

Parkways e freeways nella definizione del paesaggio delle metropoli americane. Il caso di Boston.

di Massimo Maria BRIGNOLI

La tradizione della Landscape Architecture americana ha fatto di Boston un campo avanzato di sperimentazione progettuale. La Emerald Necklace – vera “icona” dell’architettura del paesaggio – testimonia ancora efficacemente la capacità del progetto paesistico di innervare la struttura della metropoli contemporanea con spazi per la convivenza civile. Oggi la città affronta le ferite inferte al suo paesaggio dalla Central Artery con risultati, probabilmente, non all’altezza della sua storia. La parziale riuscita della Rose Kennedy Greenway pone in evidenza la necessità di ridefinire i ruoli delle discipline che si occupano del progetto dello spazio aperto.

Parkways and freeways with regard to American metropolises. The case of Boston.

The tradition of American landscape architecture has made Boston an advanced field for project experimentation. The Emerald Necklace – a true “icon” of landscape architecture- still very effectively shows the capacity of the landscape project to give life to the structure of present day metropolises with spaces for human society. At present Boston faces the damage done to its landscape by the CENTRAL ARTERY with results, probably, not worthy of its history. The partial success of the Rose Kennedy Greenway points to the necessity of redefining the roles and fields of study which have to do with projecting open spaces.

Parkways et freeways dans la définition du paysage des métropoles américaines: l'exemple de Boston

La tradition de la Landscape Architecture américaine a fait de Boston un champ d’experimentation projectuelle avancé. La Emerald Necklace - véritable icône de l’architecture du paysage – témoigne encore efficacement de la capacité du projet paysager d’innervier la structure de la métropole contemporaine d’espaces pour la cohabitation civile. Aujourd’hui la ville fait face aux blessures infligées à son paysage par la Central Artery, avec des résultats qui ne rendent probablement pas grâce à son histoire. Le succès partiel de la Rose Kennedy Greenway met en évidence la nécessité de redéfinir les rôles des disciplines qui s’occupent du projet des espaces ouverts.

Parkways e freeways en la definición del paisaje en las metrópolis estadounidenses. El caso de Boston

La tradición de la Landscape Architecture estadounidense ha hecho de Boston un lugar de avanzada experimentación con respecto a la planificación. La Emerald Necklace –verdadero icono de la arquitectura del paisaje – testimonia eficazmente la capacidad de la planificación paisajista de vivificar la estructura de la metrópolis contemporánea con lugares para la convivencia civil. Hoy la ciudad se enfrenta a las heridas infligidas a su paisaje por la Central Artery con resultados que quizás no sean dignos de su historia. El

landscape
 architecture
 in
 the
 city
 of
 boston

éxito parcial de la Rose Kennedy Greenway subraya la necesidad de reexaminar el papel de las disciplinas dedicadas a planificar el espacio abierto.

Parkways und Freeways in der Bestimmung der Landschaft der Amerikanischen Grossstaedte. Der Fall Boston.

Die Tradition der amerikanischen Landschaftsarchitektur hat aus Boston ein Planungsexperiment gemacht. Das Emerald Necklace, eine echte Ikone der Landschaftsarchitektur, bezeugt immer noch wirkungsvoll, wie die Landschaftsplanung die Struktur moderner Grossstaedte mit Raum zum Wohnen staerken kann. Heute muss die Stadt mit ihren von der Central Artery hervorgerufenen Wunden fertigwerden, mit Resultaten, die wahrscheinlich nicht der Groesse ihrer Geschichte entsprechen. Der teilweise Erfolg der Rose Kennedy Greenway macht die Notwendigkeit klar, die Regelung fuer die Planung der offenen Gebiete neu zu bestimmen.

Parkways e freeways nella definizione del paesaggio delle metropoli americane. Il caso di Boston.

di Massimo Maria BRIGNOLI

Il rapporto tra infrastruttura stradale e paesaggio è un tema centrale nella tradizione paesaggistica americana almeno a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, quando, con la realizzazione delle prime parkways nella regione di New York¹, i pionieri del Park Movement hanno tentato di “naturalizzare” il volto delle metropoli d'oltreoceano, allora percorse dalle tensioni dell'urbanesimo.

Tuttavia l'esplosione della motorizzazione di massa, che negli Stati Uniti è una realtà già negli anni '20 del Novecento,² ha fatto sì che le parkways si trasformassero gradualmente da pleasure drives in propulsori della migrazione suburbana.

La diffusione di quegli stessi principi progettuali che avevano liberato la strada-parco dalle compromissioni con la maglia stradale preesistente - vale a dire la limitazione d'accesso e la separazione dei livelli dei flussi veicolari - ha generato nuovi tipi di tracciati “specializzati” ed esclusivamente orientati al traffico. Tuttavia l'illusione che le freeways potessero salvare il downtown dalla decadenza economica e dalla perdita di valore rispetto alle aree suburbane più accessibili, “ha costituito la base di un drammatico cambiamento nell'America urbana”:³ il Federal-Aid Highway Act del 1956⁴ ha infatti reso possibile la realizzazione di un programma nazionale di freeways che “ha fallito nel risolvere i problemi della congestione, ha fallito nel controllare il decentramento, ha aumentato l'uso dell'automobile, ha aumentato l'inquinamento, e ha fatto a pezzi molte delle città attraversate dalle infrastrutture realizzate”.⁵

1 Il sistema costituito dal *Central Park* (1856-1876), dal *Prospect Park* (1865-1870) e dagli assi dell'*Eastern Parkway* e dell'*Ocean Parkway* (1870-1874), opera di Frederick Law Olmsted e di Calvert Vaux, fanno di New York e Brooklyn il laboratorio di *landscape architecture* - nonché di *city planning* - più avanzato del paese in questo periodo.

