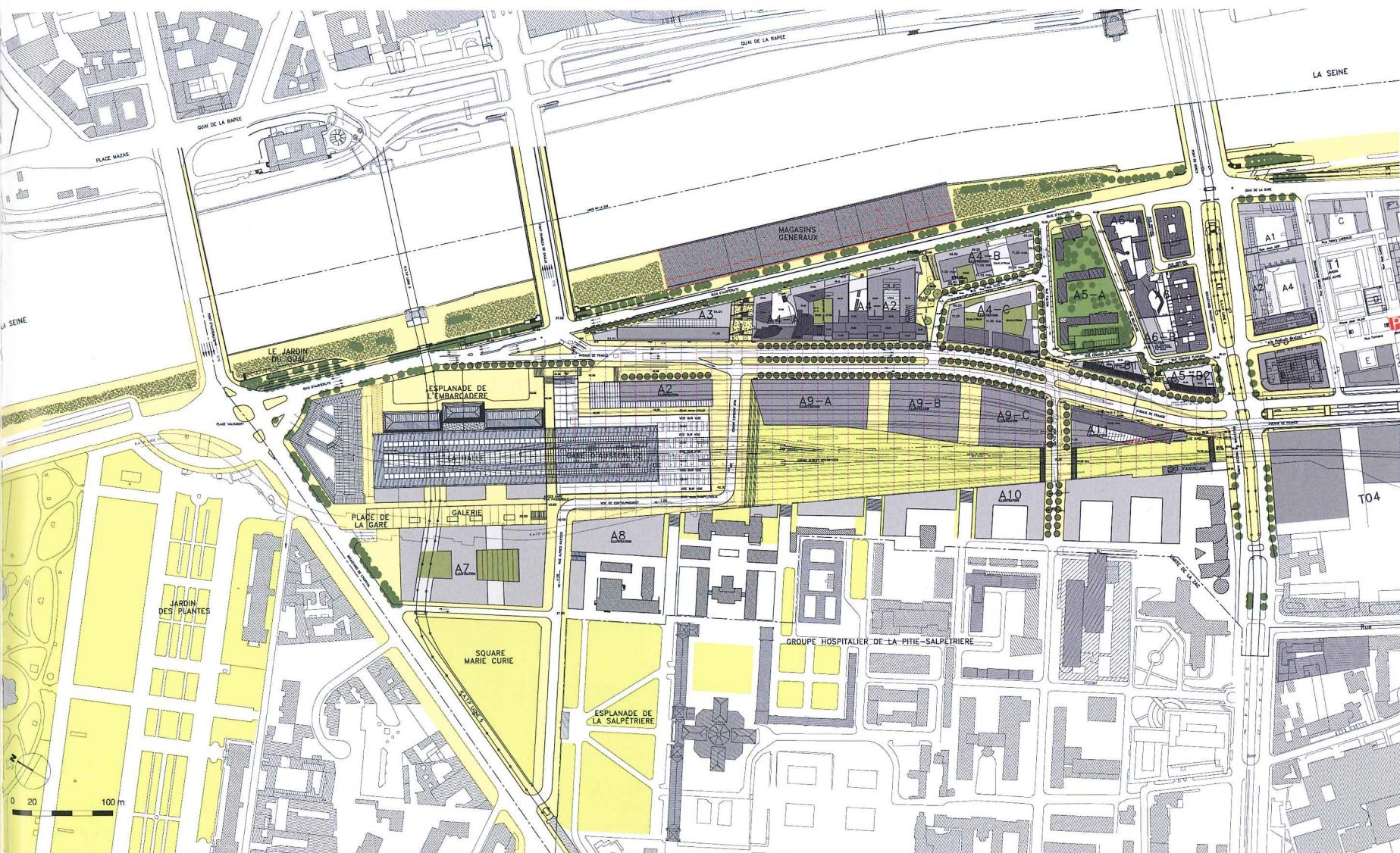
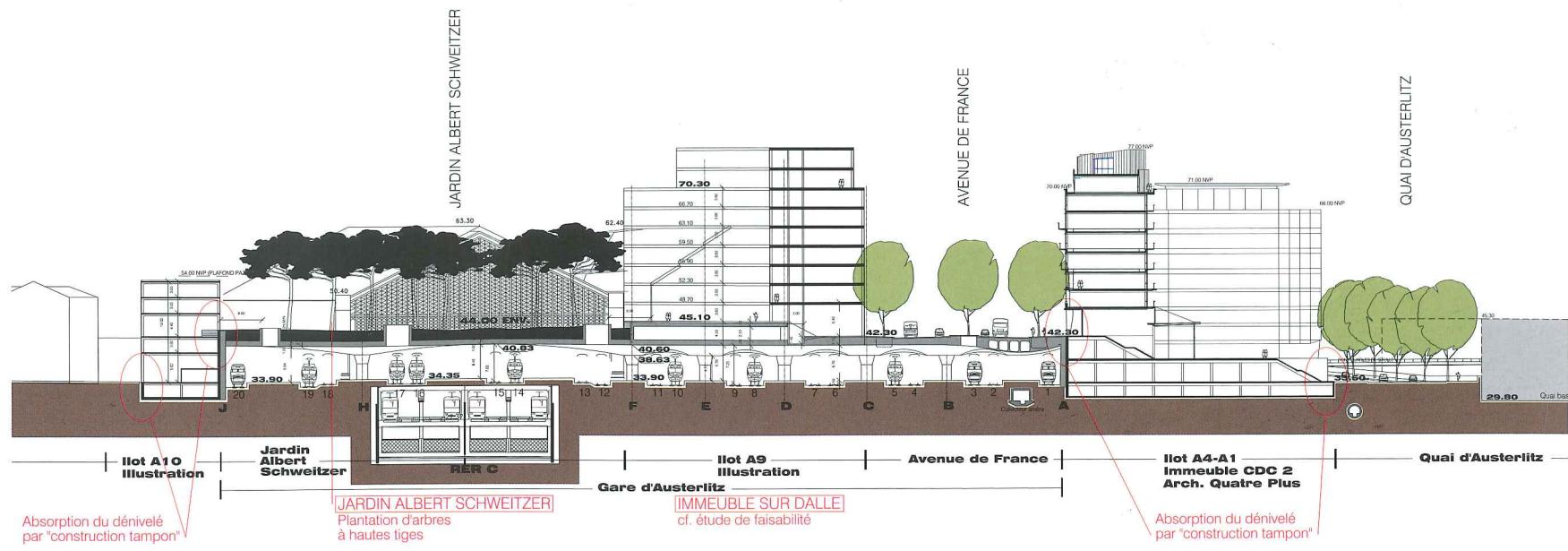
Giovanni Chiaramonte

