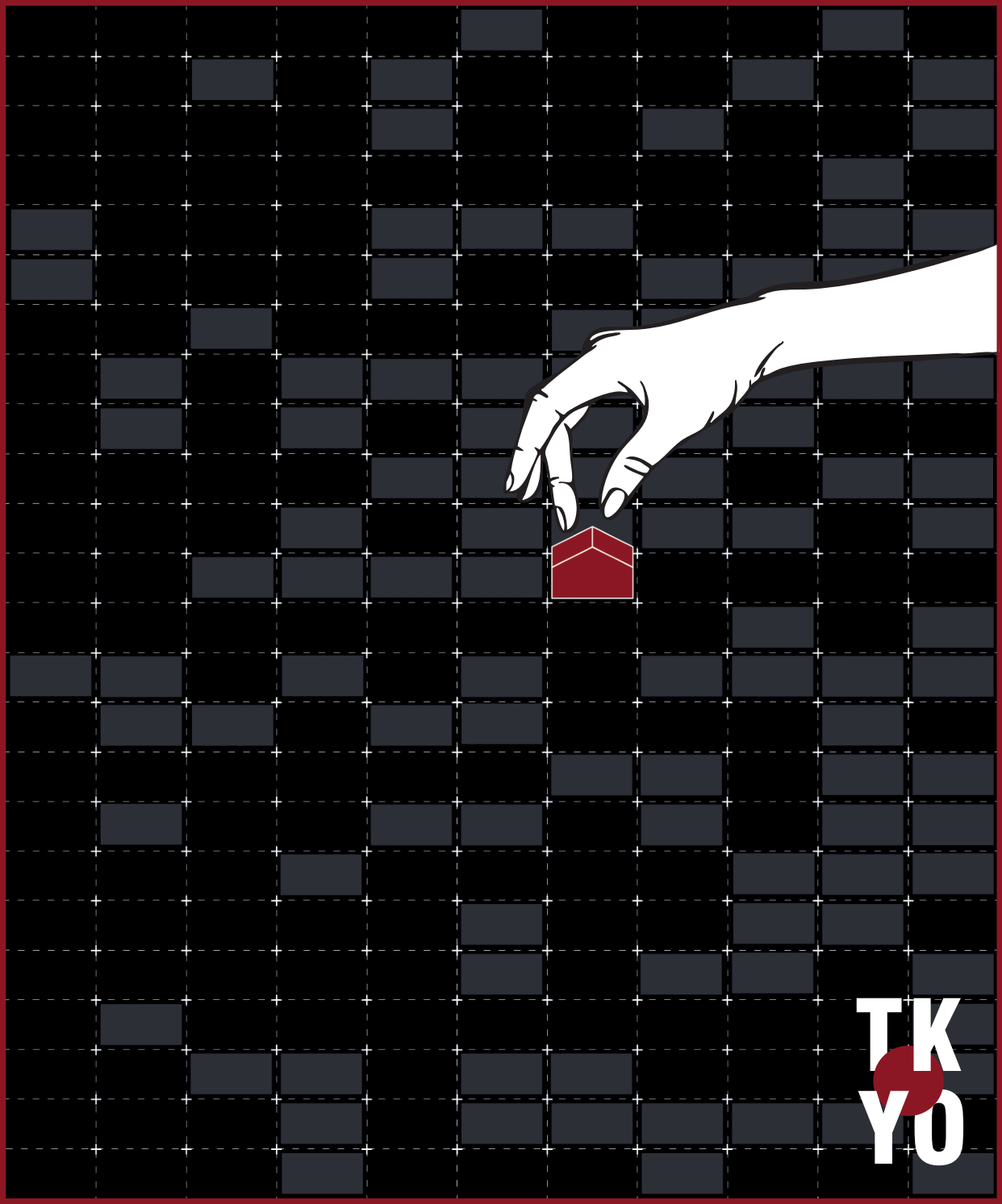
THE MICRO-SCALE OF AN URBAN GIANT





POLITECNICO DI TORINO
LAUREA MAGISTRALE
Architettura Costruzione e Città
A.A. 2024-2025

RELATORE | Marco Trisciuoglio

CANDIDATI | Sara Biondi
Katherine Amoah Asare

01 INTRODUCTION

INTRO TOKYO MULTILAYERS 013
Urban Stratification Between Chaos, and Hidden Order
CAP. 1 DUAL TOKYO 020
The Coexistence of Metropolis and Urban Villages
1.1 WHAT MADE TOKYO SMALL
1.2 A CITY OF VILLAGES
Exploring Tokyo's different Urban Landscapes
1.3 CHARACTERISTICS OF TOKYO'S LOW-RISE, DENSE NEIGHBORHOODS
CAP. 2 EDO UNDER TOKYO 041
The Influence of Edo
2.1 HISTORICAL CONTINUITY
2.2 THE THREE HISTORICAL PHASES OF TOKYO
2.3 TSUKUDAJIMA-TSUKISHIMA
The micro-scale of Edo in modern Tokyo

02 SITE ANALYSIS

CAP. 3 TSUKUDAJIMA 063
The Origin of Tokyo Bay
3.1 OPERATING INSTRUCTIONS
How to Read Historical Maps
3.2 DISCOVERING THE CITY THROUGH CARTOGRAPHIC ANALYSIS
3.3 THE HISTORICAL EVOLUTION OF TSUKUDAJIMA AND TSUKISHIMA IN TOKYO BAY
CAP. 4 TSUKUDAJIMA AND TSUKISHIMA TODAY 106
The contemporary urban context
4.1 A SWOT APPROACH
Urban context analysis
4.2 EXPLORING BUILDING TYPOLOGIES
The Architectural Diversity

03 THE ISSUES OF THE CONTEMPORARY CITY

CAP. 5 FROM CONTEXT ANALYSIS TO THE FORMULATION OF A DESIGN STRATEGY 175

CAP. 6 RE-CYCLE THE CITY 181
The City as a Renewable Resource
6.1 URBAN DENSIFICATION STRATEGIES
6.2 DESIGNING IN ABSENCE AND CONTAMINATION
Where Void and Parasite Intertwine
CAP. 7 VOID LANDS 200
7.1 EXPLORING THE CAUSES OF URBAN VOIDS
7.2 THE MANY FACES OF URBAN VOIDS
From Vacant Lots to New Possibilities
7.3 GAPS AS PRODUCT OF GAIN
Parking
7.4 GAPS AS PRODUCT OF NO CARE
Pocket parks
7.5 GAPS AS A PRODUCT OF INFRASTRUCTURE
CAP. 8 THE PARASITE 238
Infrastructural void as a field of action for parasitic architecture
8.1 UNDER -INFRASTRUCTURE, CURRENT CHALLENGES
8.2 REUSE OF SPACE UNDER INFRASTRUCTURE IN JAPAN
CAP. 9 URBAN VOIDS IN TSUKISHIMA 248
Potential and Design Strategies
9.1 INTRODUCTION TO URBAN PLANNING
9.2 PARTNERSHIPS AND FINANCING SYSTEMS
9.3 THE PRACTICE OF MACHIZUKURI

04 THE DESIGN STRATEGY

CAP. 10 SERIAL AND MODULAR 269
From the Nakagin Capsule Tower to a Modular City
10.1 THE POTENTIAL OF THE MODULE
CAP. 11 CONCEPT 278
A city that (DE)grows
11.1 THE PROJECT 287
Colonizing the voids
CONCLUSIONS 332
BIBLIOGRAFIA, ARTICOLI, RIVISTE E SITOGRAFIA