2 A partire dal 1913, con la produzione in serie della Ford “T”, l'automobile privata diviene il mezzo di trasporto più usato dagli Americani. A partire dallo stesso anno, limitando l'attenzione alla sola New York, si verificano quotidianamente, in corrispondenza degli orari di punta, degli ingorghi paralizzanti. Sempre a Manhattan tra il 1904 e il 1917, il traffico sulla Fifth Avenue cresce ad un ritmo doppio rispetto alla velocità di crescita della popolazione. Negli altri centri della regione newyorkese, tra il 1914 e il 1920, le cose vanno anche peggio: la registrazione dei veicoli nei downtown cresce ad un ritmo tre volte superiore rispetto alla popolazione a Newark, sei volte a Brooklyn, e sette volte a Buffalo. Il carico dei pendolari è tale che nel 1920 i ponti d'ingresso a Manhattan portano 92 milioni di veicoli con 204 milioni di passeggeri all'anno.

Vedi: McShane Clay, “The Origins and Globalization of Traffic Control Signals”, *Journal of Urban History*, 25, 3/1999, Sage publications, pp. 379-404.

3 Mohl Raymond A., “Stop the Road. Freeway Revolts in American Cities”, *Journal of Urban History*, Sage publications, 30, 5/2004, Sage publications, p 676.

4 Con questo documento il Governo Federale stanziava i fondi per la realizzazione dell'*Interstate Highway System*. Fino a quel momento nessuna città, con l'esclusione di New York, era stata in grado di realizzare i propri *freeways plans*, dati i costi esorbitanti.

5 Brown Jeffrey, “From Traffic Regulation to Limited Ways: The Effort to Build a Science of Transportation Planning”, *Journal of Planning History*, Sage Publications, 5, 01/2007, p. 33.

Il 5 ottobre 2008 ha tuttavia segnato un passaggio epocale in questa vicenda: con l'inaugurazione a Boston della *Rose Kennedy Greenway* sul sito dove fino alla fine degli anni '90 sorgeva la Central Artery – l'autostrada urbana che dal 1954 feriva il cuore della metropoli del New England – è stata definitivamente sancita la fine dell'epoca delle *freeways* urbane.

L'emblematicità del caso di Boston nella complessa questione della trasformazione del paesaggio metropolitano attraverso il progetto infrastrutturale, trascende tuttavia gli eventi più recenti e affonda le sue radici nella forza di una *metropolitan vision* che ha preso forma ben più di un secolo fa. Per tracciarne le linee fondamentali non è eccessivo risalire alle origini stesse della città, quando, nel 1634, i coloni puritani offrono ben trenta sterline al reverendo William Blaxton – primo solitario abitante della penisola Shawmut – per acquistare i suoi 50 acri di terra, ben esposti e ricchi di fonti d'acqua.⁶

Il terreno in questione diventa così il primo spazio aperto pubblico delle colonie del New England⁷ - il "*Commonage*" o "*Common*" - ancor prima che la Boston che conosciamo abbia iniziato a prendere forma alle falde delle tre colline della penisola allora esilmente collegata alla terraferma dal *Boston's Neck*.⁸

Forse seguendo il suggerimento di Henry James - bostoniano d'elezione – per cui "*il buon senso consiglia sempre di preferire una città grande a una piccola*",⁹ le autorità cittadine a partire dagli anni '40 dell'Ottocento, promuovono una serie di opere di bonifica che permettono alla città di espandersi rubando terreno al fiume.

Dopo il *South End* è, nel 1856, la volta dell'area di *Back Bay*, occupata da una palude salmastra a ridosso del *Common*. La sua bonifica dà vita ad un quartiere del tutto diverso, per respiro urbanistico, rispetto agli stretti *alleys* della vecchia Boston. La spina dorsale della nuova scacchiera residenziale, *Commonwealth Avenue*, è un ampio parco lineare affiancato da corsie lastricate carrabili e da una teoria di sobrie case in mattoni rossi "stile impero" – perfetta espressione di un'eleganza puritana, lontana dagli eccessi vittoriani di New York e Filadelfia.¹⁰ Il suo tracciato parte dal *Common* e giunge in aperta campagna, rimanendo aperto ad ulteriori sviluppi.

6 Per una storia del primo insediamento di Boston vedi: Whitehill Walter Muir, Kennedy Lawrence W., *Boston. A topographical history*, III, Cambridge (Mass.), Belknap Press of Harvard University Press, 2000.

7 Il terreno fu acquisito per essere preservato come pascolo pubblico, tanto che nel 1640, con voto popolare, fu approvata un'ordinanza che impediva futuri cambiamenti di destinazione d'uso. Tuttavia il Boston Common non fu mai usato solo per quello scopo, diventando presto lo spazio pubblico che accoglieva ogni funzione ufficiale della giovane colonia. Parate, esercitazioni militari ed impiccagioni avevano luogo qui.

8 Nome dell'istmo allora esistente sull'estuario del Charles River.

9 Henry James, *Transatlantic Sketches*, 1875.

10 Il tema progettuale del tracciato rettilineo ad estensione del sistema dei parchi urbani trovava chiaramente il suo modello nei contemporanei boulevard parigini, ma anche nell'esperienza delle vicine Brooklyn e New York, dove un sistema di parkways "urbane" concepite da Fredrick Law Olmsted stava innervando e direzionando la crescita della struttura metropolitana. Si fa qui riferimento alla proposta di Christian Zapatka di distinguere lo sviluppo delle parkways in tre fasi successive: urbana, suburbana e nazionale. Vedi: Zapatka Christian, "I parkways americani. Origine ed evoluzione della strada-parco", *Lotus International*, 56, 1987, Milano, Alfieri, pp. 97-125.

Questo suggerimento viene subito colto da Frederick Law Olmsted, leader del *Park Movement*, che, a servizio della *Park Commission* cittadina dal 1875, concepisce insieme a Charles Eliot, un piano per la realizzazione di sei parchi collegati, sulla direttrice est-ovest, da un sistema di *parkways*.

