

RE USING

Heritage from Rivertown

DETROIT

Gian Luca Meli



**POLITECNICO
DI TORINO**



**Lawrence
Technological
University**

Politecnico di Torino

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio

Luglio 2020

Tesi di Laurea Magistrale

RE USING DETROIT Heritage from Rivertown

Relatore

Prof.ssa Roberta Ingaramo

Correlatore

Ramello Manuel Fernando

Candidato

Gian Luca Meli

248314

Indice

INTRODUZIONE	8
ABSTRACT	10
1 LE ORIGINI	
Da colonia Francese a capitale industriale	14
Un piano per Detroit	16
Ascesa della città	16
From Motown to ghosttown	20
De-industrializzazione	24
Divergenze Razziali	26
Eredità del dopoguerra	32
Il fallimento	33
Detroit 2020	34
2 RIVERTOWN WAREHOUSE DISTRICT	
L'altro lato della Motorcity	42
Sviluppo del riverfront	44
De-industrializzazione Rivertown	46
Rivertown oggi	47
Rivertown analisi	50
Periodo del proibizionismo	64
Quale patrimonio	65

3 INDUSTRIAL HERITAGE

Industrial Heritage	68
National Register of Historic Places	70
Processo di candidatura	73
Mappatura edifici storici	78

4 SCHEDE EDIFICI

289 Aubin Street	82
1977 East Woodbridge Street	84
1995 East Woodbridge Street	86
1900 East Woodbridge Street	88
1938 Franklin Street	90
1974 Franklin Street	92
1986 Franklin Street	94
2000 Franklin Street	96
2024 Franklin Street	98

4 CREATIVE FACTORY

Creative industries	102
Usò temporaneo	104

5 CASI STUDIO

Fulton Market, Chicago	112
West Chelsea District, Manhattan	116
Meatpacking District, Manhattan	120
Hughes Warehouse, San Antonio	124

6 PROGETTO

Masterplan	128
Activation process	138
Fasizzazione	143
Fase zero	144
Fase uno	146
Fase due	148
Fase tre	150
Progetto	152
1974 Franklin	153
1900 Woodbridge	154

7 CONCLUSIONI	192
----------------------	------------

8 BIBLIOGRAFIA

INTRODUZIONE

Reusing Detroit, Heritage from Rivertown è un lavoro di ricerca svolto negli Stati Uniti e si focalizza principalmente sul problema del riuso del patrimonio industriale dismesso e di come questo possa essere tutelato e valorizzato.

Il lavoro di tesi interessa il quartiere Rivertwon Warehouse District, uno dei più antichi di Detroit, dove sorsero le prime industrie siderurgiche e automobilistiche, che portarono Detroit a diventare una capitale industriale. Questa zona è ricca di edifici storici tutt'ora dismessi e in stato di degrado avanzato, facenti parte dell'Industrial Heritage. Tuttavia, parte di essi rischia di essere demolito a causa della scarsa tutela e manutenzione.

Il lavoro è stato sviluppato con la collaborazione delle autorità locali della città di Detroit, in particolare il Planning and Development Department, si è cercato di individuare quegli edifici che per importanza storica fossero degni di essere tutelati. Questo ha introdotto il tema principale su cui si è basato il lavoro di ricerca, il National Register of Historic Places. Questo è uno strumento indispensabile che permette di ottenere i fondi necessari per il recupero del patrimonio esistente e viene solitamente utilizzato per il recupero dei Downtown e dei distretti storici delle città. Nei capitoli presenti all'interno della tesi viene analizzato il sistema dei registri di tutela, di come sia possibile ottenere i fondi e di come funziona il processo di candidatura per il riconoscimento dei beni come "listed", con un'analisi degli edifici presenti e la produzione delle schede necessarie per la loro candidatura.

La tesi è strutturata in due parti, la prima di ricerca e analisi e la seconda di progetto.

Nella prima parte viene analizzata la storia della città, che da colonia francese è diventata una capitale industriale. Successivamente ci si è focalizzati sull'impatto che la de-industrializzazione ha avuto sullo stato occupazionale e sulla dismissione dei distretti presenti,

portando la città ad una crisi economica mai vista prima. Sempre nella prima parte vengono presentati i capitoli riguardanti l'area di intervento, l'industrial heritage, i national register, le creative factory e i casi studio.

La seconda parte invece, dove viene trattato il progetto, affronta inizialmente un lavoro di masterplan riguardante la riqualificazione degli edifici presenti e del gran numero di lotti vacanti derivati dalle demolizioni effettuate nei primi anni del 2000, tipici di queste aree dismesse. Successivamente si passa all'individuazione ed esposizione dei tre attivatori del processo di rigenerazione dell'area, basati sull'uso temporaneo degli edifici e di conoscenza dell'area.

Infine, si arriva al progetto di riuso, e ci si focalizza in particolare su due edifici entrambi dismessi: il primo una ex fabbrica di prodotti finiti in acciaio e il secondo un ex warehouse. La proposta di riuso fatta riguarda il riutilizzo come creative factory, laddove l'ex fabbrica viene destinata a un utilizzo legato al mondo artistico, con la creazione di studi, atelier e spazi dedicati alle esposizioni mentre il secondo viene indirizzato al mondo tech, così che diventi un polo di eccellenza per quanto riguarda lo sviluppo e l'innovazione tecnologica.

ABSTRACT

Reusing Detroit, Heritage from Rivertown is a research work carried out in the United States and focuses mainly on the problem of the reuse of disused industrial heritage and how it can be protected and enhanced.

The thesis concerns the Rivertwon Warehouse District, one of the oldest in Detroit, where the first steel and automotive industries arose, which led Detroit to become an industrial capital. This area is full of historic buildings still in disuse and in an advanced state of decay, which is part of the industrial Heritage. However, some of them risk being demolished due to poor protection and maintenance.

The work was developed with the collaboration of the local authorities of the city of Detroit, in particular the Planning and Development Department, with whom an attempt was made to identify those buildings that were of historical importance worthy of protection. This introduced the main theme on which the research was based, the National Register of Historic Places. This Register is an important tool that allows to obtain the necessary funds for the recovery of the existing heritage and it is usually used for the recovery of Downtown and of the historical districts of cities. The chapters in the thesis analyze the system of protection registers, how it is possible to obtain funds and how the application process for the recognition of assets as "listed" works, with an analysis of the buildings and the application process.

The thesis is structured in two parts, the first part of research and analysis and the second part of the project.

In the first part the history of the city is analyzed, how from a French colony it has become an industrial capital. Subsequently, we focused on the impact that de-industrialization had on the employment status and the disposal of the current districts, leading the city to an economic crisis never seen before. Also in the first part, the chapters regarding the area of intervention, industrial heritage, national registers, creative factories and case studies are presented.

The second part is where the project is discussed. It starts with a masterplan work concerning the redevelopment of the buildings and the large number of vacant lots deriving from the demolitions carried out in the early 2000s, typical of these abandoned areas. Then we move on to the identification and exposure of the three activators of the area regeneration process, based on the temporary use of the buildings and knowledge of the area.

Finally, we come to the reuse project, and we focus in particular on two abandoned buildings: the first is a former factory of finished steel products and the second is an ex warehouse. The reuse proposal made concerns reuse as a creative factory, where the former factory is intended for use related to the artistic world, with the creation of studios, ateliers and spaces dedicated to exhibitions while the second is addressed to the tech world, so that become a pole of excellence in terms of development and technological innovation.

LE ORIGINI

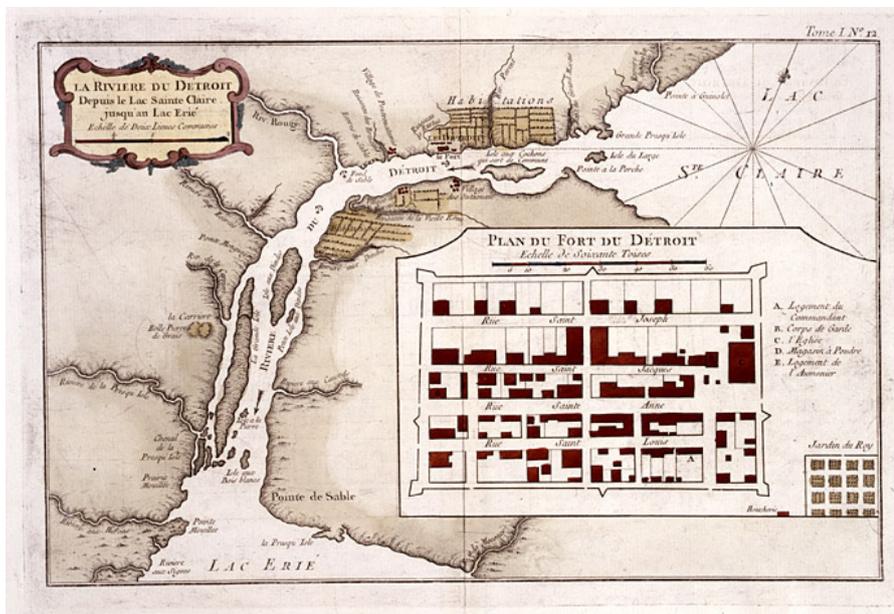
DA COLONIA FRANCESE A CAPITALE INDUSTRIALE

La città di Detroit venne fondata da Antoine de la Mothe Cadillac nel 1701, per il controllo degli scambi commerciali che accadevano lungo lo stretto che separa gli Stati Uniti dal Canada, nel 1697 ottenne il primo permesso ufficiale per stabilire il primo insediamento su quella che sarebbe poi diventata la Motown. La sua posizione era un punto strategico e fondamentale per quanto riguarda la Francia e lo sviluppo delle sue colonie lungo il nord America, le attività commerciali e di colonizzazione dei Francesi attirarono l'interesse degli Inglesi e dai Nativi Americani Irochesi per il commercio del pellame e soldati che arrivavano dai grandi laghi superiori, quindi lo stabilimento di una colonia in quel punto avrebbe evitato l'accesso ad altri e protetto gli interessi commerciali dei Francesi derivati dal pellame.

Per lo sviluppo di questa colonia Cadillac era intenzionato ad avere una diversità il più ampia possibile invitando i diversi Nativi Americani dell'est a stabilire i loro villaggi nei pressi della colonia nascente, questo perché l'inserimento nel contesto di agricoltori Franco-Canadesi avrebbe permesso un sano sviluppo e una espansione migliore della colonia, infatti Detroit si distingueva dalle altre colonie francesi proprio per la sua forte anima agricola.

Così nel luglio del 1701 Cadillac arrivò con soldati, agricoltori e operai, esplorarono l'area lungo entrambi i lati del fiume per capire quale sarebbe stato il luogo migliore dove far sorgere la nuova colonia, stabilendo che la posizione su cui sarebbe sorta Detroit era quella nella parte più stretta del fiume, che consentiva una migliore difendibilità del forte, non avendo appunto impedimenti visivi dati dalle isole nelle vicinanze così che i soldati adatti al controllo del fiume potesse sorvegliare il nuovo forte senza complicazioni.

Durante il diciottesimo secolo e per tutto quello successivo la colonia si espanse fortemente, molto più di quanto Cadillac disegnò nel suo piano di colonizzazione, questo accadde anche per colmare le vittime



Mapa storica del Forte di Detroit, 1749 ca.
detroithistorical.com

causate dall'incendio del 1805 che decimò la popolazione della città. Per lo sviluppo della colonia, nei primi 126 anni fu di vitale importanza la fortificazione che proteggeva e racchiudeva la città, al suo interno richiudeva sia popolazione civile che militare, era accessibile solamente tramite apposite porte controllate da presidi militari. Nel 1795 con il trattato di Jay, la città di Detroit passò sotto il domino degli Stati Uniti.

Detroit era a tutti gli effetti una città fortificata, la protezione data dalle mura era di fondamentale importanza questo perché si trattava di un luogo molto pericoloso e soggetto a molti assalti, poiché la sua posizione era molto favorevole agli scambi commerciali e al riparo per le navi che offriva il porto presente, specialmente durante i conflitti coloniali, tuttavia dal 1806 le mura iniziarono in parte ad essere aperte per poi venir dismesse nel 1826. In quegli anni le fortificazioni garantivano sicurezza e protezione alla città ma ne impedivano comunque la sua libera e naturale espansione, controllandola e guidandone la forma e durante l'incendio che colpì la città accentuarono gli effetti devastanti del fuoco contendo appunto le fiamme all'interno delle mura.

UN PIANO PER DETROIT

Dopo l'incendio del 1805 che distrusse la maggior parte della città dentro le mura bisognava capire come ricostruirla, una prima ipotesi fu quella di riedificare seguendo l'impronta degli edifici distrutti ma successivamente il governo incaricò il giudice Woodward per la ricostruzione della città. Woodward elaborò un nuovo piano militare radiale che venne sviluppato e realizzato solo parzialmente, questo piano seguiva il layout della città di Washington DC definendo grandi lotti e garantendone uno per ogni residente, questo è come si presenta tutt'ora la città di Detroit fatta di case unifamiliari piuttosto che case a schiera. Il piano disegnato da Woodward tuttavia venne abbandonato nel 1818 poiché risultava essere inadeguato, mancava una gerarchia e questo avrebbe portato a una città in cui orientarsi sarebbe stato molto difficile. Il modello radiale esagonale si nota facilmente nel centro della città, nei pressi di Campus Martius con la sua piazza di forma irregolare e i tre viali che convergono in essa.

ASCESA DELLA CITTA'

I primi decenni del 900 per Detroit furono gli anni del boom economico, grazie alla sua posizione e alla vicinanza all'acqua che garantiva un naturale sviluppo delle industrie lungo le sue sponde e successivamente con la produzione dell'automobile, questi fattori portano la città a toccare livelli di espansione e produzione manifatturiera mai raggiunti prima di allora.

Il notevole sviluppo raggiunto e la competitività che ebbe la città fu merito soprattutto di Henry Ford, che nel 1896 approfittando del fiorente mercato legato all'industria dei trasporti produsse il primo modello di automobile, la Ford Model T proiettando Detroit al centro del mercato del momento.

La struttura legata al mondo della produzione automobilistica statunitense consisteva fondamentalmente in diversi e numerosi piccoli produttori di parti da assemblare in stabilimenti ben definiti per la costruzione dei veicoli, almeno fino al 1900. Furono circa quattro

le fasi che caratterizzarono lo sviluppo e l'ascesa della Motown nel campo dell'auto, la prima fase ebbe inizio con la costruzione del primo impianto di produzione automobilistica, successivamente nel 1903 Henry Ford aprì il suo primo impianto, la Ford Motor Company. Ma nonostante questo fino al 1910 questi stabilimenti si servivano di piccole industrie private per la produzione di elementi e materiali destinate alla loro produzione finale, risultando più impianti di assemblaggio che di produzione.

Il primo vero stabilimento produttivo e venne aperto da Ford nel 1913, progettato da Albert Kahn, dando il via a quel sistema di produzione a catena di montaggio che prenderà il nome di Fordismo, questo contribuì nel giro di due decenni all'ascesa industriale e al boom economico della città del Midwest, portandola così a diventare la capitale della produzione dell'automobile negli Stati Uniti e successivamente nel mondo. Nel 1925 la città aveva tremila impianti produttivi di cui 37 legati all'auto, e sarebbero continuati ad aumentare grazie alla rapida crescita del mercato in quel momento, questo dovuto anche al fatto che grazie alla catena di montaggio i costi relativi alla singola automobile venivano nettamente ridotti e di conseguenza il prezzo diventava più accessibile per la popolazione, arrivando a costare circa il 30% in meno in soli 8 anni.

Circa il 69% delle automobili veniva prodotto a Detroit, diventando in un certo senso il centro dell'economia del Midwest, questa crescita esponenziale attirò l'attenzione di aziende produttrici e investitori già



Ford Motor Company plant, 1904 ca.
detroithistorical.com

presenti in altri paesi, che vollero stabilire i loro headquarters e uffici di rappresentanza in concomitanza dei centri direzionali di quello che era diventato il settore industriale più proficuo degli Stati Uniti. L'espansione che la città stava subendo e alcune politiche economiche portano alla nascita del quartiere New Center per ospitare la maggior parte degli uffici delle industrie presenti nella città.

Con la produzione in serie di auto le strade di Detroit si ritrovarono così piene di automobili e per risolvere il problema il governo decise di ampliarle nel 1930, una soluzione molto più economica rispetto alla costruzione di un sistema di trasporto pubblico come la metropolitana. Le auto all'epoca rappresentavano uno stile di vita, il lusso e il progresso dell'industria americana. Vivendo nei sobborghi e lavorando nel centro cittadino, arrivando al Downtown si può notare che all'interno della città passa una autostrada che collega appunto il centro con le altre zone.

Durante il periodo bellico molti stabilimenti industriali vennero convertiti da impianti di produzione civile a militare, le commesse che arrivavano dalle forze armate richiedevano ingenti quantità di mezzi di trasporto cingolati, questo periodo per la città fu un ulteriore momento di espansione in quanto oltre all'utilizzo degli impianti produttivi già presenti, che comunque non vennero totalmente convertiti in quanto continuarono seppur in modo minore a produrre vetture destinate ai civili, dovettero costruire nuovi stabilimenti con un aumento della domanda di lavoro e la conseguente assunzione di nuovi operai provenienti dal tutto il paese. Durante la durata della guerra le commesse non si limitavano solamente ai mezzi di trasporto ma anche alla produzione di munizioni e ordigni esplosivi, questi venivano prodotti negli stabilimenti minori riconvertendo quelle fabbriche che si erano stabilizzate agli inizi del 900 sul lungo fiume.

La grande crescita dei centri produttivi centrali e le diverse realtà minori annesse richiedeva un aumento di manodopera e di conseguenza la città vide aumentare la sua popolazione a dismisura, passando dai 286.000 abitanti del 1900 a quasi un milione in un ventennio, passando dalla 13° posizione alla 4° per numero di abitanti. Le esigenze di forza lavoro delle industrie venivano soddisfatte da lavoratori immigrati che arrivavano dal sud, non necessitando di manodopera specializzata per la produzione di massa e risparmiando così sui salari.



General Motors Building, New Center Detroit 2019

Negli anni 40 la città di Detroit era il luogo che riportava la crescita economica maggiore della nazione con i dirigenti più pagati degli Stati Uniti. Nel 1952 la capacità produttiva della città di Detroit toccherà il tetto massimo mai raggiunto, e che mai raggiungerà, nella storia.

FROM MOTOWN TO GHOST TOWN

Per rispondere alle esigenze del mercato che diventavano sempre maggiori i grandi impianti di produzione si erano localizzati a nord della città, tra cui vi era la seconda fabbrica per grandezza di Detroit, la Dodge che dava lavoro a quasi trentacinque mila persone, a poca distanza si trovava l'altra fabbrica di automobili simbolo della fortuna che fu per gli anni d'oro della Motown, la Packard Motors, con il loro complesso costituito da 95 edifici che si estendeva per quasi 3 chilometri, di tutto ciò ormai rimane solo un immenso impianto produttivo in stato di abbandono e pericolante. Il ponte simbolo di questo edificio, che collegava i due stabilimenti produttivi situati in due isolati adiacenti e separati da una strada, riportate la scritta " Packard" è crollato nel febbraio 2019 a causa di un forte vento. Questo edificio rappresenta quello che l'industria automotive portò nella città,

L'area spesso si presentava coperta da una nebbia grigia composta per lo più da fumi prodotti dalla parte produttiva dell'impianto e i gas di scarico delle auto, l'area era fortemente trafficata dalle auto dei lavoratori che si davano il cambio turno i mezzi di trasporto pubblici che servivano la zona, diventata ormai una sorta di piccolo borgo nel quale risiedere. Durante la notte dai vetri delle fabbriche si potevano osservare i bagliori prodotti dalla saldatura di elementi metallici e si poteva udire il rumore dei macchinari legati alla produzione, al sorgere dei primi anni 60 questo scenario era diventato impensabile. La zona in cui erano situati i più grandi stabilimenti di produzione furono quei che maggiormente vennero colpiti dalla crisi, con numerosi licenziamenti e la conseguente chiusura degli impianti. Quello che rimaneva erano solamente grandi corpi di fabbrica ormai abbandonati a se stessi e al degrado che sarebbe conseguito a causa della dismissione e al non più riutilizzo degli impianti, conseguentemente alla chiusura di questi luoghi di lavoro le diverse piccole realtà commerciali come ristoranti,



Downtown Detroit, 2019

club e bar che erano sorte intorno agli stabilimenti produttivi si ritrovarono ad affrontare a loro volta la crisi andando in contro a bancarotta. A loro volta anche i quartieri residenziali adiacenti che ospitarono i lavoratori e le loro famiglie andarono in rovina, specialmente per la perdita di valore subita dalle abitazioni che erano situate in un'area periferica e senza più attrattiva, i lavoratori iniziarono a spostarsi verso altri luoghi in cerca di lavoro abbandonando le loro abitazioni.

Gli anni 50 furono per la città l'inizio di una forte e grave crisi economica unitamente all'inizio di una crisi ancora più grave, quella sociale, da cui la città non si riprese mai completamente del tutto.

Quello che di aver basato la propria economia interamente sullo sviluppo e la produzione legata alle auto si rivelò per Detroit un arma a doppio taglio che divenne sia fonte di ricchezza che l'inizio di una fase di declino, l'industria automobilistica era notevolmente dipendente dai cambiamenti che arrivavano dalla domanda degli utenti e questo si è riversato con conseguenze disastrose nei periodi di maggiore incertezza economica, dove situazione con basse richieste da parte degli acquirenti con un conseguente calo delle vendite portavano a licenziamenti e chiusure di stabilimenti produttivi.

Il periodo degli anni 50 fu anche quello delle delocalizzazioni, riducendo sensibilmente la forza lavoro negli impianti di Detroit e trasferendoli verso altri luoghi dove il costo della manodopera era minore, i lavoratori avevano minori diritti e così diminuendo il costo di



Packard Plant, 2019

produzione il prodotto finito avrebbe avuto un prezzo più competitivo per il mercato, oltre a garantire margini di guadagno maggiori. Le politiche riguardanti la delocalizzazione degli stabilimenti iniziò molto prima degli anni 50, inizialmente fu una iniziativa del governo federale, durante il periodo bellico infatti venne incoraggiato lo spostamento degli stabilimenti verso aree più isolate in modo tale che nel caso in cui ci fossero stati attacchi aerei la città non sarebbe stata tutelata. Questo declino economico non fu solo momentaneo, ma divenne costante colpendo quasi tutte le industrie manifatturiere del Midwest, tra gli anni 50 e metà degli anni 60 la città di Detroit perse circa 200 mila posti di lavoro legati alla produzione, raggiungendo livelli di disoccupazione mai visti prima di allora dove il livello di occupazione raggiunto negli anni 40 ormai divenne solo un ricordo.

Il problema della disoccupazione legata al mondo della produzione industriale iniziò a ripercuotersi anche sugli altri settori che generavano economia nella città, in quanto gli operai degli stabilimenti e le loro rispettive famiglie erano anche dei consumatori e con la perdita del loro potere di acquisto locali, bar, ristoranti, luoghi di aggregazione, super mercati risentirono a loro volta della crisi economica.



Packard Plant, 2019

DE INDUSTRIALIZZAZIONE

Il processo di de-industrializzazione che il Midwest ha subito nel corso del ventesimo secolo è imputabile al trasferimento degli stabilimenti di produzione e alcune volte addirittura interi settori produttivi verso altre mete più competitive, questo fenomeno è stato accelerato dai progressi raggiunti in ambito tecnologico, dei trasporti, e l'apertura verso nuovi mercati che hanno incentivato anche la competizione economica tra i vari stati.

Quelli che a metà degli anni 50 sembravano essere casi isolati di delocalizzazione iniziarono a diventare la normalità, tanto che la perdita di posti di lavoro iniziò a diventare devastante per l'economia delle città nella Rust Belt, Detroit, New York, Buffalo, Chicago, Boston persero migliaia di stabilimenti di produzione a seguito della diminuzione dell'occupazione. Altro fattore determinante per la riduzione della domanda di impiego negli stabilimenti produttivi è stato il ricorso alle nuove tecnologie nel campo dell'automazione da parte dei produttori automobilistici, con l'ausilio di macchine robot il lavoro umano veniva man mano sostituito e questo comportava un risparmio di denaro notevole e consentì una crescita del mercato in altre aree e altri stati meno industrializzati.

Alla fine degli anni 50 l'economia della città di Detroit iniziò a sentire l'impatto che le scelte di delocalizzazione attuate dalle "Big Tre" (NOTA) ebbero su di essa, queste politiche portarono all'apertura di 27 nuovi impianti produttivi al di fuori dell'area metropolitana in realtà più piccole dove poter avere maggiori agevolazioni.

La capacità produttiva manifatturiera della città passò dal 56% al 40% in poco meno di un decennio. Altre ragioni sono da ricercare in questa strategia di demoralizzare gli stabilimenti produttivi, seppur lasciando i centri del controllo finanziario nel cuore della city, sono da ricercare nella mancanza di terreni disponibili e nella grandezza necessaria per far sì che potessero essere destinati impianti di produzione, altro fattore importante fu la mancanza di lotti terrieri vicina alla ferrovia, elemento fondamentale per l'approvvigionamento delle materie prime.

Parte della ricchezza generata dall'industria manifatturiera era, seppur in minima parte , riconducibile anche alle industrie di produzione minore, legate alla produzione di elementi metallici, filamenti, parti meccaniche, rivestimenti in gomma, questi generavano circa il 20% dell'economia della città, in seguito alla delocalizzazioni dei grandi stabilimenti industriali la città vide collassare questa fonte di reddito e perdere così anche quella parte di industria.

A distanza di soli 15 anni dalla fine della seconda guerra mondiale, quello che rimaneva della grandezza produttiva della città era solo un panorama costituito da grandi fabbriche abbandonate dove la foschia grigia tipica che ricopriva quelle zone industriali rimaneva solamente un ricordo.

La costante perdita di posti di lavoro proseguì per il successivi quattro decenni venne attenuata leggermente solo dal boom produttivo che investì il settore automotive alla fine degli anni sessanta, tuttavia la situazione drammatica che la città di Detroit stava vivendo non veniva percepita interamente dalla popolazione americana, questo dovuto al fatto che la nazione si trovava in una ripresa economica generale dopo il conflitto bellico. Un numero sempre più elevato di abitanti della città dell'auto si ritrovarono senza lavoro e senza una casa, portando con se un inarrestabile declino. Inutili furono le manovre economiche attuate per fermare o comunque ridurre questo fenomeno di retrocessione.



The Russel industrial center, 2019

Evento drammatico fu la chiusura dello stabilimento Packard nel 1956, questa perdita di lavoro colpiva per lo più le classi sociali più svantaggiate, limitando ancora di più le opportunità per chi non aveva una educazione o una formazione professionale.

DIVERGENZE RAZZIALI

Un grande problema che ha afflitto gli Stati Uniti è stato quello razziale, soprattutto nel mondo dell'automotive vi erano grandi differenze tra lavoratori neri e bianchi, sia per il livello di disoccupazione, per il tipo di mansioni da svolgere e il salario percepito.

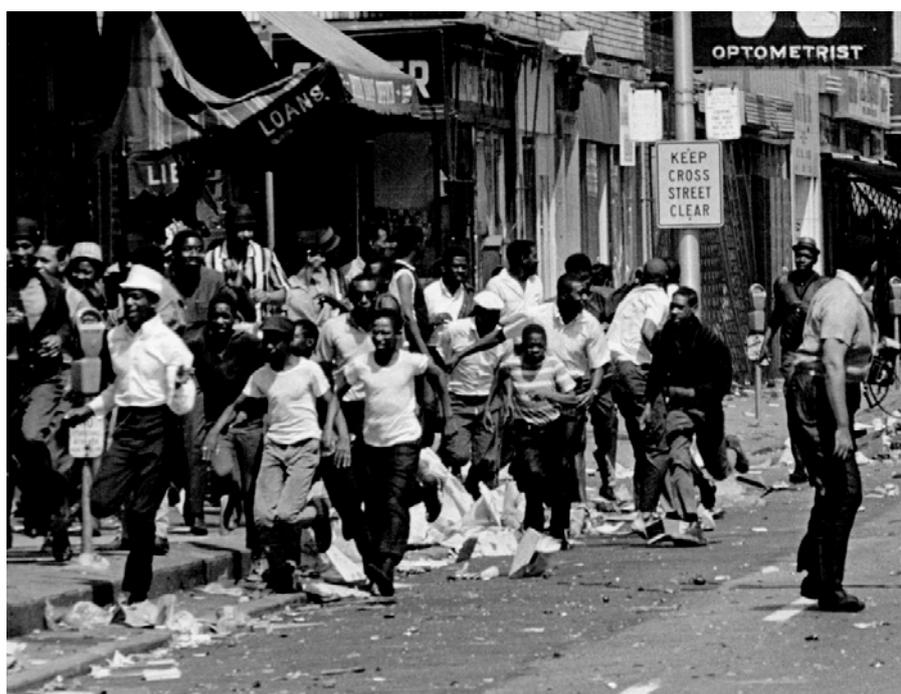
La de-industrializzazione si rivelò devastante per le condizioni economiche della popolazione nera, questo dovuto al fatto che furono quelli maggiormente colpiti dagli effetti dell'automazione, in quanto le macchine andavano a sostituire il lavoro umano all'interno degli stabilimenti industriali nelle fasi più delicate e pericolose della produzione, e come detto in precedenza a causa delle differenze razziali fate in quegli anni i lavori a maggior rischio erano affidati alla popolazione nera in quanto rappresentava la classe operaia meno formata e qualificata, questo è da ricollegare al fatto che durante



The soap building, 2019

la guerra i flussi di migratori provenienti dall'Europa vennero a interrompersi così le grandi industrie dovettero ricercare forza lavoro da inserire all'interno degli stabilimenti al sud della regione, allora la maggior parte della popolazione nera si era stabilizzata in quelle zone, questo comportò che i lavoratori giunti dal sud non possedevano una formazione altamente qualificata il che li rendeva facilmente sostituibili dalle macchine.

Una delle vicende più drammatiche e brutali della storia della città di Detroit riguarda la rivolta accaduta nel 1967, il 23 luglio dello stesso anno nella dodicesima strada le forze armate della polizia locale fecero irruzione all'interno di un club illegale chiamato "Blind Pig", situato in uno dei quartieri più grandi della comunità nera, arrestando la maggior parte dei presenti, circa 85 persone. La prepotenza e la brutalità dimostrata nella fase di arresto da parte della polizia attirò l'attenzione dei residenti del quartiere finché alle urla dei cittadini arrestati il clima di disperazione e povertà che si respirava in quelle zone provocò lo scoppio dello scontro. La folla che assisteva agli arresti iniziò a gridare e insultare gli agenti, per poi passare al lancio di pietre, bottiglie e qualsiasi oggetto atto ad offendere, il coinvolgimento da parte degli abitanti dell'area fu tale che in poche ore si ritrovano più di tremila persone a invadere la dodicesima strada. La rivolta dopo giorni di totale anarchia venne soppressa dalle forze dell'ordine federali con



Fotografia raffigurante i Race Riot, 1967
detroithistorical.com

l'ausilio di circa diciassette mila militari, gli effetti derivanti dalla rivolta furono drammatici in quanto morirono 43 persone, vennero arrestati settemila persone e i danni riportati dalle proprietà mobili e immobili della zona furono difficilmente quantificabili, alcuni immobili riportano ancora oggi i segni lasciati dalle cinque giornate di distruzione del tempo, centinaia di negozi subirono atti di vandalismo e numerosi saccheggi durante quelle giornate.

La città nel corso della sua storia subì due eventi di elevata violenza in un lasso di tempo di circa 20 anni, anche se la rivolta del '67 fu diversa da quella che accadde durante l'estate del 1943 in quanto la quasi totalità dei partecipanti alla seconda rivolta facevano parte della popolazione nera mentre la prima rivolta coinvolse partecipanti sia della popolazione bianca che della popolazione nera. Il motivo per di questa differenza tra le due rivolte è che alla fine degli anni sessanta più di un terzo degli abitanti della città di Detroit erano neri, e gli abitanti facente parte della popolazione bianca lasciavano la città per spostarsi nei sobborghi. L'evento del '43 accadde in un momento di particolare tensione tra i diversi abitanti della città, bianchi e neri si ritrovarono a competere per il lavoro e per l'abitazione ma a causa della discriminazione e dei tutto quello che comportò la de-industrializzazione è facile intuire che la popolazione nera ebbe la peggio.

Il tentativo della pubblica amministrazione di cercare fondi da



Fotografia scontri razziali del 1967
detroithistorical.com

investire nella abitazioni pubbliche e investitori per la creazione di nuove imprese non ebbe gli effetti sperati, ma risollevò un minimo la condizione generale della popolazione.

Il clima di rabbia e odio e disperazione che stava proliferando tra gli abitanti meno avvantaggiati iniziò a farsi evidente con disordini nella città, chi non aveva più un lavoro o non lo aveva mai avuto iniziò a rubare peggiorando decisamente la situazione in cui riversava la città. Una piccola fase di rinascita si ebbe agli inizi degli anni sessanta portando nuovamente lavoro grazie all'industria automobilistica ma questa fu solo momentanea e quasi nessuno poteva contare su un lavoro stabile.

La maggior fonte di reddito per questa parte della popolazione proveniva da furti, prostituzione, commercio illegale di alcol, spaccio di sostanze stupefacenti, il tasso di disoccupazione era di circa il 30%. La situazione non si discostò di molto alla fine degli anni sessanta, nonostante la situazione generale dell'economia della città migliorò leggermente. Agli albori degli anni 80 quasi la metà dei giovani non aveva avuto esperienze lavorative, e faticava a trovare un impiego questo avviò un processo di deproletarizzazione di un gran numero di uomini che prima avevano lavorato nelle fabbriche della città, anche se questo veniva frenato dalle divergenze razziali.

Nonostante la crescita esponenziale della popolazione nera la segregazione degli stessi non subì alcuna modifica durante tutto il



Fotografia scontri razziali del 1967
detroithistorical.com

periodo seguente la seconda guerra mondiale, numerosi quartieri perdevano abitanti bianchi che fuggivano verso i sobborghi promettenti una migliore qualità di vita oltre che una posizione lavorativa. Pochi fortunati appartenenti alla popolazione nera riuscirono ad abbandonare Detroit seguendo l'offerta di occupazione, il clima razziale e la mancanza di risorse non permetteva la ricerca di situazioni economiche e sociali migliori. Tutto questo era molto lontano dalle promesse fatte dalla città negli 40 e 50 su quella che sarebbe stata la situazione socioeconomica.

Le divergenze razziali divenivano sempre maggiori, agli albori degli anni 60 gli attivisti per i diritti civili formarono una nuova militanza, battendosi per porre fine alla discriminazione lavorativa e quella abitativa che affliggeva Detroit in quegli anni, la politica cercò di porre rimedio a questi conflitti tra gli abitanti tramite politiche di integrazione, incanalando la maggior parte delle risorse finanziari a progetti destinati alla popolazione più giovane come ad esempio il centro formativo dedicato ai giovani e finanziato dallo stato del Michigan, tuttavia questi tentativi di integrazione non diedero i risultati attesi in fase di organizzazione. I programmi di formazione professionale e di istruzione non ebbero una risposta adeguata alla de-industrializzazione e tanto meno alla discriminazione, non riuscendo pertanto a limitare la perdita di posti di lavoro e la povertà dilagante, questi fattori portano lo scoppio di proteste organizzate da gruppi di cittadini che non potevano sopportare ulteriormente queste condizioni di vita protestando sulle strade delle città che spesso portarono a fenomeni di violenza. Questi fenomeni di rivolta erano sintomi di un malessere generale tra la popolazione povera della città, i partecipanti a queste rivolte erano per lo più giovani neri.

La situazione iniziò a peggiorare, con il clima anti integrazione dilagante dell'epoca, quando la comunità bianca si ribellò ai mezzi di trasporto pubblici interdistrettuali voluti dalle amministrazioni pubbliche per cercare di ridurre la segregazione a livello educativo e sociale all'interno della città, seguirono rivolte e dibattiti affrontati dalle forze politiche che riuscirono a ristabilire la calma nonostante il forte clima razziale. Quello che si stava sviluppando nei sobborghi di Detroit iniziò a somigliare sempre più a tante piccole città costituite principalmente dalle persone che erano riuscite ad abbandonare Detroit, diventando piccoli distretti popolati quasi totalmente da

bianchi e quando qualche famiglia operaia della popolazione nera decise di abbandonare il degrado che dilagava nella città dell'auto per trasferirsi nei sobborghi in cerca di una situazione sia sociale che economica migliore venne accolta con molta ostilità, vandalizzando le abitazioni, con incendi e minacce così dissuadendo i nuovi abitanti al trasferimento nei sobborghi. Anche le politiche di integrazione da parte delle municipalità furono accolte con ostilità dalla comunità bianca che risiedeva nei sobborghi in quanto prevedevano la costruzione di abitazioni popolari e destinate quasi esclusivamente alla popolazione a basso reddito.

I programmi sponsorizzati dal governo tuttavia non diedero gli esiti di integrazione desiderata, lasciando una Detroit sempre più conflittuale, uno scontento generale e sempre più soggetta ad avere una popolazione sempre meno numerosa questo comportava riduzione e tagli di fondi economici rivolti all'educazione, sviluppo e povertà lasciando la città ad affrontare questi problemi con un costo sempre più elevato.

EREDITA' DEL DOPOGUERRA

Quello che accadde nel dopo guerra lasciò in eredità alla città una situazione altamente critica che incise molto sullo sviluppo e la crescita della città negli ultimi quarant'anni, le grandi aziende hanno continuato la loro migrazione verso altre città lasciando dietro di loro una disoccupazione preoccupante, i lavori che una volta erano sinonimo di sicurezza sociale ed economica ormai restavano solo un fantasma del passato di quella che fu la capitale mondiale per la produzione di auto e la ricchezza generale che essa procurò. A questo fenomeno di abbandono e declino industriale le istituzioni cercarono di rimediare attuando delle politiche economiche in modo da attrarre nuovi investitori e nuove imprese in modo da contenere il flusso migrante di imprese e lavoratori, avendo tuttavia scarso successo. Quello che proposero fu di diminuire la fiscalizzazione, prezzi agevolati per l'acquisto di terreni su cui far sorgere nuove industrie e il sostegno alle industrie che decidevano di rimanere nella città e investendo capitali in progetto pubblico-privato. Alla fine degli anni 80 la città mostrava i segni della trasformazione economica subita con vaste aree desolate e povertà diffusa.



Edificio vacante, New Center 2019

IL FALLIMENTO

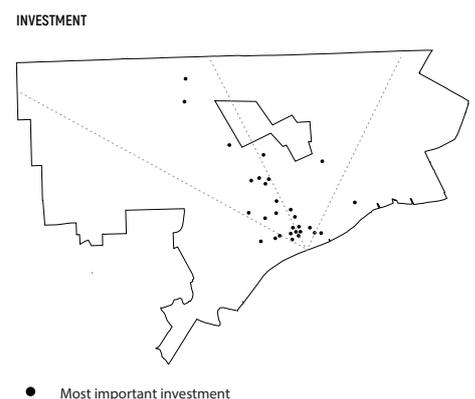
La città dagli anni 50 in poi ebbe un costante declino, il numero degli abitanti diminuiva ogni anno a causa delle fughe da parte della popolazione bianca verso i sobborghi, portando alla chiusura di negozi e uffici presenti nel centro città, passando dall'essere la quarta metropolitana degli Stati Uniti alla tredicesima. Da questo spopolamento conseguì un impoverimento delle casse comunali in quanto i salari tassabili erano sempre meno, e la popolazione rimanente in città non era in grado di provvedere al proprio sostentamento in maniera totalmente autonoma, questo comportò due fenomeni crescenti parallelamente la disoccupazione, causata dalla mancanza di forza lavoro, e spese assistenziali. La città agli inizi degli anni 2000 si trovava in mezzo a una crisi economica, sociale e politica, con alti livelli di corruzione e criminalità. Il sindaco in carica in quegli anni Kwame Kirkpatrick è stato accusato più volte di corruzione e falsa testimonianza, dopo la sua dimissione venne arrestato per i reati commessi. Chi gli succedette, Dave Bing, cercò di porre rimedio alla situazione sempre più disastrosa ma nonostante le speranze suscitate il clima economico in cui riversava la città non migliorò.

Le forze politiche che amministravano la città dopo anni di crisi economica decisero di dichiarare fallimento, chiedendo così aiuto al governo per salvare quel che rimaneva della città, il 18 luglio del 2013 il governatore del Michigan Rick Snyder dichiarò ufficialmente fallita la città di Detroit, rivelando i 18 milioni di dollari di debiti accumulati e l'impossibilità di ripagare le obbligazioni sottoscritte. La città entro in amministrazione controllata fino all'elezione del nuovo sindaco Mike Duggan cui spettò il compito di risanare i conti della città insieme ai dirigenti dell'amministrazione federale. Il governatore definì il fallimento "una grande opportunità per ripartire".

DETROIT 2020

La città oggi si trova in uno stato di degrado e abbandono che difficilmente qualcuno avrebbe potuto immaginare, quella che una volta era il luogo in cui venivano concentrati grossi capitali purtroppo aveva basato la sua economica esclusivamente su un'unica fonte di ricchezza, quella dell'automobile, così quando il mercato iniziò ad entrare in crisi di conseguenza la città subì gli effetti economici e sociali che la crisi portò con sé. Con la perdita progressiva di abitanti che ci fu dagli anni 50 in poi la città è passata dall'aver quasi due milioni di abitanti a circa 700mila nel giro di due decenni, il tasso di abbandono della città rimane tutt'ora molto alto.