INTRODUCTION







TOKYO MULTILAYERS

Urban Stratification Between Chaos, and Hidden Order

> *Vasta, incontrollabile, indecifrabile, caotica, brutta...*

Sono le parole con cui Livio Sacchi sceglie di descrivere una Tokyo come appare agli occhi del visitatore che vede per la prima volta la città, oggi una delle più grandi del mondo economicamente sviluppato. Agli occhi di uno straniero risulta difficile trovare un paragone della struttura urbana di Tokyo con quella di altre città al mondo, anche con le stesse città asiatiche.
Profondamente diversa dalle città europee, con edifici che si alzano in motivi irregolari in contrasto con l'estetica degli spazi regolari delle città occidentali; e simile a quelle americane solo per l'imponente infrastrutturazione e la verticalizzazione spinta, costituisce un eccezionale fenomeno urbano.[1] Città sottoposta a rapidissime trasformazioni nel tempo, legate a caratteri culturali, costruttivi e geografici, che ne hanno restituito un panorama urbano estremamente caotico, frammentato e ricco di contraddizioni, davanti a cui, visitatori, turisti, ma anche architetti restano disorientati.

> *La città cresce in un accumulo infinito e caotico di edifici diversi eppure curiosamente simili, [...] dimensioni*

1: "Tokyo-To, Architettura e Città", Livio Sacchi (Milano: Skira Editore, 2004), pp.13-14

minime e colossali si inseguono e si contrastano all'interno di un potente flusso energetico che non conosce soste, mentre aggrovigliati fasci di infrastrutture si insinuano tra le costruzioni in spettacolari coreografie spaziali. [...] Il trauma visivo ha origine dal fatto che Tokyo non mostra di possedere una riconoscibilità strutturale.
A fronte dell'esistenza in Europa, e in genere in Occidente, di città nelle quali è ancora percepibile una forma urbis, seppure residuale e frammentata, che è sempre esito di un ordine più o meno razionale, si constata a Tokyo una totale casualità nel disegno del tracciato e nella disposizione degli edifici, una casualità nella quale ogni regola urbana risulta stravolta o negata.[2]

Questo suo carattere frammentato ci permette di individuare diverse identità della stessa città, anche profondamente differenti, che si adagiano l'una sull'altra come layer sovrapposti:

> *[...] Il paesaggio urbano e il suo modo di costruirsi per sovrapposizioni e stratificazioni che incollano highway su due o tre livelli, piccole abitazioni in legno, lussuosi e perfetti grattacieli su una divisione del terreno che appare medievale ai nostri occhi.*[3]

Le parole di Vittorio Gregotti descrivono chiaramente Tokyo come città multilayers.
Proprio in questo carattere plurale e inaspettato si cela la bellezza di Tokyo:

> *Il fascino degli spazi in continua evoluzione di questa città, seppur lontano dai canoni di bellezza occidentale, basati sull'unità e l'equilibrio, si trova*



Fig. 1

2: Introduzione a cura di Franco Purini in "Tokyo-To, Architettura e Città", Livio Sacchi (Milano: Skira Editore, 2004), p. 8

3: "Una modernità dis-orientata", Vittorio Gregotti in Casabella, nn. 608–609 (Milano: Electa/Mondadori, 1994), p.2

Fig. 1: Incrocio di Shybuia.

Source: https://www.reddit.com/r/UrbanHell/comments/1lg3v5j/tokyo_shibuya/

nella pluralità dei suoi elementi organicamente mescolati secondo una sua logica specifica, quella che viene chiamata ordine nascosto.[4]

Una logica che permette l'accostamento spontaneo, quasi accidentale, del grande ed il piccolo, del semplice e del complesso, del tradizionale e del moderno, del rigido e del flessibile…

Per capire l'essenza della città giapponese è necessario cogliere l'ordine che regola il disordine, partendo dal considerare la città non come un oggetto, ma come un organismo vivente, caratterizzato dalla fluidità della comunità che vi vive.

La copresenza di frammenti differenti, spesso in opposizione tra loro, rende Tokyo la città delle contraddizioni. Un enigma da decifrare attraverso l'interpretazione dei numerosi fattori che hanno contribuito alla sua evoluzione nel tempo.

Tra gli aspetti principali che ancora oggi hanno un grande peso nella definizione del panorama urbano estremamente dinamico di Tokyo individuiamo la cultura costruttiva e le devastazioni sismiche e belliche che, nel corso del 900, hanno segnato il volto della città.

L'uso di materiali facilmente deperibili nelle costruzioni tradizionali, come il legno e la paglia, fa sì che siano molto rari gli edifici che abbiano più di un secolo di vita, seppure Tokyo vanti una storia lunga 450 anni. Inoltre, a differenza di quello che accade



Fig. 2

nelle città occidentali, in Giappone non vi è la stessa attenzione verso la riqualificazione o la rifunzionalizzazione di edifici esistenti, sono molto più frequenti processi di demolizione e ricostruzione continui. Infatti, la vita utile di un edificio in Giappone è significativamente limitata rispetto alle altre capitali del mondo.

Per avanzare un paragone con l'Italia, cui la vita utile di un edificio si aggira attorno ai 50 anni, la media giapponese di circa 26 anni risulta essere estremamente bassa. Anche in questo senso la capitale

4: "Entropic Tokyo, Metropolis of Uncertainty, Multiplicity and Flexibility", Lorena Alessio (Siracusa: LetteraVentidue Edizioni, 2021), p. 35.

Fig. 2: Il celebre film "Godzilla" di Ishirô Honda (1954) trasforma il trauma della guerra in intrattenimento.

Source: https://www.imdb.com/it/title/tt0047034/



Fig. 3

giapponese si discosta dalle altre, in particolare dalle città europee come quelle italiane, in cui si è abituati ad associare la qualità architettonica esclusivamente alle fabbriche del passato, ma è anche profondamente diversa da quelle americane come New York, spesso superficialmente associata al nuovo, cui però nucleo edilizio risale ai decenni che vanno dalla fine dell'Ottocento agli anni Trenta.[5]

In queste circostanze Fumihiko Maki osserva con durezza:

> *Il paesaggio urbano non è appesantito dal passato, perché qui non gli è concesso di accumularsi. In questo paesaggio di transizione, le vestigia umane risalgono tuttalpiù ad alcuni decenni.* [6]

Nonostante siano sempre meno gli edifici tradizionali e le strade e i quartieri stiano progressivamente perdendo il loro carattere vernacolare, camminando per le strade della città, ogni luogo evoca un'atmosfera distintiva coltivata da una lunga storia che, comunque, permette a Tokyo di mantenere il volto del suo passato.[7]

Con l'entrata nella modernità, coincidente con la restaurazione Meiji (1868-1912), Tokyo ha assistito ad un massiccio processo di demolizioni e ricostruzioni, seguito poi dalle grandi devastazioni, (derivate dal grande terremoto del Kanto del 1923 e dai bombardamenti della Seconda guerra mondiale del 1944) che hanno cancellato grandi porzioni di città e hanno comportato una massiccia ricostruzione post-bellica.

Tokyo si trasformò ad un ritmo accelerato verso la modernità, come affermerà

Fig. 3: Panorama di Tokyo dopo gli incendi provocati dal grande terremoto del Kanto.