Il primo di questi progetti riguarda la sistemazione del *Back Bay Fens* (1879), il nodo urbano che raccorda il sistema *Common - Commonwealth Avenue* coi nuovi parchi. Così Olmsted “infilà” i primi “gioielli” di quella che viene presto ribattezzata *Emerald Necklace*: la “Collana



Commonwealth Avenue (Boston, 1903)

di Smeraldo” di Boston.

Ciò che interessa al leader del *Park Movement* è soprattutto la continuità urbanistica dei vari componenti del suo piano: la *parkway*,¹¹ con la sua sezione complessa e multifunzionale, diventa così l'elemento capace di tenere insieme città e campagna - i piaceri dell'una e dell'altra - e diventa il centro della sua riflessione progettuale.¹²

Ben presto la *Emerald Necklace*, completata tra il 1893 e il 1902, diventa un punto di riferimento per la *Landscape Architecture* americana: con essa Olmsted dimostra che è possibile conferire una struttura allo sviluppo metropolitano a partire dalla cura e trasformazione di luoghi marginali.

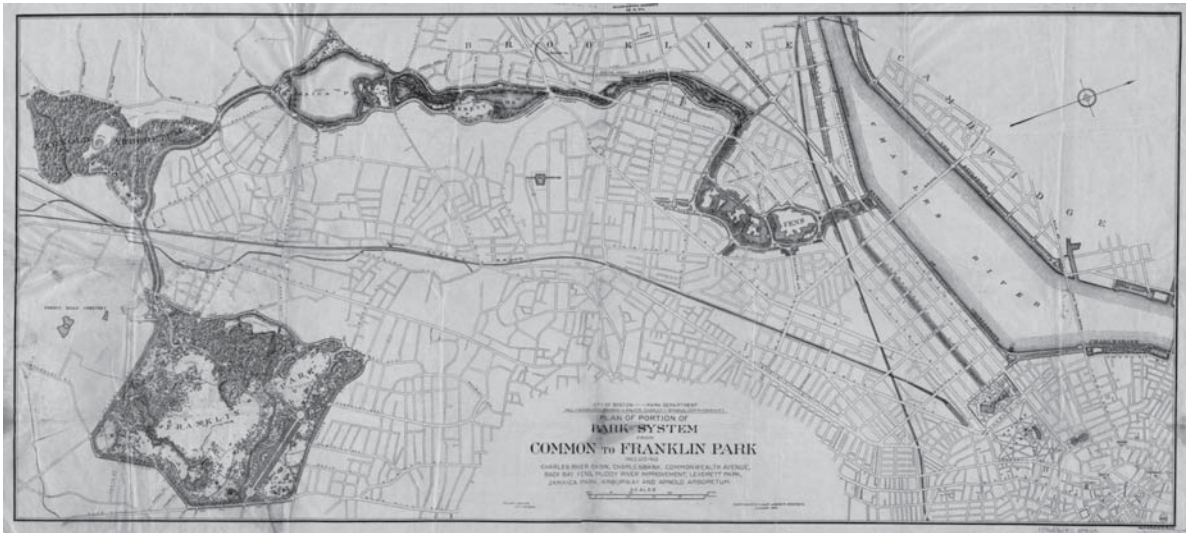
Dopo quest'epoca “eroica” anche Boston, a partire dagli anni '20 del Novecento, indirizza le sue energie verso la ricerca di una soluzione alla crescente congestione del traffico veicolare: i

11 A Boston l'idea della strada-parco aveva finalmente maturato una peculiarità tipologica schiettamente “americana” e completamente affrancata dai modelli europei. Inserendosi ai margini dello sviluppo urbano per bonificare terreni “insalubri” ed insinuandosi nella topografia dei luoghi secondo le linee naturali proprie dell'estetica del pittoresco, la *parkway* perdeva l'aspetto monumentale derivante dal modello del boulevard. Vedi: Dal Co Francesco, “Dai parchi alla regione: l'ideologia progressista e la riforma della città americana”, in AAVV, *La città americana: dalla guerra civile al New Deal*, Napoli, Laterza, 1973.

12 A questo proposito Olmsted aveva elaborato una teoria che associava l'avanzamento della civilizzazione con l'evoluzione delle strade. Secondo tale tesi nella storia della strada si potevano individuare cinque tipologie corrispondenti a cinque diversi stadi di civilizzazione: il quinto stadio veniva a coincidere con l'opera di Olmsted stesso. Questa teoria di Olmsted e Vaux venne esposta in tutta la sua ampiezza nell'*Annual Report of the Brooklyn Park Commissioners* del 1876. Cit. in: Jacobs Allan B., Macdonald Elizabeth, Rofé Yodan, *The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2002, p. 86.

“tecnici” prendono le redini del progetto urbano e decretano che solo un sistema di freeways tra downtown e sobborghi può salvare le città dall’asfissia.¹³

Il *freeway plan* di Boston elaborato da Robert Whitten nel 1930 dedica tuttavia ancora molta attenzione agli aspetti estetici dei nuovi tracciati stradali, descritti come “un’eccezionale combinazione di bellezza e utilità che potrebbe migliorare il paesaggio urbano.”¹⁴ Ma queste parole di Whitten suonano amare se si pensa che al suo piano si deve la concezione di quella *Central Artery* che, una volta realizzata, avrebbe devastato il cuore della città.



L’avanzamento di questo e di tanti altri “concrete monsters” sulle *neighborhoods* centrali delle metropoli americane alla fine degli anni ‘50, provoca tuttavia un vasto movimento di protesta che sfocia in una vera e propria *freeway revolt*.