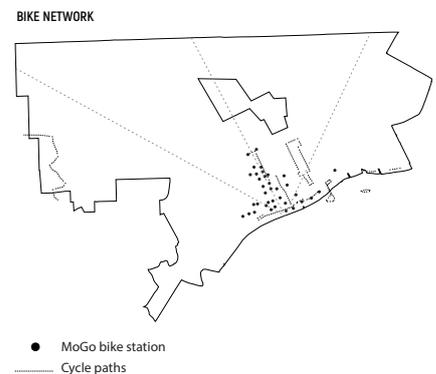
Dopo il fallimento della città nel 2013 e con la nuova amministrazione che subentrò la situazione iniziò a cambiare, si capì che forse dopo aver toccato il fondo si poteva risorgere e recuperare la situazione critica in cui la città riversava. Nel 2015 con il nuovo direttore della pianificazione urbana della città Maurice Cox la situazione iniziò a migliorare decisamente, il team di lavoro di Cox partì dal lavoro svolto dal Detroit Future City, organizzazione no profit che elaborò un piano strategico per il riutilizzo dei lotti abbandonati della città, per portare avanti delle strategie rivolte a chi la città già la abitava, confrontandosi con una città in crescita e aperta a nuove economie. Questo processo di rigenerazione iniziò strategicamente da alcuni quartieri, soprattutto quelli in cui la proprietà comunale era maggiore. Attualmente sono diverse le zone interessate dal piano di recupero delle aree in corso, tra cui Brush Park, percorrendo le strade del quartiere si nota come è in corso una densificazione dell'area con la costruzione di nuove strutture destinate a uso commerciale e residenziale realizzate dalla Bedrock Detroit che sta investendo ingenti quantità di capitale per realizzare queste opere di rivitalizzazione. Differente invece è l'approccio che viene utilizzato per le altre tre zone (Linernois McNichols, Southwest Vernor, Islandview Greater Villages) facenti parte del programma di rigenerazione attualmente in uso, in cui l'obiettivo è quello di preservare circa 10.000 edifici esistenti evitando di densificare ulteriormente l'area e utilizzando i vacant lots come luoghi di aggregazione sociale e a servizio della comunità. Già dai primi anni 2000 la città ha iniziato comunque a investire nelle



aree verdi e nella realizzazione delle piste ciclabili, dal 2017 il comune ha realizzato un servizio di bike sharing chiamata MoDo Detroit con 43 stazioni e 430 biciclette sparse tra il Downtown e il quartiere New Center, il progetto è ancora in piena espansione e conta di arrivare a coprire l'intera area della città.

Gli spostamenti all'interno della città senza l'utilizzo delle auto risultano molto difficili, nonostante la città sia servita da autobus Smart di tre diverse tipologie anche se solamente le aree tra Downtown e Midtown sono servite in modo regolare rispetto le altre zone. Nel 2017 è stata aperta la tranvia che percorre con 20 fermate Downtown con New Center, tuttavia presenta ancora molti disservizi, spesso con grandi ritardi o cancellazione delle fermate, la Qline è stata realizzata più per una questione politica che per facilitare gli spostamenti all'interno della città, dove il mezzo di trasporto più utilizzato è ancora l'automobile.

Il sistema scolastico nel distretto di Detroit diventa un problema sempre più grande, dal 2000 molte scuole sono state chiuse a causa della diminuzione dei bambini e soprattutto la mancanza di finanziamenti, attualmente ci sono ancora circa 220 scuole pubbliche attive, la situazione è preoccupante in quanto quasi una persona su due nella città è analfabeta o comunque non riceveva una istruzione tale da permettere un ingresso nel mondo del lavoro. Ad oggi si possono



Downtown Detroit, 2019

contare ottantuno scuole abbandonate, di cui trentuno sono state demolite.

Il finanziamento annuale per l'istruzione è stato aumentato di oltre un miliardo di dollari dimostrando così la volontà delle autorità nell'investimento nell'istruzione. Il fallimento della proposta scolastica pubblica ha portato a un aumento dell'iniziativa privata, denominata "Chartered Schools" anche queste ricevono in parte fondi dalle autorità pubbliche ma hanno una gestione privata.

Detroit attualmente sta vivendo un boom di costruzioni, nonostante la situazione economico finanziaria non si sia ancora stabilizzata. Milioni di dollari sono stati investiti in diversi progetti di sviluppo per la trasformazione della città. Alcuni progetti mirano al riutilizzo del patrimonio esistente della città, la maggior parte degli edifici storici è situata nel centro città o nelle prossimità del centro, come accaduto di recente in Downtown con il recupero dei un vecchio stabilimento di produzione acquisita dal gruppo Shinola e trasformato in un albergo di lusso. Alcuni progetti di riqualificazione hanno ricevuto finanziamenti per includere anche l'East Riverfront, per la progettazione di Hotel, residence, uffici e negozi. La Wayne State University sta investendo molto nel quartiere Midtown dove sono concentrate quasi tutte le sue sedi, acquistando lotti vacanti o semi vacanti e realizzando nuove strutture per i suoi studenti.

Quello che si respira per le strade della città è un'aria di cambiamento, e la volontà delle amministrazioni di ridare dignità a quella che è stata e che rimane la città della auto degli Stati Uniti.

EDUCATION



● School



Shinola Hotel, Downtown Detroit, 2019



Around Detroit, 2019





**RIVERTOWN
WAREHOUSE
DISTRICT**

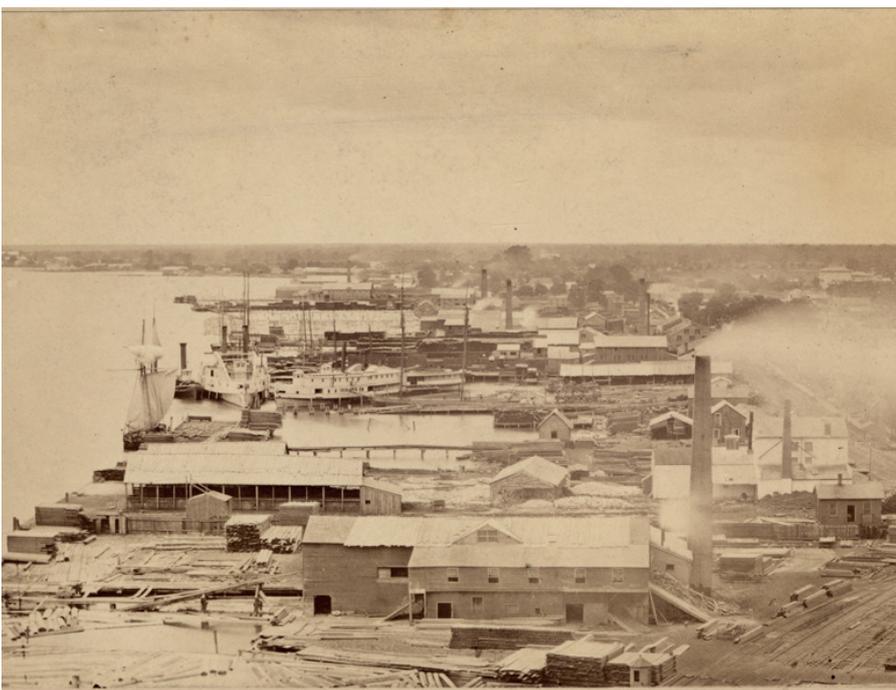
L'ALTRO LATO DELLA MOTORCITY

Fino all'inizio del ventesimo secolo la crescita della città si concentrò solo in alcuni blocchi situati nelle vicinanze del fiume questo perché la produzione agricola, il commercio e l'industria si stabilirono il più possibile vicino all'acqua per un approvvigionamento idrico a basso costo, al nascere delle prime strade ferrate attorno al 1880 la maggior parte della popolazione della città di Detroit viveva vicino al luogo di lavoro e solitamente corrispondeva nei pressi del fiume.

Col susseguirsi degli anni l'espansione del Riverfront proseguiva verso la zona est della città, dove vennero fondate la maggior parte delle industrie, diventando un importante punto di centro manifatturiero. Questa infatti è la prima area industriale che nacque nella città.

Durante i primi anni del ventesimo secolo i caratteri dell'East Riverfront subirono cambiamenti costanti, l'area che si estendeva dalla Woodward fino al Grand Boulevard perse quasi totalmente il carattere residenziale lasciando spazio ad un'anima prettamente industriale, mentre un mix di usi quali industria e residenza trovò casa ad est della zona Grand Boulevard.

Lo sviluppo dell'East Riverfront era prettamente di tipo industriale e



Rivertown 1920
detroithistorical.com

manifatturiero, discostandosi da quello per cui la città di Detroit oggi è più conosciuta, il settore automobilistico che arrivò solamente dopo il 1903. Le industrie che si insediarono in questa zona diedero modo alla città di crescere rapidamente, diventando leader o quasi in diversi settori.

La Detroit Dry Company, fu la prima ditta di costruzione navale di Detroit, che produsse la maggior parte di navi che navigarono i grandi laghi nel diciannovesimo secolo. La Russel Wheel and Foundry company e la Peninsular Car manufacturers furono due delle tre grandi industrie della produzione vagoni ferroviari . Tra il 1880 e il 1920 fu il più grande produttore di stufe degli stati uniti. Agli inizi del ventesimo secolo la città di Detroit divenne il secondo produttore degli stati uniti per quanto riguarda prodotti farmaceutici secondo solo alla città di New York, e l'est riverfront fu ancora una volta la casa di questa industria. Ancora una importante industria per la città fu quella della produzione di colori e vernici.

Detroit fu inoltre il terzo produttore di sigari e altri prodotti da lavorazione del tabacco degli stati uniti. La Globe Tobacco Company, una delle più grandi e importanti industrie del tabacco era situata nell'East Riverfront.

East Riverfront fu anche il luogo in cui nacquero le prime industrie



Rivertown 2001
detroitcurbed.com

dedicate alla produzione e assemblamento di elementi per la automobilistica, diventando una realtà di significativa importanza per la produzione di componenti per le auto.

Attorno il 1930 l'area vantava un utilizzo e una occupazione del suolo quasi del tutto industriale, spostando il residenziale verso altri distretti. Negli anni 80 del 900 con l'inizio del declino dell'industria l'East Riverfront inizia una fase di rivitalizzazione e riuso dell'area, con nuovi edifici ad uso residenziale e commerciale.

SVILUPPO DEL RIVERFRONT

Agli inizi del ventesimo secolo Detroit divenne la più grande realtà industriale degli Stati Uniti, questo dovuto alla crescita esponenziale dell'industria dell'automobile, portando una grande quantità di lavoro e generando la nascita di nuove industrie legate alla produzione di parti per autoveicoli.

Nel 1899 sulla Jefferson Avenue venne fondata la prima fabbrica di automobili, negli anni a seguire la città di Detroit vide nascere altre industrie legate alla produzione di autoveicoli come Cadillac, Ford, Chalmer, Packard.

Lo sviluppo incessante di questo settore, con quasi un milione di automobili prodotte nel 1917, portò Detroit a un boom industriale e la popolazione passò nel giro di un ventennio da poco più di trecentomila abitanti a oltre un milione e mezzo di abitanti.

L'impatto che l'industria automobilistica ebbe sulla città, e sul East Riverfront in particolare, fu evidente in quanto si possono notare (sulle mappe Soborn per lo più, in quanto la maggior parte dei complessi industriali allo stato attuale è stata demolita o in condizioni di totale abbandono e degrado) blocchi interamente dedicati ad uso industriale, ma il boom dell'espansione legata all'industria dell'automobile non si concentrò sul Riverfront in quanto non vi erano spazi a sufficienza e abbastanza grandi dove far sorgere i grandi impianti di produzione che l'industria necessitava.



Fotografia storica raffigurante il The soap building, 1980

detroitcurbed.com

La maggior parte delle fabbriche venne costruita nel Milwaukee Junction Industrial District, un distretto di congiunzione tra la città di Detroit e la città di Milwaukee, in questa zona sorsero la maggior parte degli edifici dedicati alla produzione automobilistica, come Ford Highland Park, Dodge Brother e Packard Motor Car Company.

L'estensione dell'industria nell'east riverfront, seppur notevole, non arrivò mai ad eguagliare lo sviluppo raggiunto dalla west side, dove appunto erano localizzati i grandi impianti di produzione. Quest'area era caratterizzata dai Docks, dai magazzini e da alcune zone maggiormente sviluppate dal punto di vista industriale, includendo altiforni, impianti chimici, raffinerie. La nuova crescita industriale che si ebbe alla fine degli anni 30 portò una espansione verso i sobborghi, questo perché non vi erano spazi liberi a sufficienza per consentire l'espansione delle industrie lungo il riverfront. Il posizionamento dei nuovi impianti produttivi così non era più situato nelle vicinanze dell'acqua o della ferrovia, da questo scaturì la necessità di sviluppare i sistemi di collegamento interni, costruendo strade e super strade in modo da consentire materie prime e i prodotti finiti.

Durante gli anni 30 la crescita della popolazione della città di Detroit si fermò per poi riprendere una rapida crescita durante e dopo gli anni della seconda guerra mondiale arrivando al picco di 1,85 milioni di abitanti nel 1950, mentre le città acquisiva sempre più abitanti grazie alla alta domanda di lavoro presente il quartiere rivertown perdeva sempre più abitanti, lasciando spazio agli stabilimenti di produzione e così perdendo quasi totalmente la parte residenziale.

DE-INDUSTRIALIZZAZIONE RIVERTOWN

Numerosi cambiamenti interessarono l'East Riverfront tra gli anni 20 e 60 del 900, nonostante la presenza di industrie stabili come Parke, Davis Plant e la più grande industria di produzione della gomma degli Stati Uniti, l'area inizio a risentire dei fenomeni della de-industrializzazione, specialmente per quanto riguarda il settore siderurgico.

I cantieri navali, ferroviari e di riparazione presenti nell'area, oltre che i costruttori di motori e parti inerenti all'automotive, era spariti, lasciando edifici vuoti la dove una volta sorgevano i grandi impianti di produzione



Vista The soap Building dal Milliken park, 2019

e lavorazione del metallo. Il numero delle imprese calò drasticamente nel giro di quarant'anni, passando da quarantadue stabilimenti del 1922 a diciotto del 1961. La continua dismissione di impianti produttivi portò con se un progressivo abbandono dell'area, e quella che una volta era una zona ricca di industrie e stabilimenti produttivi si ritrovò ad essere una zona in stato di degrado.

RIVERTOWN OGGI

Dopo anni di totale abbandono finalmente qualcosa all'interno del quartiere sta cambiando, diversi progetti sono in corso per la riqualificazione dell'intera area e molti di questi sono portati avanti dall'associazione Detroit Riverfront Consercancy che si impegna da anni per attivare progetti che possano far rinascere questa zona dismessa. Dagli anni 2000 è iniziato lo smantellamento dei grossi stabilimenti industriali presenti sul lungo fiume, eliminando le ciminiere presenti che avevano caratterizzato lo skyline di quella parte della città, al posto delle industrie venne progettato e realizzato lo State Park and Harbor, immergendo nel verde ciò che prima era solo una vasta area produttiva



Vista sull'Outdoor Adventure Center dal Milliken park, 2019

e così permettendo di conoscere e rendere accessibile a tutti i cittadini e visitatori. Inoltre è stata realizzato la Riverwalk, una zona pedonale e ciclabile che percorre l'intero lungo fiume interrompendosi però in alcune zone. All'interno di questa nuova area verde vengono organizzati eventi e manifestazioni, sono sorti dei locali per lo svago e che consentono una sosta piacevole lungo il fiume. Il parco è ancora in fase di espansione in quanto è prevista l'eliminazione di due grandi parcheggi presenti al confine tra Rivertown e Downton.

Nel 2014 è stata inaugurata l'apertura della Dequindre Cut, la greenway che collega lo storico quartiere Eastern Market con il quartiere Rivertown, composta da una parte con piste ciclabili e dall'altra piste pedonali, lungo il percorso della via sono presenti aree verdi e altre zone dove sostare in cui vengono allestiti diversi padiglioni che ospitano eventi organizzati dalle associazioni di quartiere.

Nel progetto di una espansione delle piste ciclabili e di un implemento della mobilità verde della città è in corso la costruzione di una nuova greenway che si svilupperà lungo la Joseph Campau, per il progetto sono stati stanziati 5 milioni di dollari e dovrebbe concludersi entro il 2020.

Le diverse opere di riqualificazione che vengono attuate in questo quartiere sottolineano l'interesse della città di recuperare le zone storiche e tutelare il patrimonio in esse presente, nel 2009 lo stabile che oggi ospita l'Outdoor Adventure Center è stato inserito nei registri nazionali per la tutela degli edifici storici, il progetto di riqualificazione cui è stato sottoposto ha lasciato inalterate le divisioni interne dell'edificio utilizzando come centro per attività sportiva quale climbing, all'interno vengono riprodotte situazioni simili a quelle che offrono i laghi della regione. Adiacente all'Outdoor Adventure Center e alla Dequindre Cut tra il 2016-2017 è stato realizzato su un'ampia area di lotti vacanti, il complesso residenziale di lusso Orleans Landing, sviluppato per ospitare un mixed use, al piano terra sono presenti locali e spazi commerciali mentre ai piani superiori sono destinati ad uso residenziale.

L'ultima grande opera di riqualificazione che dovrebbe iniziare nel corso del 2020 è il recupero dell'edificio The Soap Building, vecchio



Vista sulla Dequindre Cut da Eastern Market, 2019



Orleans Landing Rivertown, 2019

stabilimento di produzione di prodotti detersivi per le auto, inserito nei registri nazionali di tutela del patrimonio storico, il piano di recupero prevede oltre che un progetto per l'edificio che accoglierà negozi e servizi nella parte esistente e residenze nella parte che verrà aggiunta tramite sopraelevazione, e anche un progetto di riqualificazione urbana per il conteso in cui è inserito, recuperando il grande lotto vacante davanti l'edificio e trasformando l'area in zona verde.

RIVERTOWN ANALISI

Il quartiere Rivertown è situato al centro di un triangolo che viene formato dai luoghi di maggiore interesse e importanza della città, si trova in una posizione strategica grazie alla sua vicinanza con il centro città, Eastern market e Belle Isle che lo rendono facilmente raggiungibile e fruibile degli abitanti, tutti i luoghi sono raggiungibili in circa 20 minuti a piedi o in bicicletta, abbracciando il concetto di 20 minute neighborhood introdotto dal sindaco della città Mike Duggan e il direttore della pianificazione Michael Cox.

Al confine nord la Jefferson Avenue, una delle strade principali della città e a maggior traffico, percorre parallelamente l'intero quartiere, diventando un elemento di forza per l'area, altro elemento importante è il percorso ciclo pedonale della Dequinder Cut attraversa perpendicolarmente il quartiere fungendo da asse di congiunzione tra le diverse zone della città che percorre infine il lungo fiume è percorso dalla River walk forte elemento attrattivo per l'area oltre che essere un elemento di congiunzione tra il Downtown e Belle Isle.

La morfologia urbana regolare dell'area si discosta molto dal primo piano disegnato da Woodward che seguiva una forma radiale.

Come in tutto il resto della città anche il quartiere Rivertown ha subito gli effetti devastanti della crisi economica e dello spopolamento che ne è conseguito, il cambio di destinazione d'uso verso un solo settore durante gli anni dello sviluppo economico ha portato questa zona ad avere quasi esclusivamente edifici industriali al suo interno, con qualche unità residenziale che ha resistito a questo cambio d'uso.

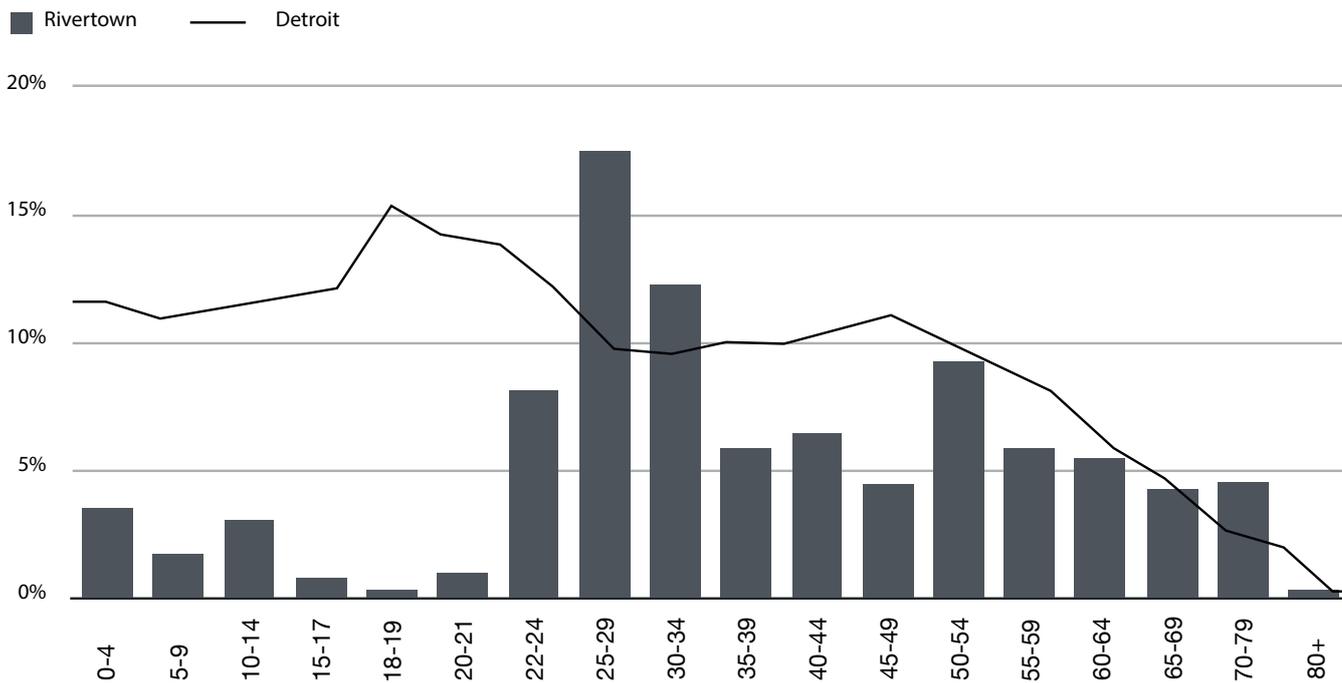
Percorrendo le strade del quartiere e oltrepassando la zona da poco riqualificata in cui risiede l'Outdoor Adventure Center, si osserva un panorama formato quasi totalmente da bassi fabbricati, fatta qualche eccezione per gli edifici che si elevano fino a tre piani fuori terra, in forte stato di abbandono, alcuni presentano grandi dissesti strutturali. Il gran numero di vetri rotti delle finestre, dove presenti, e le aperture murate riportano alla mente a uno scenario post apocalittico, tuttavia si percepisce ancora la forte anima industriale dell'area. Il gran numero di lotti vacanti che è presente nell'area è dovuto alle demolizioni che seguirono dopo l'abbandono degli stabilimenti, lasciando così un'area fortemente frammentata per quanto riguarda il costruito, le altre grandi aree che occupano la zona sono i parcheggi, una volta necessari per contenere le auto dei lavoratori che andavano in fabbrica ma ormai una quantità così elevata di parcheggi si rivela del tutto sovradimensionata. Tra tutti gli edifici presenti sono pochissimi quelli in cui le attività produttive manifatturiere sono sopravvissute, alcuni sono stati riqualificati come ad esempio la nuova sede dell'azienda Denim Detroit che ha rilevato un vecchio edificio industriale fatiscente e ha deciso di inserire al suo interno lo stabilimento produttivo dei propri prodotti, al piano terra è stato allestito uno show room con spazio vendita mentre salendo ai piani superiori si possono osservare gli artigiani che



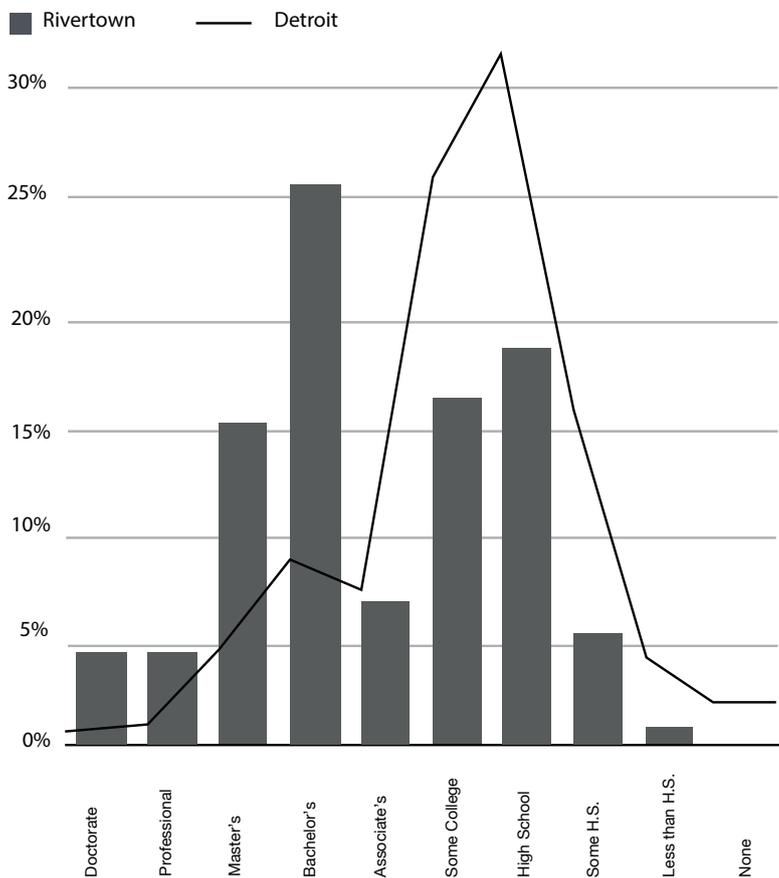
Vista sul molo per le imbarcazioni situato a Rivertown, 2019

DETROIT IN NUMERI

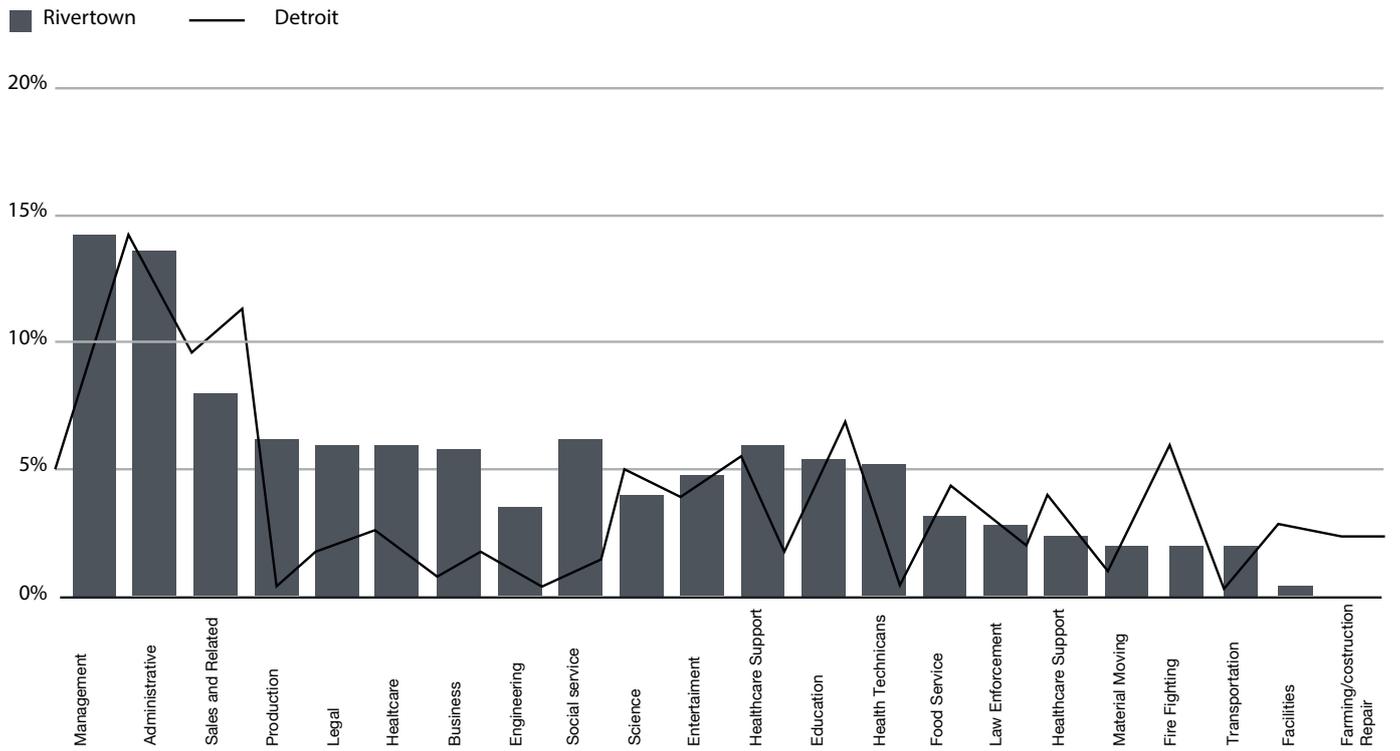
Population age



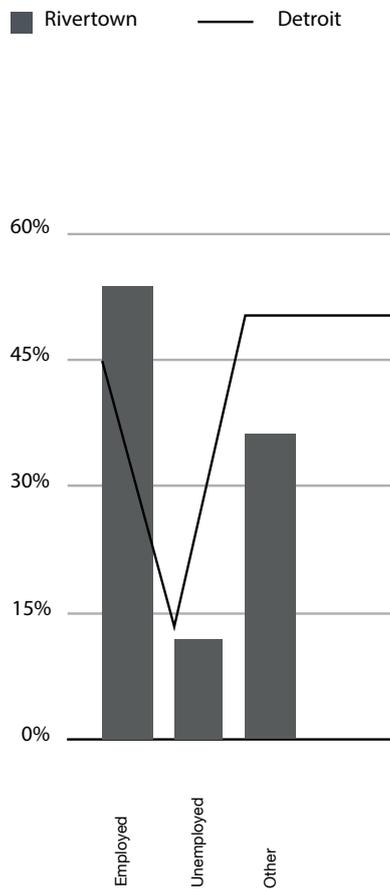
Educational Attainment



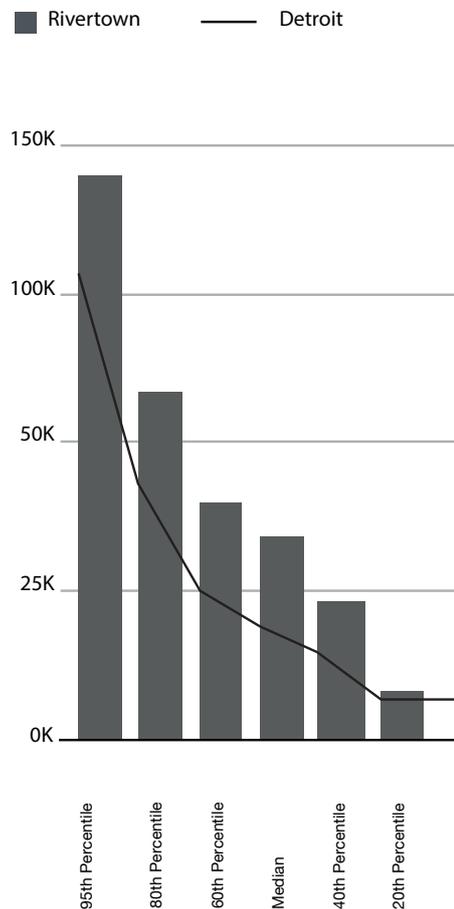
Occupations

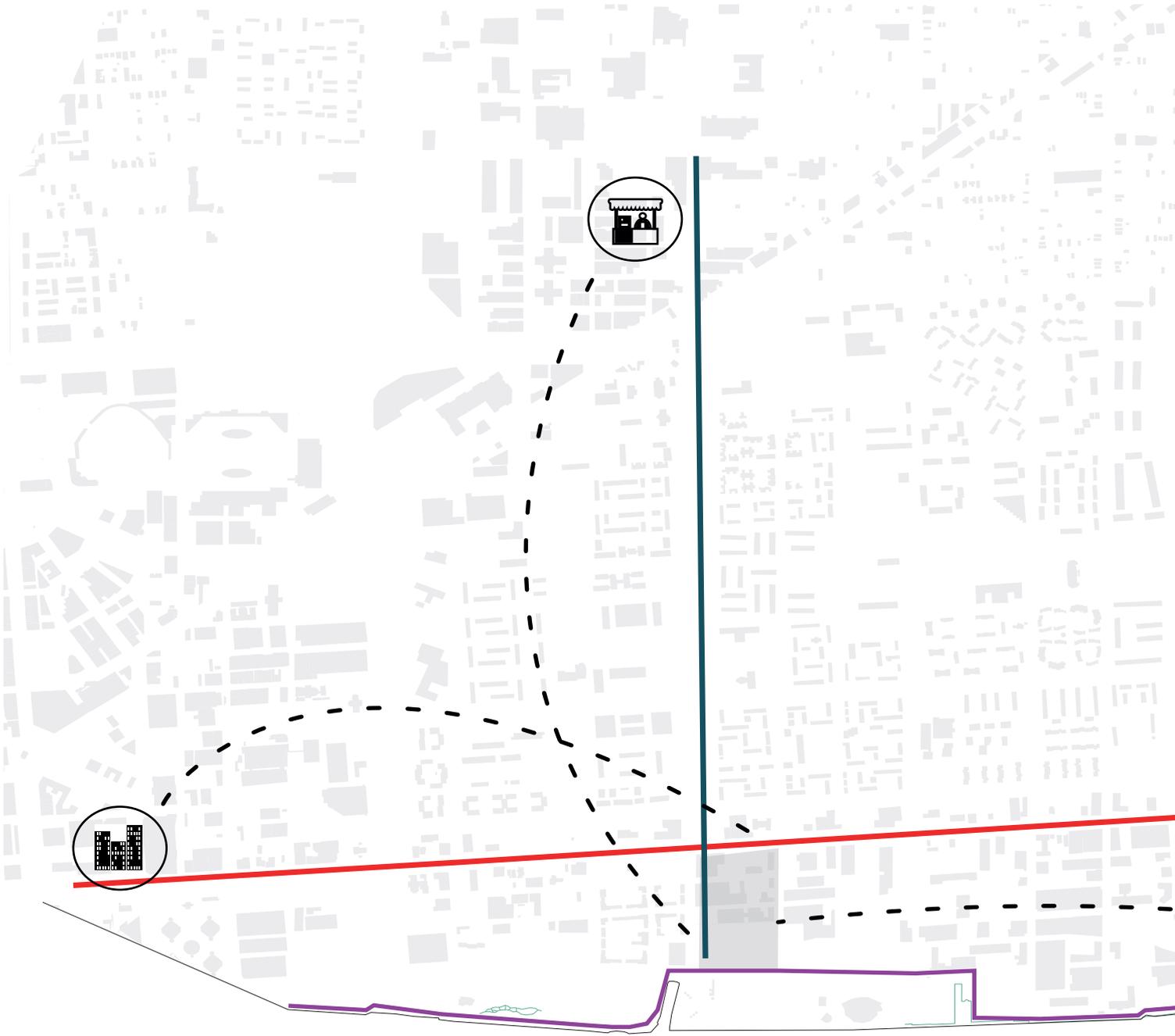


Employment Status



Household Income Percentiles





-  Masterplan area
-  Dequindre Cut
-  Jefferson Avenue
-  Riverwalk



DOWNTOWN

-  25 minutes
-  7 minutes
-  7 minutes
-  4 minutes



EASTERN MARKET

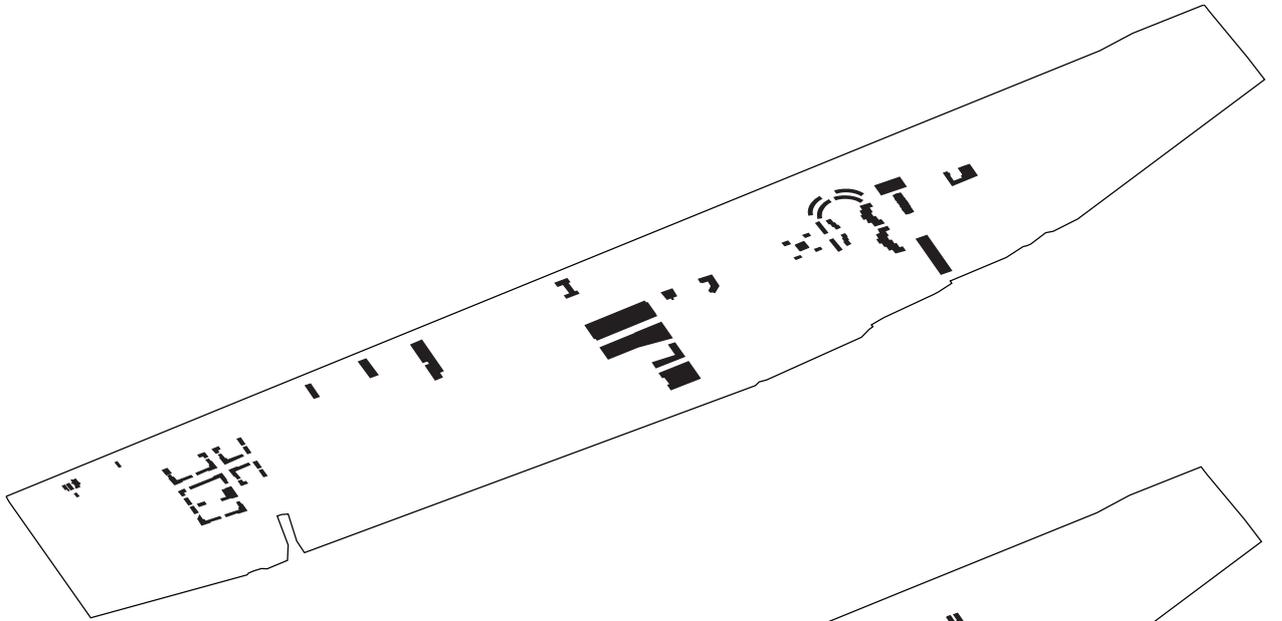
-  25 minutes
-  7 minutes
-  34 minutes
-  7 minutes