Source: https://www.sempredirebanzai.it/grande-terremoto-del-kanto-1-settembre-1923-il-peggior-sisma-nella-storia-del-giappone/

5: "Tokyo-To, Architettura e Città", Livio Sacchi (Milano: Skira Editore, 2004), p.7

6: "Saper credere in architettura, trentadue domande a Fumihiko Maki", L. Spita (Napoli: Clean, 2003), p.23-24

7: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), p. 2

Shimpei Goto, sindaco di Tokyo dal 1920 al 1922 e responsabile della ricostruzione:

> *la catastrofe è un'occasione d'oro per costringere le autorità nazionali a dotare la città delle forme adeguate ha consentirle di affrontare il futuro.*[8]

Dalla fine dell'Ottocento l'occidentalizzazione e la modernizzazione di Tokyo sono passate anche attraverso l'arrivo dei grandi maestri della modernità. Tra le figure di spicco riconosciamo Frank Lloyd Wright, Bruno Taut e Le Corbusier, poi seguiti dal lavoro di diversi architetti post-modernisti a partire dalla seconda metà del 1970 alla seconda metà del 1980, coincidenti con il periodo della crescita economica. Questi sono gli anni che segneranno un aumento delle contraddizioni, sia nel panorama urbano che in quello architettonico, tra piccola e grande scala, tra tradizione e modernità…

Lo sviluppo nel corso del Novecento, promosso da iniziative governative per sostenere la ripresa economica, mette l'urbanistica nelle mani dei privati che diventano i nuovi protagonisti dello sviluppo urbano. A quel tempo non c'era la capacità di elaborare una visione urbana che considerasse la Metropoli nel suo insieme. In questo panorama di incertezze vengono promossi diversi interventi da parte di costruttori privati, che avevano guadagnato potere e possibilità tecnico-economiche, per introdurre spazi cittadini dal sapore nuovo, una tendenza che continua ancora oggi.[9]

Eppure, nonostante le estese devastazioni, la ricostruzione post-bellica, l'espansione verificatasi per tutta la seconda metà del Novecento in poi, le influenza occidentali e altre cause, oltre il 30% degli edifici risulta costruito dopo il 1985. Questo ci suggerisce che

> *la struttura urbana più profonda della città non è andata completamente perduta: essa, come vedremo, e soltanto nascosta sotto i diversi strati di un nuovo che, manifestandosi in maniera vistosamente invasiva, ne impedisce a un esame superficiale, ogni comprensione.*[10]

8: "L'opportunismo al servizio dell'urbano. Pubblico e privato nello sviluppo di Tokyo", Marc Bourdier in Casabella, nn. 608–609 (Milano: Electa/Mondadori, 1994), p.88

9: "Entropic Tokyo, Metropolis of Uncertainty, Multiplicity and Flexibility", Lorena Alessio (Siracusa: LetteraVentidue Edizioni, 2021), p. 35

10: "Tokyo-To, Architettura e Città", Livio Sacchi (Milano: Skira Editore, 2004), p.76

Fig. 4: Shibuya, il quartiere della modernità e della cultura giovanile di Tokyo.

Source: https://tripnroll.net/tokyo-una-metropoli-di-contrasti/

Fig.5: Il santuario tradizionale Nezu Jinja.

Source: https://www.viaggiosenzascalo.it/3-giorni-per-scoprire-tokyo/



Fig. 4



Fig. 5



DUAL TOKYO

The Coexistence of Metropolis and Urban Villages

Nell'immaginario collettivo Tokyo è spesso associata all'idea di una metropoli iper-moderna, fatta di grattacieli e grandi complessi commerciali, enormi incroci stradali, strade rivestite di luci al neon, complesse infrastrutture su più livelli ecc... Una delle capitali mondiali della tecnologia e della modernità tutta rivolta verso il futuro.

Non si può di certo negare il ruolo che ha assunto la città negli ultimi decenni sul panorama globale; eppure, come abbiamo anticipato precedentemente, alla cosiddetta "città delle contraddizioni" appartengono identità differenti.

Dalla Restaurazione Meiji (1868-1912), periodo che segnò l'avvio del processo di modernizzazione del Paese, Tokyo ha sviluppato due volti distinti che ad oggi, passeggiando tra le strade della città, notiamo sovrapporsi e intrecciarsi continuamente. Da un lato emerge l'evidente e attraente panorama fatto di grattacieli e grandi centri economici, tuttavia, dall'altro lato, sotto quest'immagine spettacolare, si cela una dimensione totalmente differente, più discreta, fatta di quartieri composti da un edificato basso e denso, ricchi di storia e cultura tradizionale.

Tokyo si configura come una città multi-

Fig. 6: Quartiere di Kyojima. Evidente esempio di sovrapposizione tra il volto dei densi quartieri bassi e lo skyline dei grattacieli.

Source: https://www.japantimes.co.jp/community/2013/12/16/issues/kyojima-tokyos-epicenter-of-disaster-risk/



Fig. 6

layer, che sovrappone le caratteristiche di una *Metropoli* a quelle di un *Villaggio*. L'immagine stereotipata di Tokyo non riflette il vero paesaggio urbano della metropoli, decisamente più complesso, composto da una pluralità di aree più o meno autonome: una vera e propria *"megalopoli di villaggi"*. Riconoscere che non esiste una sola Tokyo e distinguere i suoi molteplici e diversi tessuti urbani è fondamentale se vogliamo imparare dalla città.[11]

Infatti, quando ai Tokyoites viene chiesto quali parti della città sembrano appartenere di più a Tokyo, le loro risposte di solito puntano nella direzione opposta rispetto quella che comunemente ci si potrebbe aspettare: parlano dei quartieri residenziali intimi che sono altamente comuni nella città. Le principali caratteristiche di queste aree, come le strade strette e le piccole case unifamiliari, restituiscono un'atmosfera che ricorda più un villaggio tranquillo che una metropoli vivace. Si tratta di quartieri relativamente densi, quella densità che si ottiene attraverso un tessuto urbano strettamente intrecciato e a grana fine, con un'elevata copertura del terreno di case basse. La disposizione di questi quartieri assomiglia a un frenetico gioco di Tetris, guadagnandosi sotto alcuni aspetti, confronti con le cosiddette baraccopoli del mondo in via di sviluppo.

Quello che a prima vista sembra disordine è in realtà il risultato naturale di una crescita organica dal basso verso l'alto, che ha determinato le condizioni necessarie alla nascita delle qualità più caratteristiche di queste aree.
Il ruolo di questi densi quartieri bassi non ha ricevuto molta attenzione da parte di architetti e urbanisti prima degli anni '90,



Fig. 7

11: "How Tokyo became small", Filippo De Pieri in Territorio XIX, nn. 74: 20-29 (Milano: Franco Angeli, 2015), p.3

Fig. 7: Strada commerciale di Yanaka, quartiere famoso per i suoi vicoli tradizionali.

Source: https://travel.gaijinpot.com/yanaka/

Fig. 8: Esempio Yokocho, che significa letteralmente "strada laterale". Tradizionali vicoli che ospitano bar e ristoranti, dove si recano soprattutto gli impiegati per rilassarsi dopo un'altra lunga giornata di lavoro.

Source: https://tokyonightowl.com/tokyo-alleyway-bars/



Fig. 8

ma recenti studi accademici hanno iniziato a esplorare i loro aspetti positivi, in particolare il ruolo che i loro layout distintivi, pieni di vicoli stretti e lacune residue tra le case, svolgono nella vita quotidiana.[12]

All'inizio degli anni '70 Tokyo appariva in molti media scritti e visivi esclusivamente come una delle città del mondo moderno per eccellenza, una sorta di utopia super-occidentale in cui i principi dello sviluppo urbano contemporaneo che la regolavano erano portati avanti a tal punto che la capitale poteva esistere solo al di fuori dell'Occidente, o forse nella fantasia.