Questi sono anche gli anni in cui *Landscape Architecture* e *Urban Design* diventano materie d’insegnamento presso le maggiori università del paese - a partire dallo stesso MIT e da Harvard - e in cui la diffusione delle idee di Jane Jacobs, di Kevin Lynch e di Ian MacHarg pone al centro della riflessione disciplinare i valori del paesaggio urbano e naturale, minacciati da quell’approccio esclusivamente “quantitativo” proprio degli ingegneri delle highways. Sebbene il fronte degli intellettuali sia unito nel contrastare l’insensatezza di una certa “*engineering vision*”, non tutti sono contrari all’introduzione delle freeways nel corpo urbano: alcuni credono che un diverso tipo di progettazione autostradale, più attenta al contesto, possa conciliare le nuove infrastrutture con la città. Di questo parere, almeno in questi anni,

Olmsted, Olmsted & Eliot, Landscape Architects, Plan of portion of park system from Common to Franklin Park: including Charles River Basin, Charlesbank, Commonwealth Avenue, Back Bay Fens, Muddy River Improvement, Leverett Park, Jamaica Park, Arborway and Arnold Arboretum, Boston (1894)

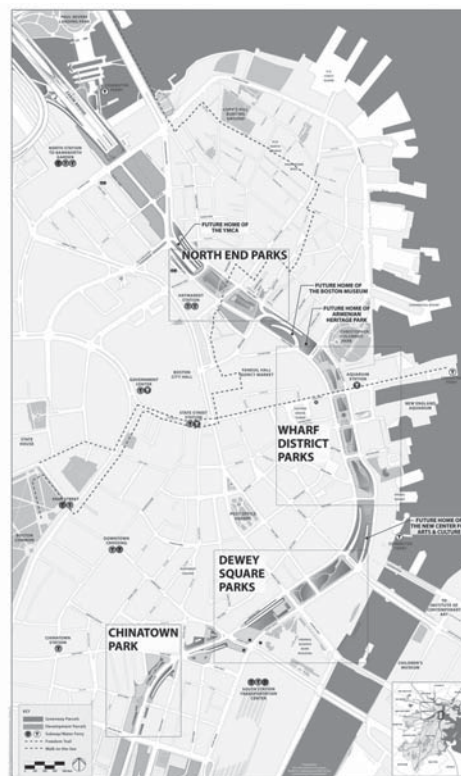
¹³ Weinstein Asha, “Curing Congestion: Competing Plans for a Loop Highway and Parking Regulations in Boston in the 1920s”, *Journal of Planning History*, 3, 4/2004, Sage publications, pp. 292-311.

¹⁴ *Report on a Thoroughfare Plan for Boston*, (1930); cit. in: Brown Jeffrey, “From Traffic Regulation to Limited Ways: The Effort to Build a Science of Transportation Planning”, *Journal of Planning History*, Sage Publications, 5, 01/2007, p. 21.

sembra essere lo stesso Kevin Lynch, che in *The Image of the city* (1960), considera le freeways come oggetti ambigui nel paesaggio metropolitano, capaci di raccontarlo dai finestrini della macchina e allo stesso tempo di renderlo opprimente per gli abitanti, mentre nel successivo *The view from the road* (1964) Lynch abbraccia un punto di vista esclusivamente “interno” alla highway:¹⁵ l’esperienza dell’automobilista, lanciato in un volo radente sui tetti della città viene elevata a criterio progettuale. Così anche la *Central Artery*, si trasforma in una “macchina della percezione” del paesaggio metropolitano e al progettista resta il compito di rendere “*il lato della strada (...) un libro affascinante da leggere lungo il viaggio*”.¹⁶ Tutto ciò a discapito di chi vive, abita e si muove intorno alle infrastrutture.

Sul lungo periodo è prevalsa tuttavia ben altra visione: la *Central Artery* si è dimostrata una struttura obsoleta fin dalla sua realizzazione, nefasta dal punto di vista della qualità urbana e foriera di un crescente traffico indotto, passato dai 75.000 veicoli/giorno del 1954 ai 190.000 del 2000.

Planimetria di Boston con la Central Artery a confronto col Rose Kennedy Greenway Plan (2007)



15 Il punto di vista di colui che “guarda la strada” non viene programmaticamente considerato: “*Highways have special visual qualities if we consider them as art. We will discuss them from the standpoint of the driver and his passengers, ignoring the issue of how the highway looks from the outside.*” Lynch Kevin, Appleyard Donald, Myer John R., *The view from the Road*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1964, p. 3.

16 Ibidem, p. 21.

Il suo *design* rigido, dettato dalle leggi dell'idrodinamica e della cinetica dei veicoli ne ha decretato la totale estraneità all'organismo urbano: non stupisce affatto che fin dal 1972 se ne sia invocato l'interramento.¹⁷

Date queste premesse Boston si è recentemente allineata alla tendenza, diffusa negli ultimi decenni in diverse metropoli statunitensi,¹⁸ alla demolizione di alcune tratte urbane delle freeways interstatali, a partire dalle esperienze pionieristiche di San Francisco¹⁹ e di Portland.²⁰

La metropoli del Massachusetts, sebbene sia entrata su questa scena in ritardo, ha attirato subito l'attenzione col *Central Artery/Tunnel Project (CAT)* grazie soprattutto al costo di 14,5 miliardi di dollari - provenienti in gran parte da finanziamenti governativi - che ne ha fatto il più grande investimento in un'unica infrastruttura mai realizzato nella storia degli Stati Uniti.²¹

The Big Dig, il "grande buco", è l'epiteto con cui i *bostonians* hanno ribattezzato l'ampio tunnel sotterraneo che inghiotte le tratte urbane delle *Interstates* 90 e 93.

Lungi dal costituire una "sconfitta" per gli ingegneri, il *CAT* rappresenta invece il più grande progetto di ingegneria civile mai realizzato negli *States*,²² Infatti la logica di incremento quantitativo della portata dell'infrastruttura è stata pienamente rispettata - dalle 6 corsie della sopraelevata si è passati a 8 - e, fatto ancor più sorprendente, è stato ricalcato esattamente lo stesso tracciato urbano della preesistente autostrada interstatale.