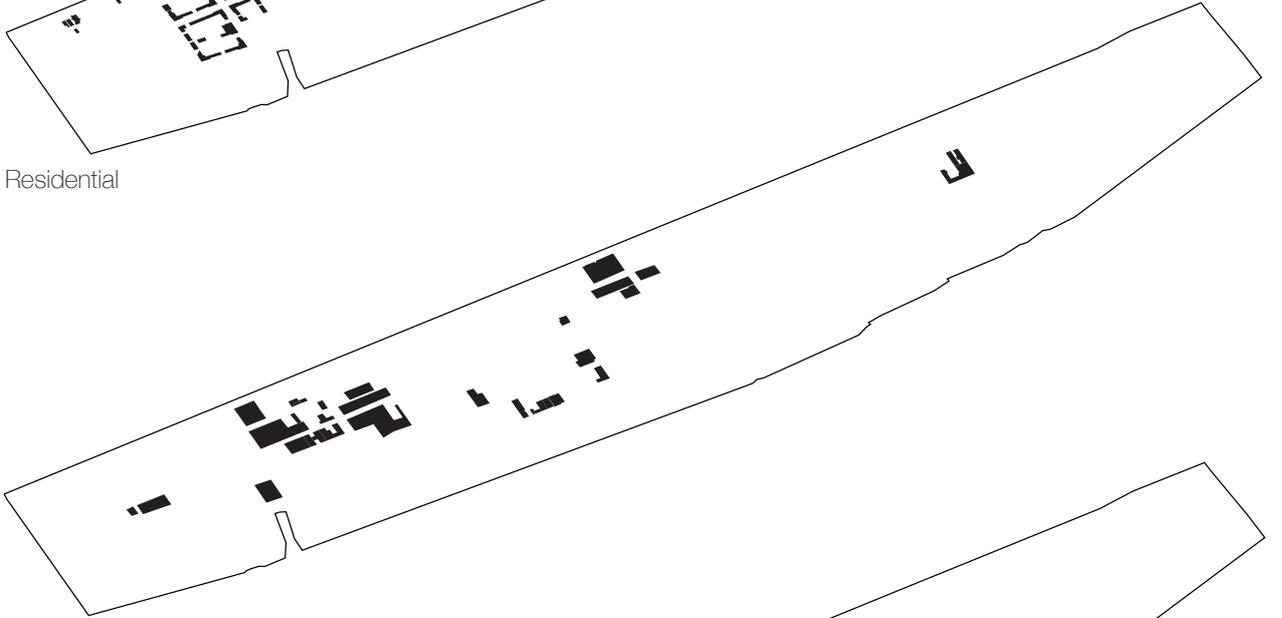
BELLE ISLAND

-  40 minutes
-  12 minutes
-  18 minutes
-  7 minutes

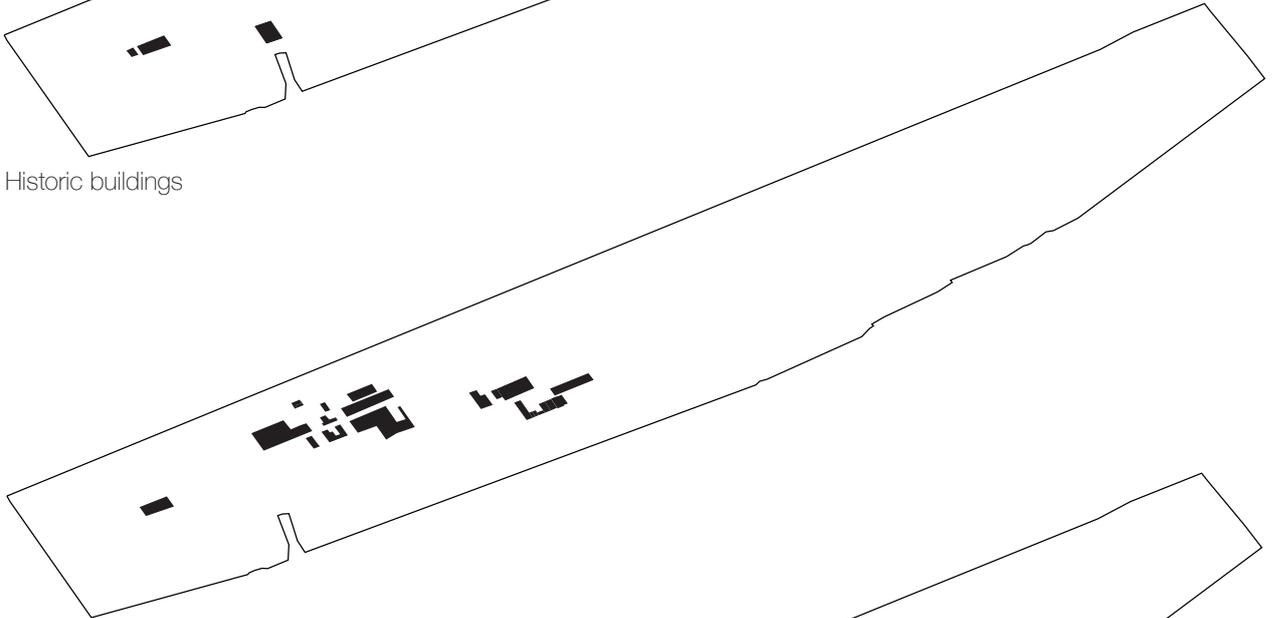




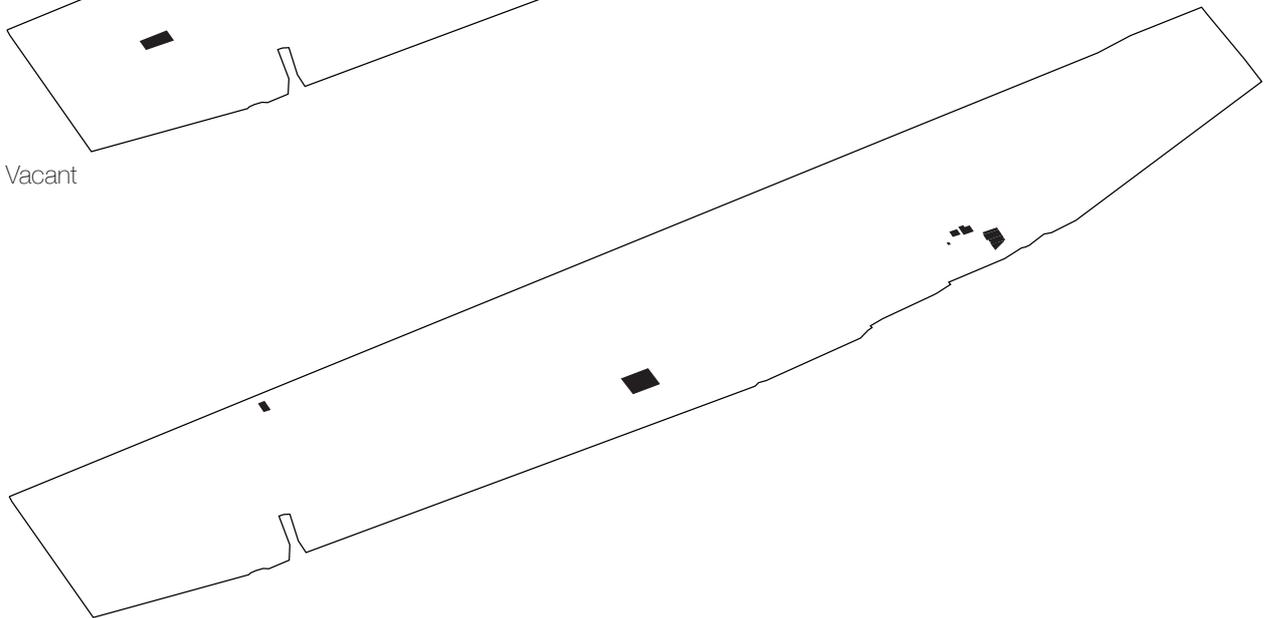
Residential



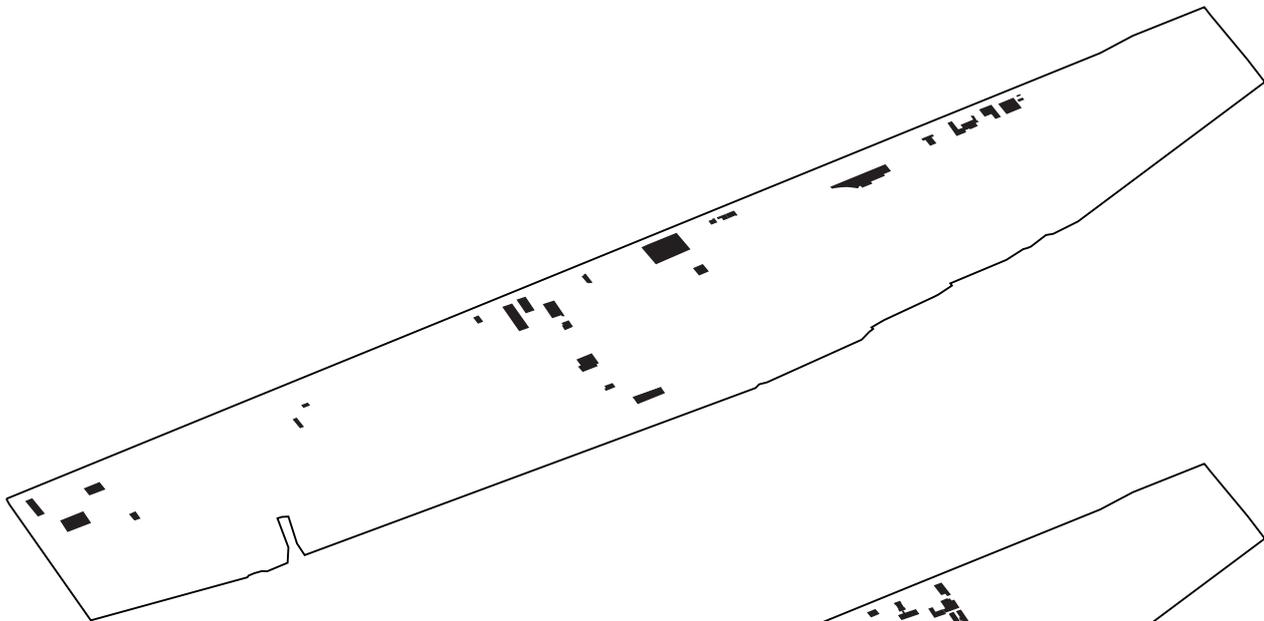
Historic buildings



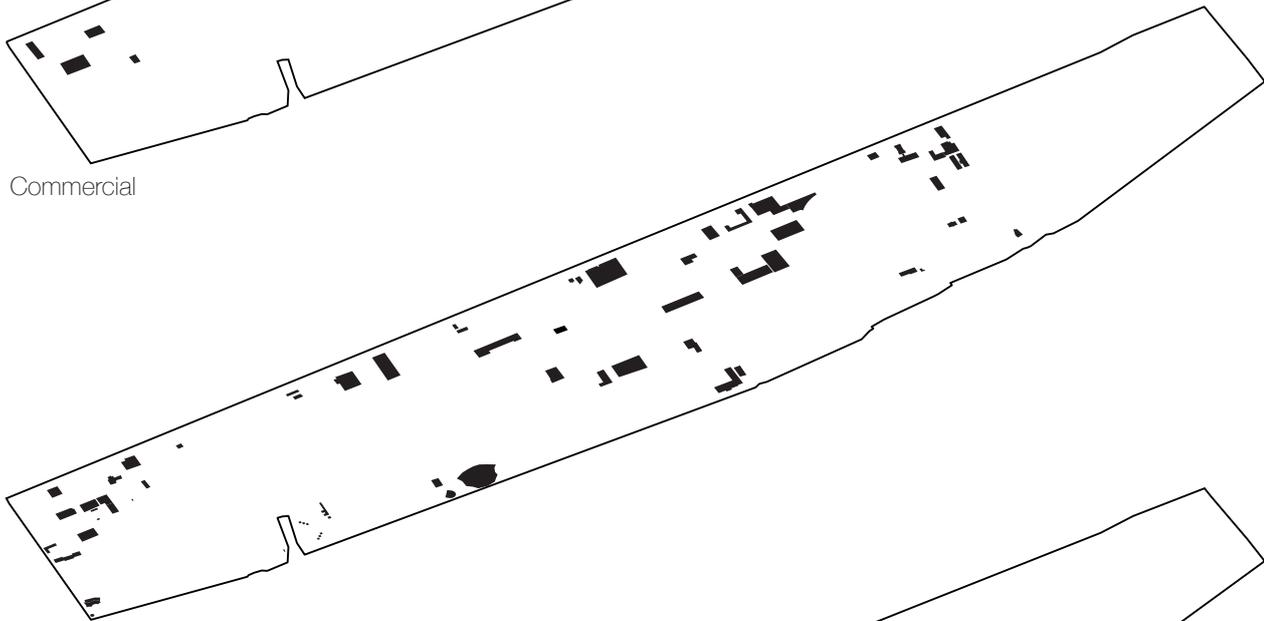
Vacant



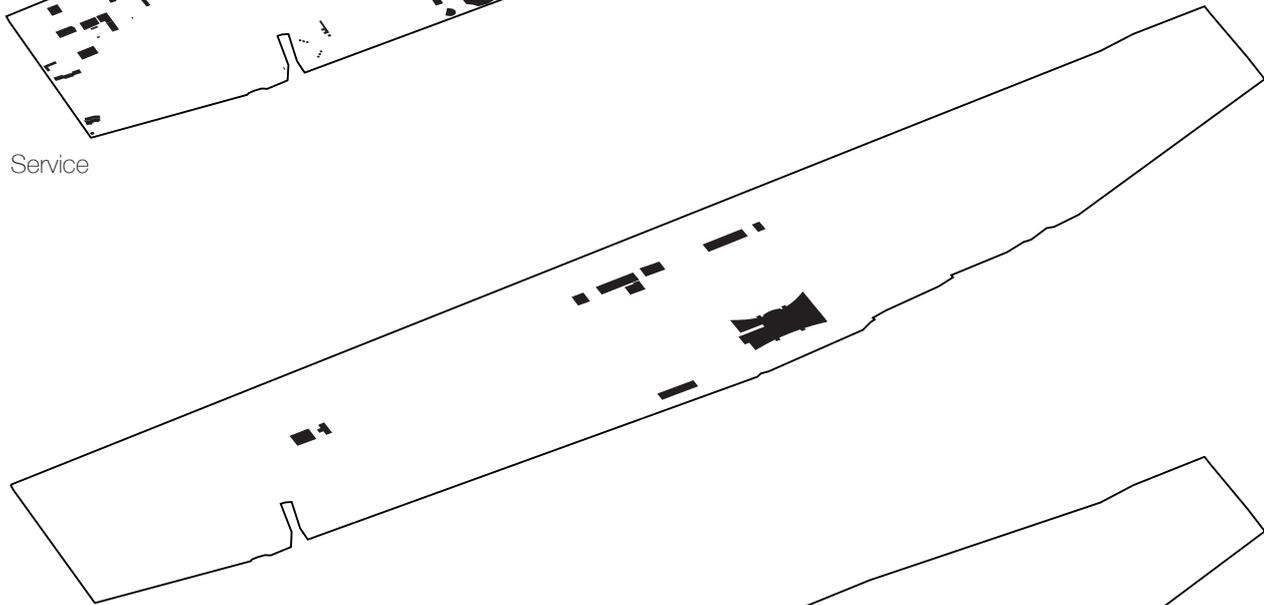
Statal office



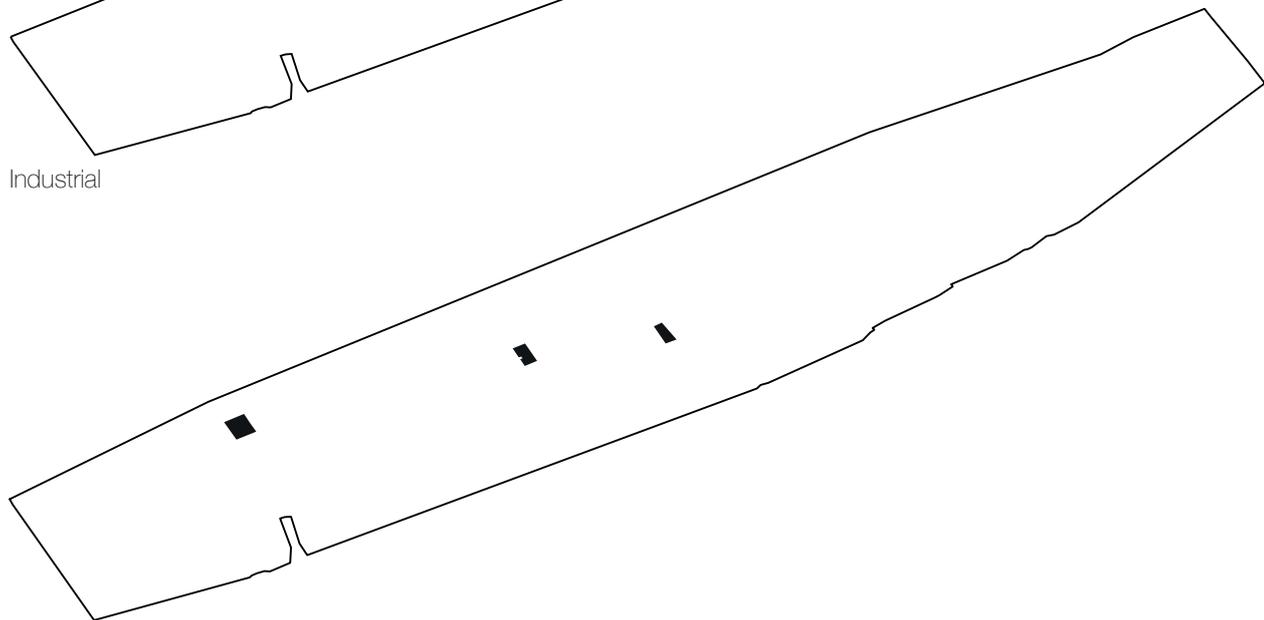
Commercial



Service

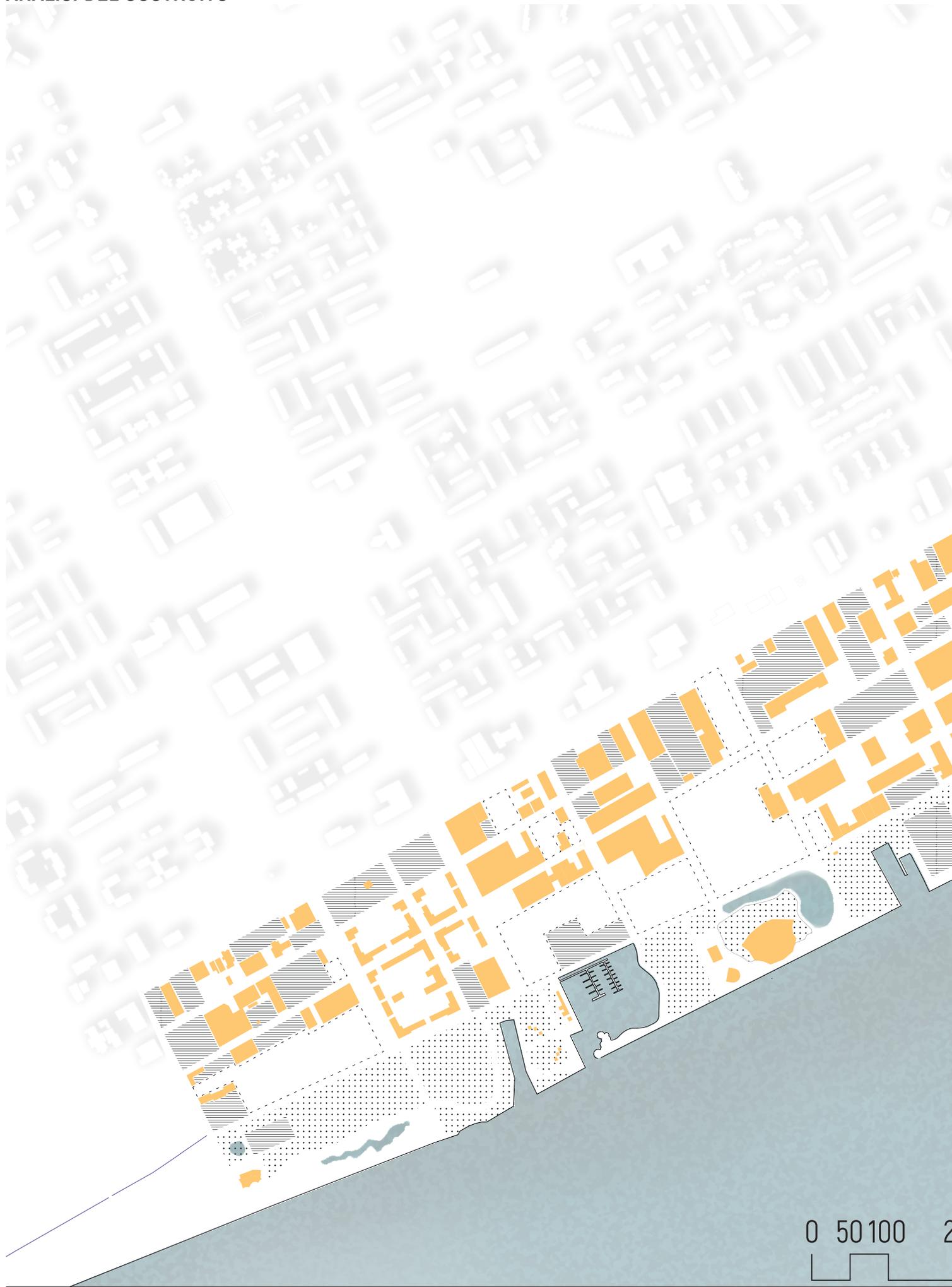


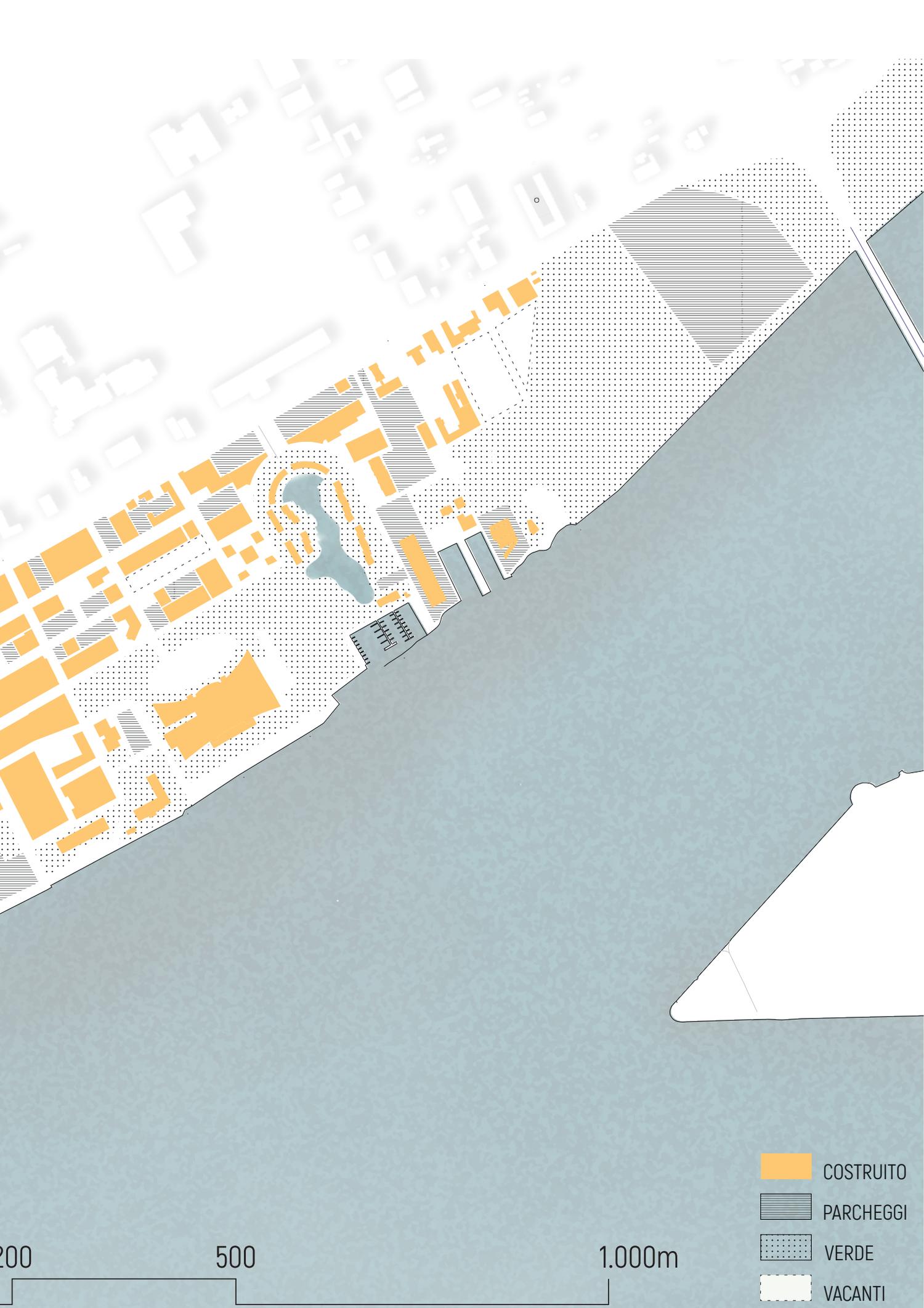
Industrial



Education

ANALISI DEL COSTRUITO





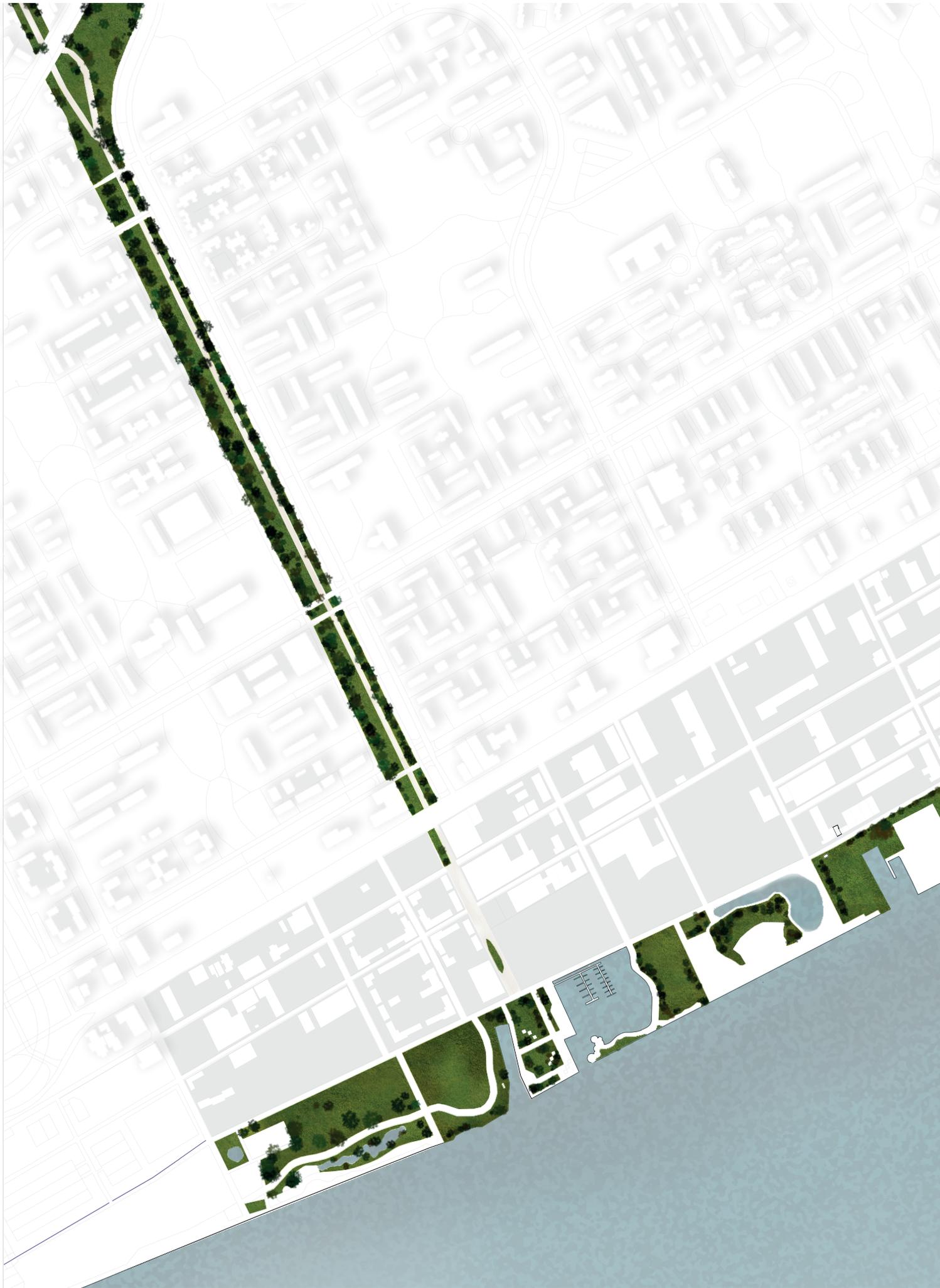
0

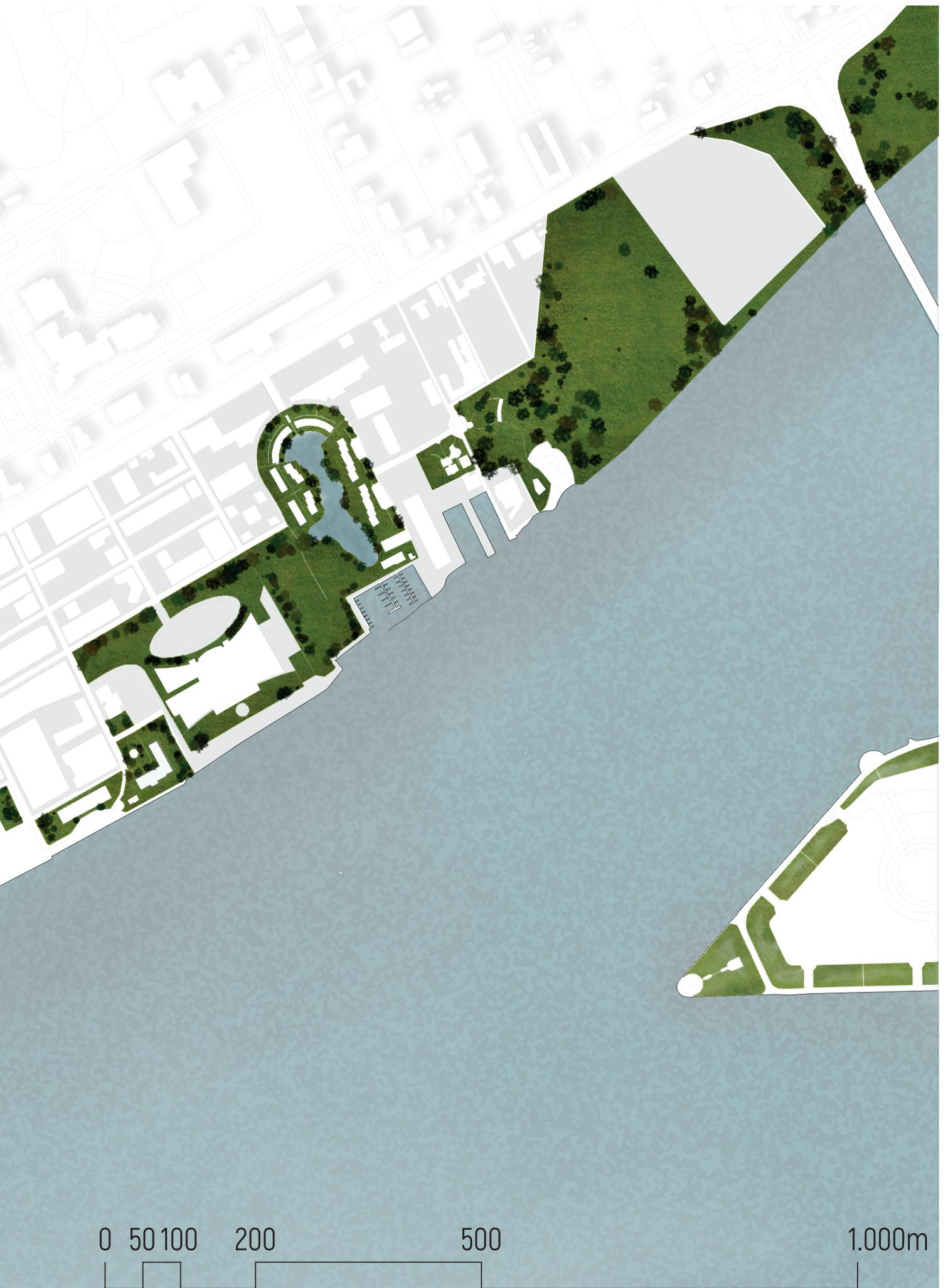
500

1.000m

-  COSTRUITO
-  PARCHEGGI
-  VERDE
-  VACANTI

ANALISI DEL VERDE





PERIODO DEL PROIBIZIONISMO

Durante il periodo che va dal 1919 al 1933 negli Stati Uniti vigeva il periodo del proibizionismo, chiamato anche The Noble Experiment. In questi anni era vietata la produzione, consumo e importazione di prodotti alcolici, il Rivefront venne interessato particolarmente dal fenomeno di contrabbando di questi prodotti grazie alla sua vicinanza con il Canada, in cui il divieto sull'alcol non vigeva, diventando luogo di approvvigionamento e detenzione illegale di prodotti alcolici.

L'organizzazione criminale chiamata Purple Gang, formata da giovani immigrati, ebbe il controllo del commercio illegale di alcol, facendo proprio per diversi anni l'edificio situato al 1964 Franklin, approfittando dell'espropriazione effettuata dal comune, rendendolo il loro quartier generale e utilizzandolo come luogo di stoccaggio per il materiale arrivato da oltre fiume. Anche il locale storico situato al 289 St. Aubin Street venne interessato dalle vicende di contrabbando del tempo, con l'introduzione del proibizionismo al piano interrato dell'edificio venne organizzato un commercio e distribuzione illegale di alcol diventando uno dei pochi locali in cui era possibile consumare bevande alcoliche in città frequentato da un gran numero di persone e specialmente dagli operai che lavoravano nelle fabbriche presenti nell'area, durante quegli anni divenne luogo di aggregazione sempre più conosciuto dalla comunità.



Fotografia storica raffigurante alcuni membri della Purple Gang intenti nello scarico di alcolici provenienti dal Canada, 1927

QUALE PATRIMONIO

Gli importanti avvenimenti storici che interessarono la città durante il suo sviluppo da iniziale colonia Francese a capitale mondiale dell'auto interessarono in modo particolare anche il quartiere Rivertown, con lo sviluppo dell'economia industriale i terreni presenti nell'area che vennero destinati ad uso agricolo, durante i primi anni in cui Cadillac fondò la colonia, furono destinati ad ospitare le industrie nascenti nell'area, che tutt'ora ospita un numero considerevole di manufatti industriali, residenze, edifici religiosi, impianti produttivi e per lo svago. Del patrimonio industriale e non, presente all'interno del quartiere allo stato attuale solo quattro edifici sono tutelati grazie all'iscrizione nei registri nazionali di cui due vennero progettati da Albert Kahn, e sottoposti a tutela per mezzo dei registri nazionali, il Racquet Club e il River Place conosciuto anche come Parke-Davis Co. Adiacente alla Joseph Campau st. ospitò una delle più importanti aziende farmaceutiche degli stati uniti, successivamente con la chiusura dell'azienda gli spazi dell'edificio vennero convertiti ad un uso residenziale, uffici e hotel. Altri tre sono stati iscritti nei registri di tutela della città di Detroit.

Il restante gran numero di edifici storici presenti sono stati dichiarati eleggibili all'iscrizione nei registri di tutela grazie al loro valore storico o all'importanza che hanno avuto per la comunità in un determinato periodo. E' importante individuare, analizzare e raccogliere le informazioni inerenti a questo patrimonio lasciato dalle industrie presenti nell'area per evitare che edifici che hanno una importanza storica sia per la loro qualità architettonica o per le vicende accadute nel tempo vengano demoliti come è accaduto per un gran numero di manufatti che era presenti in questo quartiere e in altri della città.

INDUSTRIAL HERITAGE

INDUSTRIAL HERITAGE

La crescita esponenziale dell'industria dei primi decenni del 900 fece sì che le città situate lungo la Rust Belt potessero avere una rapida e incontrollata espansione attorno ad esse, seguendo schemi e lottizzazioni che venivano dettati appunto dallo sviluppo delle industrie stesse. Inizialmente le industrie erano situate nelle immediate vicinanze dei fiumi per un più facile e rapido approvvigionamento idrico e dei materiali, successivamente con lo sviluppo delle strade ferrate, gli stabilimenti produttivi venivano spostati e concentrati nelle periferie creando veri e propri parchi industriali, grazie alla grande vastità dei terreni circostanti le fabbriche così potevano avere una forte espansione orizzontale formando lunghe catene di montaggio. Il Packard Automotive Plant progettato da Alber Kahn è un esempio di questo sviluppo lineare degli impianti produttivi attorno alla quale è nata una vera e propria città satellite le cui abitazioni ospitavano quasi totalmente gli operai della fabbrica, fino al 1956 data in cui lo stabilimento che produceva automobili venne chiuso ma i suoi locali tuttavia vennero ancora utilizzati fino agli anni 90 come deposito. Quello che resta oggi è un grande stabilimento in stato di abbandono e senza alcuna forma di manutenzione le cui singole parti iniziano a crollare.

E' dunque questo quello che rimane nelle città Americane nella fase post industrializzazione? Corpi fabbrica abbandonati a se stessi senza alcuna prerogativa futura, in molti casi destinati alla demolizione per lasciar spazio a grandi lotti vacanti destinati alla dimenticanza.

Queste testimonianze ereditate dalla ricchezza che derivò dallo sviluppo industriale sono destinate a scomparire senza un adeguato piano di conservazione, occorrerà in primo luogo una fase iniziale di censimento fondamentale per venire a conoscenza delle tracce del passato e successivamente catalogare quei manufatti degni di essere conservati per poi giungere a una adeguata strategia volta

alla tutela, alla conservazione e al riuso.

Le prime linee guida su questo modus operandi vengono dettate forse dagli Stati Uniti, dove nel gennaio del 1969 nasce il programma "The Historic American Engineering Record" registri in cui i manufatti industriali venivano documentati tramite relazioni fotografiche, piante e sezioni quotate e relazioni dettagliate riguardo la descrizione dell'edificio e delle sue condizioni strutturali. Proprio negli anni settanta che con il primo declino dell'industria americana ci si interroga su cosa fare e come trattare quello che rimaneva dal passato, si apre il concetto di archeologia industriale che ora riguarda non solo gli edifici ma anche archivi, fotografie, macchinari significativi. Il motivo per cui l'Historic American Engineering Record venne creato fu quello di sensibilizzare la popolazione e rispettare la memoria ereditata dal passato.

La grande riuscita di questo sistema fu resa possibile in gran parte dalla autorità conferita tramite legislazione, in particolare nel 1935 il National Historic Sites Act affidò il compito di realizzare un censimento delle opere più significative e importanti degli Stati Uniti, successivamente dal 1966 il NHPA impose agli stati di tutelare e effettuare manutenzione ordinaria e non riguardo i siti facenti parte dell'Industrial Heritage iscritti al National Register of Historic Places. Questi registri fanno parte di un programma più ampio in cui sono contenute diverse tipologie di listed tra cui:

- **National Historic Landmark**
- **State Historic register**
- **Local landmark designation**

Ma i **National Register of Historic places** sono quelli ritenuti più importanti in quanto consentono di ottenere fondi e assistenza per il recupero e il riuso degli edifici.

NATIONAL REGISTER OF HISTORIC PLACES

Gli edifici degni di essere preservati e tutelati sono riportati nelle liste contenute all'interno dei National Register of Historic Places, questi registri vennero istituiti per la prima volta nel 1966 tramite atto emanato dal dipartimento National Historic Preservation, anche i registri dedicati alla tutela e preservazione dei parchi fanno parte del programma nazionale che si occupa della coordinazione e al supporto sia nel pubblico che nel privato per identificare, valutare e nel caso tutelare le aree storiche e archeologiche americane degne di nota.

All'interno dei registri vengono inserite diverse tipologie di edifici e strutture degne di nota, come ad esempio le ville in stile Italiano, i viadotti, gli ex stabilimenti industriali, i ponti.

Il bene per essere riconosciuto idoneo alla tutela dovrà rispettare alcune caratteristiche quali: avere un età di almeno cinquant'anni, essere integro, la presenza di materiali caratteristici e uno stile che possa essere associato a un certo periodo storico.

Una volta che i requisiti sono stati accertati, il manufatto diventa listed, secondo la categoria di appartenenza, esistono infatti diverse tipologie di listed:

Individual: Viene inserito all'interno dei registri il singolo bene

District: Viene considerato non il singolo edificio ma un complesso di edifici o ad esempio i Downtown delle città

Multi propriety: in questa categoria solitamente rientrano proprietà individuali e distretti.

L'edificio per essere riconosciuto come listed deve rispondere ad alcuni criteri, quali :

1- Essere stato protagonista di eventi storici o attività di rilevante importanza

- 2- Essere associato a qualche personaggio importante
- 3- Possedere eccezionali qualità architettoniche
- 4- Possedere una rilevante importanza archeologica

Un singolo bene può rispondere a diversi criteri per l'eleggibilità ma tuttavia viene registrato per un singolo criterio, di conseguenza bisognerà valutare quale sia quello più significativo.

Diversi sono i livelli di importanza riconosciuti all'edificio, che possono essere a livello locale o federale.

Local: Vengono tutelati gli edifici che hanno importanza a livello locale, come ad esempio la prima libreria per i diritti umani situata a Detroit, edificio di scarsa importanza architettonica e destinato a demolizione, riconosciuto come listed local grazie all'importanza storica/umana che ha ricoperto.

State: Vengono tutelati i beni la cui importanza è riconosciuta a livello statale, edifici in cui siano accaduti avvenimenti storici di importanza rilevante per lo stato, esempio sono le abitazioni appartenute a personaggi particolarmente importanti dello stato.

National: Vengono tutelati gli edifici la cui importanza viene riconosciuta a livello nazionale, sia per quanto riguarda la qualità architettonica che per gli avvenimenti che lo hanno coinvolto, esempio sono le abitazioni di Mies Van Der Rohe a Lafayette Park.

Questi registri hanno una grande importanza poichè una volta che l'edificio viene posto a tutela ottiene diversi benefici. I benefici ottenuti riguardano:

- **Prestigio**, in quanto l'iscrizione riconosce l'importanza storica del bene.
- **Turismo storico**, molte persone sono interessate a visitare aree storiche delle città.

• **Protezione del bene**, ogni attività che richieda fondi federali licenze o permessi è soggetta ad approfondite indagini per capire se gli interventi richiesti per l'edificio siano

compatibili con il bene e se influiranno sul suo carattere/valore storico. Inoltre il manufatto è tutelato da tutte le attività che possano compromettere la sua integrità, possano distruggerlo o danneggiare i suoi caratteri distintivi.

• **Benefici economici**, numerosi sono i benefici economici riconosciuti agli edifici che vengono tutelati dai registri sia a livello federale che statale.

Per gli incentivi federali viene corrisposto un 20% in tax credit, la proposta di intervento deve rispettare gli standard del secretary of the Interior standard for rehabilitation. Anche gli incentivi statali riconoscono un 20% in tax credit che può essere cumulato se il bene è listed anche a livello federale.

Vengono stanziati prestiti a fondo perduto per la progettazione di aree verdi e per edifici destinati a uso pubblico o in generale per entità no profit.

Oltre ad apportare vantaggi l'iscrizione ai registri ha qualche svantaggio, almeno per il proprietario del bene, il listing non da alcun obbligo al proprietario e non esistono norme che restringano la libertà di utilizzo, trattamento e il trasferimento di proprietà (a differenza di quanto accade nella legislazione Italiana in quanto nel caso del trasferimento di un bene sottoposto a tutela lo stato può far valere il suo diritto di prelazione, avendo così diritto di acquisto prima di chiunque altro), non vi è alcun obbligo per quanto riguarda l'apertura al pubblico.

Il listing non ha alcun impatto sul valore delle proprietà, se vengono utilizzati i fondi per eseguire dei lavori sulla proprietà questa aumenterà il suo valore grazie al lavoro eseguito e non grazie all'iscrizione nei registri.

Lo status come listed non porta automaticamente il riconoscimento Local History District Zoning o Local Landmark Designation per il distretto in cui il bene si trova, per ottenere tale riconoscimento andrà

avviata una candidatura che verrà approvata o meno dal dipartimento National Historic Preservation.

I benefici economici possono essere anche solo a livello locale e rivolti a coprire i costi di progettazione delle aree dismesse, il recupero e il riuso di edifici abbandonati, recupero delle facciate.

Le partnership tra amministrazioni locali e banca consentono di ottenere dei prestiti a un tasso molto basso, gli incentivi maggiori vengono comunque dati per la pianificazione delle aree che per il recupero del singolo edificio, dando priorità a edifici pubblici o appartenenti ad associazioni no profit.

Altri fondi arrivano anche dalle realtà finanziarie locali, come fondazioni bancarie, che consentono l'accesso a dei piccoli fondi ad esempio per la candidatura degli edifici all'eleggibilità come listed, perizie, o nel caso in cui siano necessario eseguire riparazioni di piccola entità.

PROCESSO DI CANDIDATURA

Per la candidatura e il riconoscimento di un edificio come bene degno di tutela occorre fornire una preliminare documentazione riguardante il manufatto di cui si richiede l'iscrizione da presentare agli uffici state historic preservation, una volta che questa prima fase è stata completata e si ottiene un responso positivo da parte dell'ufficio la fase successiva consiste nel completare la nomination form, occorre fornire una ulteriore documentazione riguardante il bene, comprendente la descrizione fisica dello stato attuale, i cambiamenti avvenuti sull'edificio, il motivo per cui si ritiene che sia degno di nota.

Il processo di iscrizione ai registri nazionali è fondamentale per l'ottenimento di fondi e incentivi per la manutenzione, il ripristino e la tutela degli edifici cui si chiede l'iscrizione.