Come ha scritto Peter Popham:

> *Ogni città moderna è una macchina, ma Tokyo lo è in modo più perfetto, più elaborato. [...] Questa città è un pezzo di meccanica senza rivali nella storia per dimensioni, complessità, precisione [...] La meccanizzazione che ha reso possibile la città moderna in Occidente aveva, per la sua pura ripetitività, qualcosa di cerimoniale. Ma in Occidente è stata considerata, tranne da coloro che ne traggono profitto, come qualcosa di odioso e oppressivo [...]. Affascinati piuttosto che spaventati, più incuriositi che indignati, i giapponesi hanno portato la cerimonia della vita cittadina a livelli di precisione sacra incontrati solo negli incubi dell'Occidente.*

Per quanto persistenti e diffuse fossero queste immagini, negli stessi anni iniziarono a diffondersi, inizialmente in Giappone e poi, dopo lo scoppio della bolla nei primi anni '90, ad un pubblico internazionale più ampio, percorsi di ricerca alternativi orientati verso panorami urbani

12: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab, (California: Oro Editions, 2022), p.164

Fig. 9:Tessuto urbano del complesso di grattacieli di Minato.

Source: https://maps.gsi.go.jp/?#14/35.670009/139.777662/&base=ort&ls=ort%7Cnendophoto2024&disp=11&lcd=nendophoto2024&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0&d=m

Fig. 10: Tessuto urbano del quartiere basso di Yanaka.

Source: https://maps.gsi.go.jp/?#14/35.670009/139.777662/&base=ort&ls=ort%7Cnendophoto2024&disp=11&lcd=nendophoto2024&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0&d=m