L'affermazione di uno degli ingegneri progettisti, secondo cui "*non stiamo costruendo un tunnel ma una superhighway sotterranea*",²³ conferma l'idea che "sventrare" Boston per inserirci a forza 7,5 miglia di autostrada sotterranea, in un percorso non più largo di 200 piedi, nonostante abbia costituito "*una delle grandi sfide dell'ingegneria del nostro tempo*",²⁴ sia

17 La depressione della Central Artery era una proposta già contenuta nella *Boston Transportation Planning Review* (1972), documento che raccoglieva lo spirito dell'azione democratica popolare che aveva evitato negli anni precedenti la realizzazione di una seconda freeway nel downtown. Rimasta inascoltata per quasi un decennio, l'idea viene ripresentata nel 1980 a opera del *Commonwealth of Massachusetts' Executive Office of Transportation and Construction*.

18 E' il caso, oltre a quelli citati, di Fort Worth (Texas), Akron (Ohio), Toronto, Milwaukee, Cincinnati, Duluth, Hartford, Pittsburgh, e Seattle.

19 Almeno due sono gli interventi significativi realizzati a San Francisco: la rimozione della Imbarcadero Freeway (1999), che ha riconquistato alla città il rapporto diretto con la baia, e la demolizione della Central Freeway (2003) che è stata sostituita dall'Octavia Boulevard nel 2005.

20 La Harbor Drive di Portland, un'autostrada urbana che fiancheggiava la riva del Willamette River, è stata demolita nel 1974 per lasciare spazio ad un grande parco che ha riconnesso la città al suo riverfront.

21 Da una spesa iniziale prevista intorno ai 9 miliardi di dollari i costi sono fluttuati fino a sfiorare i 15 miliardi. Per spiegare tale fluttuazione è stato realizzato un'apposito studio dalla stessa Task Force promotrice del progetto. McNichol Dan, *The Big Dig*, New York, Silver Lining Books, 2002.

22 I numeri dell'opera sono impressionanti: il progetto ha comportato la realizzazione di oltre 160 miglia di corsie autostradali in un corridoio di circa 7,5 miglia che accoglie 245mila veicoli al giorno. Oltre 13 milioni cubi di terreno sono stati rimossi e sono stati costruiti quattro svincoli maggiori, con diverse altre connessioni minori. L'intero sistema autostradale, che portava oltre 190mila veicoli al giorno, e le strade urbane intorno al nuovo sistema sono rimaste pienamente funzionanti per tutto il periodo di costruzione durato più di 11 anni. Sono quasi 700 gli ingegneri coinvolti nel processo di progettazione. Facchinetti Marco, *Corridoi infrastrutturali e trasformazioni del territorio. La pianificazione delle infrastrutture negli Stati Uniti*, Firenze, Alinea Editrice, 2002.

23 D. McNichol, op. cit., 2002, p. 17.

24 Ibidem.

stata una scelta opinabile dal punto di vista della pianificazione dei trasporti.²⁵ La possibilità di fare a meno dell'infrastruttura e di far passare il traffico d'attraversamento fuori dal centro non è mai stata nemmeno contemplata. Ne risulta il timore giustificato che la congestione automobilistica nel downtown possa aumentare: il traffico indotto dalla nuova arteria potrebbe spingere altri, tra i 135mila pendolari quotidiani, a ricorrere all'automobile. A questa osservazione gli ingegneri hanno risposto progettando corsie privilegiate per veicoli a più occupanti (corsie *HOV*, *High Occupancy Vehicles*), e diminuendo la superficie dei parcheggi nel Downtown e a Cambridge. A ben guardare la logica messa in campo è quasi schizofrenica: si richiederebbe infatti ad una infrastruttura dimensionalmente potenziata e con ben 2 accessi nel downtown (oltre a 2 mega-svincoli subito a ridosso), di portarvi meno traffico di quello che vi giungeva precedentemente.

Rivolgendo l'attenzione al paesaggio urbano è necessario misurare la rispondenza dei progetti alle aspettative generate da un tale investimento.

La genesi della *Rose Kennedy Greenway* risale almeno al 1988, quando la Boston Redevelopment Authority (BRA), commissiona l'esplorazione di possibili soluzioni progettuali per la sistemazione del corridoio centrale all'architetto spagnolo Ricardo Bofill e all'architetto locale Alex Krieger. Alla consultazione partecipa anche la *Boston Society of Architects*.

Mentre Bofill propone la realizzazione di un boulevard neoclassico, con obelischi ed anfiteatri, l'idea della *Boston Society of Architects* è quella di un continuum di isolati residenziali a corte. Krieger propone una visione frammentata dello spazio aperto, con una sequenza di piazze e piccoli parchi alternati a isolati che avrebbero garantito la vitalità dei marciapiedi, cogliendo probabilmente più degli altri progetti la continuità con la trama urbana di Boston.

Tuttavia la proposta che la Boston Redevelopment Authority ha esposto nel suo *Boston 2000 plan*, escludeva tutti questi suggerimenti e avanzava l'ipotesi, vagamente "neo-olmstediana", di un parco lineare punteggiato di padiglioni per attività culturali e caffè sui marciapiedi.

Questa immagine prodotta dall'Authority, seducentemente illustrata, è stata confermata dal *Record of Decision* del 1991, secondo cui il 75% del terreno sarebbe stato dedicato a "spazio aperto" e il restante 25% al costruito.²⁶ Un tale grado di definizione non era giustificato né da dati quantitativi, né da valutazioni qualitative: non c'era alcuna visione politica e sociale sottesa a queste previsioni.²⁷

²⁵ La scelta progettuale del tracciato è stata la causa prima della continua lievitazione dei costi dell'opera. Infatti numerose sono state le difficoltà e gli imprevisti sorti intorno ad un simile cantiere nel cuore di una delle aree urbane più dense d'America. Oltre alla difficoltà di inserirsi tra le infrastrutture esistenti, il cantiere ha dovuto fare i conti con un sottosuolo limaccioso e inadatto a sopportare il peso dei macchinari di lavorazione. Si è dovuto letteralmente congelare il terreno in diversi punti per renderlo sufficientemente resistente. Campbell Robert, "The Big Dig. What's up under Boston?", *Architectural Record*, 190, 3/2002, pp. 84-88.