Le agevolazioni fiscali, o il credito, vengono applicate al proprietario del bene, ad esempio tramite la detrazione fiscale sul reddito, e sono

rivolte sia a privati cittadini che a compagnie o multinazionali.

Questo sistema di agevolazione fiscale è quello che ha innescato il processo di recupero di ex aree industriali ormai dismesse come ad esempio Fulton Market District a Chicago e Meatpacking District a New York City.

Il credito che viene concesso per le detrazioni è del 20% sull'importo totale dei lavori e in fase di richiesta dovrà essere specificato per quale tipologia di beneficio economico si fa richiesta per l'ottenimento del credito o delle detrazioni, solitamente la modalità più conveniente è la richiesta del credito in quanto si presenta come soluzione più rapida e economicamente vantaggiosa richiedendo un minor investimento di capitale da parte della proprietà.

Oltre le agevolazioni prima citate esistono altre tipologie come il 50% della detrazione fiscale per l'adeguamento degli edifici sia storici che non per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche, questa tipologia di beneficio economico può essere sommata al 20% di credito o detrazione.

Nel caso in cui piccole aziende, con meno di un milione di fatturato o meno di trenta dipendenti, dovessero decidere di investire su un bene otterrebbero anche loro il 50% di detrazione. Un esempio è quello



che accadde per Denim Detroit, azienda tessile specializzata nella produzione di abbigliamento denim, che recuperò un ex stabilimento produttivo di prodotti finiti in acciaio situato nel quartiere Rivertown e con un piano di recupero ottenne i fondi per eseguire i lavori necessari per l'adeguamento alla nuova funzione, con un piano terra dedicato alla rivendita dei prodotti e i due piani superiori dedicati alla produzione.

La detrazione del 50% copre fino a un massimo di 10250\$ annuali mentre in credito la somma scende a 5000\$, nel caso in cui un edificio necessiti di inserire un vano ascensore la proprietà può richiedere a dicembre 5000\$ per iniziare i lavori e a gennaio altri 5000\$ per completarli. Questo credito può essere richiesto indistintamente da chiunque purchè sia utilizzato per l'eliminazione delle barriere architettoniche. Questa agevolazione può essere sommata alla detrazione del 20% e in tal caso prima verrà scaricato il 50%, o il credito, e successivamente dalla rimanenza il 20%.

Anche gli edifici che non sono listed e non sono ritenuti storici ma costruiti comunque prima del 1960 possono accedere a una forma di agevolazione del 10%, questo benefit è destinato al recupero degli edifici residenziali, commerciali e quegli edifici abbandonati e copre tutti i costi sostenuti per il recupero dell'edificio, quali costi di progettazione, materiali, tasse ecc.

In questo caso le agevolazioni non coprono le addizioni all'edificio originale, questo per garantire che l'edificio non venga demolito per più del 50% per quanto riguarda le pareti esterne e per il 75% per la struttura portante, senza queste condizioni non è possibile accedere al credito/detrazioni. Questo tipo di agevolazione è abbastanza semplice da ottenere e il credito ricevuto deve essere investito entro 24 mesi per migliorare l'edificio interessato.

Il 20% rehabilitation tax credit è la forma di agevolazione più utilizzata, molto simile per quanto riguarda i requisiti richiesti per accedere al credito ma ha una forza economica decisamente maggiore, per il credito ricevuto o dedotto. Il rapporto di investimento è 1 a 4, per ogni

dollaro ricevuto da fondi il privato nel mette tre.

Queste agevolazioni fiscali vengono generalmente impiegate per progetti di riuso adattivo, per convertire in mixed use vecchi edifici o per restaurarli.

Per far sì che si possa accedere alle agevolazione l'edificio deve rispettare dei criteri quali: essere iscritto ai registri nazionali o che faccia parte di un distretto iscritto, far parte di un distretto listed da parte del National Park Service, che sia listed a livello locale.

Non possono accedere a questo tipo di agevolazione gli edifici residenziali abitati.

Nel ritorno economico del 20% rientrano tutti i costi di progettazione e costruzione, per accedere al fondo la proprietà deve spendere almeno 5000\$ i lavori devono durare massimo 24 mesi, in alcuni casi eccezioni il tempo per completare i lavori può essere esteso fino a 60 mesi ma in questo caso il recupero va fasizzato, ad esempio dai mesi 0-24 i lavori devono esse completati per quanto riguarda la sistemazione degli esterni, dal 24 al 48 devono venire completati i lavori per gli interni e nei restanti mesi fino al mese 60 tutto il resto. Per questo genere di interventi, solitamente di grosse dimensioni, occorre una revisione del progetto da parte del National Park Service, cosa che non accade per le agevolazioni entro i 24 mesi, sia per quanto riguarda il 10% che per il 50% di tax credit.

I costi delle revisione del progetto variano da 845\$ fino a un massimo di 6500\$ in base al costo totale dell'opera, da un minimo di 80 mila dollari fino a un massimo di 3.85 milioni di dollari, per i progetti sotto gli 80 mila dollari non sono previsti costi per la revisione. Questo processo di approvazione è generalmente molto lungo poichè richiede diversi step di approvazione prima a livello statale e poi federale. Le richieste è opportuno farle prima dell'inizio lavori in quanto è bene rispettare tutte le condizioni richieste per l'ottenimento delle agevolazioni.

La richiesta del fondo si divide in tre parti:

Nella prima parte è richiesta una accurata descrizione delle condizioni esterne, interne e delle strutture del bene, una breve descrizione della storia dell'edificio, una relazione fotografica, piante, sezioni e prospetti. Ma tuttavia questa parte non è necessaria per gli edifici che già sono individuati come listed o che facciano parte di un distretto listed.

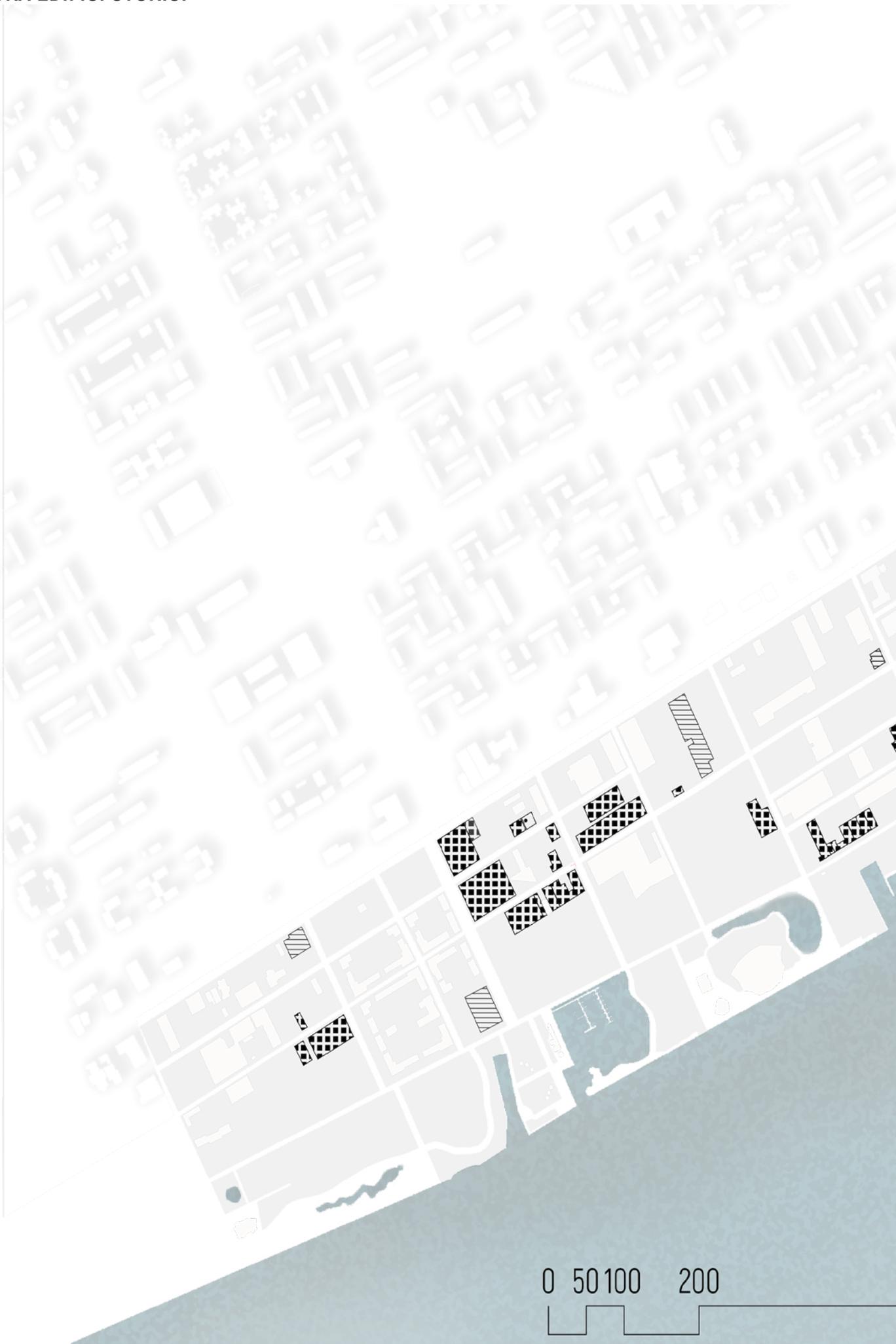
Nella seconda parte occorre fornire una descrizione accurata dell'intervento che si vuole eseguire, le modifiche da apportare, la destinazione d'uso, quello che viene demolito e costruito, piante, sezioni e prospetti, sia stato di fatto che stato di progetto, render e viste di come apparirà l'edificio una volta terminati i lavori. Bisogna inserire tutte le parti presenti, anche quelle per cui non si richiede il credito, questo per accertarsi che non vengano distrutti i caratteri storici dell'edificio.

Nell'ultima parte, una volta terminati i lavori, occorrerà presentare una relazione fotografica di quanto è stato fatto per avere un confronto con quanto dichiarato nella parte 2. Nel caso in cui qualcosa non combaciasse con quanto dichiarato l'erogazione del credito potrebbe essere sospesa e richiesta la restituzione di quanto già erogato.

Per ottenere il credito è necessario che il lavoro eseguito rispetti gli standard di restauro richiesti dall'ufficio Secretary of the interiors.

Gli standard riguardano il mantenimento del bene, la riparazione e la sistemazione dei degradi presenti, nel caso in cui non fosse possibile riparare alcune parti queste vanno ricostruite utilizzando materiali e trattamenti compatibili per il restauro che e che non possano degradare in nessun modo i materiali originali presenti. Il consolidamento delle strutture portanti, il restauro dei materiali di cui il bene è caratterizzato. Sono concesse modifiche all'edificio purchè non venga snaturata la sua natura, così come sono consentite addizioni.

MAPPATURA EDIFICI STORICI





500

1.000m

-  NATIONAL REGISTER OF HISTORIC PLACE
-  CITY OF DETROIT DESIGNATED
-  NATIONAL REGISTER ELEGIBLE

SCHEDE EDIFICI

289 St. Aubin Street

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Bar/ristorante

Funziona attuale: Vacant

Proprietà: Woodbrifge Land Company LLC

Classificazione: Retail

Architetto: Sconosciuto

Anno: 1916

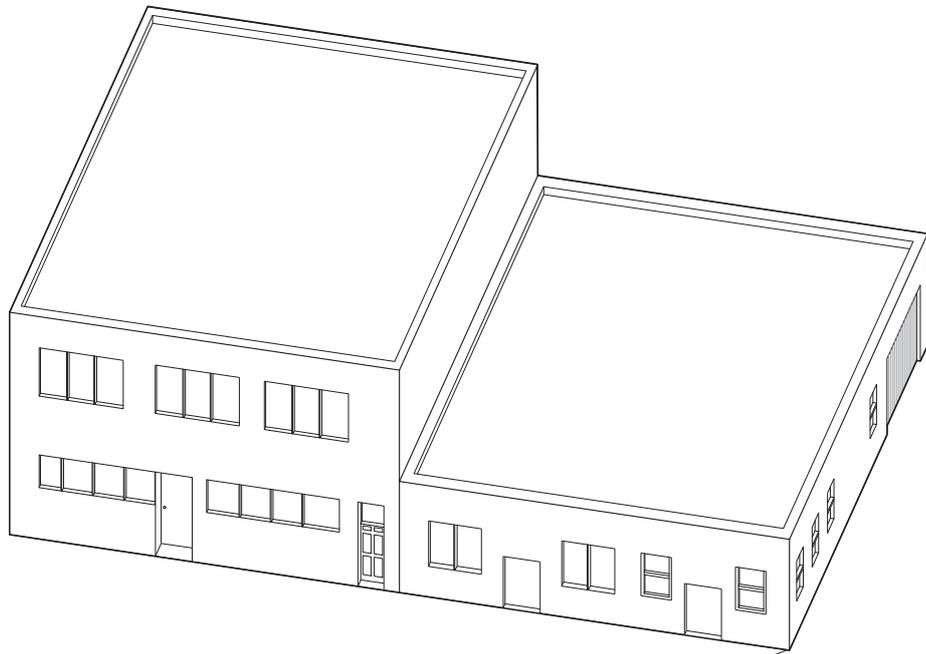
Il complesso ospitava uno dei bar storici più famosi della città di Detroit, la Taverna Woodbridge, questa possedeva la licenza numero 2 per la somministrazioni di liquori e durante gli anni del proibizionismo trasferì la somministrazione degli alcolici nel piano seminterrato, l'edificio si trovava inoltre in una posizione ottimale per al gestione degli alcolici durante gli anni del proibizionismo, vista la vicinanza con il Canada che per appunto non partecipò al proibizionismo dal 1912 al 1933.

Il locale era noto per il suo arredamento tipico degli anni '30, una terrazza all'aperto e serate di musica rock dal vivo.

La Taverna Woodbrige chiuse nei primi anni 2000 per poi essere riaperta, seppur per un breve periodo, con il nome Stinky Rose.

I due edifici sono attualmente liberi, anche se le condizioni in cui si trovano sono decisamente critiche a causa di un incendio nel 2007.

La Taverna Woodbride era formata da due edifici affiancati, quello situato all'angolo sud-ovest di St. Aubin Street e Woodbridge Street è costituito in mattoni rossi e un solo piano fuori terra, presenta doppie finestre lungo il prospetto che si affaccia sulla Woodbrige Street. Sull'angolo est invece è situato l'ingresso al garage, mentre sul prospetto su Auinb Street l'edificio ha un ingresso centrato tra le due finestre, la porta originale in legno è stata sostituita da una parola blindata. L'edificio principale della Taverna Woodbridege è costituito anch'esso in mattoni rossi, di due piani fuori terra e un seminterrato. Il prospetto principale su Auinb Street presenta un ingresso centrale e finestre laterali, mentre al piano superiore presenta tre grandi doppie finestre.



1977 East Woodbridge Street

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Industriale

Funziona attuale: Vacant

Proprietà: City of Detroit Economic Development Corporation

Classificazione: Industria

Architetto: Sconosciuto

Anno: 1885

Questo edificio è una delle tre fabbriche di carrozze che erano presenti sul riverfront, inizialmente si estendeva fino alla Jefferson Avenue ma parte di essa venne demolita a causa della forte speculazione edilizia che si sviluppò lungo la Jefferson a partire dal secondo decennio del 1900.

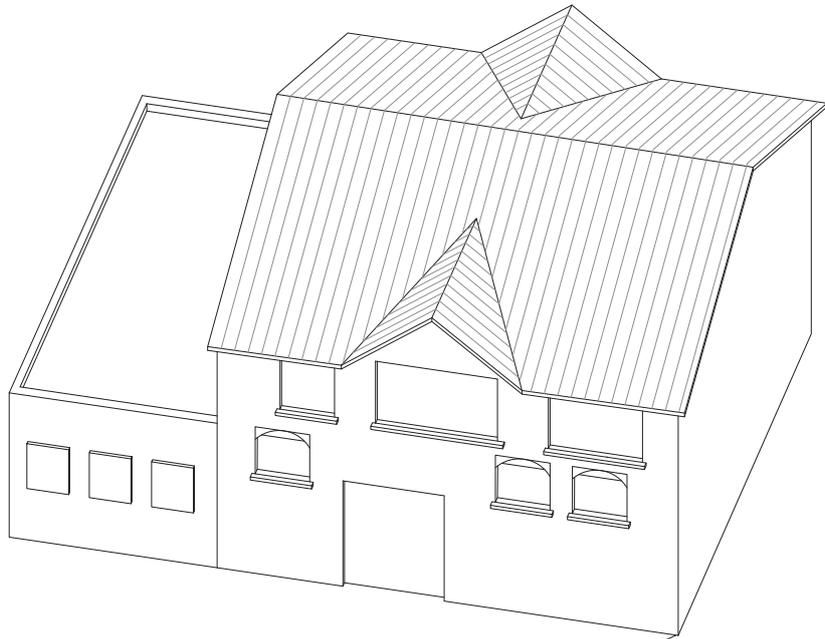
La Carriage House venne costruita nel 1885 e inizialmente veniva utilizzata come deposito per carrozze, cavalli, stoccaggio di fieno e altri almeno per cavalli, successivamente venne utilizzata per la produzione di vagoni.

Durante gli anni 70 l'edificio cambiò destinazione d'uso divenendo la The Braus Haus, un ristorante con proprietari tedeschi, dove veniva suonata anche musica dal vivo.

L'edificio di due piani, costruito in mattoni arancioni, ha un tetto a due falde, sul lato est è presente la ciminiera di un camino.

Presenta un timpano centrale in corrispondenza del prospetto sulla Woodbridge. Le finestre ad arco al piano inferiore insieme al grande ingresso carrabile principale, anch'esso ad arco e costituito da pietra, risultano asimmetrici rispetto al piano superiore dove sono presenti una grande apertura, centrata rispetto al timpano, e due aperture laterali.

L'edificio attualmente è dismesso e in grande stato di degrado.



1995 East Woodbridge Street

Stato: Iscritto registri tutela comunale, idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Industriale

Funziona attuale: Club

Proprietà: Tyrone Vass

Classificazione: Industria

Architetto: Sconosciuto

Anno: 1885

La McGregor Carriage House venne costruita nel 1885 per essere utilizzata come rimessa per carrozze e cavalli, per lo stoccaggio del fieno e altri prodotti per i cavalli. Nel 1981 l'edificio venne dopo essere stato dismesso per diversi anni è stato ristrutturato e attualmente ospita un locale notturno.

Insieme alla vicina 1977 Woodbrige una delle tre fabbriche di carrozze che erano presenti nel quartiere rivertown, fortunatamente l'edificio è sopravvissuto alla grande edificazione che subì la Jefferson Avenue durante gli anni 30, a differenza dell'edificio gemello che affacciava sulla Jefferson e venne demolito nel 1936.

Il bene sorge su uno dei terreni agricoli che inizialmente vennero utilizzati dai coloni francesi di Detroit, è iscritto ai registri di tutela della città e idoneo ad essere iscritto ai registri nazionali dei beni storici.



1900 East Woodbridge

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Magazzini - Industria

Funziona attuale: Vacant

Proprietà: Jefferson Land Co.

Classificazione: Industria

Architetto: Sconosciuto

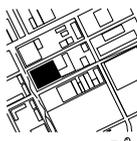
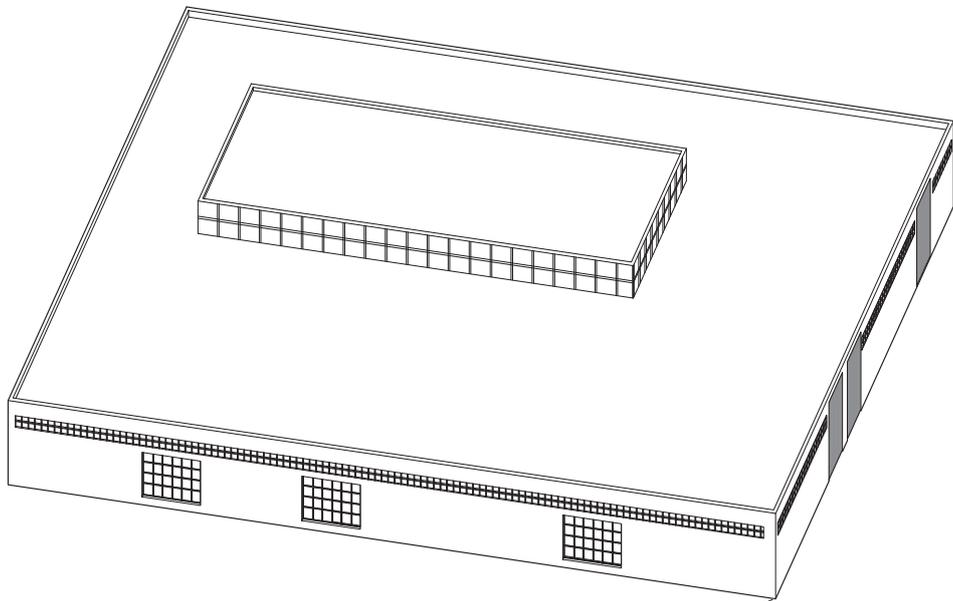
Anno: 1925 - 1950

L'edificio situato al 1900 di East Woodbrige Street è stato costruito per essere uno dei magazzini della Jefferson Terminal Warehouse company, la data di costruzione del magazzino principale risale al 1925, successivamente con l'ampliamento dell'azienda venne costruito un secondo magazzino adiacente, nel 1945, sul lato est sono presenti tre banchine di carico e scarico, gli uffici erano posizionati sul lato verso la Woodbrige, mentre sul prospetto che da sulla Franklin Street sono presenti le porte garage per l'ingresso dei veicoli al suo interno. L'edificio si presenta come un unico complesso e con l'espansione dell'azienda e la necessita di spazi sempre più grandi ha inglobato al suo interno un edificio a due piani del 1940.

Oggi l'edificio viene utilizzato come deposito di stoccaggio per materiale industriale.

Questo edificio di un solo piano, con un altezza di circa 8 metri, si trova nell'isolato lungo la Woodbridge Street e si sviluppa fino alla Franklin Street.

Sono presenti tre banchine di carico ancora accessibili, mentre si può notare la presenza di altre banchine che sono state tamponate. Lunghe finestre a nastro, rivestite da una protezione metallica, si sviluppano lungo il perimetro che affaccia sulla Franklin Street e sulla Dequindre Cut Greenway, quasi in concomitanza della copertura. L'edificio presenta inoltre una grossa apertura al centro che consente l'illuminazione all'interno. L'edificio ha un muro comune sul lato nord-est con altri due edifici, sempre in mattoni, rispettivamente di un piano sulla Franklin Street e due piani sulla Woodbrige.



1938 Franklin Street

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Magazzini - Industria

Funziona attuale: Coworking

Proprietà: The Elevator RDR LLC

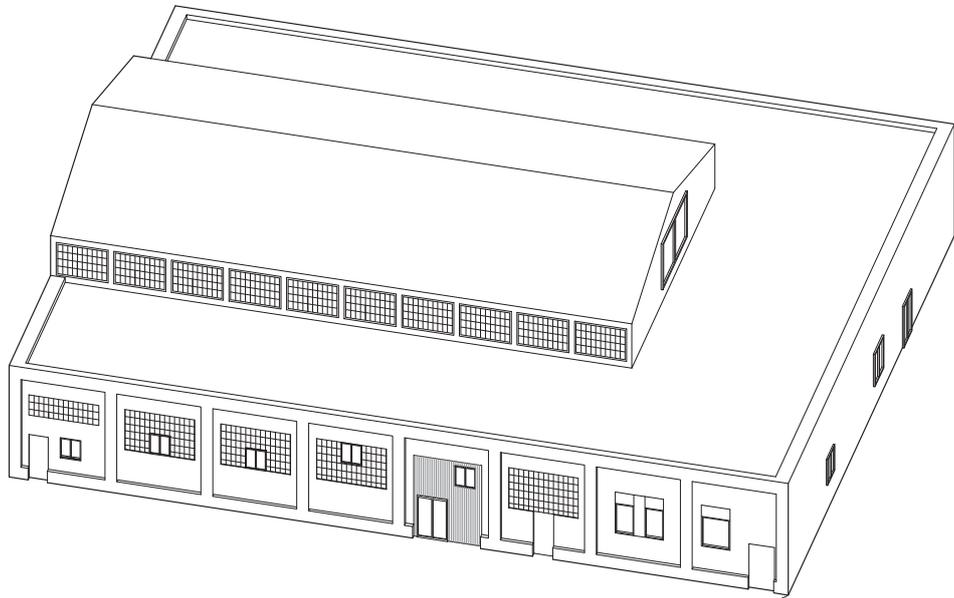
Classificazione: Industria

Architetto: Sconosciuto

Anno: 1908

L'edificio chiamato The Elevator Building venne costruito nel 1908 e fu commissionato dalla Studebaker Automotive Company per ospitare produzione di elementi per automobili e come luogo di stoccaggio. Durante gli anni del proibizionismo venne occupato e utilizzato come luogo di imbottigliamento dalla Purple Gang. L'edificio restò di proprietà della Studebaker Automotive Company fino al 1940, venne acquistato dalla Detroit Elevator Company che lo utilizzò per la produzione di ascensori fino al 2007. Nel 2010 l'edificio è stato rinnovato e ora ospita spazi per start-up, coworking.

L'edificio di un solo piano che presenta una parte sopraelevata con una copertura a falda, è costituito in mattoni rossi, di cui alcune parti sono state successivamente colorate in azzurro. Gli spazi interni sono separati pareti mobili, la copertura in legno è sorretta da una struttura in acciaio, i coppi in terra cotta presenti all'esterno sono ancora quelli originali risalenti al 1908. Durante l'intervento di rinfunzionalizzazione del 2010 alcune delle grandi finestre sono state sostituite con dei blocchi di vetrocemento mentre sul lato che dà sulla Franklin street gli infissi non sono stati sostituiti ma ad alcune finestre è stato applicato le grate di sicurezza.



1974 Franklin Street

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Industriale

Funziona attuale: Vacant

Proprietà: Island Plaza Inc.

Classificazione: Industria

Architetto: Sconosciuto

Anno: 1907

L'edificio sito al 1974 Franklin venne costruito nel 1907, commissionato dalla Pressed Steel Sanitary Manufacturing. Successivamente venne venduto alla E-M-F, divenendo così stabile di produzione per parti di automobili, in seguito alla chiusura della E-M-F venne acquistato dalla Studebaker Corporation.

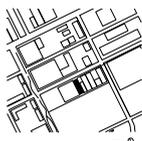
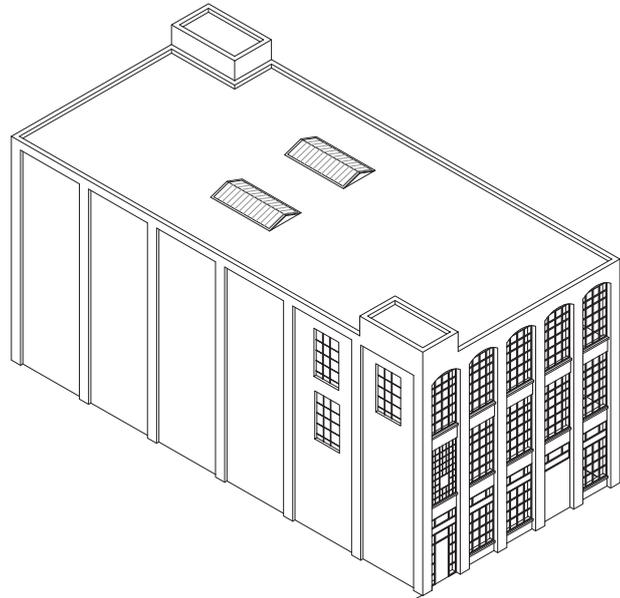
Durante gli anni del proibizionismo, alcuni membri della "Purple Gang" allestirono all'interno dello stabile una distilleria illegale, per questo motivo l'edificio venne sgomberato e sequestrato dall'autorità federale per poi essere venduto all'asta.

Nel corso degli anni della seconda guerra mondiale l'edificio venne utilizzato per il "Manhattan Project", producendo all'interno bossoli per le armi e involucri per le bombe atomiche.

Lo stabile di tre piani fuori terra, costruito in mattoni rossi, si affaccia da una parte sulla Franklin Street e dall'altra sulla via XXX.

Su entrambi i prospetti sono presenti cinque grandi finestre, a doppia anta e alte circa due metri, gli infissi presenti sono ancora quelli originali.

L'interno si presenta con alti soffitti di circa sei metri, questo sottolinea l'utilizzo prettamente industriale del manufatto. Al suo interno è presente una struttura in acciaio che percorre l'intero edificio su cui poggia la pavimentazione lignea, ormai per lo più degradata. L'ultimo piano presenta, a cui si accede dalla scala metallica situata sul lato nord dell'edificio oppure utilizzando il vano scale al lato sud, anche se risulta essere una scala di servizio per lo più viste le dimensioni, è presente anche un caso ascensore/montacarichi in evidente stato di abbandono, quattro travi reticolari. In copertura sono presenti due aperture che consentono illuminazione migliore del piano. L'edificio condivide una parete con l'adiacente "The elevated building".



1986 Franklin Street

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Industriale

Funziona attuale: Industria

Proprietà: Mirvan L. Hayes, III, (Barbara Hayes)

Classificazione: Industria

Architetto: Sconosciuto

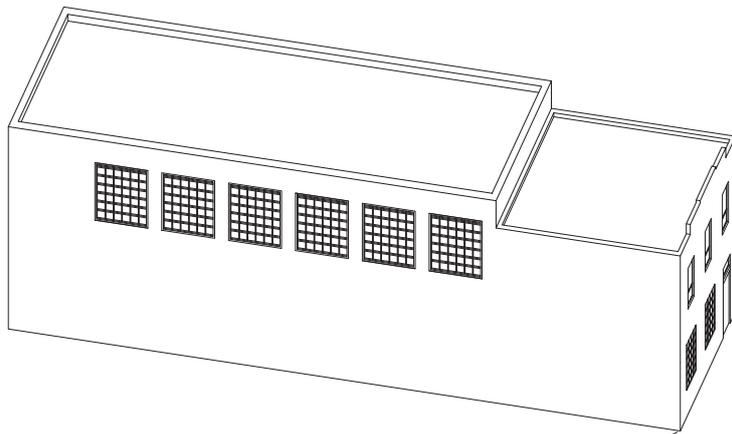
Anno: 1900

La Hayes File Company che venne fondata nel 1888 decise di trasferirsi nel 1900 sulla Franklin Street nel quartiere Rivertown, commissionando l'edificio che l'avrebbe ospitato l'azienda che si occupava della lavorazione dell'acciaio producendo svariate tipologie di elementi per l'industria, l'azienda crebbe rapidamente specializzandosi nella produzione di elementi per la lavorazione dell'acciaio e strumenti per la produzione di arti grafiche.

L'edificio che ospita la Hayes è suddiviso in diverse parti. La prima costruita nel 1900 è quella che da sulla Franklin Street, manufatto in mattoni di due piani, presenta un ingresso laterale con due grandi aperture adiacenti, mentre il secondo piano presenta tre piccole finestre.

Il corpo aggiunto successivamente con la crescita dell'azienda si presenta con grandi finestroni sul lato est, sia la prima parte che l'elemento aggiunto sono costituiti di mattoni rossi e successivamente pitturati con un color crema. Nel corso degli anni gli infissi originali sono stati sostituiti, al piano terra invece le aperture sono state tamponate con dei blocchi di vetrocemento.

Attualmente l'edificio ospita ancora l'azienda per cui è stato costruito.



2000 Franklin Street

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Industriale

Funziona attuale: Vacant

Proprietà: Mirvan L. Hayes, III, (Barbara Hayes)

Classificazione: Industria

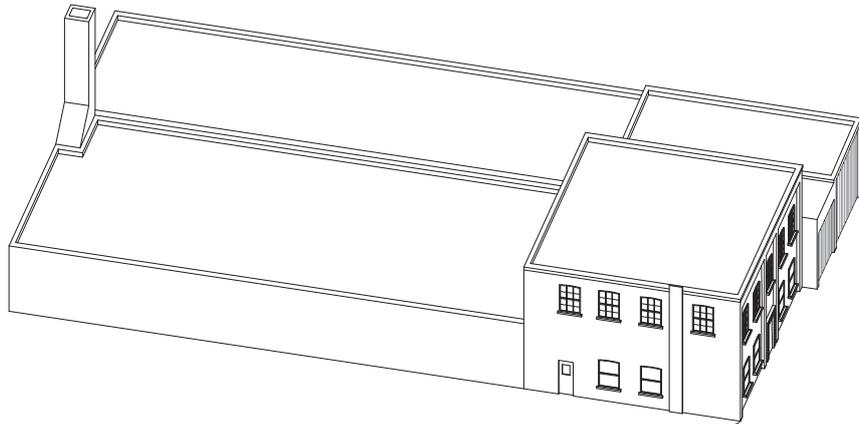
Architetto: Sconosciuto

Anno: Sconosciuto

L'edificio situato al 2000 di Franklin Street ospita fino agli anni '50 la Essex Brass Corporation, azienda manifatturiera che si occupava di produzione metallurgica, successivamente il complesso venne acquisito dalla Hayes Grindind Service per espandere l'offerta della propria azienda che in quegli anni risultava in forte crescita. In questo edificio l'azienda utilizzò le conoscenze pregresse per specializzarsi nella produzione di elementi metallici destinati all'ambito medico, alla produzione di cibo e al riciclaggio di materiali.

L'edificio si articola in due parti, la prima appunto che da sul Franklin Street si sviluppa con un'altezza di circa 10 metri e con due piani fuori terra, costituita in mattoni rossi e dipinti di colore chiaro. Il prospetto che affaccia sulla Franklin St. presenta una portone di ingresso centrale e due finestre arcate per ogni lato, il piano superiore presenta cinque finestre arcate. La parte retrostante è di un solo piano, presenta una ciminiera laterale e due piccole aperture sul prospetto che si affaccia sulla Awater St, questa parte era dedicata alla produzione mentre la parte a due piani ad uso uffici.

Attualmente l'edificio è dismesso, viene utilizzato come magazzino per lo più.



2024 Franklin Street

Stato: Idoneo al Registro Nazionale

Funziona storica: Industriale

Funziona attuale: Vacant

Proprietà: Sconosciuto

Classificazione: Industria

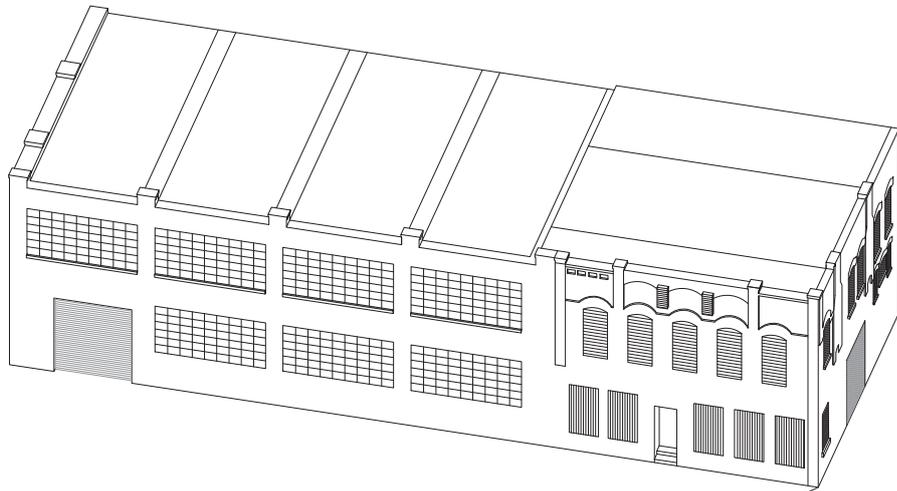
Architetto: Sconosciuto

Anno: Sconosciuto

Situato all'angolo tra la Franklin Street e la Aubin St. l'edificio in questione inizialmente venne costruito per ospitare il mercato della carne Merker, successivamente con la chiusura del mercato il bene venne convertito ad un uso prettamente industriale, sempre inerente alla produzione metallurgica e occupato dalla Lafayette Tool and Die per quasi tutto il ventesimo secolo, attualmente l'edificio è libero.

Il manufatto venne realizzato in due fasi, la prima parte realizzata è stata quella che affaccia sulla Franklin Street , edificio a due piani, realizzato in mattoni rossi e con dettagli di pietra lungo gli ingressi che delineano gli archi del secondo piano.

La facciata principale presenta un ingresso carrabile centrale, una finestra sul lato ovest e tre aperture sul lato est, il piano superiore presenta cinque finestre. Sempre sulla stessa facciata sono presenti due camini che dividono la stessa in tre parti. La facciata laterale presenta anch'essa un ingresso centrale e finestre arcate. La parte aggiunta successivamente, che si sviluppa lungo la St. Auben Street ha un ingresso laterale, e presenta quattro grandi finestre per piano. Ad oggi le aperture sono state tamponate e lo stabile risulta in uno stato di abbandono.



**CREATIVE
FACTORY**

CREATIVE INDUSTRIES

Le città subiscono continui mutamenti sia dal punto di vista sociale che economico, cambia il modo di vivere e di produrre così che i luoghi dove avvenivano grandi produzioni industriali vengono abbandonati lasciandosi alle spalle dei grandi vuoti chiamati fabbriche.

Di questi grandi edifici rimangono solamente involucri che un tempo ospitavano spazi produttivi e persone, ma che oggi si riattivano diventando luoghi per la produzione di cultura e innovazione.

Si inizia a familiarizzare con il concetto di creative factory e a discutere riguardo queste industrie della cultura verso la metà degli anni novanta, quando in Inghilterra viene avviata una prima ricerca per mappare e studiare l'impatto che queste potevano avere sul pil nazionale, il risultato mostrò come il settore delle creative factory avesse un impatto molto importante sull'economia del paese e dei posti di lavoro che messi a disposizione.

Apparentemente alcuni dei settori che vengono identificati come elementi costituenti delle creative Industry come l'architettura, arti visive, tv e spettacolo, moda, design, editoria, artigianato, pubblicità, software house, videogiochi, fotografia, hanno ben poco che li accomuna ma analizzando più attentamente ogni singolo settore ci si accorge che il punto comune a tutti è che utilizzano un sistema basato sulla creazione di contenuti sviluppando idee che generano un guadagno non solo economico ma anche culturale e sociale.

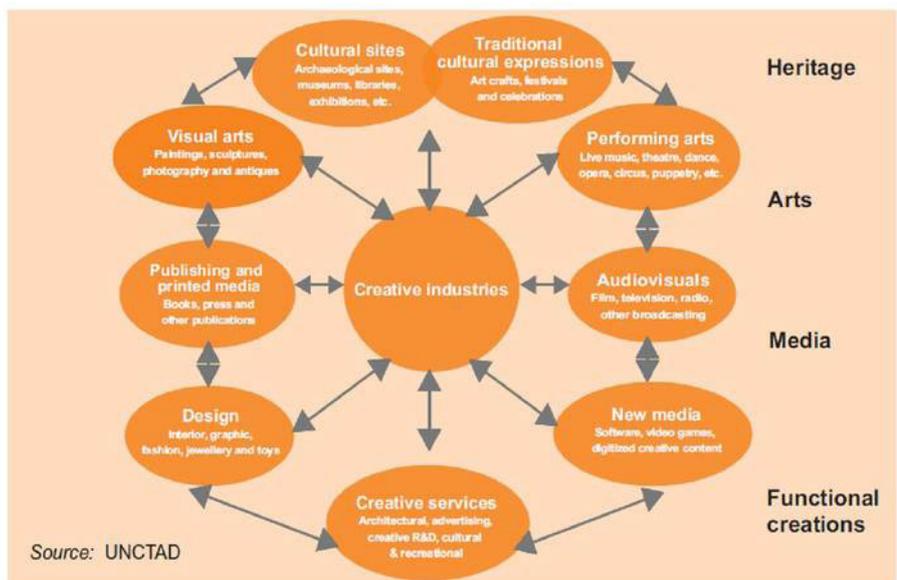
Questi contenitori di creatività trovano la loro naturale collocazione all'interno di ex fabbriche ormai abbandonate, trasformando questi luoghi in fabbriche della cultura e non limitandosi soltanto a produzioni tangibili come product design, scultura o la pittura ma andando a inserire teatri, spazi per eventi e concerti.

Le città stanno utilizzando l'arte e la cultura come strumento per la rigenerazione urbana, trasformando le zone produttive dismesse da quartieri industriali in creativi, andando in contrasto con il degrado e lo spopolamento tipico di quelle zone. Quindi arte e creatività diventano strumenti che innescano reazioni per la riattivazione urbana.

La dismissione e l'abbandono delle ex aree industriali sono un tema che oggi è più attuale che mai, questo fenomeno fa parte della nostra contemporaneità dagli anni trenta circa, quando i vecchi stabilimenti iniziarono a essere dismessi a causa dei sistemi produttivi più innovativi che venivano sviluppati, e grazie al progredire delle scoperte scientifiche e tecnologiche. Anche la delocalizzazione per un costo più basso della manodopera ha fatto sì che questo fenomeno di dismissione aumentasse.

Con la dismissione dei siti industriali, a causa della crisi che ha coinvolto questo settore, ci si è ritrovati dinanzi a un duplice fenomeno in totale opposizione uno con l'altro, da un lato gli stabilimenti vuoti che diventavano testimonianza dell'abbandono e del passato con un conseguente degrado sociale e una crisi economica che ne conseguiva,

Classificazione UNCTAD delle industrie creative



Fonte: (United Nations, 2008)

mentre dall'altro una grande opportunità che veniva data da quelle aree ricche di storia, che da luoghi abbandonati diventano risorsa per dare una nuova prospettiva di vita a quel territorio ormai dismesso e abbandonato coinvolgendo nuovi soggetti e investitori, riutilizzando il patrimonio esistente, modificando le destinazioni d'uso, con l'utilizzo temporaneo degli spazi e avvalendosi delle nuove tecnologie.

Queste azioni portano a una riqualificazione delle ex aree industriali e delle architetture presenti restituendo valore ai tessuti e rafforzando il valore che quei luoghi hanno, soprattutto negli ultimi vent'anni il modo in cui la dismissione di questi siti viene percepita ha subito un cambiamento da rottura a opportunità da cogliere per la riqualificazione di queste aree.