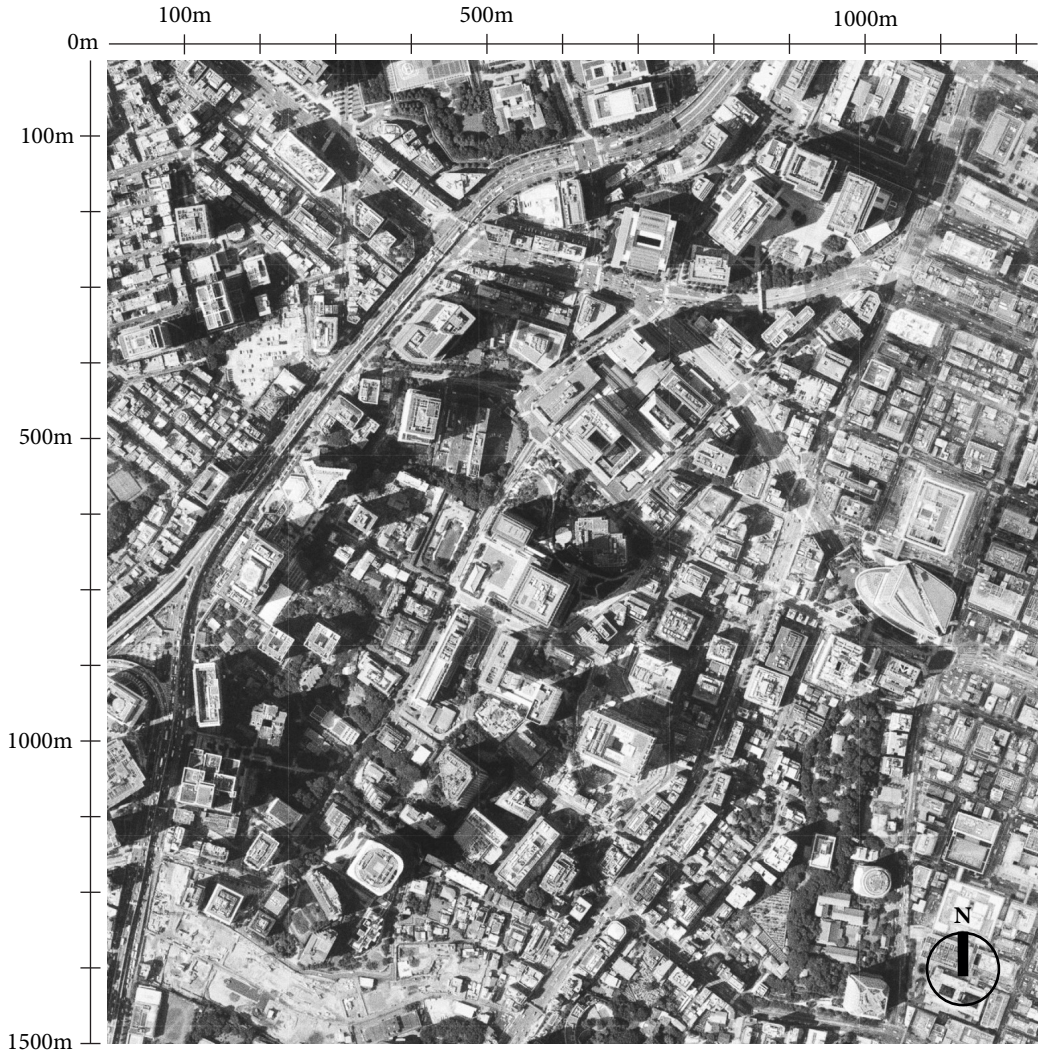


Fig. 9

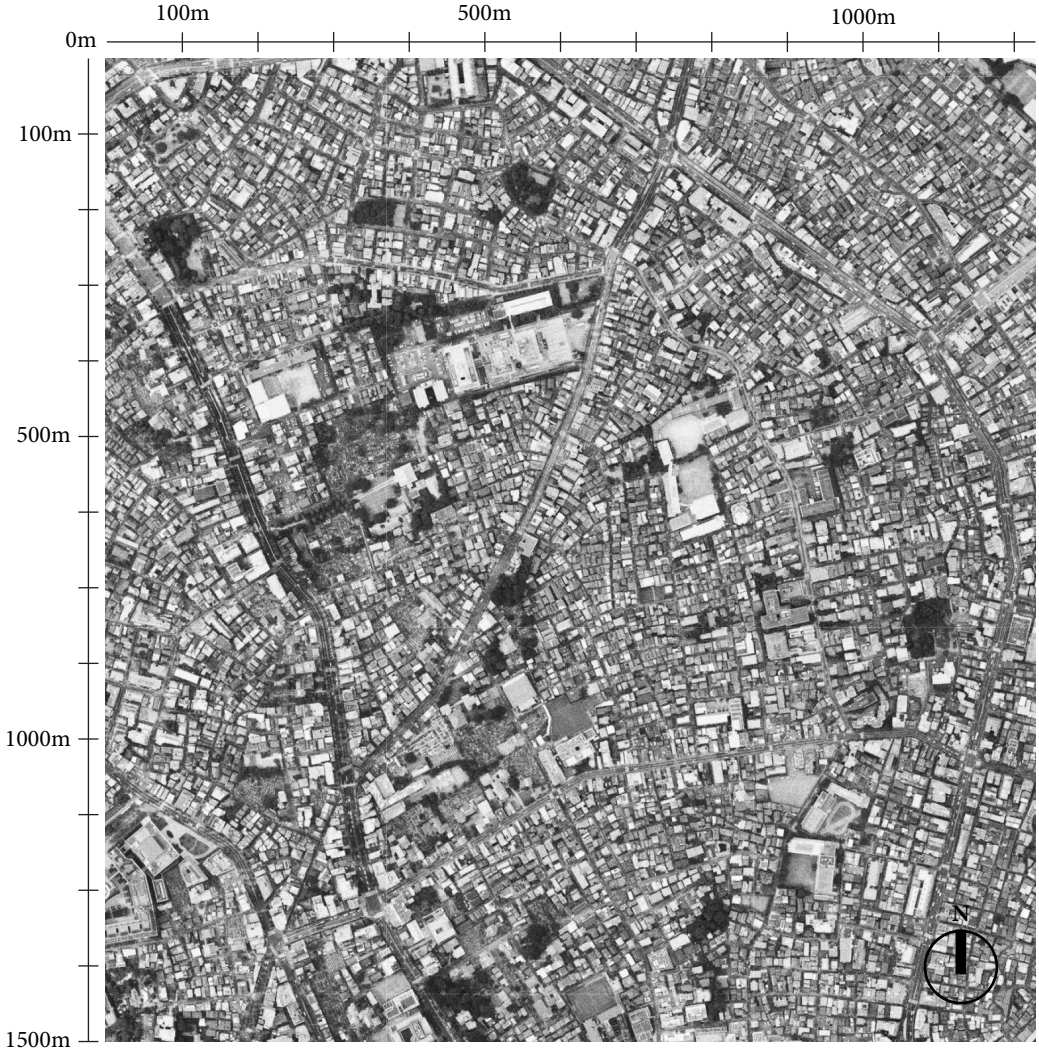


Fig. 10

decisamente diversi, guardando ai densi quartieri bassi e i loro fenomeni su piccola scala.

Assistiamo ad un cambiamento che, in parte corrispondeva a un mutamento più ampio nelle tendenze di analisi urbana, ma segnalava anche una nuova comprensione e interesse verso gli elementi che contribuivano al carattere specifico della città giapponese, i luoghi in cui la logica interna di Tokyo poteva essere compresa più efficacemente. Il singolo, piuttosto che il tutto, e la piccola scala, piuttosto che le megastrutture architettoniche.[13]

L'osservazione di questa piccola dimensione di Tokyo trova due campi di analisi, incentrati sugli oggetti architettonici e sugli spazi urbani.
Da un lato, sono state sviluppate un insieme di riflessioni che si concentrano sulla piccola casa come componente predominante di un paesaggio basso e denso, facilmente riconoscibile.
Dall'altro lato, possiamo individuare una serie di considerazioni che si focalizzano sul vuoto urbano, inteso come lo spazio della strada e gli spazi residuali tra gli edifici.

Ciò che questi percorsi di ricerca condividono è innanzitutto un interesse per il "molto piccolo" e la visione ravvicinata, in contrasto con le prospettive su larga scala che avevano dominato l'attenzione di architetti e urbanisti fino a tempi abbastanza recenti.
C'è anche un altro tratto che queste esperienze hanno in comune, cioè un marcato interesse per la domesticità dei luoghi nei densi quartieri bassi.
Il loro focus analitico riguarda infatti i modi in cui le azioni umane modellano, trasformano e investono culturalmente gli spazi, o inversamente i modi in cui questi luoghi influenzano la vita collettiva e personale. [14]

13: "How Tokyo became small", Filippo De Pieri in Territorio XIX, nn. 74: 20-29 (Milano: Franco Angeli, 2015), p.1-2

14: "How Tokyo became small", Filippo De Pieri in Territorio XIX, nn. 74: 20-29 (Milano: Franco Angeli, 2015), p.6-7

WHAT MADE TOKYO SMALL

> *La piccolezza non comincia a Tokyo ma nelle montagne. Lì, nelle montagne quasi ovunque in Giappone, gli spazi accartocciati e ripiegati delle ripide valli montane e le tortuose divagazioni delle valli sembrano progettati per confondere il viaggiatore. [...] Tokyo, [...], replica questo paesaggio montano. È colma di cose piccole, piccoli spazi tra gli edifici, piccole arterie in paesaggi urbani stretti, piccole distanze tra diversi distretti. Nonostante la sua vasta dimensione Tokyo appare sorprendentemente piccola [...]. I residenti di Tokyo si muovono da uno spazio piccolo a un altro. [...] I giardini privati e gli spazi verdi pubblici sembrano abbastanza minuti da poter essere impacchettati e messi in tasca.*

Il senso di piccolezza che si percepisce a Tokyo non è così comune in altre città giapponesi.
Se il centro di Tokyo può essere attraversato relativamente in breve tempo a piedi o in bicicletta, a Kyoto le distanze sono maggiori e occorre tempo per spostarsi all'interno della città.
In altre città giapponesi, molte delle quali ricostruite dopo la guerra, come Nagoya o Hiroshima, non ci sono molte occasioni di sentirsi compressi da spazi ristretti e, ancora, città come Kobe e Sapporo non celano i loro segreti lungo tortuosi vicoli stretti.[15]

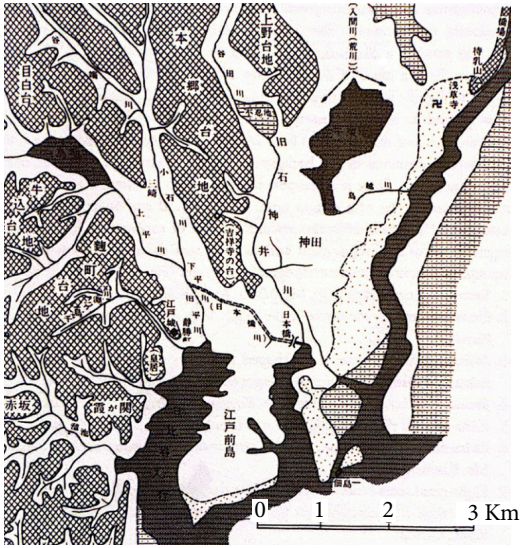


Fig. 11

Altopiano del Musashino
Terra emersa
Palude o palude emergente
Pianura alluvionale
Deviazione canale Hirakawa e Nihonbashi

Le cause che hanno generato la piccola dimensione urbana di Tokyo sono certamente legate al passato di Edo.[16] Fin dalle sue origini gli insediamenti urbani della città bassa si componevano di numerosi e minuti spazi aperti e strade secondarie. Proprio in questi stessi vicoli sono state gettate le basi per una "società dei vicoli", contrapposta alla "società della piazza" tipica delle città europee, in cui i contrastanti principi organizzativi della società si riflettono nelle forme urbane,

15: "Small Tokyo: Measuring the Non-Measurable", Darko Radovic, Davisi Boontharm (Flick Studio, 2012), p. 6-7

Fig. 11: La Micro-Topografia di Edo, "Edo no Kawa - Tokyo no Kawa", da Suzuki Masao.

Source: "City With a Hidden Past", Fumihiko Maki. (Tokyo: Kajima Institute, 2018), p. 71

16: "Edo" è l'antico nome della captale Giapponese durante il periodo dello shogunato Tokugawa (XVII-XIX secolo). Il nome originale significa "ingresso nella baia", poi cambiato in Tokyo nel 1868.

dando vita a strutture percepibili ancora oggi. Tuttavia, nel corso del tempo altri fattori hanno contribuito a tenere in vita questa compatta dimensione urbana fino ai giorni nostri.[17]

Nell'era moderna, Tokyo si configura come la capitale meno progettata artificialmente ma piuttosto cresciuta naturalmente: una città in cui la forma urbana, è stata determinata più da fattori economici che da piani urbanistici. Il risultato è uno spazio urbano vivace ma disordinato.[18]

È all'interno di questo quadro che si rendono evidenti due modalità distinte di trasformazione della città: da un lato, processi spontanei e auto-organizzati, sviluppatisi dal basso verso l'alto. Dall'altro, interventi più recenti di pianificazione guidati dalle corporazioni che, al contrario, partono dall'alto verso il basso.