²⁶ Il progetto ha creato nell'area metropolitana più di 150 acri di nuovi parchi e spazi aperti: 27 nel downtown, 105 su Spectacle Island, ampliata col terreno proveniente dall'escavazione; altri 33 acri sono stati sottratti al bacino inferiore del Charles River in modo da espandere il parco dell'Esplanade. Infine 7 acri hanno ampliato le rive dell'East Boston. D. McNichol, op. cit., 2002.

²⁷ Murray Hubert, "Paved with Good Intentions. Boston's Central Artery Project and a failure of city building", *Harvard Design Magazine*, 22, 2005, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, pp. 74-82.

Nonostante anni di dibattiti, quest'idea è stata riproposta nel *Master Plan* per il corridoio elaborato nel 2001 su commissione della *Massachusetts Turnpike Authority* - la stessa agenzia incaricata della realizzazione del tunnel. In questo documento l'area veniva ribattezzata "*Rose Kennedy Greenway*" - definizione che chiaramente conteneva delle implicazioni progettuali. L'elaborazione del piano veniva affidata allo studio SMWM di San Francisco.

Nell'autunno del 2001 Karen Altshuster, progettista di SMWM, presentava pubblicamente il piano che avrebbe coordinato gli interventi successivi, frutto di anni di incontri coi cittadini delle diverse comunità interessate, per garantire che il risultato fosse espressione di un'ampia convergenza.

La struttura del piano si basava sulla mera suddivisione in parcelle dell'intera area, ottenuta dall'intersezione del doppio viale di 3 corsie per carreggiata ai lati di tutto il corridoio, con le strade "storiche" provenienti dal centro verso il waterfront. Questa era un dato di fatto che era stato imposto dalla stessa Authority: i progetti erano stati già potenzialmente frammentati ancora prima che esistesse un *Master Plan*. Infatti prima dell'affidamento degli incarichi di progettazione erano stati messi in opera diversi marciapiedi, lampioni e panchine, che avevano trasformato in realtà quella suddivisione.

Niente poteva essere più lontano dalla visione continua e articolata che Olmsted aveva realizzato con la *Emerald Necklace*, a cui tuttavia nei documenti ufficiali si è fatto continuamente riferimento come modello.

Il piano SMWN ha dunque raccolto pessimi commenti critici, a partire da quello autorevole di Jane Holtz Kay,²⁸ secondo cui la vaghezza d'intenti del *Master Plan* era frutto dell'aumento irriflessivo delle aree destinate a verde, scelta sostanzialmente motivata della "retorica dello spazio aperto", che aveva fatto sì che "*si fosse dimenticato il fatto che lo spazio definito, visionario - non lo "spazio aperto" - fa il carattere dei luoghi*".²⁹

La povertà ed omogeneità della soluzione progettuale - tante particelle di parco circondate e divise da strade carrabili - era quanto di più lontano dalla eccezionale varietà (soprattutto per una città americana) del paesaggio urbano di Boston. La questione era riassumibile con la constatazione che "*in questa antica città, l'arte e la politica di creare una buona scena pubblica sono complesse e, da quando il paesaggio lunare dell'arteria di Boston è stato distrutto, il terreno liberato richiede una visione più chiara e un meno nebuloso "spazio aperto"*".³⁰

Questo appello è rimasto tuttavia inascoltato: dalla sostanziale omogeneità proposta dal *Master Plan* del 2001 sono derivati nel 2003 i progetti specifici per i diversi lotti. I pochi edifici previsti, tra cui le serre della *Massachusetts Horticultural Society*, avrebbero suddiviso la *Rose Kennedy Greenway* in tre parchi "di pertinenza" delle vicine neighborhoods, rispettivamente *North End Park*, *Wharf District Park* e *Chinatown Park*.³¹ Le scelte progettuali ribadiscono la logica dei frammenti, in cui è molto difficile cogliere un disegno unitario. Il risultato conferma quella omogeneità senza carattere anticipata dal

28 Holtz Kay Jane, "Closing Down "Open Space", *Landscape Architecture*, 91, 01/2001; Campbell Robert, op cit, 2002, pp. 84-88; H. Murray, op. cit., 2005;

29 Holtz Kay Jane, "Closing Down "Open Space", *Landscape Architecture*, 91, 01/2001, p. 119.

30 Ibidem, 2001, p. 120.

31 I diversi progetti sono descritti in: Freeman Alan, "Above the Cut", *Landscape Architecture*, 93, 03/2003, Washington, American society of landscape architects, pp. 62-67.



Sistemazione del tratto tra i Wharf District Parks e i Dawey Square Parks (Boston, agosto 2008), dove approdano in superficie le rampe di accesso al Tunnel. Qui sorgerà il nuovo Center for Arts and Cultures.

32 sul disegno urbano e guidati dalle scadenze del programma di costruzione, perciò ben poco

Master Plan, declinata in progetti allineati al “minimo comune denominatore”.

Se per gli ottimisti il corridoio verde tra le nuove strade dovrebbe ricordare il sistema dei parchi della *Emerald Necklace* in realtà la *greenway* si configura come un arcipelago di isole verdi in un mare di traffico, che ripropone, in una forma diversa, la presenza di una barriera tra il downtown e la riva della baia.