Molto spesso accade che le tempistiche per la progettazione e il riuso di queste aree siano molto lunghe e lente, lasciando questi spazi abbandonati a se stessi. I problemi sulle tempistiche di intervento hanno aperto la strada ad usi alternativi, come la creatività. I luoghi dismessi vengono quindi indirizzati sempre più spesso verso un uso temporaneo degli edifici, che in quelle aree in attesa di essere riqualificate possono diventare dei veri e propri catalizzatori in grado di innescare processi di rigenerazione urbana.

In questo modo la città diventa un incubatore della cultura creativa, dove cluster creativi tramite strategie mirate all'eccellenza riescono a rimediare all'abbandono in corso, spesso dando vita a situazioni favorevoli per lo sviluppo creativo e formativo dei giovani emergenti e quindi innescando quel processo di rigenerazione che coinvolge tutte le zone dismesse limitrofe.

In generale la strategia vincente si dimostra il coinvolgimento di artisti e creativi alla quale viene offerto un affitto delle strutture a un canone irrisorio, in questo modo gli edifici dismessi in attesa di un nuovo progetto per la riqualificazione iniziano a riempirsi diventando luoghi di cultura e attirando la popolazione dando così inizio a un processo di rigenerazione.

Così aree dismesse sia di grandi e piccole dimensioni diventano luoghi

pieni di opportunità da sviluppare, non solo per quanto riguarda le attività creative legate al mondo dell'arte ma anche alle attività legate alla produzione tecnologica dove start-up possono trovare la loro collocazione portando non solo innovazione ma anche benefici per l'economia.

La riqualificazione di aree industriali dismesse tramite l'utilizzo della cultura ha diversi riscontri interessanti sia per quanto riguarda le aree urbane che quelle extraurbane, infatti nell'ambito urbano le industrie della cultura apportano un interesse da parte di aziende e attività commerciali, attraendo così investitori e facendo diventare quell'area un connettore con le zone limitrofe. Nelle aree extraurbane questi interventi si distinguono poichè trasformano edifici ormai dismessi in poli attrattivi. La narrazione della conoscenza che ha interessato i luoghi diventa un punto centrale nelle strategie di rigenerazione, che possono essere applicate sia a interi siti che al singolo edificio.

USO TEMPORANEO

Con la dismissione dei grandi complessi industriali ci si è sempre domandati cosa fare e come di queste grosse aree ormai dismesse o quasi, portando le amministrazioni a chiedersi quali fossero le strategie da attuare per la riconversione di questi luoghi, trovandosi dinanzi a quello che poteva portare a due risultati totalmente opposti, da un lato città che essendo in grado di sfruttare questa deindustrializzazione si reinventa e riesce a rinascere, mentre dall'altro città che non riescono a trarre un vantaggio e si ritrovano assorbite dalla dismissione in corso, perdendo identità e andando in contro allo spopolamento della città.

Per il recupero e la riattivazione di questi luoghi l'uso temporaneo si è dimostrato uno strumento vincente, utilizzando gli spazi in maniera temporanea, senza quindi una funzione definitiva prefissata, questo modus operandi fa sì che l'utilizzo di un luogo abbia come fase iniziate

una funzione che non è detto debba essere la stessa nella fase finale, consentendo l'avvio di quelle dinamiche che portano alla riattivazione permanente.

L'uso temporaneo solitamente si accosta a un contesto urbano dismesso, fatto di edifici vacanti e ex aree industriali per lo più, dove realtà come queste vengono riattivate tramite un rapporto stretto con la creatività inserendo in quegli spazi attività riservate ai creativi, designer e persone legate al mondo dell'arte. Ex fabbriche, edifici industriali, warehouse sono appunto luoghi ideali per ospitare studi e atelier, dove un contesto fatto di mattoni, acciaio e calcestruzzo diventa un modo per aumentare l'attrattività e l'interesse per le opere. Inoltre i grandi spazi dismessi, specialmente se a pianta libera, consentono un uso molto versatile, dalle installazioni artistiche, all'uso teatrale, studi fotografici. La funzione artistica che si colloca all'interno di questi spazi crea un continuo con la funzione precedente legata alla produzione, dove una volta venivano prodotti macchinari, elementi finiti ora viene prodotta arte e design.

Un uso temporaneo e interventi fasizzati consentono una prima conoscenza del bene, garantendone la sua manutenzione e la tutela. Successivamente l'uso temporaneo può diventare definitivo o trovare una nuova funzione.

Nell'analisi di queste tipologie di intervento, particolarmente utile è stata la comprensione di altri episodi simili riscontrati in progetti quali:

Barcellona El Poblenou, è una ex area industriale iberica realizzata a fine ottocento. La crisi industriale della seconda metà del novecento portò alla dismissione di questo polo industriale. Nei primi novanta iniziò la trasformazione che vide protagonista quest'area, collettivi di artisti occuparono le fabbriche ormai dismesse e abbandonate inserendo all'interno degli spazi che una volta ospitavano impianti di produzione in laboratori, spazi espositivi, spazi per eventi e spazi di lavoro. I magazzini vennero convertiti in loft, gallerie d'arte, co-working e studi di architettura.

Westergasfabriek Amsterdam, alla fine dell'ottocento vennero realizzati due impianti per la produzione di gas per l'energia elettrica, questo stabilimento produttivo fu operativo fino al 1967 anno in cui venne chiuso, diverse furono le proposte di riutilizzo dell'area ma nessuna riuscì a procurare un recupero del sito. Nei primi anni del duemila iniziò la bonifica e venne disegnato il parco che attualmente ospita. L'intervento su quest'area si basa su una fase iniziale di conoscenza del sito fondamentale per attivare il processo di rigenerazione, e con un uso temporaneo degli spazi presenti. Questi spazi ospitarono attività culturali, associazioni, attività ricreative. Successivamente con si passò da un uso temporaneo nel 1992 a uno definitivo nel 1995. Parte degli spazi presenti nel sito vennero utilizzati per attività culturali, i restanti per attività economiche legate allo svago e alla creatività. Il sistema adoperato per questo sito si sostiene autonomamente dal punto di vista economico, in quanto i ricavi ottenuti dalle attività presenti vengono utilizzati per promuovere gli eventi organizzati all'interno.

Londra, Chocolate factory, l'edificio risalente alla seconda metà dell'ottocento e venne dismesso negli anni 90, dopo un periodo di abbandono parte dei locali vennero concessi dalla proprietà a una associazione no profit che si occupa di promozione culturale, così vennero ricavati settantacinque atelier destinati a centocinquanta artisti. Questa fu la prima fase che interessò il recupero di questo edificio. Dato il grande successo che ottenne questa iniziativa nella fase due vennero concessi altri spazi destinati alla creatività e alla tecnologia, con aree dedicate al design, alla musica, film ecc. Gli spazi vennero suddivisi in aree per attività all'aperto, attività collettive, seminari, wi-fi lounge, ristoranti, bar e club. Al suo interno vennero inserite anche attività teatrali, festival e workshop. Quello che ha funzionato di questo intervento è stato il contenimento del costo di affitto molto basso, dovuto anche alle condizioni in cui venivano affittati i locali, gli spazi che ospitavano gli atelier erano molto grezzi. Inoltre anche la condivisione degli spazi rese possibile il contenimento dei costi per chi affittava gli spazi presenti. Il sostentamento fu possibile grazie a fondi pubblici e autofinanziamento.



Roubaix, Francia, Antica città industriale della Francia, dopo la crisi industriale ed economica presentava numerose aree dismesse. La strategia adottata per innescare la rigenerazione di queste aree fu quella di rendere zona franca il centro della città per attirare investitori che andassero a sostenere il sistema produttivo locale. L'obiettivo fu quello di supportare le imprese tessili locali tramite un incubatore gestito da un'organizzazione senza fini di lucro. Per questo progetto vennero coinvolti il comune, regione, governo, associazione commercianti. Il quartiere della moda divenne un punto attrattivo molto forte, questo fu reso possibile grazie al basso costo di affitto che veniva proposto a designer e per i retail.

CASI STUDIO



Fulton Market Innovation District, West Loop- Chicago, Illinois (USA)

Location: West Loop, Chicago, Illinois

Function: Brownfield, Warehouse

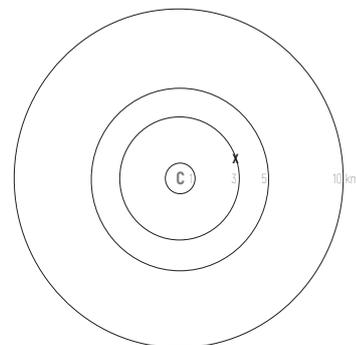
New function: Residential/Mixed-use/Retail



FUNCTION



LOCATION



DISTANCE
3 km

Fulton River District, nel West Loop della città di Chicago, si caratterizza per essere stato un quartiere prettamente ad uso industriale e del commercio, questo venne reso possibile grazie alla vicinanza del fiume che garantiva una via di accesso fondamentale per il commercio. Il distretto era caratterizzato da una forte presenza di edifici manifatturieri, magazzini e il mercato.

All'inizio degli anni 50', a causa della grande crisi economica, la maggior parte delle attività presenti cessarono e molti degli edifici iniziarono ad essere abbandonati, ne conseguì uno stato di degrado e abbandono generale dell'area con una crescita esponenziale della criminalità.

A partire dalla fine degli anni 80' un gruppo di investitori, Harpo Studios, decise di scommettere sul potenziale del West Loop, a pochi minuti dal Downtown. Comprarono un vecchio magazzino facendolo diventare il loro headquarter. Da quel momento in poi iniziarono una serie di trasformazioni dell'area, vennero aperti i primi clubs, ristoranti e negozi.

Alla fine del primo decennio degli anni duemila una nuova svolta venne data da Google annuncia che fonderà il suo secondo quartier generale, 1000 West Fulton Market vecchia warehouse del 1923. Dopo Google altre compagnie tecnologiche iniziarono ad interessarsi al West Loop, quali: Motorola, Uber, Boeing.

Nel 2014 la città di Chicago adotta il nuovo piano "Fulton Market Innovation District" con lo scopo di preservare e implementare i posti di lavoro esistenti, inoltre una delle linee guida fondamentali è stata quella della preservazione del carattere storico e industriale dell'area, ponendo particolare attenzione al recupero, riuso e valorizzazione degli edifici storici esistenti.



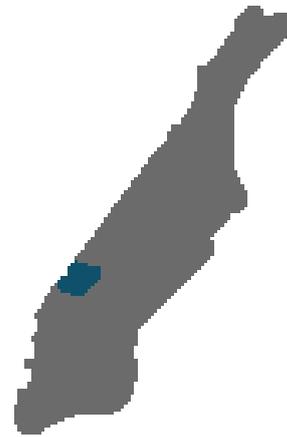


WEST CHELSEA DISTRICT, MANHATTAN - NYC, NEW YORK (USA)

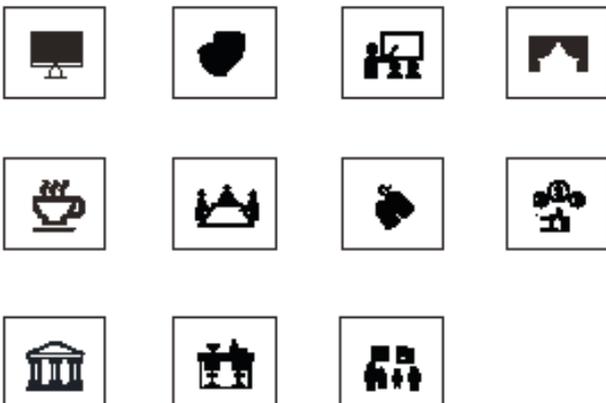
Location: West Loop, Chicago, Illinois

Function: Brownfield, Warehouse

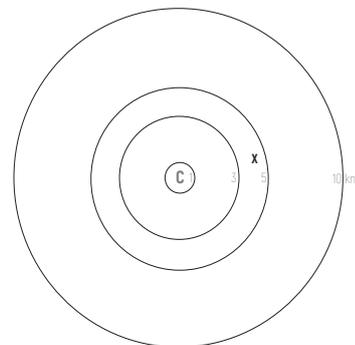
New function: Residential/Mixed-use/Retail



FUNCTION



LOCATION



DISTANCE
4,5 km

West Chelsea, è un quartiere situato nella periferia di Manhattan nella città di New York, uno tra i più antichi nato attorno al 16° secolo. Per la crescita e sviluppo di quest'area è stata di fondamentale importanza la vicinanza al River, lungo la quale sono sorte numerose industrie manifatturiere e la costruzione dei primi Piers per l'attracco delle imbarcazioni, il carattere dell'area era prettamente industriale infatti, raggiungendo il massimo sviluppo economico nei primi decenni del 20° secolo.

Il declino arrivò negli anni 60 del 1900, a causa della crisi economica che portò alla chiusura di numerose attività e il conseguente abbandono dell'area diventando luogo invivibile a causa del degrado generale e alla crescita esponenziale della criminalità.

La svolta per il West Chelsea avvenne alla fine degli anni 80, quando le autorità iniziarono una serie di incontri con lo scopo di definire un piano da attuare per la zonizzazione dell'area. Il piano per West Chelsea District prevedeva una serie di strategie per il recupero degli edifici esistenti e il ridisegno di quella porzione di città, il risultato è stata la presenza di edifici di varia tipologia, dai vecchi magazzini riadattati a loft e retail a nuovi complessi residenziali.

Il continuo sviluppo e crescita del quartiere venne incentivato dall'insediamento di alcune compagnie tecnologiche, Google in particolare con il suo HQ diede inizio a una serie di investimenti per la riqualificazione dell'area. Ad oggi le principali Tech companies hanno investito in nel Chelsea District e continuano ad investire.

Nel 2015 la revisione al piano per Chelsea District prevede il riutilizzo dell'ultimo tratto della High Line, vecchio tratto ferroviario utilizzato dalle industrie presenti nell'area e dismesso dagli anni 60, e la creazione di quindici nuove gallerie d'arte andando ad ampliare già il presente " art district" del quartiere.

Il quartiere West Chelsea è ancora in piena espansione, riqualificando quelle aree ancora dismesse e i lotti vacanti presenti, uno degli i ultimi interventi riguarda la copertura del tratto ferroviario e il riutilizzo del Pier adiacente entro il 2020





Sweater
\$19.95

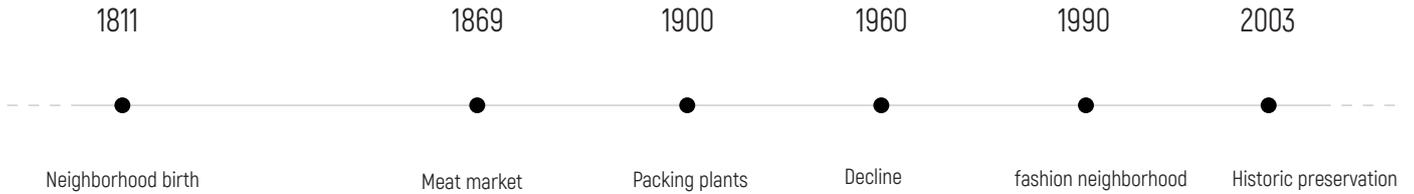
W 14 ST
NINTH AVE

MEATPACKING DISTRICT, MANHATTAN - NYC, NEW YORK (USA)

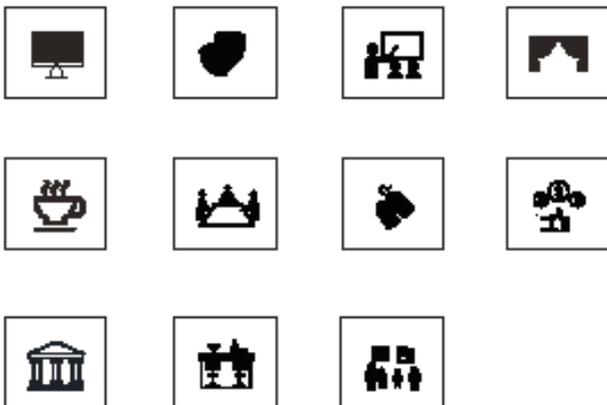
Location: West Loop, Chicago, Illinois

Function: Brownfield, Warehouse

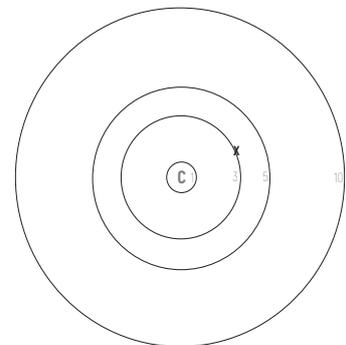
New function: Residential/Mixed-use/Retail



FUNCTION



LOCATION



DISTANCE
3 km

Meatpacking District è un piccolo quartiere della città di New York a Manhattan, adiacente al West Chelsea District. Agli inizi del 1900 all'interno dell'area si trovavano più di duecento tra mattatoi e impianti per la lavorazione e l'imballaggio della carne, da questo prende il nome l'intero quartiere.

Tra gli anni 60 e 80 a causa della crisi economica generale che colpì gli Stati Uniti, la maggior parte delle attività manifatturiere legate alla lavorazione della carne cessarono di operare, questo comportò l'abbandono dell'area con una conseguente condizione di degrado generale, diventando epicentro dello spaccio di sostanze stupefacenti e della prostituzione.

Alla fine degli anni 90 per il quartiere inizia una nuova fase di rinascita, i vecchi magazzini abbandonati dopo il declino dell'attività manifatturiera vennero recuperati divenendo sede di lussuosi negozi, bar, club.

Tra i punti fondamentali per il recupero dell'intera area vi era il mantenimento del carattere industriale e storico, consolidando appunto gli edifici esistenti, sopraelevandoli in alcuni casi (Build Over) e andando a ridisegnare i lotti vacanti presenti. Nel 2009 il recupero della High Line contribuì sostanzialmente alla già esponenziale ascesa del quartiere, il progetto per la valorizzazione della vecchia linea ferroviaria sopraelevata che parte appunto da Meatpacking District attraversando Chelsea District e terminando a Hudson Yards, distretto in continua crescita ed espansione.

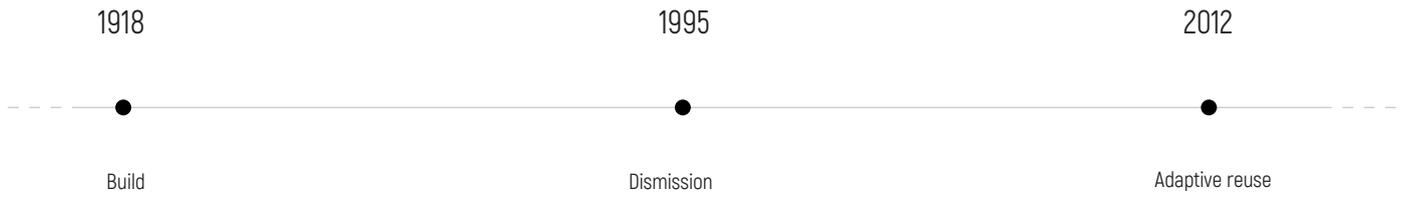
Ad oggi Meatpacking è una tra le aree più trendy della città di New York, questo dovuto grazie alla presenza delle numerose boutique, ristoranti, bar e clubs insinuate nei vecchi locali presenti, facendo diventare il quartiere uno dei punti di riferimento per quanto riguarda l'arte, cucina e shopping





HUGHES WAREHOUSE, SAN ANTONIO, TEXAS (USA)

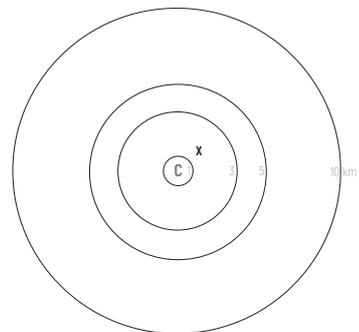
Location: 203 East Jones Avenue, San Antonio, Texas, USA
 Function: Brownfield, Warehouse
 New function: Office, Studio



FUNCTION



LOCATION



DISTANCE
2 km

Il progetto prevede la trasformazione di una vecchia Warehouse, situata nel downtown di San Antonio in Texas, costruita nel 1908 e dismessa da svariati anni. Lo stato di conservazione dell'edificio si presenta buono per quanto riguarda la condizione delle parti murarie, ma la copertura riversa in uno stato di degrado ormai avanzato. L'intervento di adaptive reuse eseguito su questo edificio prevede la sua trasformazione da vecchio magazzino in uno studio, con spazi aperti e singoli box inseriti in maniera puntuale al cui interno sono ospitati singoli uffici.

Le aree di lavoro e gli open space studio sono stati inseriti all'interno della griglia strutturale dell'edificio, questa distribuzione degli spazi diventa occasione per la collaborazione tra i vari dipendenti e stimola la creatività.

Il cortile ricavato tra il muro perimetrale della Warehouse e la parete di ingresso nello stabile diventa uno spazio pubblico, a servizio sia dei cittadini che dei dipendenti dell'azienda. La scelta dei materiali esterni è ricaduta sull'acciaio perforato, per garantire un continuità di materiali presenti nell'area, specialmente con il distretto del design adiacente.

Particolare attenzione è stata posta all'illuminazione, sia naturale che artificiale, e al riuso dei materiali già presenti. Il cemento recuperato dalla preesistenza è stato utilizzato per la creazione di un lastricato esterno per l'area riunione all'aperto. All'interno della corte vengono ospitati eventi culturali o esposizioni temporanee di giovani artisti emergenti.



PROGETTO

MASTERPLAN

Il masterplan prende in esame l'area situata tra la Jefferson Avenue, Atwater Street, la Dequindre Cut e la Aubin Street, rispettivamente a nord, sud, est ed ovest. Quest'area è formata da quattro blocchi di cui tre sono parzialmente edificati e uno totalmente vacante.

Nel primo blocco tra la Jefferson Avenue e la Woodbridge sono presenti gli edifici più alti, in particolare un complesso residenziale di otto piani e un edificio pubblico di quattro piani. Vi è, inoltre, un market situato in un basso fabbricato e due edifici storici caratterizzati da un tetto a falda con un pinnacolo posto al centro, uno dei quali è attualmente in uso, ospita un ristorante mentre l'altro è vacante. La politica delle demolizioni riguardo gli edifici dismessi che venne attuata nel primo decennio degli anni duemila ha lasciato un grande vuoto centrale che divide in due l'isolato.

Il secondo isolato è situato tra la Woodbridge e la Franklin street, si presenta come un'area totalmente abbandonata, occupata per la maggior parte da warehouse dismessi, l'unica attività commerciale presente è un piccolo club, un cocktail bar, che affaccia sulla Woodbridge. Anche in questo isolato è presente un grosso vuoto che lo divide in due.

Il terzo isolato è situato tra la Franklin street la ex Guoin street, risulta essere quello più densificato. È composto principalmente da edifici di tre o due piani, quasi tutti dismessi; fatta eccezione per un piccolo stabilimento di prodotti finiti in alluminio e un co-working. Il block in oggetto risulta essere quello più densificato. Infine il quarto isolato è situato tra la ex Guoin street e la Atwater street, si presenta con un grande vuoto oggi utilizzato come area parcheggio per gli avventori dell'Outdoor adventure center. Questo grande lotto si affaccia sul lungofiume ove è inoltre presente un piccolo molo per le imbarcazioni private.

L'individuazione di questa area, durante la mia permanenza nella città di Detroit, è stata raggiunta dopo diversi incontri avuti con l'amministrazione pubblica dove sono state prese in esame alcune delle aree in maggior stato di abbandono della città e quelle su cui era più interessante attuare una forma di rigenerazione.

Di queste ultime faceva parte Rivertown, quartiere nel quale il comune è proprietario di alcuni edifici, come la ex fabbrica di carrozze situate al 1995 East Woodbridge Street. Gli incontri si sono svolti sia all'interno degli edifici comunali nel Planning and Development Department, che all'esterno effettuando dei sopralluoghi nei vari quartieri e provando ad individuare quali edifici si sarebbero prestati maggiormente per il lavoro di tesi che si voleva svolgere. La scelta è ricaduta appunto sul quartiere di Rivertown, soprannominato warehouse district, sia per la vicinanza al Downtown ma anche per la sua storia e la presenza di edifici facenti parte dell'industrial heritage.

Inoltre, è attualmente attivo un progetto di riqualificazione di quest'area, che ha per ora riguardato solo la parte più vicina al centro della città, ovvero quella adiacente alla Dequindre Cut dove nei vuoti urbani lasciati dalla demolizione degli edifici preesistenti sono stati realizzati una serie di complessi residenziali di lusso, con un piano terra dedicato al retail. Il blocco di edifici situato fra la Frankling street e la Woodbridge street viene riconosciuto come "Heritage core". In cui all'interno si trovano gli edifici che hanno ospitato le acciaierie della città, Questo quartiere è stato, come già accennato nel secondo capitolo, il primo sito in cui l'industria della città di Detroit ha avuto luogo e viene ritenuto importante anche per la storia che interessò questo quartiere. Una volta individuata l'area sono state avviate le analisi riguardo il sito sia a livello urbano sia sociale.

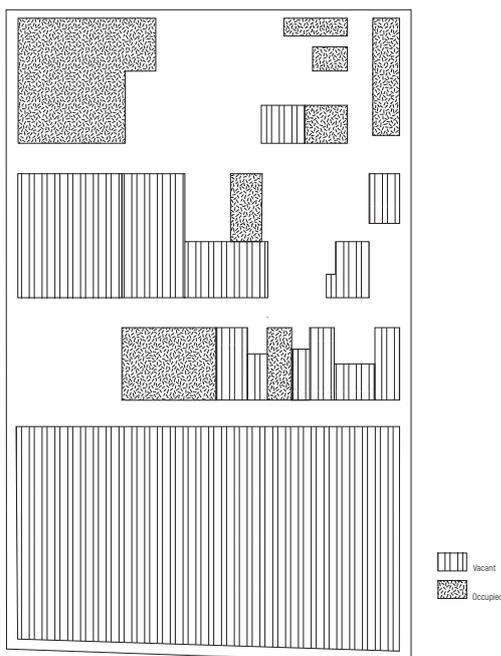
Durante gli incontri successivi sono stati individuati degli ambiti di interessi e si è discusso in merito alle funzioni e alle strategie da attuare.

Durante questa fase è stato di fondamentale importanza il confronto con il project manager del quartiere Rivertown Warehouse District e le consultazioni con la Detroit Riverfront Conservancy, associazione no profit che si occupa della tutela e della promozione dell'area.

Lo stato in cui si presenta attualmente la zona è di quasi totale abbandono, camminando per le vie che separano i diversi isolati si avverte un senso di disagio dato dall'innumerabile presenza di edifici le cui condizioni riversano in stato di degrado, con aperture tamponate, serramenti rotti, crepe e mancamenti.

La maggior parte degli edifici presenti sono vacanti, unica eccezione fatta per alcuni situati nel primo isolato del quale fanno parte una struttura residenziale, un club e una struttura pubblica utilizzata come centro erboristico. Un recente intervento di recupero invece è stato fatto in uno degli edifici del terzo isolato, dove una vecchia fabbrica di ascensori è stata trasformata in un co-working.

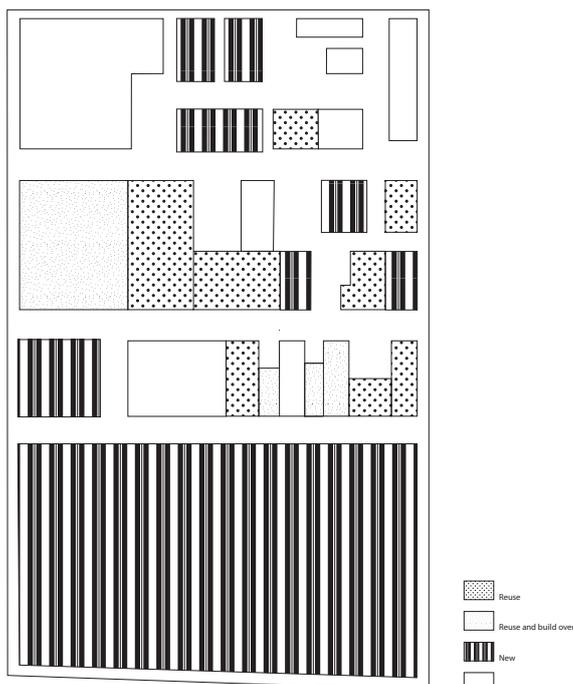
Il progetto di masterplan si è focalizzato principalmente sul recupero degli edifici preesistenti ormai dismessi, sulla densificazione dell'area



con nuove strutture e sul collegamento con il riverfront. Si è massimizzato il riuso delle warehouse e fabbriche presenti impostando un sistema di utilizzo mixed use in modo da ottenere un'area sempre attiva.

Si è sviluppato un progetto di area verde che si colleghi al parco esistente e al progetto per la creazione di viali verdi già in corso.

Per il progetto si è deciso di attuare un masterplan suddiviso in più fasi, con un intervallo di due anni tra una fase e l'altra. Questa scelta è stata fatta in modo da attivare la rigenerazione dell'area per step, iniziando con il recupero prima degli edifici dismessi, riutilizzando quindi l'esistente, e successivamente andando a sopraelevare l'esistente e a edificare gli spazi vacanti. Questa distribuzione temporale degli interventi, inoltre, consente una maggior semplicità nella ricerca di investitori per l'area e nell'ottenimento dei fondi per il recupero messo a disposizione dai national register.

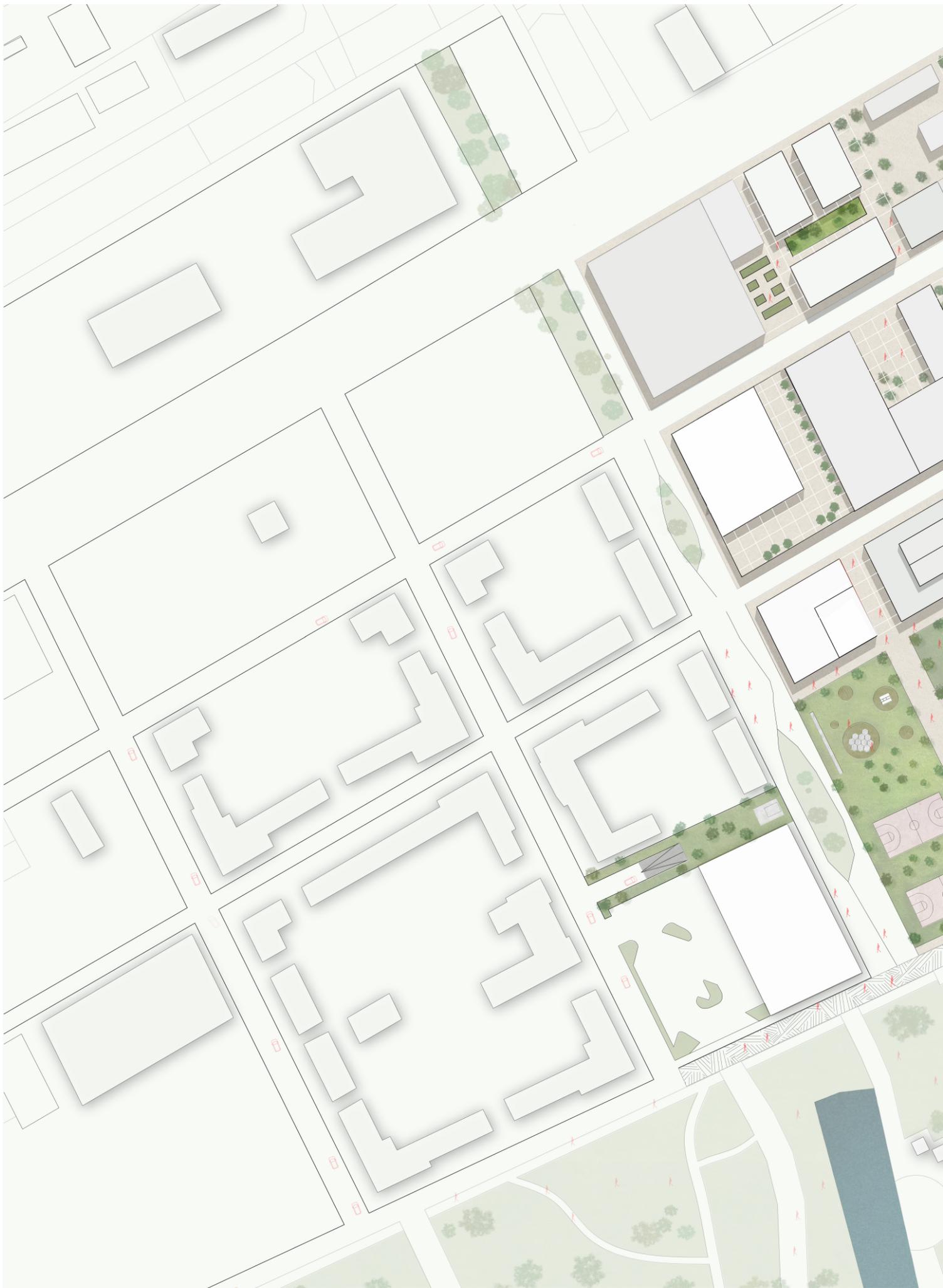












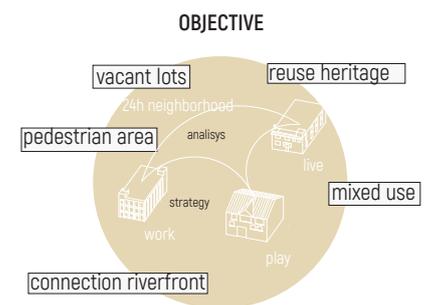
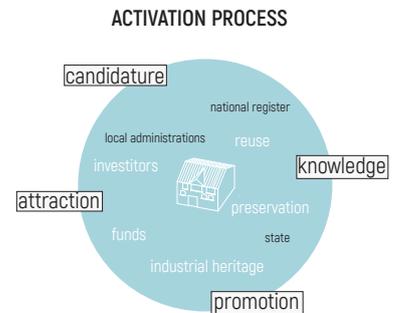


ACTIVATION PROCESS

Il processo di attivazione si basa sulla conoscenza dell'area e della sua storia e conseguentemente valorizzandola mediante lo story telling, attuando cioè delle strategie che consentano di attirare l'attenzione dei visitatori e degli abitanti delle zone limitrofe e non. Programmando inoltre una serie di eventi atti alla promozione del luogo, come mostre o esposizioni di giovani artisti emergenti e infine con l'insediamento di locali che possano attirare un target giovanile al fine di ripopolarne l'area. Lo scopo è quello di attivare il processo di rigenerazione urbana partendo dal patrimonio esistente, riutilizzandolo, valorizzandolo, conservandolo e raccontandolo. Strumento importante per questo processo sono i national register che consentono di ottenere dei fondi sia a livello locale sia a livello statale volti al recupero degli edifici e delle aree.

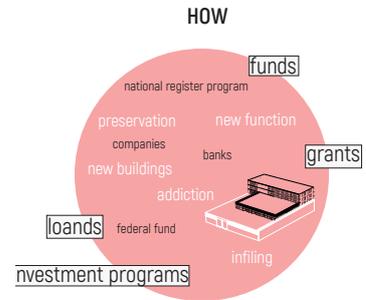
OBJECTIVE

Gli obiettivi posti sono quelli di riutilizzare e valorizzare il patrimonio esistente, recuperare il gran numero di lotti vacanti presenti ereditati dalla demolizione degli edifici ormai dismessi da anni e in forte stato di degrado, limitare l'utilizzo delle auto in alcune zone cambiando il tipo di pavimentazione stradale così rendendole pedonali e infine creare un corridoio commerciale che colleghi la zona al Downtown. Un mixed use dell'area consente di avere un quartiere attivo h24, con il sistema Work-live-play.



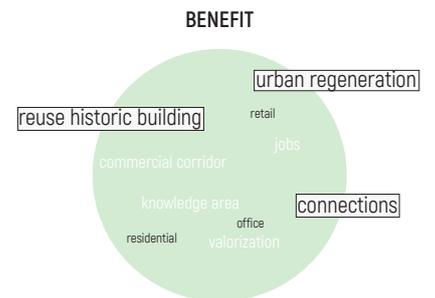
HOW

Il raggiungimento di questi obiettivi può avvenire mediante l'utilizzo di fondi, sia privati sia pubblici, fondi di investimento, prestiti a fondo perduto o agevolazioni fiscali, ma anche con la ricerca di investitori o stipulando partnership con aziende e multinazionali. Un sistema utile per accedere ai benefici economici è tramite i registri nazionali, che concedono del credito da investire per riutilizzare gli edifici, sopraelevarli, adeguarli per l'abbattimento delle barriere architettoniche o edificare le aree vacanti.



BENEFIT

I benefici ottenuti sono quelli di una rigenerazione urbana, il riuso del patrimonio esistente e la connessione con i quartieri vicini. Questo sistema genererebbe un corridoio commerciale collegando il quartiere al Downtown. La conoscenza dell'area cattura l'attenzione di nuovi investitori e di conseguenza porta ad un suo sviluppo economico e alla creazione di nuovi posti di lavoro data dalle nuove attività e opportunità non solo per i residenti ma anche per chi non lo è, e aumentandone così l'attrattività.



Le analisi svolte durante le fasi precedenti sono servite sia per prendere coscienza del luogo che per definire linee strategiche da attuare per il progetto dell'area.

Il progetto si pone l'obiettivo valorizzare l'area su cui si sviluppa, inserendo nuovi edifici e recuperando il patrimonio esistente.

Nel primo isolato è prevista la progettazione di un complesso residenziale, situato nel grosso vuoto urbano presente di fianco il centro botanico, area attualmente utilizzata come parcheggio. Il complesso è composto da tre edifici di quattro piani, dove il piano terra è dedicato al retail mentre i restanti tre piani sono destinati ad uso residenziale, ogni abitazione è dotata di uno spazio esterno, che varia per metratura in ogni appartamento, questo per far fronte alla esigenza sempre più forte di avere uno spazio esterno privato. Viene recuperato anche l'edificio che una volta ospitava la fabbrica di carrozze ormai dismessa. Nel secondo isolato il progetto prevede il recupero di tutti gli edifici presenti dismessi, e la progettazione di tre nuovi edifici. Per alcune strutture è stato attuato un intervento di tipo conservativo, riutilizzando quindi la preesistenza e adeguandola alle normative vigenti, eliminando soprattutto le barriere architettoniche presenti. L'intervento più significativo ha interessato l'ex warehouse, sita di fianco la Dequindre cut, dove sono stati mantenuti i muri perimetrali e un nuovo volume arretrato di quindici metri che è stato inserito al suo interno, questo ha reso possibile la creazione di uno spazio semi pubblico.

I nuovi edifici si collocano dove sono presenti i vuoti lasciati dalla demolizione delle preesistenze, uno affaccia sulla Woodbridge st mentre gli altri due sulla Franklin st. Particolare attenzione è stata posta nell'inserimento dei tre nuovi volumi, che contribuiscono alla configurazione dello spazio esterno, che diventa spazio pubblico, mettendo in connessione i tre blocchi.

Gli interventi previsti per il terzo isolato riguardano per la maggior parte il recupero delle strutture esistenti con un adeguamento secondo le normative vigenti e l'abbattimento delle barriere architettoniche. Si

è scelto di sopraelevare di un piano i due edifici più bassi dismessi, in vista di un aumento dell'offerta inerente ai servizi offerti in quest'area. L'edificio più alto, sito al 1974 Franklin st, viene totalmente recuperato, secondo un intervento di adaptive reuse indirizzato alla sua valorizzazione. Nel lotto vacante posto di fianco alla Dequindre cut viene progettato un nuovo edificio con un piano terra dedicato al retail e altri sei piani dedicati alle residenze diventando così un elemento forte per indicare il mutamento di quest'area.

Per il lotto vacante posto di fianco la Dequindre cut l'intervento prevede la realizzazione di un'area verde. Per la progettazione dell'area sono stati tracciati i due assi principali di cui è formata, uno parallelo alla Dequindre cut che metta in comunicazione la Franklin st. e il parco lungo il riverfront, e uno perpendicolare ricavato sulle tracce della vecchia strada che divideva in due il lotto.

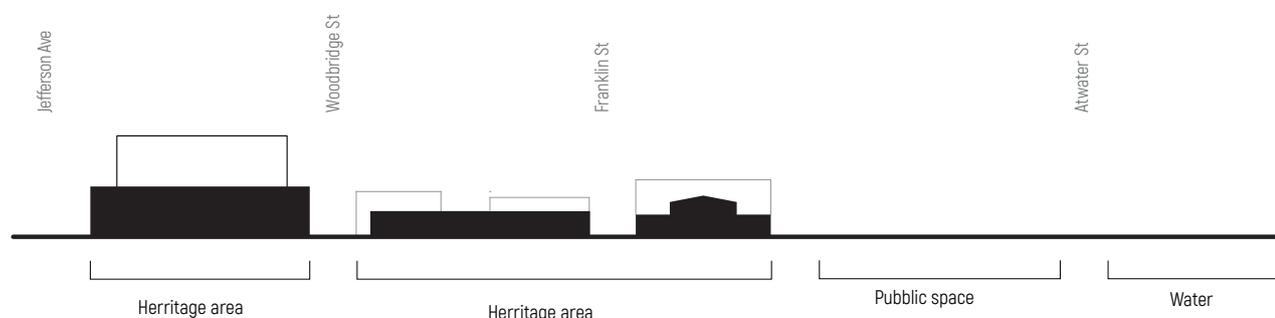
Si è scelto di inserire le funzioni destinate al parco lungo i due assi tracciati, un'area gioco per bambini e un'area sport con campi da gioco in funzione sia della Dequindre cut e dell'Outdoor Adventure center adiacenti. Un'area pavimentata coperta destinata a ospitare eventi all'aperto è stata posizionata nella parte del parco più vicina agli edifici, di fianco invece è stato collocato uno spazio espositivo temporaneo



Vista dal lotto vacante su Atwater st. 2019

esterno. La parte centrale del parco è stata destinata a verde libero. Lungo l'asse della Atwater street è stata progettata un'area destinata a ospitare delle piscine didattiche con una profondità massima di un metro e quaranta centimetri, dove vengono tenuti corsi per bambini e non e in cui è possibile immergersi. Una parte pavimentata è stata realizzata lungo i due lati delle piscine, nel lato sinistro sono situati, un chiosco riservato al personale delle piscine e un piccolo bar, a servizio di chi percorre la riverwalk, chi arriva dalla Dequindre cut, dall'Outdoor Adventure center o dal molo con le barche. Sul lato destro è presente una struttura dedicata al noleggio dei Kayak reso possibile grazie al molo di nuova progettazione.