Questi ultimi hanno dato vita a quella che è stata definita "urbanistica guidata dalle corporazioni" che si manifesta attraverso grandi operazioni di riqualificazione urbana e significativi incrementi di densità. Sono interventi che consistono principalmente in variazioni di un'unica tipologia edilizia: torri super-alte di appartamenti di lusso, uffici e podi commerciali, che appaiono identiche ai complessi di lusso a uso misto presenti in quasi ogni altra città globale.

Il processo di coprire Tokyo di grattacieli è iniziato lentamente negli anni Ottanta, ma ha accelerato drasticamente nel 2002 con l'approvazione della Legge sulle *"Misure Speciali per la Rinascita Urbana"*. Questa legge ha aggirato il sistema esistente designando aree specifiche della città come zone speciali, nelle quali le normative urbanistiche venivano sospese, consentendo agli sviluppatori privati di negoziare accordi caso per caso con i funzionari del governo locale. In pratica, ciò ha conferito enormi poteri ai mega-sviluppatori, precedentemente concentrati nelle mani dello Stato.

Ad opporsi a questo modello di crescita urbana pianificata, durante il periodo della ricostruzione, seguita ai disastri ambientali (1923) e alle guerre mondiali (1945), Tokyo assiste alla nascita di un modello di crescita urbana sviluppatasi dal basso verso l'alto, attraverso l'attuazione di iniziative informali per lo sviluppo della città.

Quando il governo giapponese tentò di ricostruire la capitale devastata, redigendo nel dicembre 1945 la "Politica di base per la ricostruzione delle aree danneggiate dalla guerra", il governo metropolitano formulò il "Piano di ricostruzione urbana postbellica di Tokyo". Tuttavia, si arrivò presto alla conclusione di non disporre del budget necessario per portarlo a termine.

Nelle aree in cui né il governo né le mega-corporazioni immobiliari e dei trasporti erano in grado di finanziare adeguatamente gli sforzi di ricostruzione, interi quartieri si ricostruirono rapidamente da

17: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), p. 124-126

18: "How Tokyo became small", Filippo De Pieri in Territorio XIX, nn. 74: 20-29 (Milano: Franco Angeli, 2015), p.4

Fig. 12: Parte di Tokyo dopo il bombardamento, 1945.

Source: https://pragmatika.media/it/tokio-rujnuvanja-pid-chas-drugoi-svitovoi-vijni-ta-organichna-urbanizacija/



Fig. 12



Fig. 13

soli. Operando su piccola scala, i residenti ricostruirono case e negozi utilizzando fondi racimolati alla meglio, facendo affidamento sulla determinazione collettiva e sull'inventiva.

Questi quartieri non furono inizialmente pianificati in senso stretto, infatti, il loro spirito improvvisato e spontaneo è ancora percepibile oggi passeggiando per le strade secondarie di Tokyo. Questo approccio fu adottato per dura necessità, ma i quartieri che ne risultarono possiedono un fascino sorprendente. Tokyo offre un paradigma alternativo di pianificazione urbana, uno che combina una pianificazione dall'alto con un'emergenza auto-organizzata dal basso.[19]

All'interno di questo quadro ampio, molte aree residenziali seguono schemi di trasformazione in cui i processi di sviluppo formale e informale si intrecciano. Da una parte, la loro costruzione rivela un certo grado di informalità, il carattere di una città prodotta spontaneamente e progressivamente dai suoi utenti; dall'altra, la forma degli edifici individuali è condizionata da una serie di fattori di mercato o istituzionali. Tra i principali vi sono i prezzi dei terreni e i modelli di proprietà del suolo, che costringono progettisti e committenti a adattarsi a lotti di dimensioni e forme insolite per rendere possibile la costruzione di nuovi edifici. [20]

Fig. 13: Tokyo in rovina. Ottobre 1945. Un mercato improvvisato per strada.

Source: https://pragmatika.media/it/tokio-rujnuvannja-pid-chas-drugoi-svitovoi-vijni-ta-organichna-urbanizacija/

19: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 5-6

20: "How Tokyo became small", Filippo De Pieri in Territorio XIX, nn. 74: 20-29 (Milano: Franco Angeli, 2015), p. 6

Fig. 14-15: Le immagini mostrano l'area del mercato di Ameyoko rispettivamente dopo i bombardamenti del 1945 e come appare ai nostri giorni. Ameyoko era una densa area residenziale caratterizzata da case in legno addossate l'una all'altra. Dopo i bombardamenti dal paesaggio devastato iniziarono a sorgere bancarelle e negozi improvvisati, preparando il terreno per il futuro mercato.

Source: https://article.bespes-jt.com/en/article/ameyoko-shopping-street

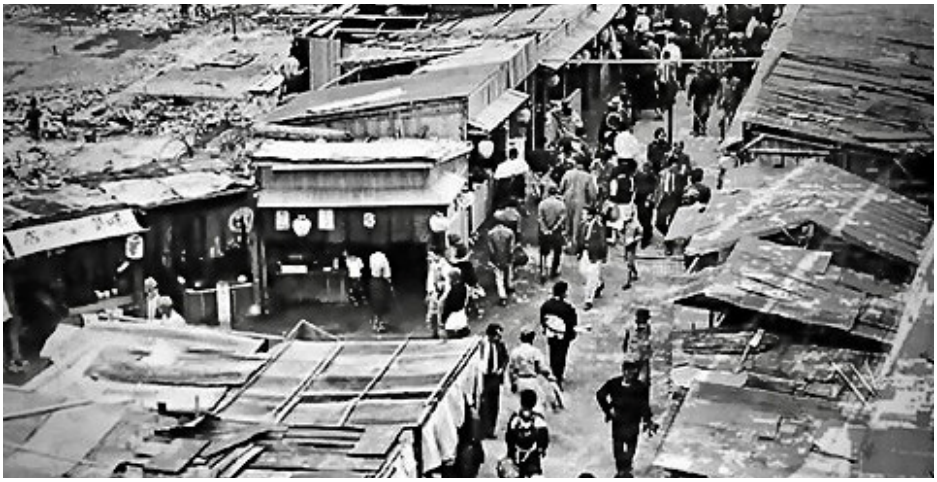




Fig. 14-15

CAPITOLO 1.3

A CITY OF VILLAGES

Exploring Tokyo's different Urban Landscapes

La varietà di paesaggi urbani rende Tokyo una città composta da molti piccoli centri piuttosto che un solo centro dominante, ognuno con una propria identità.[21]

Questa caratteristica urbana è alla base della definizione di Tokyo come *"città di villaggi"* proposta da numerosi studiosi, sia giapponesi che stranieri, per spiegare la complessità visiva e la forte identità delle comunità che la compongono.[22]

Il gruppo di lavoro *STUDIO LAB e Jorge Almazán*, in *"Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City"*, propone una classificazione delle aree della metropoli in sei principali archetipi, ognuno dei quali si distingue per specifiche caratteristiche urbane e architettoniche.

All'interno del grande insieme di Tokyo, ciascuno di questi archetipi svolge un ruolo specifico, senza che nessuno si elevi come intrinsecamente migliore degli altri.
Alcuni tessuti urbani si distinguono per la loro sorprendente capacità di rendere Tokyo dinamica e intima, quartieri nati come il prodotto di luoghi, periodi storici e circostanze sociopolitiche molto diversi, che offrono ancora un modello di vita urbana a misura d'uomo. Altri sfoggiano, invece, il volto moderno, industriale e produttivo della capitale.