**Christian Devillers
Masterplan Austerlitz Quarter
Paris, 2001-**

Planimetria, localizzazione, scorci
dell'area di progetto, sezione trasversale

Area plan, localization, views
of the project area, cross section





London: King's Cross

Nodo intermodale della mobilità londinese, King's Cross si sta ora configurando come nuova centralità urbana, situata tra i rinati sobborghi di Camden e Islington. Assieme al completamento di Isle of Dogs, alla conquista sempre più a est dei Docks dismessi, alla riqualificazione di Stratford centrata sul progetto dell'Olympic Park, quest'area dello scalo ferroviario di King's Cross delinea l'insieme del progetto strategico Greater London condotto dalle politiche urbane di Livingstone, intenzionato a rispondere alle aspettative di accrescimento della città di circa un milione di abitanti.

La nuova stazione di St. Pancras in costruzione al centro di questa vasta operazione di valorizzazione immobiliare e di riqualificazione urbana contribuirà a migliorare il Thameslink alla scala metropolitana, facilitando i collegamenti con i quattro maggiori aeroporti londinesi e incrementare il traffico intercontinentale con il collegamento all'alta velocità per Parigi attraverso la Manica. Una rigenerazione urbana ma anche sociale e produttiva è connessa a questo progetto di trasformazione, paragonabile per portata e scala a quella condotta dagli anni Ottanta a Canary Warf.