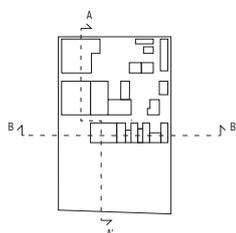
Il progetto inoltre prevede la limitazione del traffico lungo il tratto di strada della Atwater st, che va dall'Outdoor Adventure center e si conclude con l'incrocio della Aubin street. Questa limitazione avviene mediante il cambiamento del materiale del manto stradale, passando da asfalto a mattone e sopraelevandolo rispetto al filo stradale. Questo consentirà una diminuzione del traffico e della velocità delle auto.



Sez A-A'

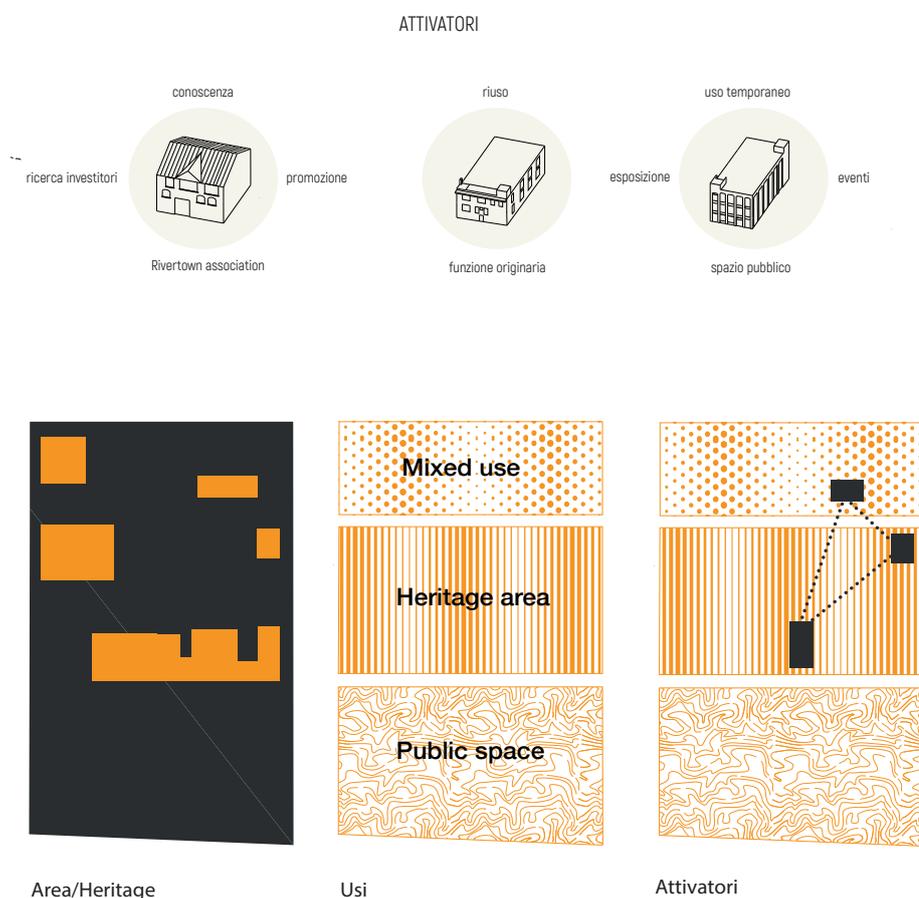


Sez B-B'



FASIZZAZIONE

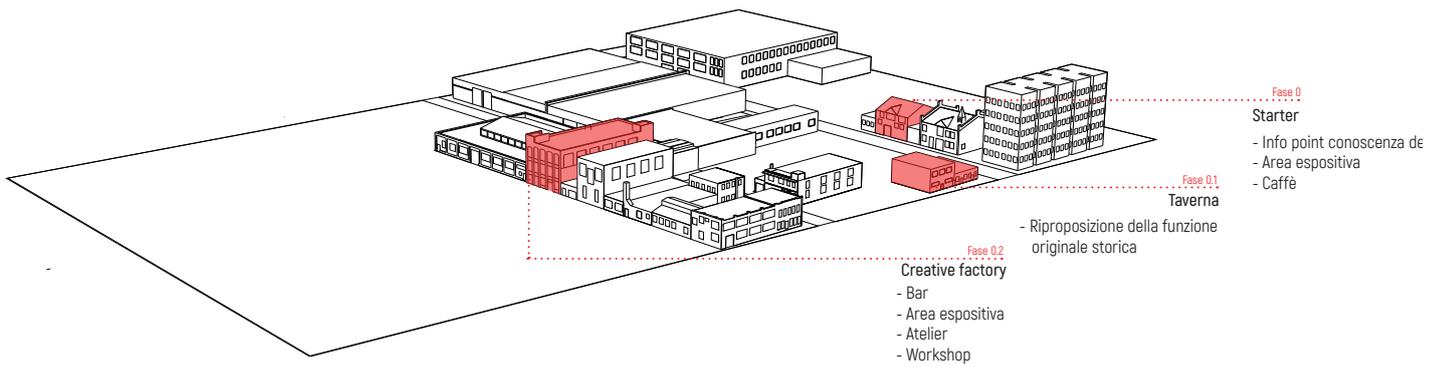
Per avviare il processo di fasizzazione del masterplan , sono stati individuati tre attivatori, uno per ogni isolato edificato presente nell'area. Questi edifici sono stati scelti in base alla loro proprietà, alla loro funzione originaria e alla possibilità di un utilizzo temporaneo di tutti o solo alcuni di essi. Gli edifici in questione sono la ex fabbrica situata al 1977 East Woodbridge Street nel primo blocco, la ex taverna situata al 289 St. Aubin Street nel secondo blocco e la ex fabbrica di prodotti finiti in acciaio al 1974 Franklin street nel terzo blocco. L'edificio sito nel primo blocco è il primo che viene messo a disposizione per attivare il processo di recupero dell'area, successivamente verrà attivato l'edificio nel secondo blocco e infine l'edificio presente nel terzo blocco.



FASE ZERO

Nella fase zero verranno messi in funzione gli attivatori individuati in precedenza, il primo ad essere utilizzato sarà l'edificio al 1977 di Woodbridge street che essendo di proprietà comunale avrà un costo di messa in funzione decisamente irrisorio. Le funzioni che ospiterà sono quelle di: bar (visto l'impianto già esistente al suo interno), parte espositiva per artisti emergenti e info point, che metterà in risalto la storia dell'area e dei suoi edifici e i processi di cambiamento futuri che interessano la zona. Il suo interno ospiterà inoltre una sede della Detroit Riverfront Conservancy che si occuperà della candidatura e iscrizione ai registri nazionali dell'area, punto fondamentale per l'ottenimento dei fondi.

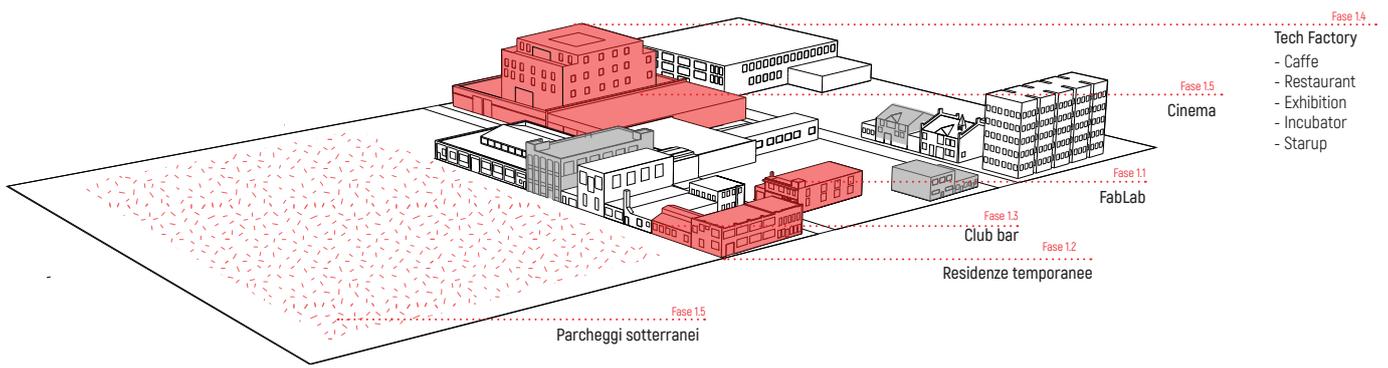
Per l'edificio situato nel secondo isolato viene riproposta la sua funzione originaria di taverna, in quanto ha un forte richiamo con il passato essendo stato un punto di ritrovo per i lavoratori della zona specialmente durante il periodo di proibizionismo, diventando uno dei locali più conosciuti della città. Nel terzo isolato infine la proposta prevede l'attivazione a uso temporaneo del piano terra dell'edificio, che essendo a pianta libera permette un uso decisamente versatile, inserendo una caffetteria e uno spazio per eventi e per esposizioni.



FASE UNO

Con la fase due vengono recuperati alcuni degli altri edifici esistenti nella zona di intervento, inserendo funzioni inerenti l'abitare, il lavoro e il vivere l'area. Gli interventi riguardano il secondo e il terzo isolato, prevedendo il riutilizzo dell'esistente andando a inserire un fablab e un cinema per il secondo isolato. Questa scelta è stata fatta in quanto in tutta la città c'è una carenza di questo tipo di strutture e dai casi studio analizzati questo tipo di attività si è dimostrato uno strumento funzionante nei processi di riattivazione delle aree. Sempre nel secondo isolato viene recuperato il grosso warehouse adiacente alla Dequindre Cut, diventando una creative factory a vocazione Tech.

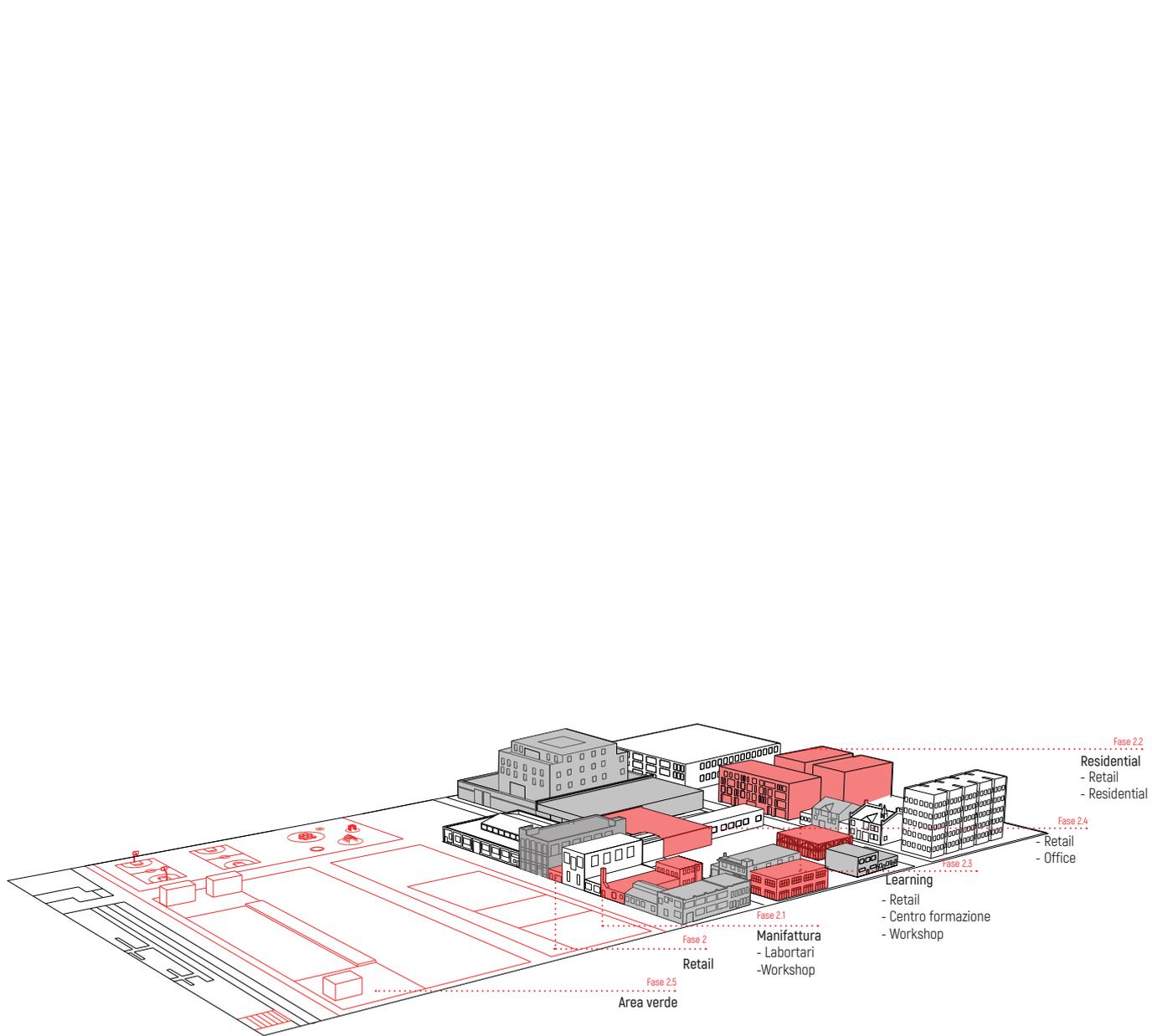
Nel terzo isolato l'intervento prevede il recupero degli edifici delle residenze temporanee e di un bar. Vengono recuperati anche gli altri piani dell'edificio al 1974 Franklin con una funzione di creative factory a vocazione artistica, vengono inoltre realizzati dei parcheggi sotterranei nella grande area vacante presente di fianco la Dequindre cut, preparando il lotto per la successiva trasformazione.



FASE DUE

Questa è la fase in cui vengono realizzate le prime nuove costruzioni, un complesso di tre edifici residenziali di quattro piani, di cui quello al piano terra dedicato al retail, viene edificato nel grande lotto vacante presente nel primo isolato. Una seconda struttura viene realizzata nel secondo isolato, nel quale è presente un grande vuoto lasciato dalla demolizione degli edifici precedenti nei primi anni duemila, ospitando un centro formativo professionale per ragazzi che hanno abbandonato gli studi e non, per andare a rispondere a quella domanda di formazione professionale sul settore terziario che manca. Sempre nel secondo isolato, adiacente al FabLab viene realizzato un nuovo edificio dedicato al piano terra al retail e al piano superiore a uso uffici.

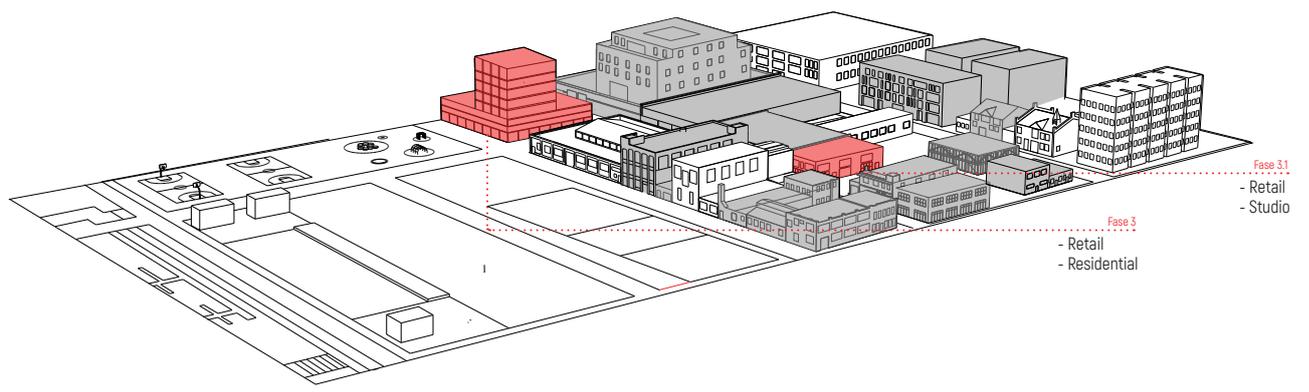
Il lotto vacante sotto cui sono stati realizzati in parte parcheggi viene progettato ad area verde, facendola comunicare con il Sain Aubin Park esistente e in fase di espansione.



FASE TRE

La quarta fase prevede la conclusione del processo di cambiamento dell'area.

In questa fase nel secondo isolato viene raealizzato un nuovo edificio di due piani adiacente al vecchio magazzino esistente destinato a un uso retail, mentre viene realizzato un nuovo edificio situato nel terzo isolato, dinanzi alla ex warehouse, con funzioni dedicate a retail per quanto riguarda il piano terra e un uso residenziale nei piani superiori. Il tratto di strada lungo la Atwater st. che va dall'Outdoor Center alla Aubin st. viene pedonalizzato, con un cambio di materiale per il manto stradale.



PROGETTO

Per la proposta di riuso si sono scelti due ex edifici industriali, uno situato nel terzo blocco al 1974 Franklin street e l'altro nel secondo blocco al 1900 East Woodbridge. Entrambe le strutture sono attualmente vacanti e risultano in stato di degrado avanzato.

L'edificio al 1974 Franklin risale al 1907, venne commissionato per ospitare la produzione di elementi finiti in acciaio per uso sanitario, nel corso della sua storia l'edificio ha cambiato diverse proprietà mantenendo comunque sempre la sua funzione originale. Durante il periodo del proibizionismo venne occupato dalla Purple gang che utilizzò i locali come deposito di alcolici importati illegalmente dal Canada, i locali vennero successivamente fatti sgomberare dall'autorità e l'edificio abbandonato definitivamente.

L'edificio al 1900 East Woodbridge risale al 1925, venne commissionato dalla Jefferson Terminal Warehouse company come warehouse, durante tutto il suo periodo di utilizzo non venne mai cambiata la sua destinazione d'uso e anche la proprietà rimase la stessa. L'edificio attualmente viene utilizzato come deposito comunale ma è in attesa di essere rifunzionalizzato.

Al 1974 Franklin si trova un edificio costituito in mattoni rossi su cui è possibile notare la patina del tempo, grandi aperture vetrate illuminano gli interni dell'edificio. I due prospetti principali, su cui sono presenti i due ingressi, affacciano su Franklin st. e sull'area vacante lungo la Atwater st.

La pianta dell'ex stabilimento produttivo è un rettangolo di dimensioni 17 per 36 di lato e si sviluppa per tre piani per un totale in altezza di 17 metri, i prospetti sono scanditi da cinque grandi aperture equidistanti quasi a tutta altezza. All'interno si presenta un ambiente a pianta libera, i solai interni, in legno, sono sorretti da una struttura in acciaio a vista, con una fila di pilastri posti in posizione centrale nell'edificio. I pilastri continuano anche al secondo piano, mentre nel terzo livello sono presenti cinque travi reticolari a cui è affidato il compito di sorreggere la copertura. Le condizioni appaiono tuttavia buone, fatta eccezione per gli infissi che presentano numerosi degradi.

Le connessioni verticali sono affidate a un piccolo vano scala situato sulla destra dell'edificio, il passaggio risulta difficoltoso viste le ridotte dimensioni, in cui è presente anche un vano ascensore merci. Una scala di servizio in acciaio inoltre è presente sul lato sinistro dell'edificio.

Le condizioni strutturali appaiono buone, fatto salvo per la copertura e i solai lignei che a causa delle infiltrazioni di acqua e la mancanza di manutenzione risultano fortemente danneggiati.

L'edificio al 1900 East Woodbridge si presenta come un grosso quadrato costituito in mattoni rossi, sui due prospetti principali sono presenti tre grandi aperture per consentire il carico e scarico merci. Le uniche aperture presenti sono nella parte superiore dove sono situate delle finestre a nastro che percorrono tutto il perimetro dell'edificio. Sul lato che affaccia sulla Dequindre cut sono presenta un totale di otto aperture di cui quattro sono state tamponate. La pianta quadrata ha dimensioni di 52 per 57 di lato, l'edificio si eleva per un solo piano per un altezza totale di cinque metri e mezzo. Le condizioni strutturali appaiono solide, la copertura è sorretta da una serie di pilastri lungo la pianta.

FRANKLIN 1974

Degli interventi proposti per il recupero dell'edificio al 1974 Franklin quello inerente le connessioni verticali risulta essere il più significativo, il blocco in cui sono contenuti il corpo scala di nuova progettazione e i servizi viene inserito sul lato destro del fabbricato e si sviluppa lungo i tre piani dell'edificio. Per la progettazione di questo nuovo volume si è scelto di dare un impatto visivo importante, quasi decorativo, la struttura del blocco è stata rivestita in polycarbonato inserendo nell'intercapedine tra il rivestimento e la struttura del degli elementi luminosi che consentano di ottenere un effetto scenografico.

Al piano terra, dopo un primo uso temporaneo è stato scelto di confermare la funzione in cui è stata realizzata un'area espositiva temporanea a disposizione di giovani artisti emergenti e non, che possa ospitare anche le opere prodotte negli atelier e studio di nuova progettazione all'interno dell'edificio, una piccola caffetteria e uno spazio per piccoli eventi legati al mondo della cultura, quali presentazione di libri, film e letture.

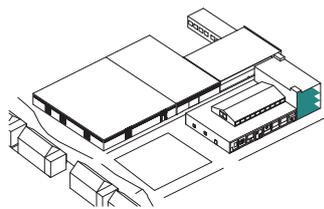
L'ingresso principale si affaccia sulla Franklin street mentre quello secondario è collocato nel prospetto opposto che affaccia sull'area verde. Gli infissi presenti sono stati sostituiti con dei nuovi pur mantenendo lo stile industriale dei precedenti. La struttura portante interna in acciaio è stata conservata, visto il buon stato di conservazione di cui gode, e sono stati ripristinati i solai. Gli spazi destinati alla creative factory sono distribuiti lungo il primo e il secondo piano, il primo piano ospita quattro studi ricavati sfruttando lo spazio esistente e ponendo le pareti divisorie tra i pilastri presenti. La divisione

interna è stata realizzata mediante pareti vetrate, questo per far sì che la luce proveniente dalle grandi finestre presenti lungo i prospetti potesse penetrare anche nella parte più interna dell'edificio. Particolare attenzione infatti è stata data all'illuminazione, inserendo la zona per le stampe 3D e taglio laser nella parte centrale dove si ha una illuminazione naturale minore, essendo che queste attività non necessitano di una illuminazione naturale. Lo spazio più interno è stato pensato come uno luogo di lavoro aperto dove sono presenti scrivanie e tavoli a disposizione degli artisti della factory. Al secondo piano sono stati inseriti nuovi studi lungo i prospetti principali per fruttare al massimo le luce proveniente dalle grandi vetrate, nella parte più interna è stato inserito uno spazio dedicato ai workshop, il restante spazio presente è stato destinato come open space studio. Data la presenza delle travi reticolari si è deciso di realizzare gli studi presenti in questo piano pensandoli come se fosse dei box con un altezza di tre metri da inserire all'interno della struttura.

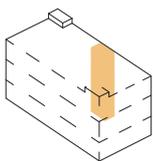
Edificio esistente:
FACTORY
Proposta:
REUSE
Funzione:
WORK + PLAY



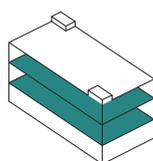
Project:
PRESERVATIONIST



Inserimento nuovo blocco distributivo



Ripristino solai



Function
Diagram



WOODBIDGE 1900

Ll'intervento di adaptive reuse proposto per l'edificio al 1900 Woodbridge prevede la conservazione e il riutilizzo delle mura perimetrali esistenti, l'eliminazione della copertura presente e l'inserimento di un nuovo volume di dimensioni quarantacinque per trentacinque, quindi arretrato di quindici metri rispetto al lato nord e dodici metri rispetto al lato est.

Nella parte superiore del perimetro murario esistente vengono ripristinati gli infissi a nastro mancanti su tutti i lati tranne sul lato nord, in cui vengono eliminati. Per quanto riguarda le aperture laterali che affacciano sulla Dequindre Cut, che un tempo venivano utilizzate per il carico e lo scarico

delle merci, solamente due vengono conservate inserendo al loro interno degli infissi in modo tale che diventino delle grandi superfici vetrate.

Il nuovo volume inserito all'interno della preesistenza sarà dedicato all'innovazione tecnologica e al supporto di startup e alla ricerca, diventando quindi una creative factory a vocazione tech. L'edificio si sviluppa su quattro piani, dove il piano terra viene suddiviso dai pilastri che sorreggono la struttura, in tre navate. Questo piano viene dedicato ai servizi, sul lato ovest viene inserita una caffetteria e un ristorante, inoltre sempre su questo lato viene inserito il sistema distributivo verticale. Il lato est invece ospita un'area conferenze, il blocco dei servizi e la cucina. La parte centrale viene utilizzata come spazio distributivo principale, in quanto al centro dell'edificio è presente un'apertura che consente l'accesso a tutti i piani mediante l'inserimento di uno scalone a vista, la funzione di questa apertura è anche quella di garantire l'illuminazione a tutti i piani mediante la luce che penetra dalla copertura vetrata presente.

Al primo piano sul lato ovest vengono inseriti gli spazi per lavoro open space, lungo i lati della corte centrale si sviluppa il corridoio che ha funzione distributiva e consente l'accesso ai vari spazi, quali uffici, sala riunioni e training room. Il sistema distributivo utilizzato per il primo piano viene ripetuto anche per il secondo e il terzo piano. All'ultimo piano sono presenti due terrazze, una sul lato nord e una sul lato sud, che consentono un affaccio all'esterno e la possibilità di lavorare in modalità smart work.

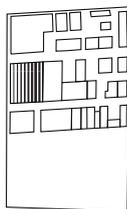
L'edificio al suo esterno è rivestito con una maglia metallica continua, che viene interrotta solamente lungo le due finestre a nastro presenti sul lato ovest e lungo le aperture che consentono l'accesso alle terrazze. Questo rivestimento metallico crea un forte contrasto con la preesistenza realizzata in mattoni rossi, differenziando chiaramente il nuovo dal vecchio.

Riuso e sopraelevazione

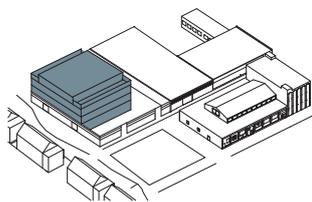
Edificio esistente:
WAREHOUSE

Proposta:
RIUSO
ADDIZIONE

Funzione:
WORK

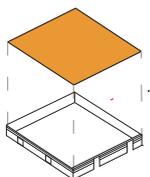


Project:
ADDITIVE

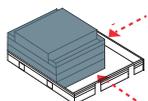


Azioni:

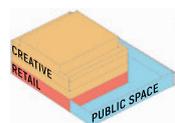
Rimozione solaio



Inserimento nuovo volume



Functions diagram





Franklin 1974





Woodbridge 1900

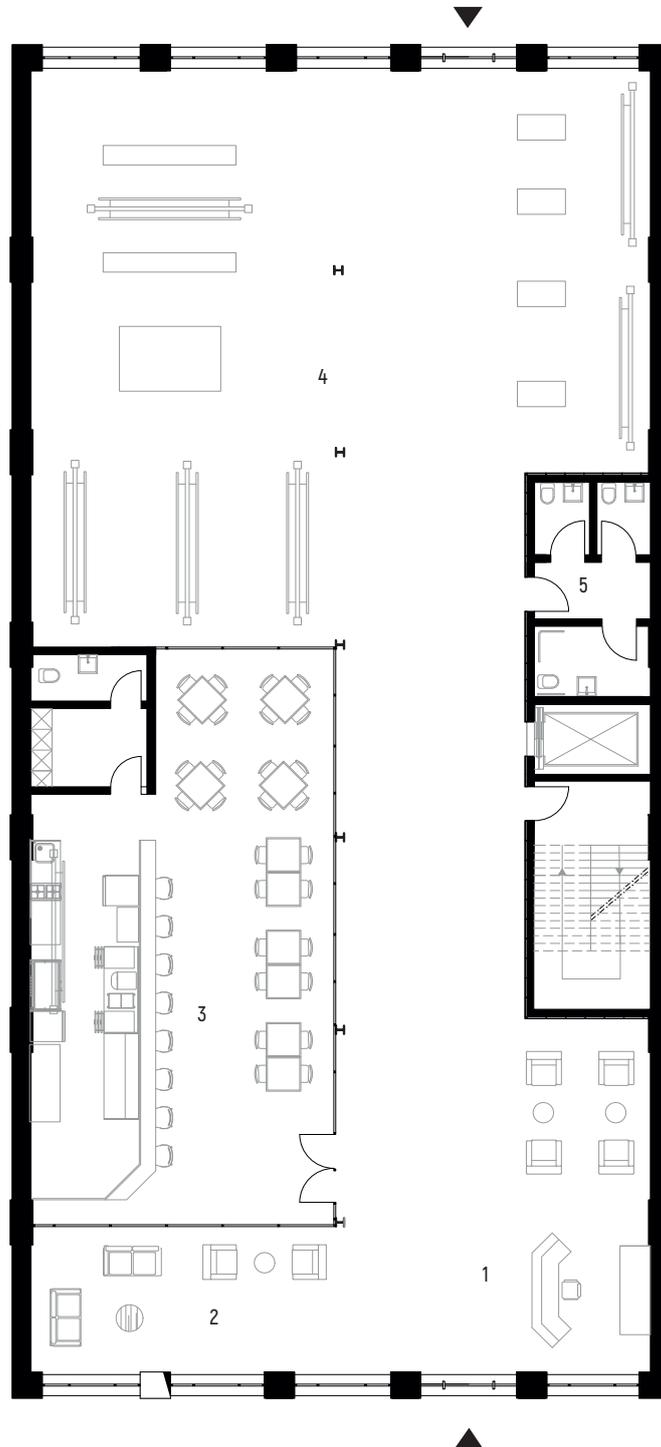






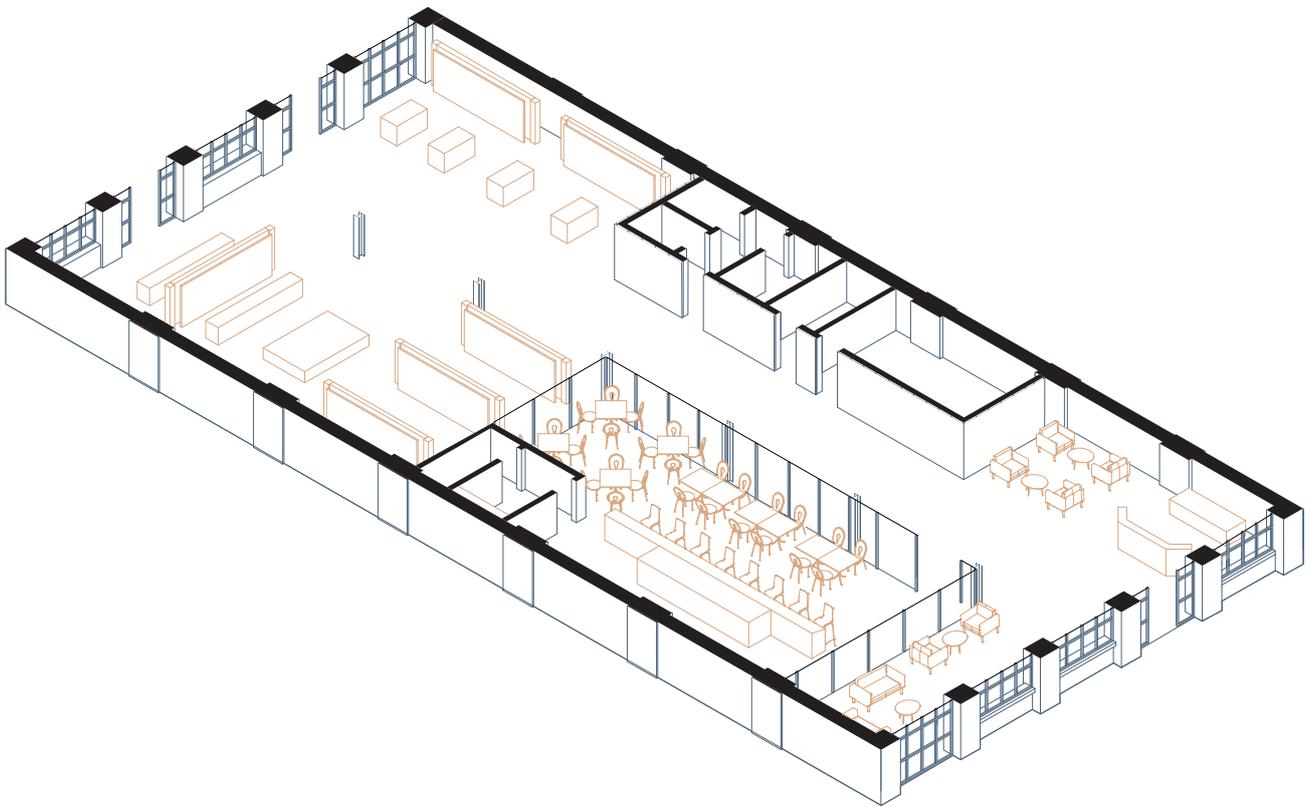
PIANO TERRA

FRANKLIN 1974



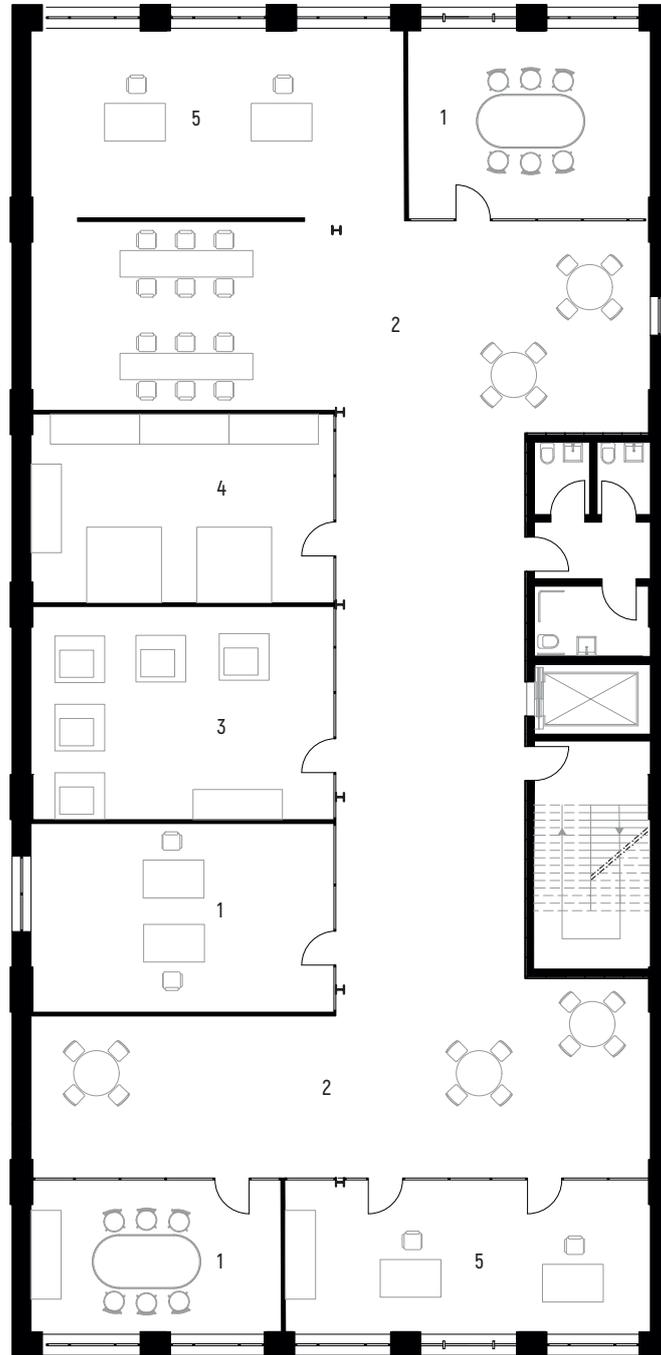
- 1 Reception
- 2 Lobby
- 3 Caffe
- 4 Exposition
- 5 Restroom





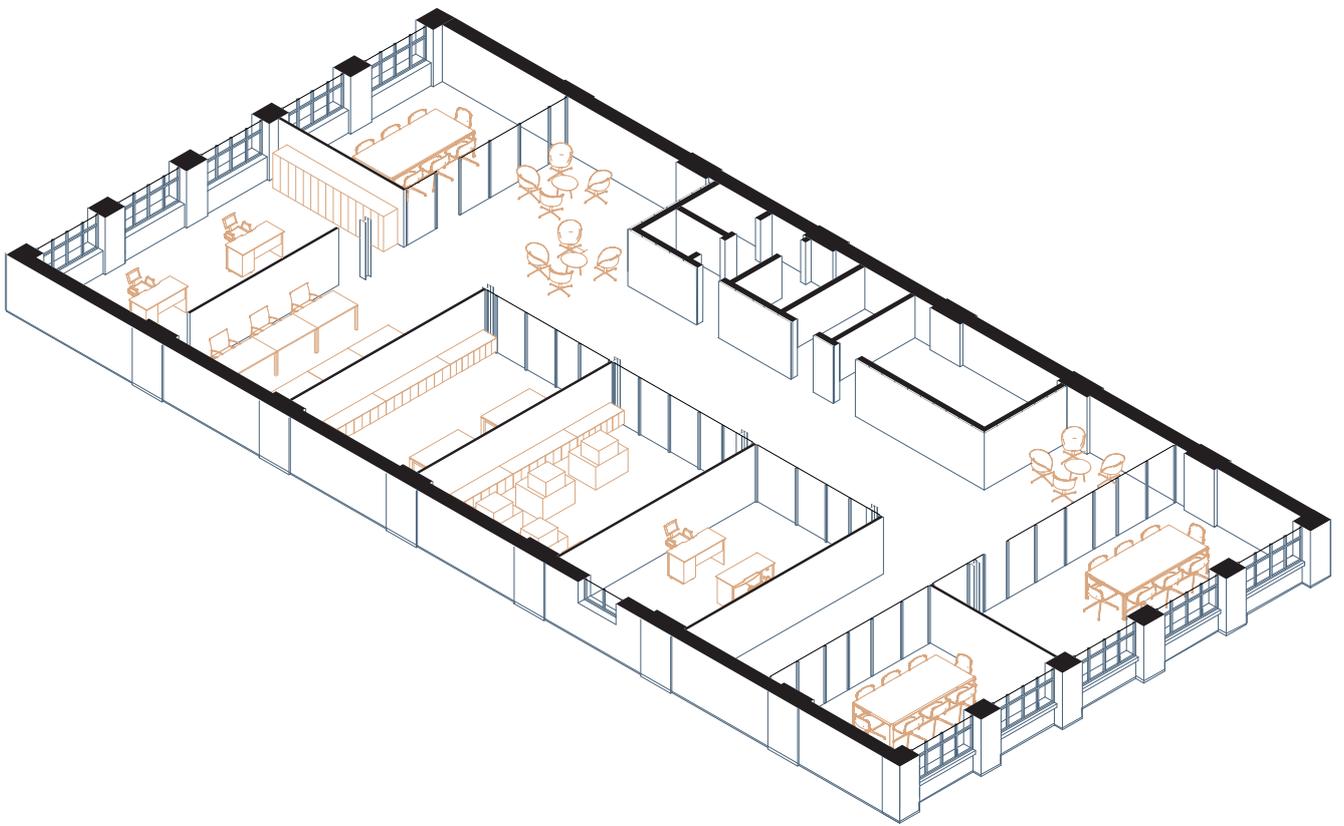
PIANO PRIMO

FRANKLIN 1974



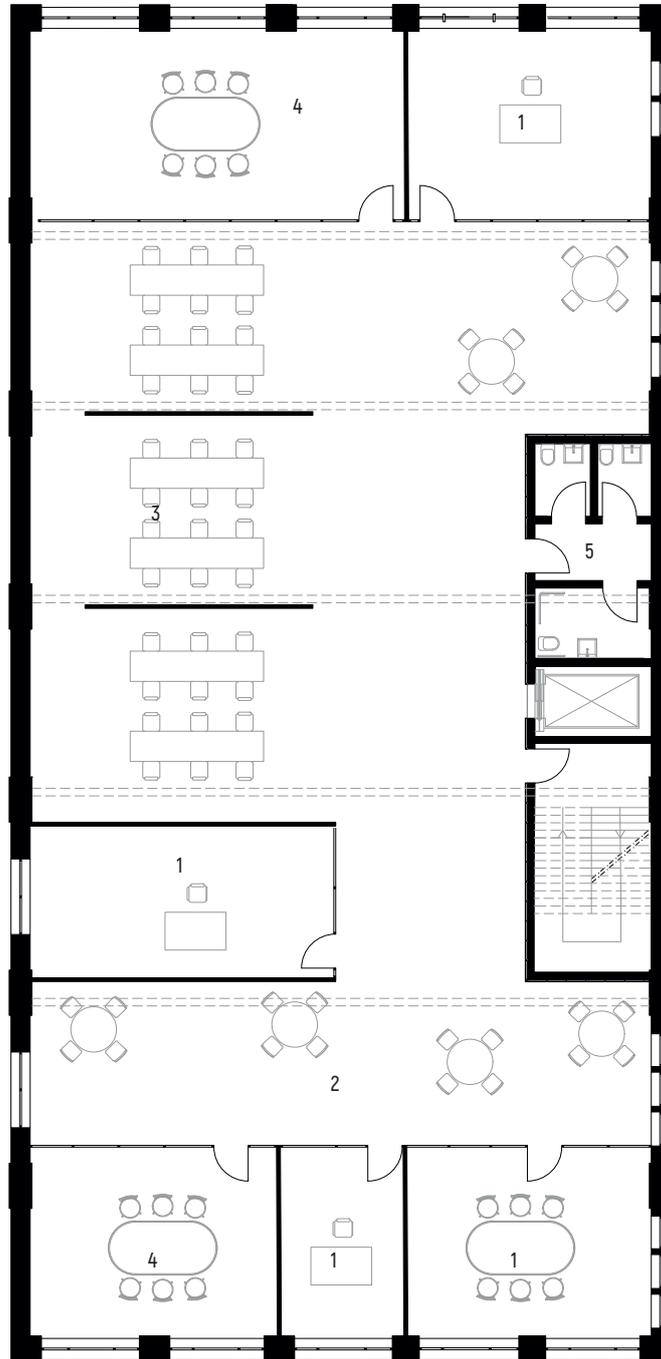
- 1 Studio
- 2 Open space studio
- 3 3D printing room
- 4 Laser cut room
- 5 Atelier