Village Tokyo: Comprende vasti sobborghi e alcune sacche della Yamanote Line, infatti la gran parte di queste aree appaiono collegate alla rete di trasporto ferroviario. Presenta un tessuto costantemente a bassa altezza ed è quasi esclusivamente di natura residenziale, con la presenza di piccole attività commerciali tipicamente limitate a minimarket.

Local Tokyo: Combina l'edilizia residenziale su piccola scala di Village Tokyo con concentrazioni di edifici di media o grande altezza, il risultato è un tessuto urbano a bassa altezza e a grana fine, con un mix di edifici residenziali e commerciali. Spesso cresciute attorno a importanti stazioni ferroviarie suburbane, presentano una generale mancanza di ampie arterie stradali che scoraggia il traffico veicolare favorendo la viabilità leggera, a piedi o in bicicletta, portando vantaggi sia sulla sfera ambientale che su quella comunitaria. Queste aree tendono ad aver sviluppato caratteri unici e tradizionali, frutto di una storia urbana più lunga rispetto a quella di Village Tokyo, capace di attrarre visitatori anche in località suburbane remote.

Pocket Tokyo: È una condizione urbana che si verifica quando aree residenziali dense e composte da abitazioni basse e da strade strette e tortuose, sono circondate da edifici più grandi e robusti lungo

21: Anche questo aspetto rende Tokyo profondamente diversa dalle città Occidentali, nelle quali il centro città è sempre pieno, sede dei valori civiltà: spiritualità (con le chiese), il potere (con gli uffici) e Il denaro (con le banche).
Anche Tokyo possiede un centro, ma questo centro è vuoto, dimora di un imperatore che non si vede mai e difesa da vegetazione, fossati d'acqua e mura, attorno al quale tutta la città ruota.
"Tokyo-To, Architettura e Città", Livio Sacchi (Milano: Skira Editore, 2004), p.75

22: Questa concezione di città non è limitata al Giappone. Altre città nel mondo sono state descritte in modo simile, ma il carattere unico, l'identità e la resilienza dei quartieri delle città giapponesi hanno spinto molti altri a voler comprendere come questo tipo di comunità funzioni dal punto di vista sociale, controllo e sicurezza.
"Tokyo Roji The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (New York: Routledge, 2019), p. 24

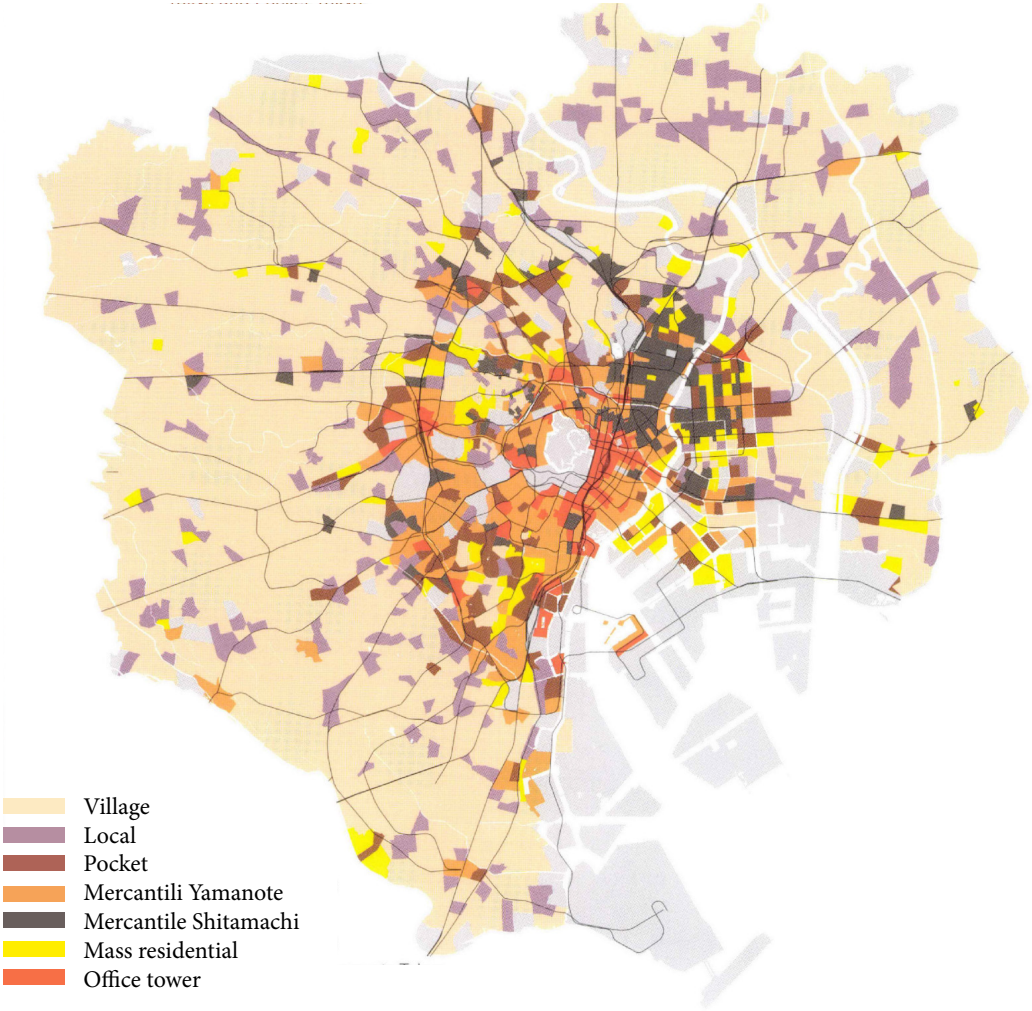


Fig. 16

Fig. 16: La mappa inidividua le aree di Tokyo in funzione degli archetipi.

Source: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 8

le principali arterie stradali. Questo tipo di disposizione di quartieri "a tasca" funge principalmente da barriera contro gli incendi.
Pocket Tokyo tende a comparire in aree centrali, per aumentare la sicurezza dei distretti più frequentati.

Mercantile Tokyo: Consiste in quartieri con forti componenti commerciali che integrano anche edilizia residenziale per gli stessi lavoratori.
Tuttavia, nel caso di Mercantile Tokyo è necessario, a differenza di altri archetipi, tenere in considerazione caratteristiche

urbane appartenenti alle aree che storicamente venivano chiamate Yamanote "città alta" e Shitamachi, "città bassa".[23]

La Mercantile Tokyo della Yamanote è molto simile alla struttura di Pocket Tokyo, tuttavia, la scala di sviluppo del quartiere e dell'architettura commerciale è spesso maggiore, ciò può talvolta avere ripercussioni negative sulla vivibilità dell'area, ma esistono anche molti casi di successo, come Shibuya ed Ebisu che sono tipici esempi di Yamanote Mercantile Tokyo.

Nel caso della Tokyo mercantile della Shitamachi, la rete viaria è più ampia e regolare, con edifici allineati ordinatamente lungo le strade, consentendo un maggiore traffico automobilistico.
Gli edifici sono prevalentemente di media altezza, con variazioni minime tra loro, e ospitano generalmente più attività di diversa natura, come funzioni commerciali al piano terra e residenziali ai piani superiori. Questa mescolanza fluida di usi conferisce a questi quartieri un carattere organico.

Mass Residential Tokyo: Queste aree concentrano un numero estremamente elevato di residenti in un tessuto residenziale relativamente esteso, caratterizzato da edifici di media o grande altezza, raggiungendo densità di popolazione raramente riscontrabili in altri quartieri di Tokyo.