La considerazione della vicinanza dei più straordinari esempi della tradizione della *Landscape Architecture* americana può avere in effetti tratto in errore: il desiderio di connettere il corridoio alla rete dei percorsi verdi non ha tenuto conto, dal punto di vista del disegno urbano, del carattere inconcluso e frammentario dello spazio sventrato per far posto alla *Central Artery*. Gli alti fronti ciechi di edifici semi-demoliti, la disomogeneità dei grattacieli accanto ai più bassi edifici di mattoni della vecchia Boston, e la mancanza di allineamento dei fronti avrebbero necessitato di interventi ben più energici che la semplice applicazione di un “cerotto verde” sulla vecchia ferita provocata dall’infrastruttura. Il limite dell’intervento è stato anche prettamente fisico: tutto costretto entro l’area degli *aerial rights* autostradali, senza la possibilità di coinvolgere, come sarebbe stato necessario, almeno gli immediati dintorni.³²

L’intero processo è stato sottoposto ad aspre critiche,³³ dovute soprattutto al fatto che l’intera operazione è stata guidata dai *managers* del progetto infrastrutturale, totalmente impreparati

32 Per ovviare a questo problema nell’autunno del 2005 si è dato vita a *Crossroads*, un’iniziativa commissionata dal *City Council* e coordinato da Ken Greenberg, tra i più accreditati urban designers statunitensi, che pone l’attenzione sulle strade che erano state “tagliate” dalla interposta costruzione della *Central Artery*. Esse coincidevano anche con i più antichi percorsi cittadini poiché collegavano il Civic Center e Beacon Hill coi trafficati moli del porto. Attraverso questo progetto si è voluto coagulare l’interesse dei relativi quartieri intorno ad ogni strada, perché attraverso gli strumenti dello street design ritornasse ad essere una “Great Street”. Il pregio di questa idea, progettualmente ancora vaga, è quello di guardare allo spazio ritrovato con la realizzazione del Tunnel, come ad un potenziale strumento di riconnessione dell’intero tessuto del downtown. Secondo Greenberg “l’iniziativa di *Crossroads* è un’opportunità non solo per migliorare queste strade ma anche per ripensare al potenziale ed alla funzione delle strade nel 21esimo secolo”.

33 Tra gli altri Robert Campbell, il critico d’architettura del “*Boston Globe*”, ha lamentato soprattutto il ruolo marginale svolto dall’*urban design* nell’evoluzione del progetto. Questo avrebbe guadagnato la scena solo a posteriori, e soprattutto dopo che le scelte principali sul destino delle aree liberate erano già state prese. Di diverso avviso è invece Hubert Murray, che dalle pagine dell’“*Harvard Design Magazine*” ha “accusato” l’invadenza del disegno urbano nel processo di pianificazione, che avrebbe determinato un vero capovolgimento tra piano e progetto: si sarebbe pianificato sull’onda della suggestione provocata da un disegno che non è mai stata verificata, così l’immagine è stata confusa col contenuto. Campbell Robert, op. cit., 2002; Murray Hubert, op. cit., 2005.

disposti ad ascoltare ragioni, principi e perfino i dati: *“automaticamente i costruttori della highway sono stati anche i costruttori della città”*.³⁴

Anche il disinteresse dei politici è stato un fattore chiave nel lasciare che maturasse senza troppi intoppi il progetto proposto: il modesto peso elettorale delle *neighborhoods* attraversate ha fatto sì che la loro attenzione si fosse concentrata soprattutto sui possibili benefici a livello metropolitano (accessibilità e verde), piuttosto che a livello locale.

In ultima analisi la *Rose Kennedy Greenway* ripropone i segni pesanti dell'infrastruttura che cela: guardando alle fasi del progetto di sistemazione una costante evidente è rappresentata dalla realizzazione del doppio viale che chiude “a sandwich” il parco lineare, del tutto funzionale all'approdo in superficie dei due principali accessi al downtown dalla nuova infrastruttura sotterranea. Riesce difficile credere che tali strade non vengano quotidianamente intasate dal traffico proveniente dalla nuova arteria sotterranea. Che questo progetto non sia poi mai stato messo in dubbio, come facilmente si sarebbe invece potuto fare guardando alle mappe storiche e ai molti fronti ciechi che si affacciano sul corridoio, rappresenta uno dei più pesanti vincoli posti dall'infrastruttura alla forma della città, vincoli che s'intendeva invece eliminare con l'interramento.

Pensando al paesaggio della Boston di ieri e di oggi emerge innanzitutto la constatazione che il disegno urbano e la *Landscape Architecture*, da discipline guida nel dar vita ad una visione lungimirante per lo sviluppo della metropoli, hanno oggi assunto una posizione del tutto secondaria rispetto alle discipline “scientifiche”: ingegneria e *city planning* innanzitutto. Il risultato è costituito dalla *Rose Kennedy Greenway*, il cui insieme di parchi ha sicuramente arricchito il patrimonio paesaggistico della metropoli del New England anche di alcuni episodi pregevoli, come i parchi del North End. Tuttavia è lecito pensare che Boston abbia saputo investire molto meglio quelle trenta sterline con cui i primi coloni avevano acquistato il *Common*, primo tassello del suo straordinario sistema di spazi aperti, piuttosto che i miliardi di dollari impegnati nella realizzazione del *Big Dig*.

Riferimenti Bibliografici

- Ahern Jack, *A Guide to the Landscape of Boston*, Cambridge (Mass.), Hubbart Educational Trust, 1999.
- Brown Jeffrey, “From Traffic Regulation to Limited Ways: The Effort to Build a Science of Transportation Planning”, *Journal of Planning History*, Sage Publications, 5, 01/2007, pp. 3-34.
- Consonni Giancarlo, “La strada tra sentimento e funzione”, in *L'internità dell'esterno: Scritti su l'abitare e il costruire*, Milano, CLUP, 1989.
- Dal Co Francesco, “Dai parchi alla regione: l'ideologia progressista e la riforma della città americana”, in AAVV, *La città americana: dalla guerra civile al New Deal*, Napoli, Laterza, 1973.
- Demangeon Alain, Werquin Anne Carol, «La parkway. L'ambition des promenades urbaines tracées à l'infini», in AAVV, *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies*

³⁴ “by default the highway builders have been the city builders”. Murray Hubert, “Paved with Good Intentions. Boston's Central Artery Project and a failure of city building”, *Harvard Design Magazine*, 22, 2005, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, p. 79.