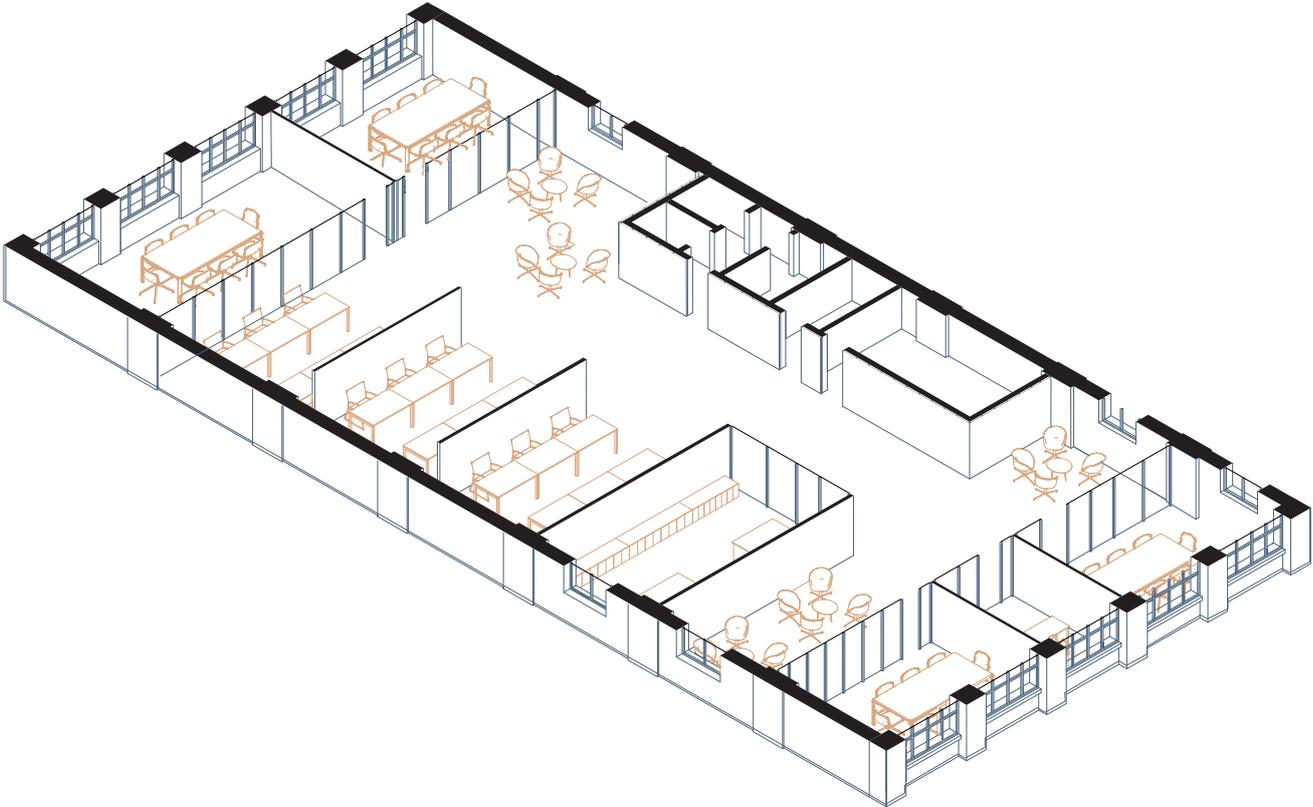
PIANO SECONDO

FRANKLIN 1974



- 1 Studio
- 2 Open space studio
- 3 Workshop
- 4 Atelier
- 5 Restroom







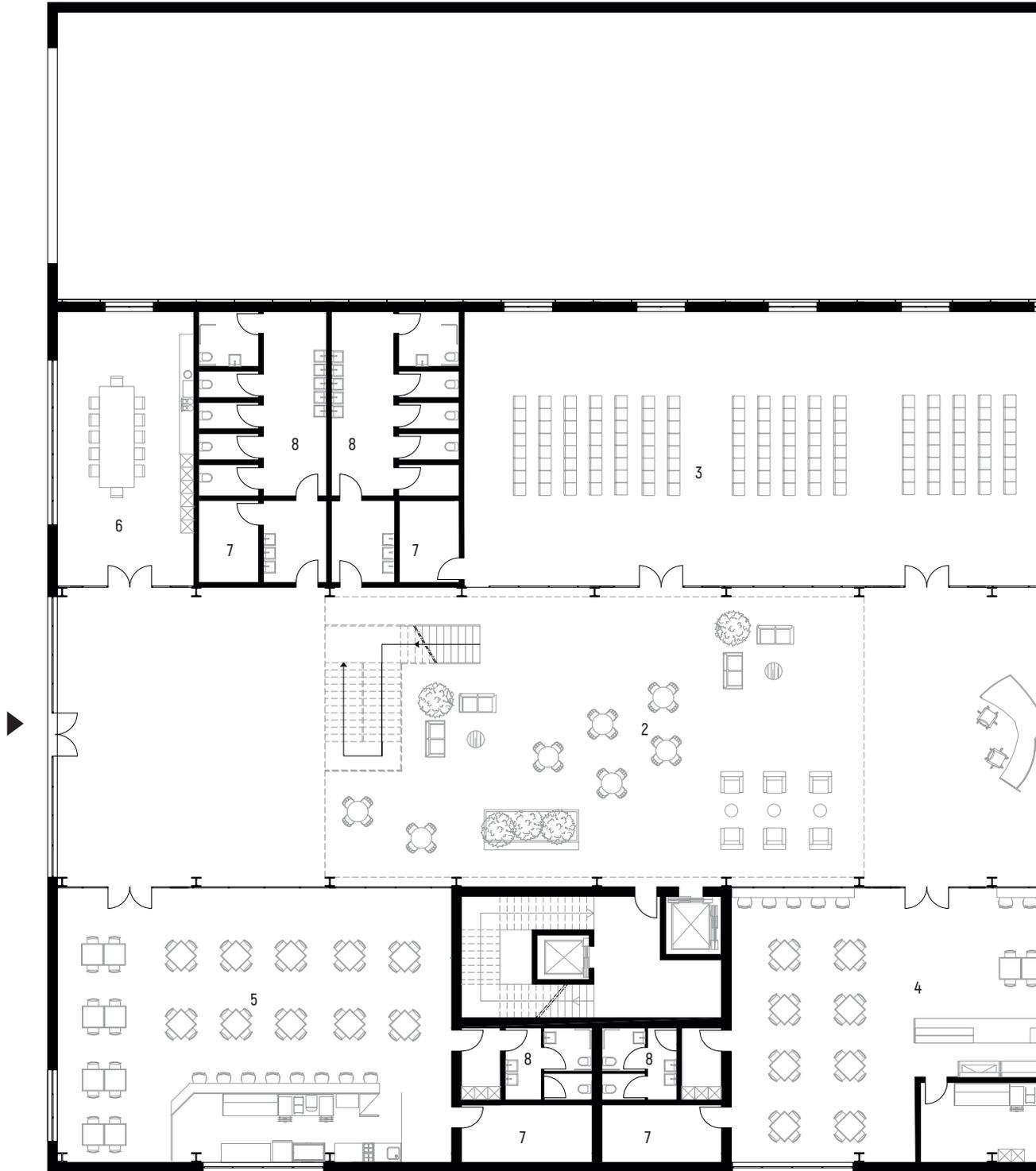


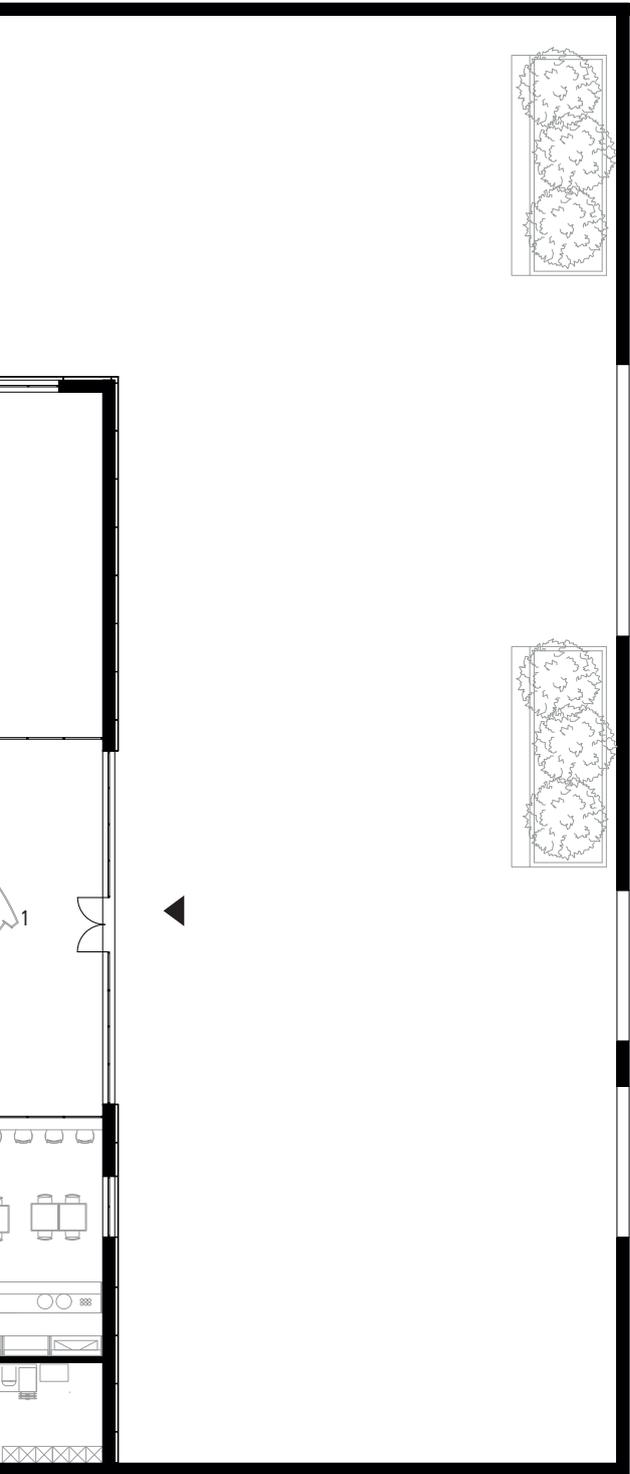




PIANO TERRA

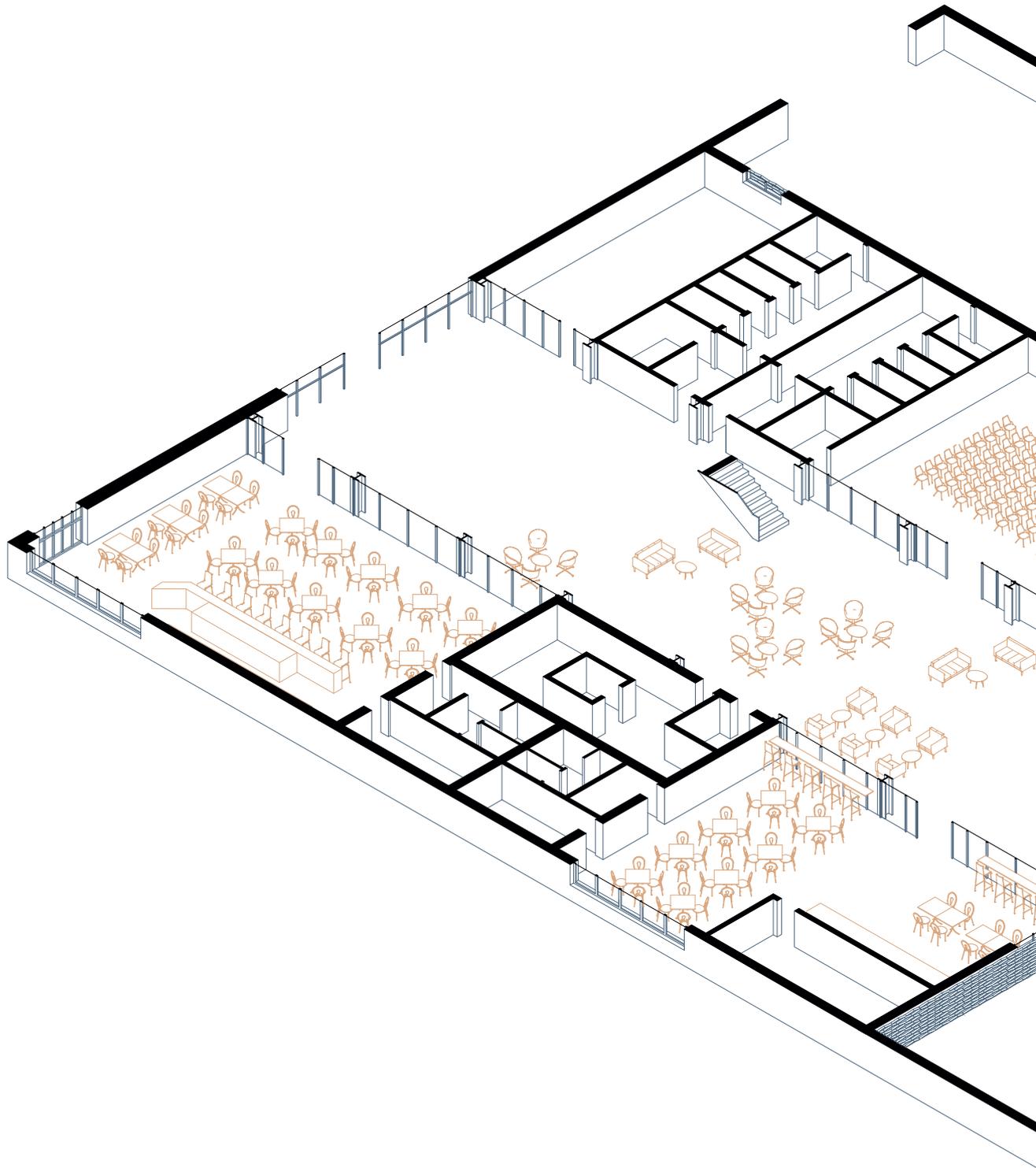
1900 Woodbridge

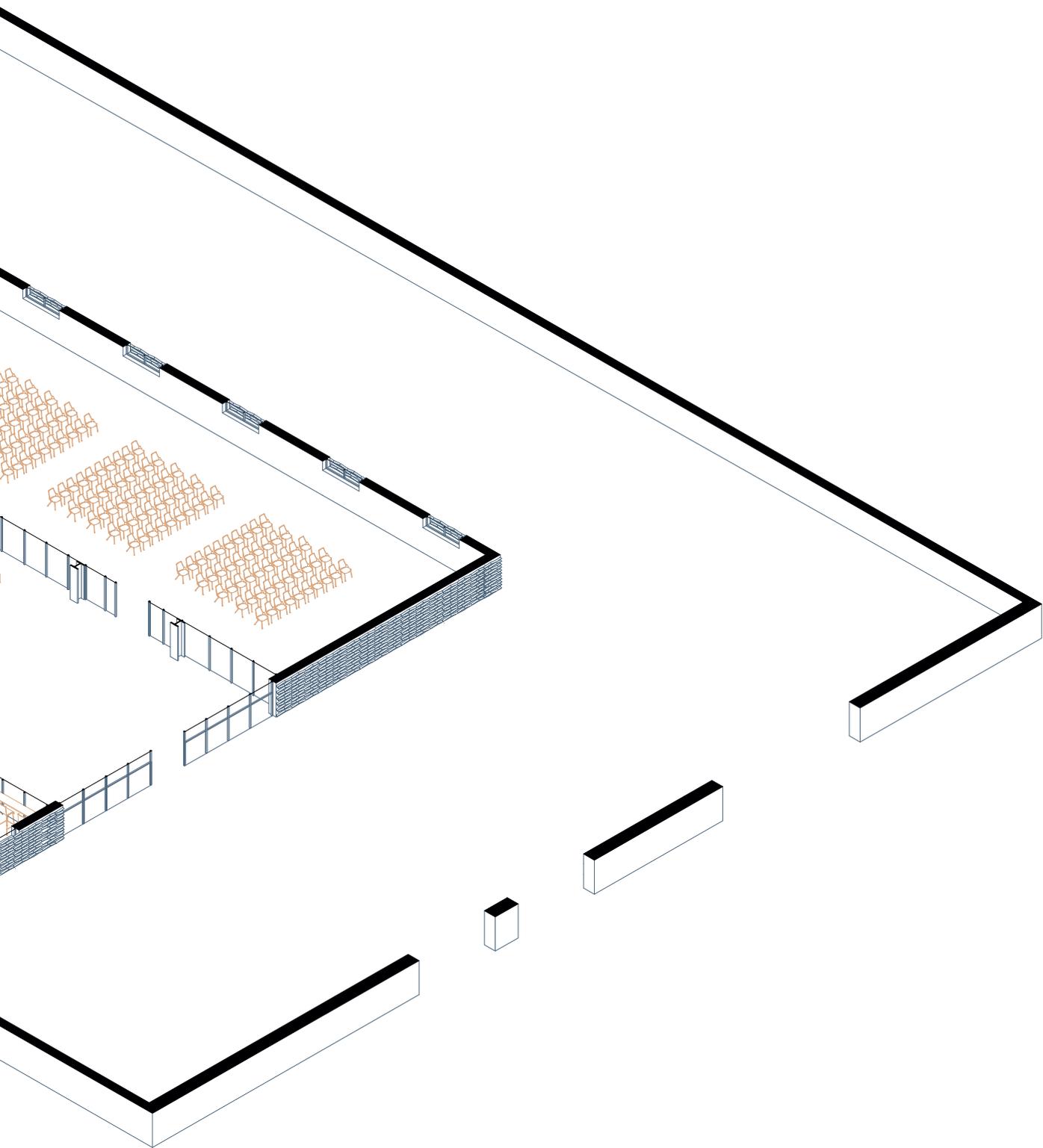




- 1 Reception
- 2 Lobby/Event space
- 3 Conference room
- 4 Caffe
- 5 Restaurant
- 6 Kitchen
- 7 Restroom

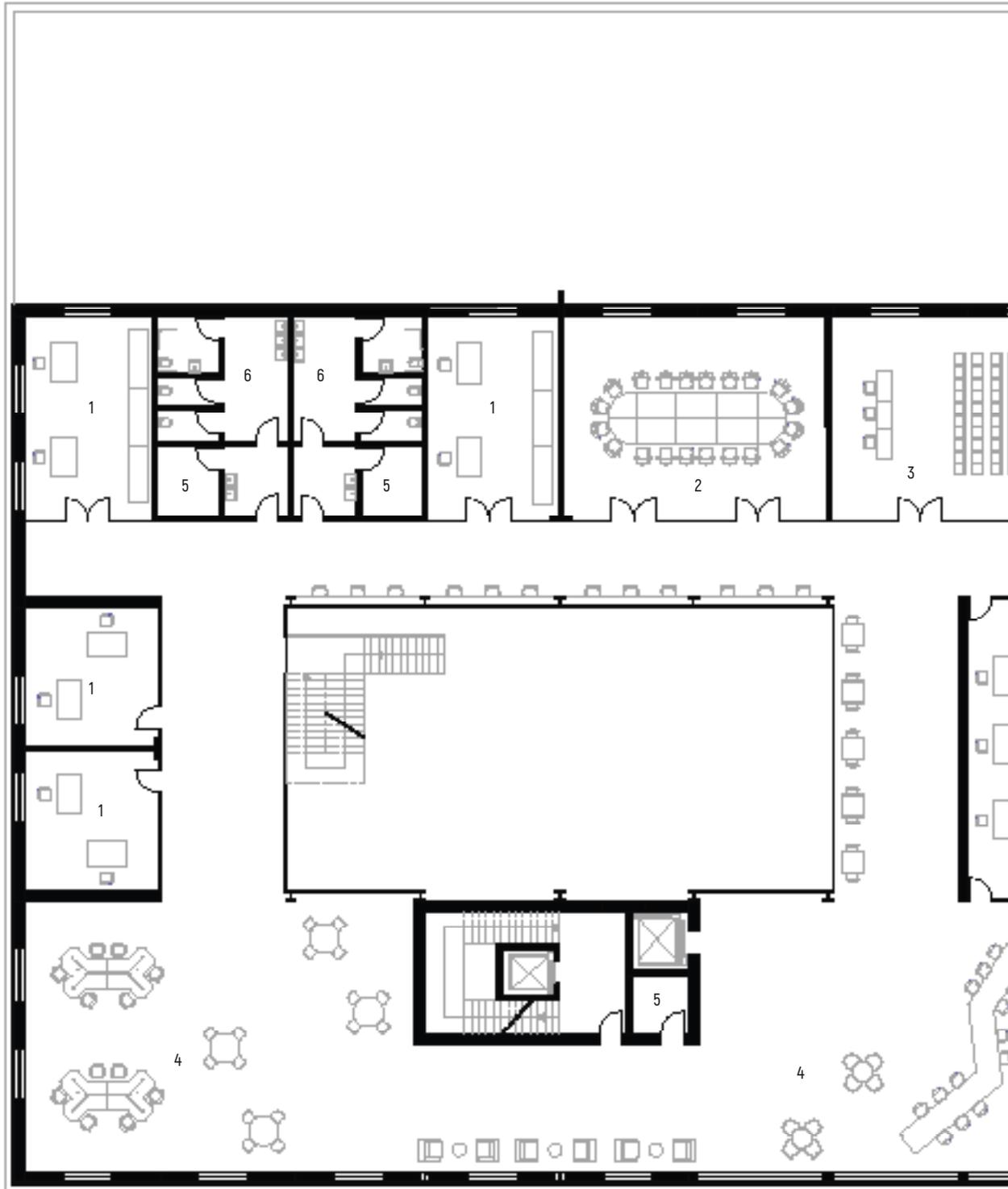


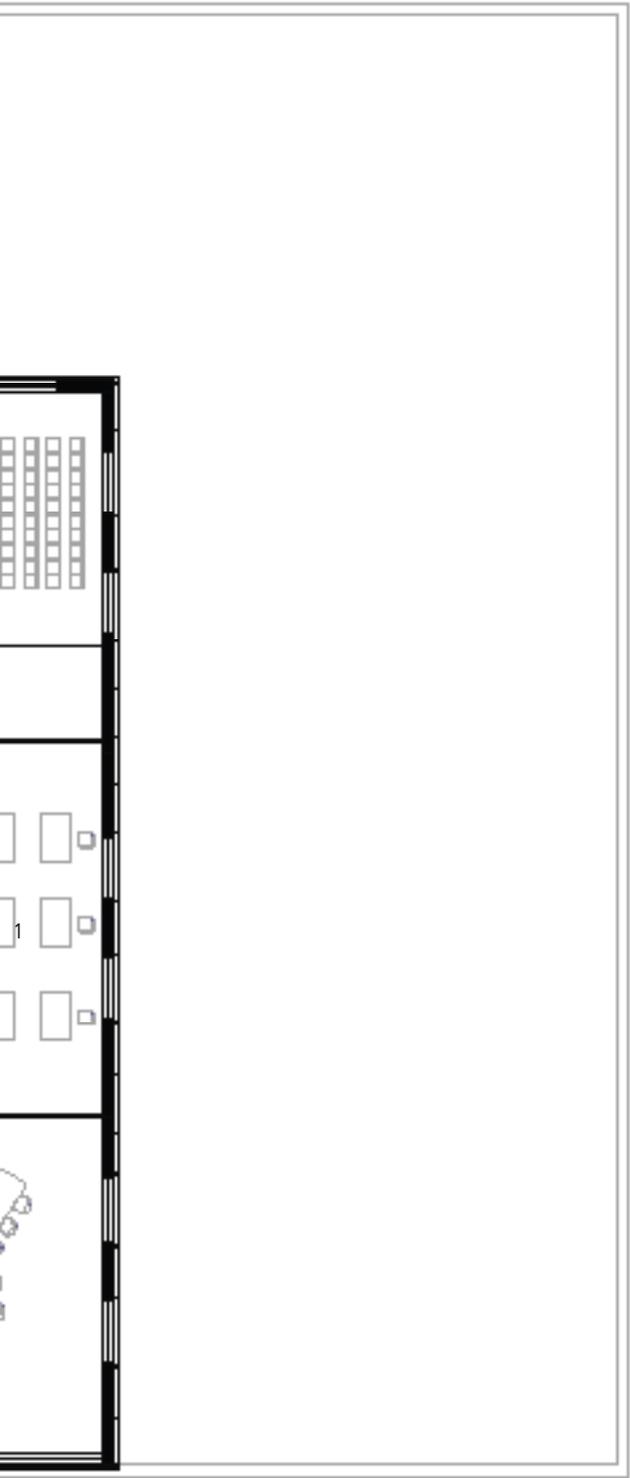




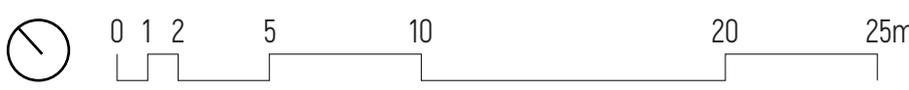
PIANO PRIMO

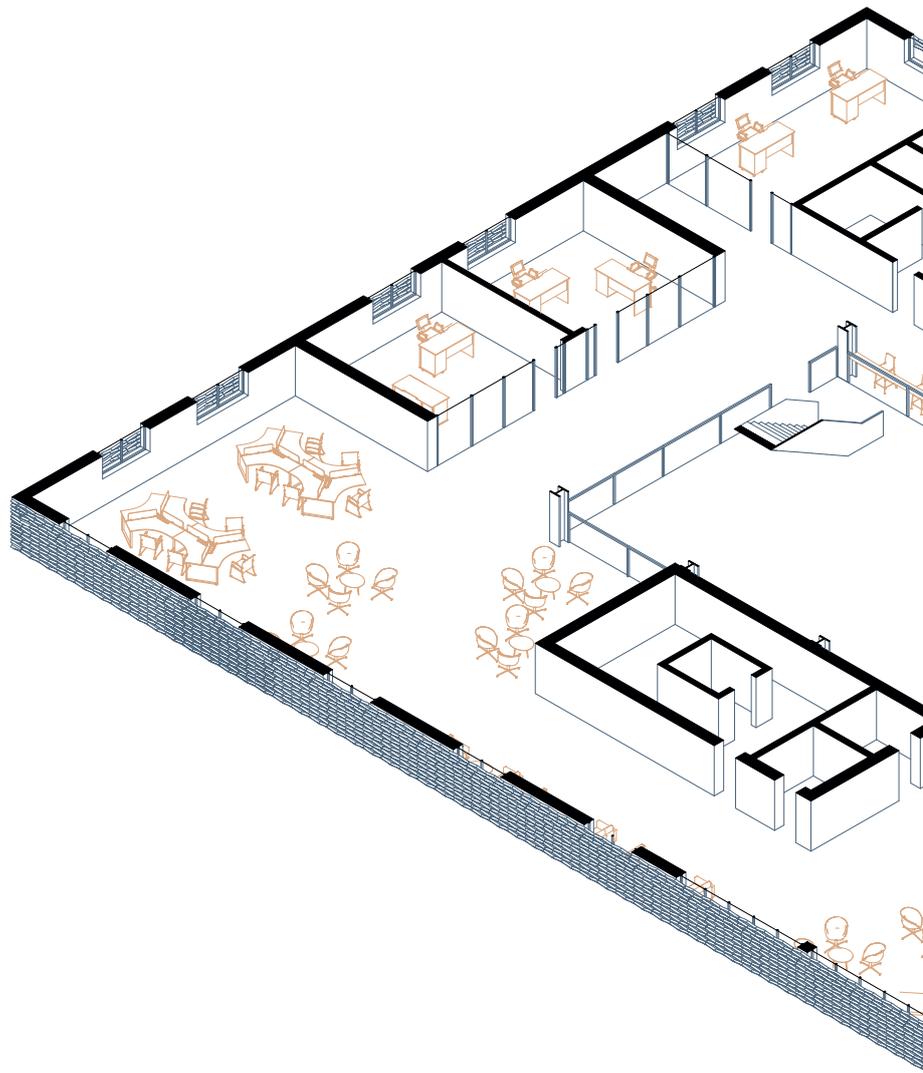
1900 Woodbridge

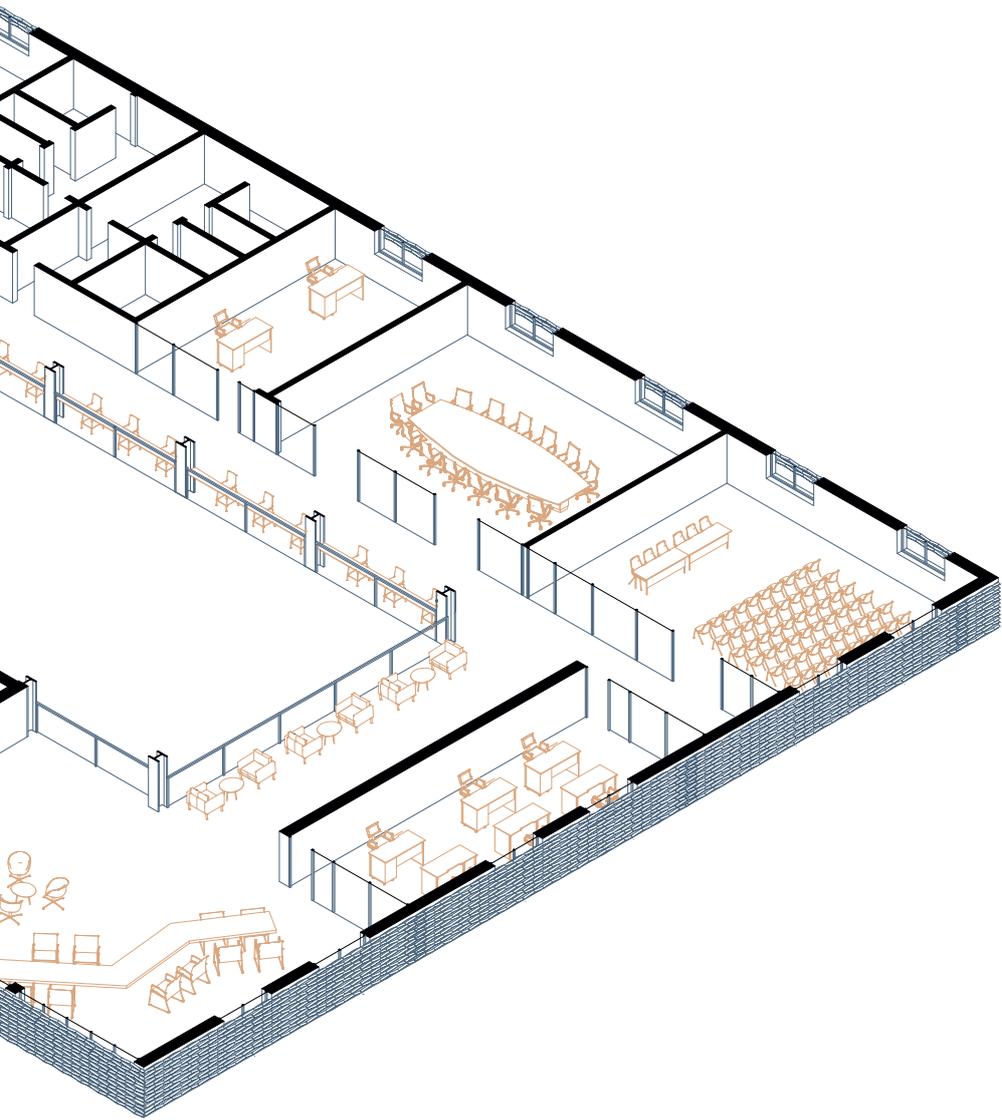




- 1 Office
- 2 Meeting room
- 3 Training room
- 4 Open space area
- 5 Depot
- 6 Restroom



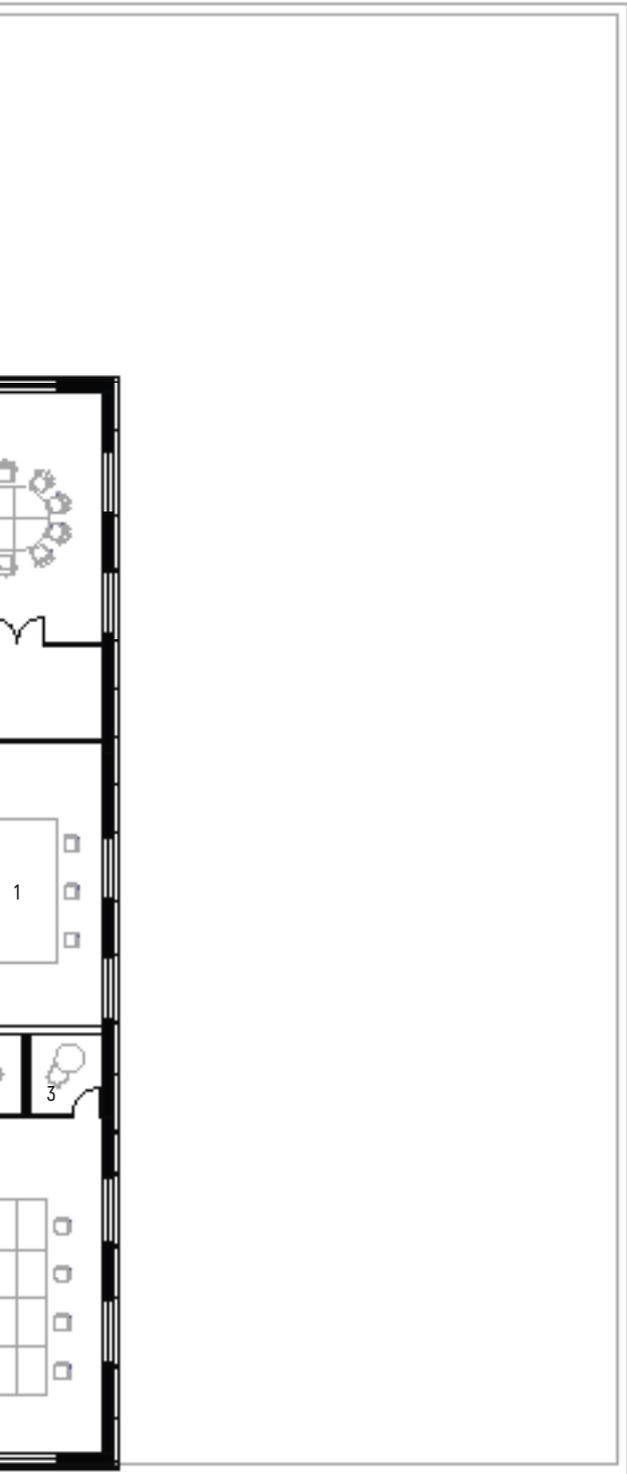




PIANO SECONDO

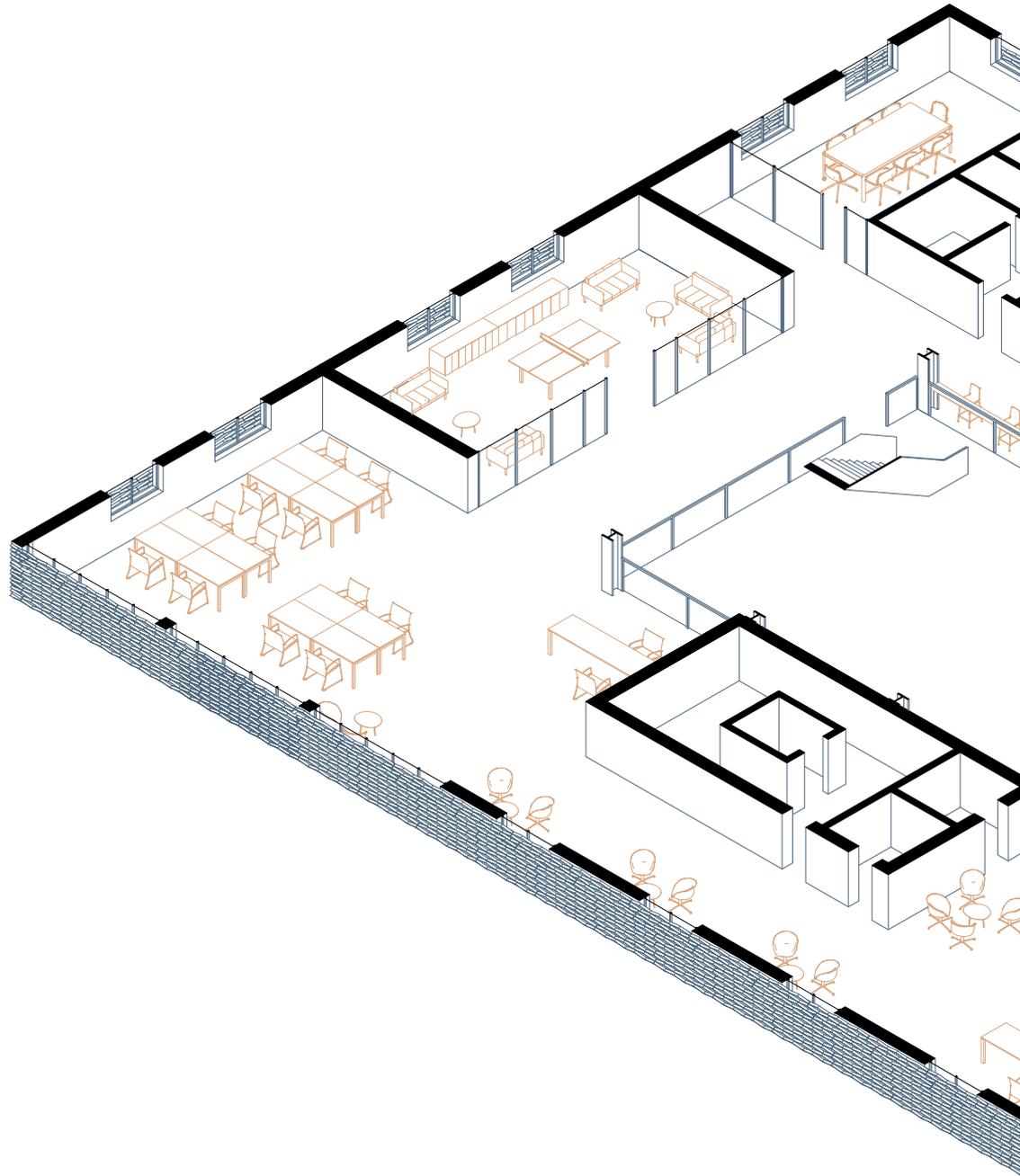
1900 Woodbridge

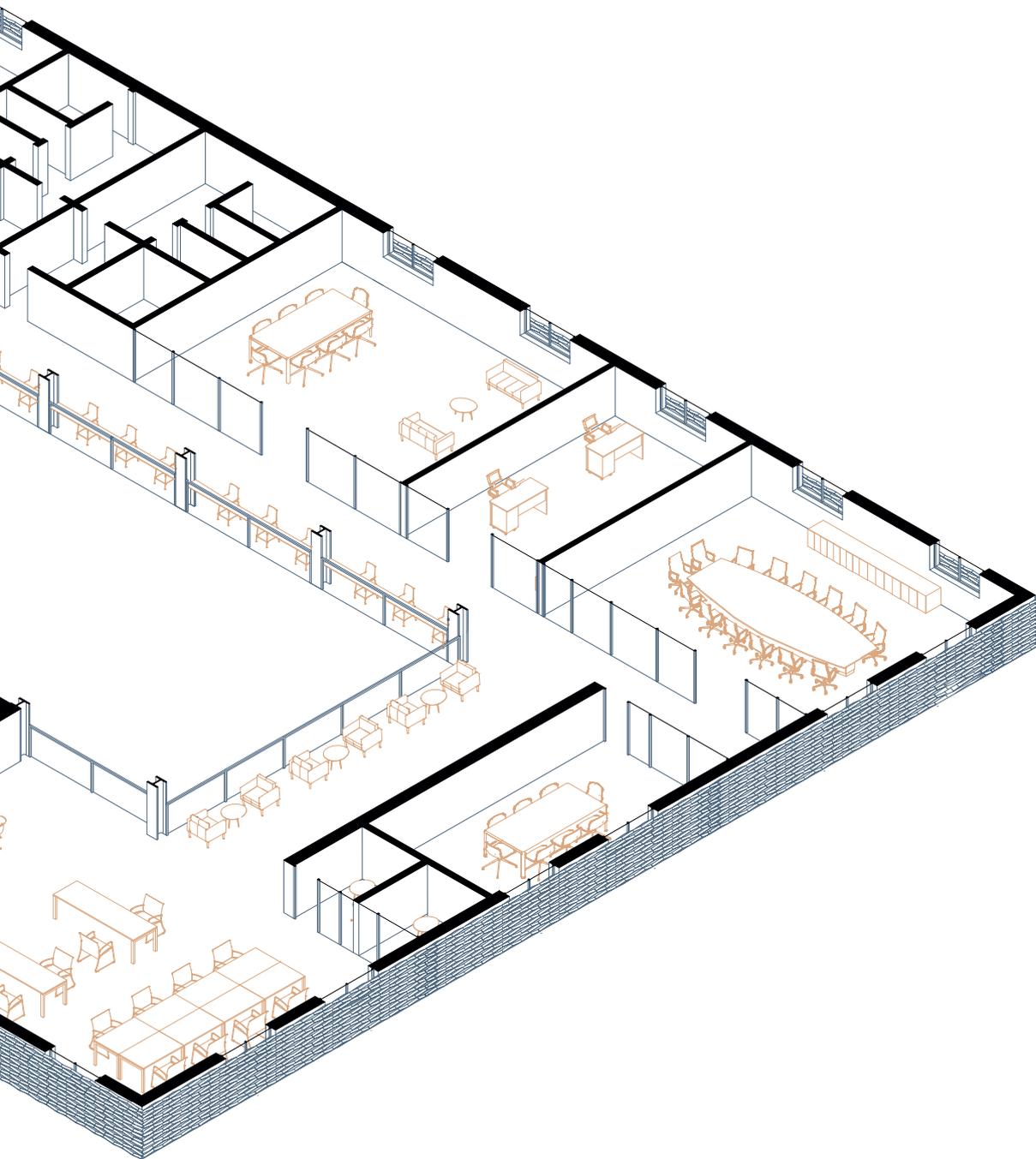




- 1 Office
- 2 Meeting room
- 3 Call box
- 4 Open space area
- 5 Relax area
- 6 Ideas wall
- 7 Depot
- 8 Restroom