Una grande centralità globale, che fruisce dei vantaggi dell'intermodalità ferroviaria, aeroportuale e metropolitana, si estenderà per circa trenta ettari sui binari ferroviari riorganizzati e lo scalo in smantellamento, fino a inglobare le limitrofe aree dismesse punteggiate dagli eleganti opifici di fine Ottocento, dai gasometri assurti ad archeologia industriale e dai frammenti di paesaggio dislocati lungo il Regent's Canal. Allineati lungo un sistema di boulevard urbani e square, a coprire i binari in funzione, uffici, residenze, shopping center, edifici pubblici e attività di intrattenimento per oltre 750.000 mq comporranno una nuova parte di città. Ripercorrendo modelli cari al New Urbanism si mescolano qui i valori urbani continentali della città compatta con i valori ambientali portati dal Regent's Canal che attraversa l'insediamento, e si aspira a generare un'abitabilità ibrida, dove i vantaggi del "centro città" si sommano alle aspettative di vivere immersi in un paesaggio naturalizzato.

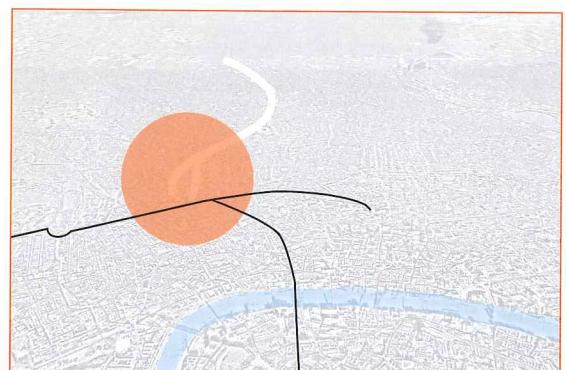
■ Intermodal node of London's transport system, King's Cross is now assuming a new urban centrality, situated as it is between the renaissant boroughs of Camden and Islington. Together with the completion of the Isle of Dogs, the occupation of the disused docks farther and farther to the east and the upgrading of Stratford centered on the project of the Olympic Park, this area of the King's Cross railroad depot delineates the whole of the Greater London strategic project that was the focus of Ken Livingstone's urban policies, intended as a response to the expectations of an increase in the city's population by around a million.

The new station of St. Pancras under construction at the center of this vast operation of property development and urban upgrading will help to extend the Thameslink program to the metropolitan scale, improving connections with London's four main airports and increasing intercontinental traffic with the high-speed link to Paris through the Channel Tunnel. A regeneration that is not just urban but also social and productive is connected with this project of transformation, comparable in its scope and scale with the one carried out since the eighties at Canary Warf.

A grand, global centrality, which exploits the advantages of rail, air and subway intermodality, will extend for about thirty hectares over the reorganized railroad tracks and the depot now being dismantled, incorporating the adjoining disused areas dotted with elegant factories built in the late 19th century, gasholders now elevated to the status of relics of industrial archeology and fragments of parkland along the Regent's Canal. Aligned with a system of urban boulevards and squares and covering the tracks in operation, over 750,000 sq.m of offices, housing, shopping centers, public buildings and entertainment activities will compose a new piece of city. Harking back to the models of New Urbanism, the Continental urban values of the compact city are mixed here with the environmental values introduced by the Regent's Canal that runs through the area, and the aspiration is to generate a hybrid habitability, where the advantages of the "center city" are combined with expectations of living in a naturalized landscape.



Demetri Porphyrios, Allies and Morrison
Townshend Landscape
Masterplan and Urban Strategies
London, 2001-





Pianta, sezione longitudinale, immagine virtuale della realizzazione, localizzazione, veduta dall'alto dell'area di progetto

Area plan, longitudinal section, virtual image of the finished project, localization, view of the project area from above