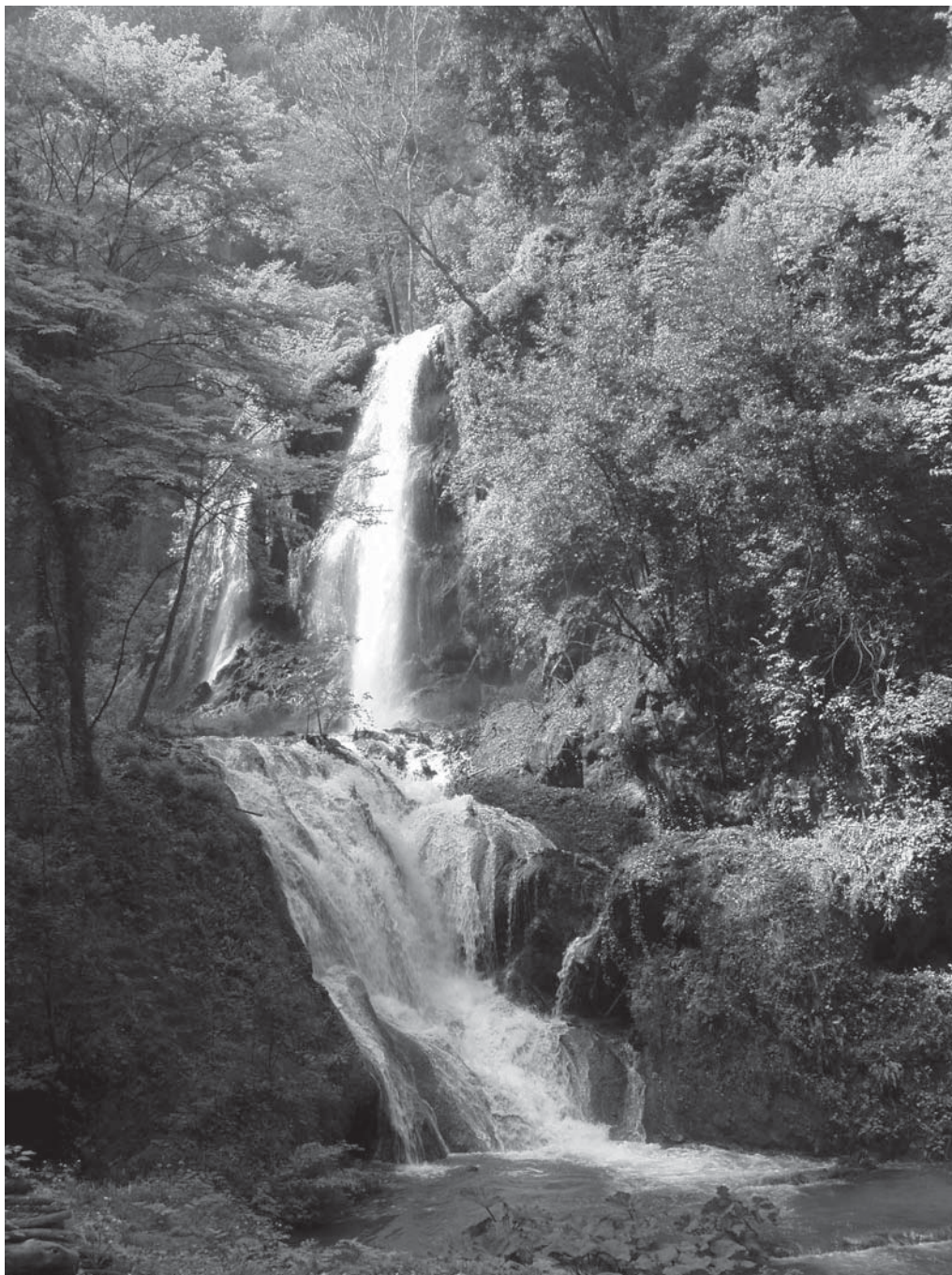


North End Parks (Boston, agosto 2008)



urbaines, Dossier CERTU, 84, Paris, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du tourisme, 2000.

- Facchinetti Marco, *Corridoi infrastrutturali e trasformazioni del territorio. La pianificazione delle infrastrutture negli Stati Uniti*, Firenze, Alinea Editrice, 2002.
- Foster Mark S., *From Streetcar to Superhighway: American City Planners and Urban Transportation, 1900-1940*, Temple University Press, Filadelfia, 1981.
- Freeman Alan, "Above the Cut", *Landscape Architecture*, 93, 03/2003, Washington, American society of landscape architects, pp. 62-67.
- Hall Peter, *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford, Blackwell Publisher, 1988.
- Holtz Kay Jane, "Closing Down "Open Space", *Landscape Architecture*, 91, 01/2001, Washington, American society of landscape architects, pp. 119-120.
- Jacobs Allan B., Macdonald Elizabeth, Roße Yodan, *The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2002.
- Lynch Kevin, *The image of the city*, XXVI, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1998.
- Lynch Kevin, Appleyard Donald, Myer John R., *The view from the Road*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1964.
- McNichol Dan, *The Big Dig*, New York, Silver Lining Books, 2002.
- McShane Clay, "The Origins and Globalization of Traffic Control Signals", *Journal of Urban History*, 25, 3/1999, Sage publications, pp. 379-404.
- Mohl Raymond A., "Stop the Road. Freeway Revolts in American Cities", *Journal of Urban History*, Sage publications, 30, 5/2004, Sage publications, pp. 674-706.
- Murray Hubert, "Paved with Good Intentions. Boston's Central Artery Project and a failure of city building", *Harvard Design Magazine*, 22, 2005, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, pp. 74-82
- Weinstein Asha, "Curing Congestion: Competing Plans for a Loop Highway and Parking Regulations in Boston in the 1920s", *Journal of Planning History*, 3, 4/2004, Sage publications, pp. 292-311
- Whitehill Walter Muir, Kennedy Lawrence W., *Boston. A topographical history*, III, Cambridge (Mass.), Belknap Press of Harvard University Press, 2000.
- Zapatka Christian, "I parkways americani. Origine ed evoluzione della strada-parco", *Lotus International*, 56, 1987, Milano, Alfieri, pp. 97-125.



Paesaggio naturale: le cascate di Tivoli

A. Acierno