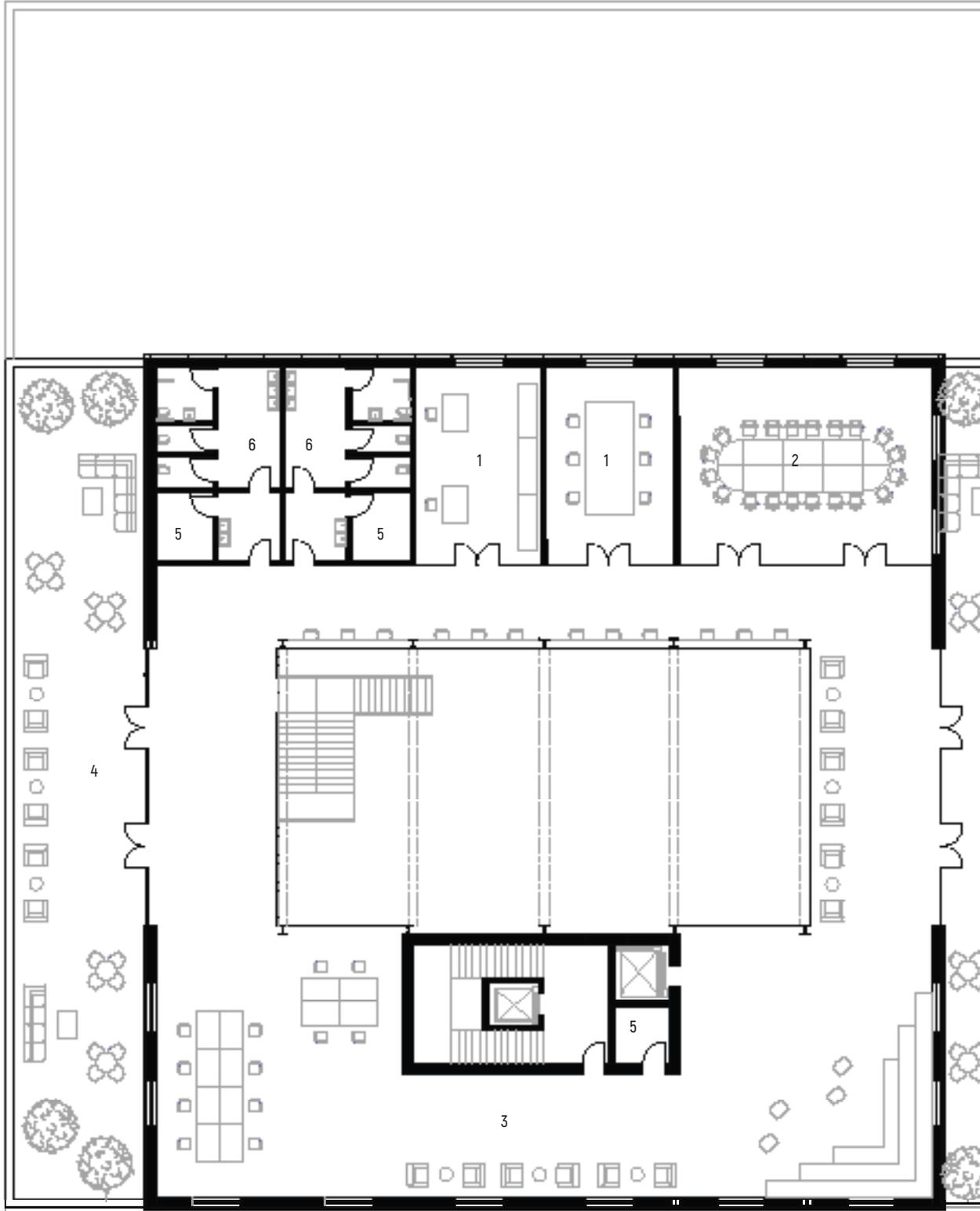


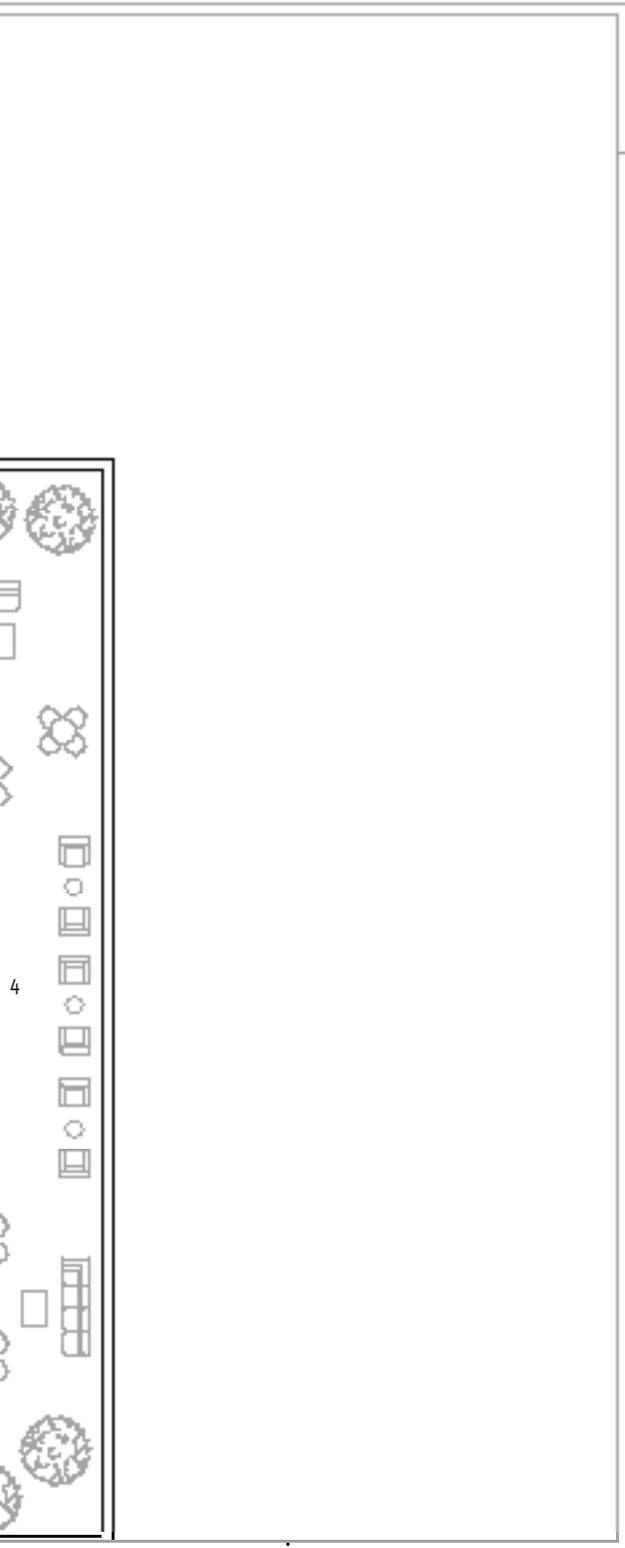




PIANO TERZO

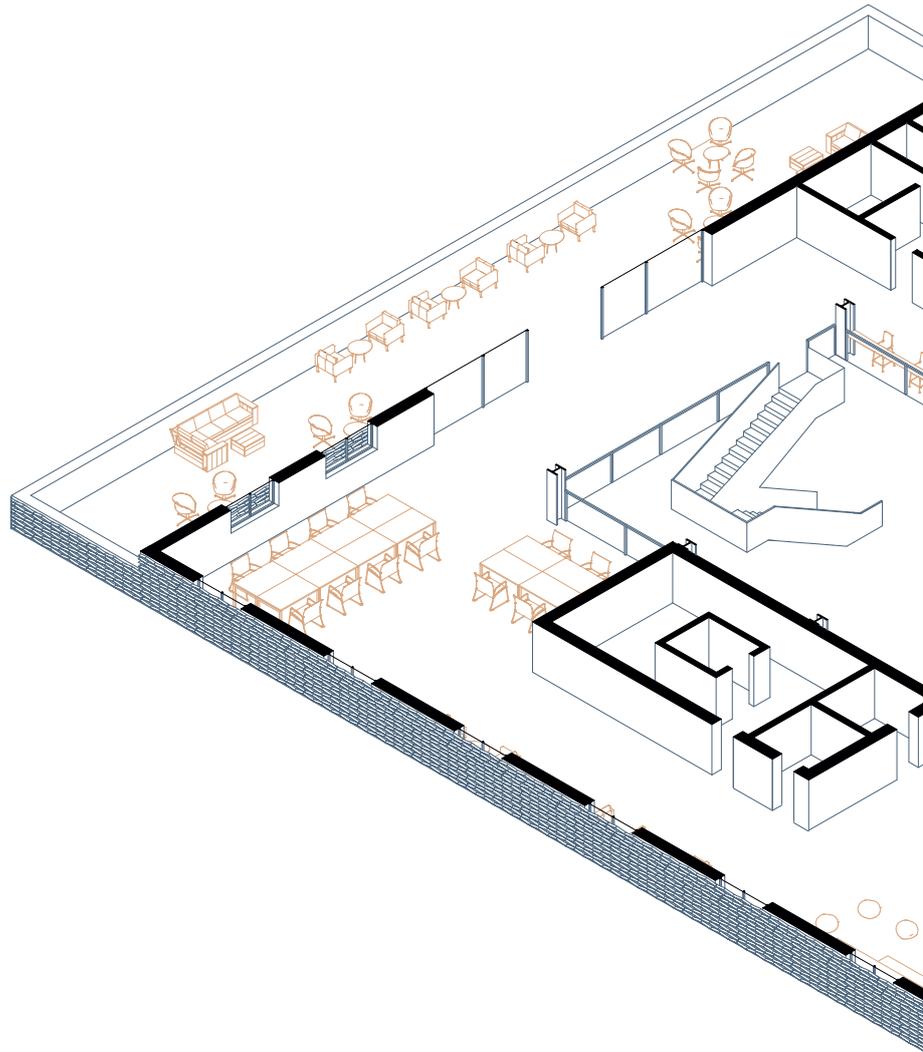
1900 Woodbridge

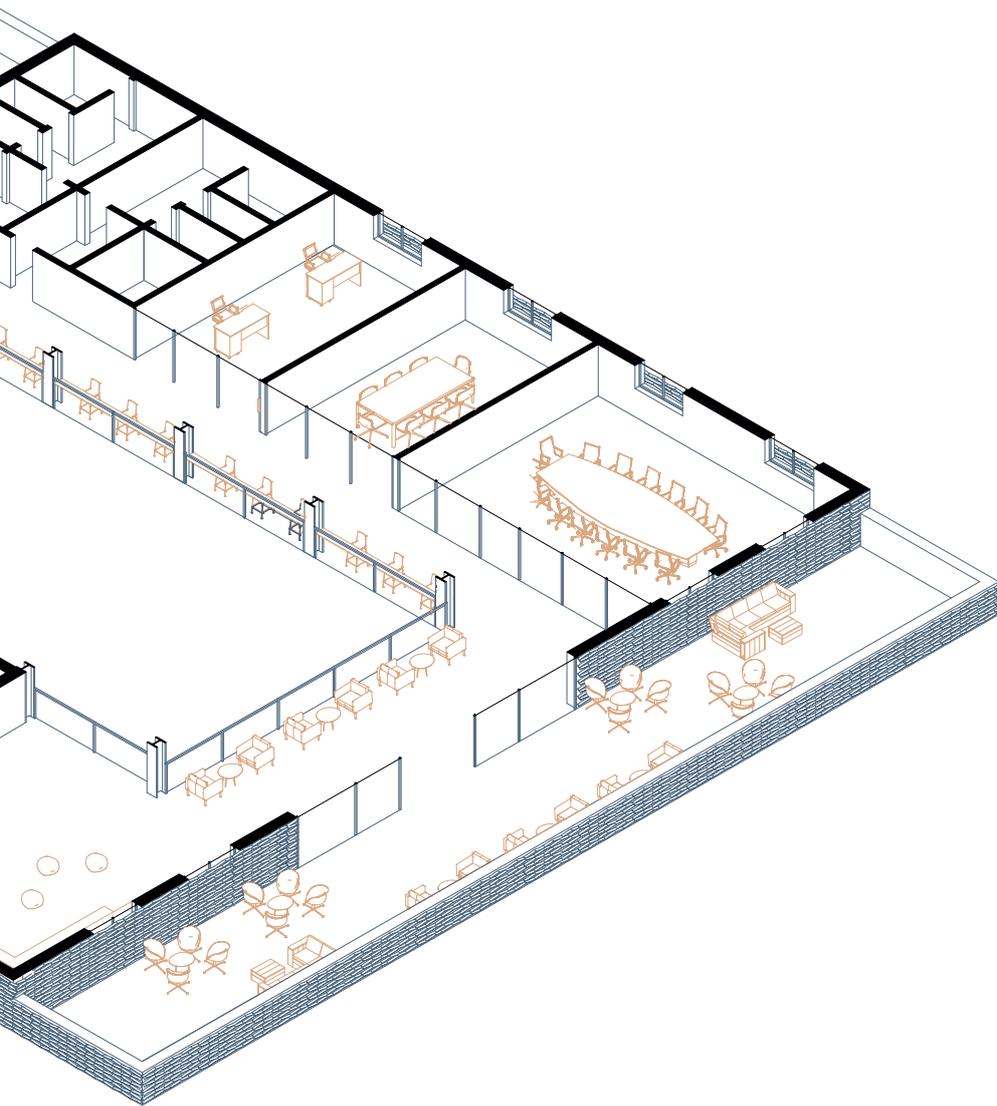




- 1 Office
- 2 Meeting room
- 3 Open space area
- 4 Terrace
- 5 Depot
- 6 Restroom

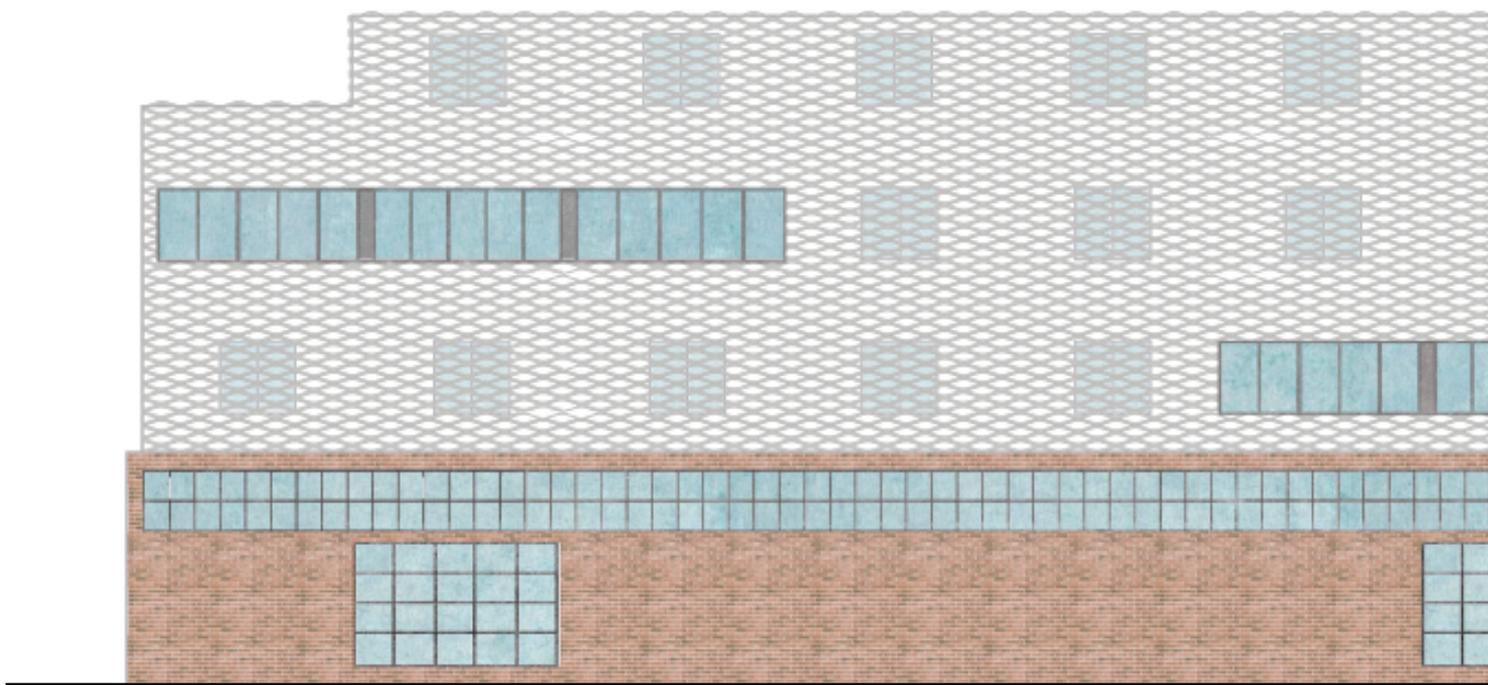


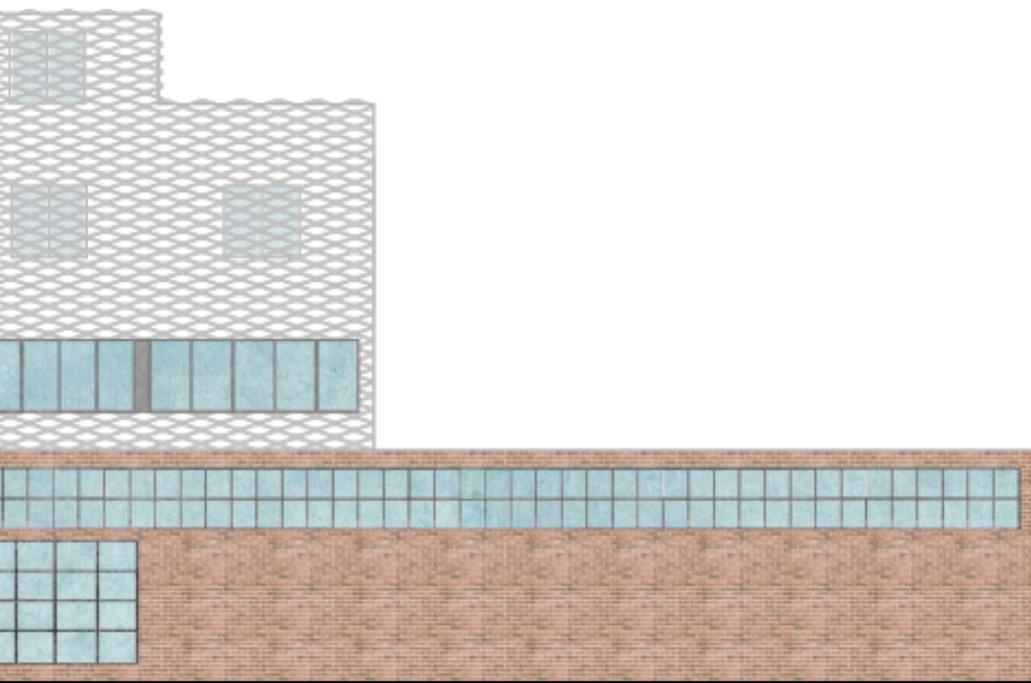


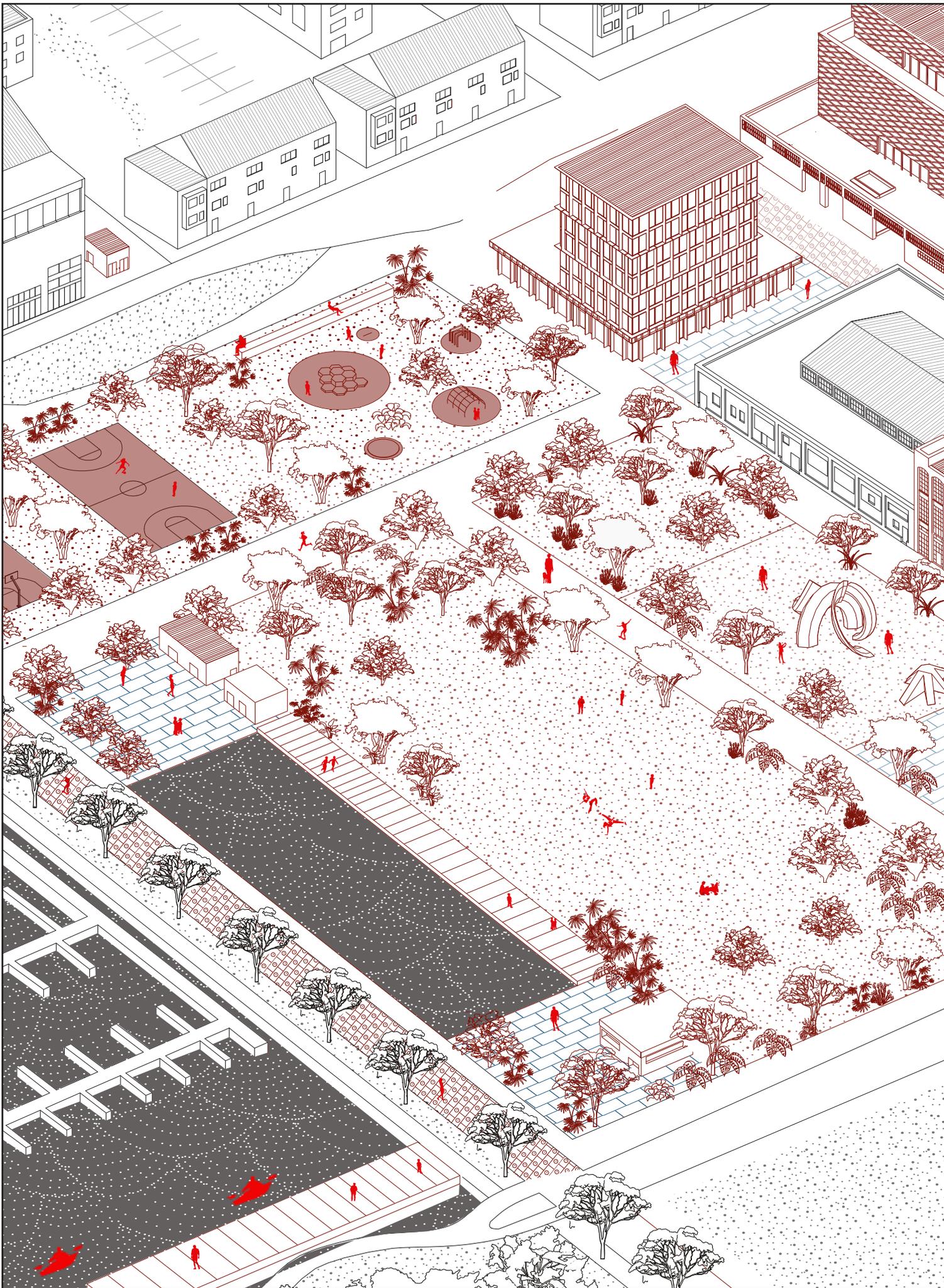


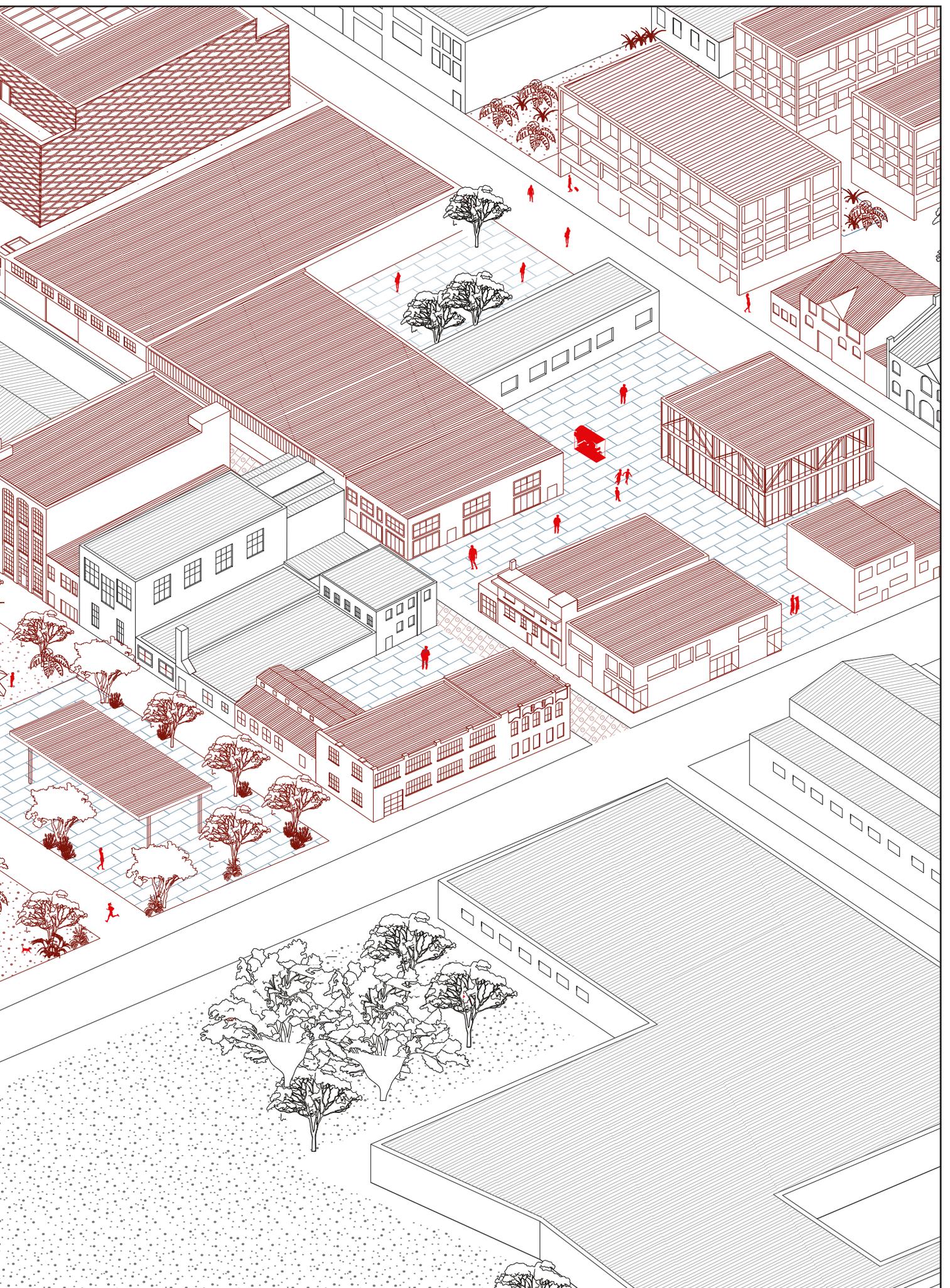












CONCLUSIONI

Reusing Detroit, Heritage from Rivertown ha affrontato il tema dell'industrial heritage e di come sia possibile recuperare e preservare questo patrimonio mediante l'utilizzo dei National Register of Historic Place.

Dopo un'analisi del quadro storico e delle vicende che hanno portato al fallimento di una delle città più importanti della Rust Belt, è stato analizzato il tema del temporary use e di come sia possibile innescare processi di rigenerazione urbana tramite appunto un uso temporaneo degli edifici.

Dopo anni di totale declino e ininterrotto abbandono, la città di Detroit sta oggi vivendo una rinascita. Numerosi developer guardano a questa città come ad un luogo su cui vale la pena investire ingenti somme di denaro, diverse tech companies hanno scelto il downtown come sede dei propri uffici e tutto ciò ha inevitabilmente cambiato il modo in cui si percepisce la città di Detroit dagli ultimi trent'anni a questa parte.

La proposta di un masterplan sviluppato per fasi e in cui vengono individuati alcuni attivatori che, tramite l'uso temporaneo in alcuni casi o definitivo in altri, facciano da starter per l'attivazione del recupero delle aree dismesse vuole essere solo un esempio di come sia possibile recuperare questi siti. La tesi si conclude con il progetto di due creative factory inserite all'interno di due edifici storici presenti nel distretto Rivertown. Questo fa sì che le vecchie fabbriche abbandonate presenti nell'area tornino ad essere siti di produzione, non più legate all'acciaio ma bensì all'innovazione tecnologica e all'arte.

In conclusione, la tesi si pone come una possibile strategia volta alla soluzione del problema che affligge le città della Rust Belt post

industriale, la quale, con un giusto approfondimento, potrebbe diventare un sistema funzionale per la riattivazione delle ex aree dismesse segnate duramente dall'abbandono e dalla trascuratezza.

BIBLIOGRAFIA

TESTI

ATELIER Bow-Wow, Pet Architecture Guide Book Vol 2, Japan, World Photo Press, 2002

BAUM M., CHRISTIAANSE K., City as loft. Adaptive reuse as a resource for sustainable urban development, Zurich, gta Verlag, 2012

BERARDI F., Detour in Detroit, Milano, Humboldt Books, 2015

BUCCI F., L'architetto di Ford. Albert Kahn e il progetto della fabbrica moderna, CittàStudi, 1992

CURRA' E., Patrimonio industriale a Shanghai. Riuso e contesto, Roma, Gangemi Editore spa, 2019

FOLEY A., The Detroit Neighborhood Guidebook, Belt Pub, 2017

GAROSCI T., MAGGI M., Paesaggi culturali negli stati uniti, pratica e teoria nel dibattito contemporaneo, IRES, 2002

HYDE C. K., A brief history of Detroit's riverfront, Detroit, 1987

HYDE C. K., Arsenal of Democracy: The American Automobile Industry in World War II, Wayne State University Press, 2013

INGARAMO R., Rust remix. Architecture: Pittsburgh versus Detroit, Siracusa, LetteraVentidue Edizioni Srl, 2018

MARKOVITS B., Esperimento Americano, 66th and 2nd, 2017

MARKOVITS B., You don't have to live like this, Harper Collins Publishers, 2015

NATOLI C., RAMELLO M., Strategie di rigenerazione del patrimonio industriale. Creative factory heritage telling temporary use business model, EDIFIR, 2018

OLSEN B., CABADAS J., The American Auto Factory, Motorbooks International, 2002

PREITE M., Paesaggi industriali e patrimonio Unesco, Grosseto, Effigi, 2017

ROBIGLIO M. RE-USA: 20 American Stories of Adaptive Reuse: A Toolkit for Post-Industrial Cities, Berlin, Jovis, 2017

RONCHETTA C., TRISCIUOGLIO M., Progettare per il patrimonio industriale, Torino, Celid, 2008

SUGRUE T. J., Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit, Princeton University Press, 2014

THOMAS J.M., BEKKERING H, Mapping Detroit: Land, community and shaping a City, Detroit, Wayne State University, 2015

THOMAS J.M., Redevelopment and Race: Planning a Finer City in Postwar Detroit, Wayne State University Press, 2013

PAPERS E REPORT

22 Barcelona. El distrito de la innovación, 22@Barcelona, 2005

Commonwealth Associates, Inc., Near east riverfront. A cultural resources evaluation. Community & economic development department-city of Detroit.

Detroit future city, 2012 Detroit Strategic Framework Plan, Detroit, Inland press, 2013 in https://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2014/02/DFC_ExecutiveSummary_2ndEd.pdf

Detroit's workforce analysis. Tourism and hospitality talent: Human Capital and Economic Contributions in Metro Detroit

Dry dock engine works, prepared for the historic designation advisory board of the city council, Detroit, 1980
Gilbert/Commonwealth, Inc., St. Aubin Park. Archeological Testing. Recreation Department City of Detroit, Jackson 1987

JACKSON K., East Riverfront. Commercial Redevelopment Opportunity, Detroit economic growth corporation.
L'Union, Un projet qui fait avancer la ville!, n°1, Livrets Union, Juillet 2013

Landmarks Planning, Inc., The engine works. An adaptive re-use study in the east riverfront area. Detroit, Michigan

Lotus International, The Dense-city: dopo la dispersione, Editoriale Lotus, 1999

Patrimoine industriel n° 65, Décembre 2014

Planning & Development department, East riverfront zoning update, 2019

Recycler le patrimoine industriel. L'Union vue des murs, n°5 Les livrets de l'union, Septembre 2013

Stephenson, La renaissance inattendue d'un quartier ancien, n°2 Les livrets de l'union, Juillet 2012

The future of Detroit neighborhoods, City of Detroit, 2015

TESI

GEMMI F., RE LEARNING Urban Manufacturing Detroit, Rel. Roberta Ingaramo, Politecnico di Torino, 2017

POLVERINI D., REMAKING PITTSBURG Urban Manufacturing, Rel. Roberta Ingaramo, Politecnico di Torino, 2018

SITOGRAFIA

www.22barcelona.com, consultato il 15 maggio 2020

<http://www.spinnerei.de/halle-12-156.html>, consultato il 13 aprile 2020

<https://mcintoshporis.com/projects/urban-design/detroit-east-riverfront>, consultato il 20 aprile 2020

<https://savingplaces.org/stories/how-to-support-adaptive-reuse-of-historic-buildings#.XSlc2iXRaEc>, consultato il 7 luglio 2019

<https://detroitmi.gov/departments/buildings-safety-engineering-and-environmental-department/zoning-special-land-use/zoning-map-index>, consultato il 12 febbraio 2020

https://issuu.com/johannes.anagnostopoulos/docs/skfuture_-_adaptive_reuse_in_the_sk, consultato il 20 gennaio 2020

https://issuu.com/mariusbogdan/docs/dragan_marius_dissertation_final, consultato il 5 novembre 2019

https://issuu.com/r24h/docs/brochure_17_e_18_low, consultato il 7 dicembre 2019

<https://issuu.com/rolandkrebs7/docs/30091000>, consultato il 30 dicembre 2019

<https://www.slideshare.net/comunereggioemilia/area-reggiane-programmi-di-rigenerazione-urbana-del-comune-di-reggio-emilia-full>, consultato il 9 marzo 2020

<https://neighborsofwestloop.com/about-us/west-loop-history/>, consultato il 6 dicembre 2019

<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/about/cpc/150156.pdf>, consultato il 9 ottobre 2019

https://www.crainsnewyork.com/article/20170323/REAL_ESTATE/170329965/how-developers-are-transforming-the-meatpacking-district-near-gansevoort-market-despite-protests-from-locals, consultato il 14 febbraio 2020

<https://www1.nyc.gov/site/planning/zoning/districts-tools/special-purpose-districts-manhattan.page>, consultato l'11 febbraio 2020

<https://www.fastcompany.com/3042252/copenhagen-vs-new-york-city-a-tale-of-two-meatpacking-districts>, consultato il 18 marzo 2020

<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/about/cpc/150156.pdf>, consultato il 4 gennaio 2020

<https://hudsonriverpark.org/vision-and-progress/planning-and-construction/meatpacking-district>, consultato il 19 novembre 219

<https://archpaper.com/2014/06/bksk-designed-topper-for-the-meatpacking-district-gets-landmarks-blessing/>, consultato il 4 aprile 2020

https://www.meatpacking-district.com/wp-content/uploads/2018/11/MTPK_DemographicsReport_Web-2.pdf, consultato il 15 dicembre 2019

<https://www.nytimes.com/1996/08/11/realestate/chelsea-piers-the-fight-to-stay-afloat.html>, consultato il 15 gennaio 2020

<mtrref=www.google.com&gwh=BF26069D6DBE19B0EA4B801723AB214A&gwt=pay>, consultato il 3 gennaio 2020

<https://www.italiaoggi.it/news/boom-di-distillerie-in-michigan-2306302>, consultato il 17 ottobre 2019

http://www.urban-reuse.eu/?pagelD=casi_internazionali&cID=farnham, consultato il 14 dicembre 2019

<https://farnhammaltings.com/about/>, consultato il 16 aprile 2020

https://www.archdaily.com/803228/cultuurpark-westergasfabriek-gustafson-porter-plus-bowman/5875561ae58ece262e00012d-cultuurpark-westergasfabriek-gustafson-porter-plus-bowman-photo?next_project=no, consultato il 31 gennaio 2020

<https://mcintoshporis.com/projects/urban-design/detroit-east-riverfront>, consultato il 14 febbraio 2020

<http://generativita.it/it/analisi/sfascio-miracolo-domani-su-farm-cultural-park-e-il-suo-valore/>, consultato l'1 febbraio 2020

<https://www.slideshare.net/RobertoMoretto2/strategie-di-rigenerazione-del-patrimonio-industriale>, consultato il 30 aprile 2020

<https://detroit.curbed.com/maps/development-detroit-transform>, consultato il 18 febbraio 2020

<http://www.detroitmi.gov/Government/Departments-and-Agencies/Planning-and-Development-Department>, consultato il 10 marzo 2020

<http://www.detroiturbex.com/content/schools/index.html>, consultato il 14 dicembre 2019

<https://ccdmag.com/project-updates/adaptive-reuse-project-river-north-art-district/>, consultato il 29 novembre 2019

<https://inhabitat.com/factory-turned-latvian-contemporary-art-museum/#ixzz2VtOQeGyp&i>, consultato il 18 febbraio 2020

<https://techtowndetroit.org>, consultato il 7 dicembre 2019

<http://www.degc.org/why-detroit/workforce-and-training/>, consultato il 5 gennaio 2020

<https://www.dezeen.com/2019/02/27/roskilde-festival-folk-high-school-cobe-mvrdv/>, consultato il 14 gennaio 2020

<https://www.dezeen.com/2019/02/27/lochal-public-library-civic-architects/>, consultato il 18 novembre 2019

<https://www.dezeen.com/2019/05/15/santa-clara-development-foster-partners-california/>, consultato il 4 gennaio 2020

<https://www.nytimes.com/interactive/2018/04/30/us/detroit-come-back-budget.html>, consultato il 18 settembre 2019

<https://oma.eu/projects/bajes-kwartier>, consultato il 7 novembre 2019

<https://www.archilovers.com/projects/60414/non-conventional-housing-units.html>, consultato il 18 dicembre 2019

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/768253/mga-propone-en-paris-el-edificio-de-madera-mas-alto-del-mundo/556cb664e58ecec91000028-mga-proposes-world-s-tallest-wood-building-in-paris-photo>, consultato il 15 dicembre 2019

<https://oma.eu/projects?tags=masterplan>, consultato il 14 dicembre 2019

<https://nyintl.net/2016/03/new-lab-opening-june/>, consultato il 13 novembre 2019

<https://oma.eu/projects/quartier-joliot-curie-masterplan>, consultato il 18 aprile 2020

<https://savingplaces.org/stories/how-to-support-adaptive-reuse-of-historic-buildings#.XSIc2iXRaEc>, consultato l'11 aprile 2020

<https://savingplaces.org/stories/how-to-support-adaptive-reuse-of-historic-buildings#.XSlc2iXRaEc>, consultato il 18 dicembre 2019

<https://oma.eu/projects/post-houston>, consultato il 13 aprile 2020

https://www.chicago.gov/city/en/depts/dcd/supp_info/fulton-randolph-market-land-use-plan.html, consultato il 14 novembre 2019

https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/zlup/Historic_Preservation/Publications/2017-09-Fulton_District_Design_Guidelines.pdf, consultato il 7 dicembre 2019

https://www.chicago.gov/city/en/depts/dcd/supp_info/Fulton_Randolph_Market_Hist_Dist_2.html, consultato il 20 dicembre 2019

https://www.chicago.gov/content/dam/city/depts/dcd/supp_info/industrial/fmid-cpc-presentation.pdf, consultato il 13 febbraio 2020

https://www.seattle.gov/Documents/Departments/OPCD/OngoingInitiatives/SouthLakeUnion/SLU_DG_2018.pdf, consultato il 3 maggio 2020

<https://unsplash.com/photos/iH9DM50tXYk>, consultato il 4 aprile 2020

<https://ny.curbed.com/maps/nyc-high-line-construction-map>, consultato il 10 marzo 2020

https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/special-west-chelsea/special_west_chelsea_district_report.pdf, consultato il 5 aprile 2020

https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/special-west-chelsea/special_west_chelsea_district_report.pdf, consultato il 1 febbraio 2020

<https://www1.nyc.gov/site/planning/plans/resilient-neighborhoods/west-chelsea.page>, consultato il 9 aprile 2020

<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/resilient-neighborhoods/west-chelsea/gallery-guide-102015.pdf>, consultato il 5 maggio 2020

<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/west-chelsea/westchelsea.pdf>, consultato il 14 febbraio 2020

<https://www.crainsdetroit.com/assets/PDF/CD109537321.PDF>, consultato il 10 febbraio 2020

http://www.crdcnyc.org/Websites/CCtest/Images/History/New_Chelsea_History_Timeline.pdf, consultato il 30 dicembre 2019

https://www.chicago.gov/city/en/depts/dcd/supp_info/Fulton_Randolph_Market_Hist_Dist_2.html, consultato il 6 dicembre 2019

<https://www.ilpost.it/2013/07/19/fallimento-detroit/>, consultato l'11 marzo 2020

<https://www.u-s-history.com/pages/h2116.html>, consultato il 12 marzo 2020

<https://lostandtaken.com/downloads/subtle-light-grunge-texture-19/>, consultato il 14 maggio 2020

<https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/phoenix-civic-space-park>, consultato il 12 aprile 2020

<https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/klyde-warren-park>, consultato il 13 maggio 2020