Gli edifici della Mass Residential Tokyo sono prevalentemente complessi di appartamenti e condomini circondati da ampi spazi aperti, spesso progettati in modo da creare un filtro tra l'edificato e la sfera stradale. Come nel caso della Village Tokyo, queste aree richiedono ai residenti di spostarsi altrove per accedere alle attività commerciali e professionali.
Tra gli esempi più rilevanti rientrano i complessi di edilizia pubblica degli anni Sessanta e Settanta e i recenti gruppi di torri residenziali lungo la baia di Tokyo.

Office Tower Tokyo: L'ultima tipologia rappresenta il vero e proprio quartiere centrale degli affari. Esso consiste principalmente in grandi edifici commerciali ad alto volume e di grande altezza, che il governo centrale di Tokyo ha storicamente cercato di distribuire attorno ai principali nodi di trasporto per prevenire un'eccessiva concentrazione delle grandi imprese in una singola porzione della città.

Il valore immobiliare dei lotti in questi distretti raggiunge spesso prezzi astronomici e, di conseguenza, ogni metro quadro di questi terreni è prevalentemente destinato ad usi generatori di profitto.
La loro rilevanza economica è anche il motivo per cui assumono spesso un'importanza sproporzionata nella politica locale. Shibuya è il caso emblematico di come le politiche pubbliche di Tokyo stanno trasformando la città: dopo la massiccia riqualificazione in preparazione alle Olimpiadi del 2020, il tessuto urbano di Shibuya si sta spostando dallo Yamanote Mercantile Tokyo verso l'Office Tower Tokyo.[24]

23: Yamanote e Shitamachi, che si estendevano rispettivamente verso la Tokyo occidentale e orientale, hanno continuato a crescere nel corso degli anni, modificando i loro confini. Oggi questa distinzione non è più visibile a livello spaziale come un tempo, soprattutto dopo il disastro del terremoto del Kanto, ma è ancora fortemente sentita nella cultura quotidiana e nello stile di vita, continuando ad influenzare la struttura sociale e spaziale della città. È abbastanza comune che alcuni quartieri della Tokyo occidentale abbiano assunto nel tempo un carattere più simile allo stile Shitamachi e viceversa.
"Yamanote and Shitamachi: Tokyo's Historic Class Divide Explained", Cezary Jan Strusiewicz, METROPOLIS, 2017. (https://metropolisjapan.com/invisible-lines/)

24: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 7-12

CAPITOLO 1.4

Characteristics of Tokyo's Low-rise, dense neighborhoods

Non è semplice stabilire delle regole rigide e specifiche all'interno delle quali un archetipo di modello urbano si possa riconoscere, poiché i fenomeni urbani del mondo reale non sono sempre facili da classificare in tipologie chiare. Possiamo però stabilire dei confini generali che si adattano all'ampio archetipo dei quartieri bassi e densi di Tokyo per descrivere la scala e i contorni di questo fenomeno.

Quando parliamo di quartieri bassi e densi, facciamo principalmente riferimento a tre archetipi: Village, Local e Pocket Tokyo, che insieme costituiscono la maggior parte della metropoli.

Come anticipato precedentemente, si tratta di aree che si adattano a tre criteri principali: alta densità di popolazione, architettura bassa e di natura residenziale.[25]

Questi densi quartieri bassi, ognuno con una propria morfologia e atmosfera eterogenea, si snodano principalmente all'esterno della Yamanote Line, con una concentrazione maggiore nella parte occidentale della città. Questi quartieri non sono sobborghi isolati, nonostante non siano dipendenti dall'auto, ma spesso sono collegati a una piccola stazione ferroviaria, che garantisce un comodo collegamento con altri centri:

> *"Uscendo da una stazione locale, la vita quotidiana inizia appena fuori dall'uscita, fiancheggiata da izakaya (oste-*



Fig. 17

25: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 164

Fig. 17: Un vicolo di Kagurazaka.

Source: https://www.tokyostreetview.com/kagurazaka/

ria), negozi a conduzione familiare, negozi di verdure locali e bar di noodle in piedi. Dopo qualche centinaio di metri l'atmosfera frenetica della strada diminuisce, e a breve ci si immette in vicoli tranquilli pieni del suono dei bambini che tornano a casa per cena, delle voci del gruppo locale di protezione antincendio che passeggia nelle prime ore della sera ricordando alle persone di spegnere eventuali fuochi aperti o lanterne e dei suoni del telegiornale provenienti da una finestra aperta. Aggiungendo l'odore di un sanma (sgombro) o yakisoba (noodle fritti) appena preparati, ci sentiamo a casa nel quartiere, e Tokyo si trasforma da una città senza volto in una città di quartieri o in una città di storie.[26] ”

La maggior parte di questi quartieri si sovrappone a quelle che il Governo Metropolitano di Tokyo definisce *"aree densamente edificate con costruzioni in legno"*, ovvero distretti che le autorità considerano particolarmente vulnerabili a incendi, terremoti e altri disastri naturali. Tale vulnerabilità è dovuta alle loro caratteristiche più tradizionali, sia architettoniche sia morfologiche, che nella vita quotidiana restituiscono un forte fascino tradizionale, ma che si pongono come importanti rischi per la sicurezza dei quartieri.

I caratteristici vicoli di Tokyo, denominati roji, larghi pochi più di un paio di metri, garantiscono uno spazio intimo, pacifico



Fig. 18

e altamente vivibile, poiché immuni non solo al traffico veicolare, ma anche alla criminalità urbana. Sono luoghi in cui i residenti non risparmiano sforzi per curare e preservare il loro ambiente comune, adornando le strade con fioriere e vasi, andando a compensare la mancanza di verde pubblico. Questi sono i luoghi che hanno definito la cosiddetta *"società dei vicoli"*, in cui lo spazio pubblico non è rappresentato dalla piazza europea, luogo d'incontro statico, ma dalla strada, spazio pubblico dinamico, in cui le casalinghe possono fare shopping senza incontrare un'auto e i bambini possono trasformare gli spazi tra i vicoli nei loro cortili per il gioco.[27]

Nonostante le loro qualità, i roji rendono difficile l'accesso ai veicoli di emergenza, ponendosi come la principale minaccia alla sicurezza del quartiere.

26: "Tokyo Roji The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (New York: Routledge, 2019), p. 25

27: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), p. 126

Fig. 18: Un vicolo di Tokyo nei pressi della stazione di Shinjuku.

Source: https://whenin.tokyo/tokyo-s-best-back-street-alleys

Fig. 19: Vicolo commerciale del villaggio di Yanaka Ginza.

Source: https://nomadinjapan.com/things-to-do-in-yanaka/



Fig. 19

Le tradizionali case di legno, e quindi altamente infiammabili o con standard sismici non adeguati, aumentano il rischio di incendi accidentali, in caso di terremoto o abbandono delle proprietà. Per un osservatore esterno queste case possono non sembrare costruite in legno per via dei rivestimenti spesso utilizzati, in malta, lamiera o più comunemente oggi, pannelli in ceramica prefabbricati.

Questo rivestimento offre una certa protezione al fuoco, ma le strutture in legno sottostanti rappresentano ancora rischi elevati. La *"legge dell'edilizia urbana"* del 1919 stabilì l'obbligo di separazione tra gli edifici per ridurre il rischio di propagazione degli incendi da una casa all'altra, una conseguenza del provvedimento è stata la creazione di innumerevoli piccoli spazi interstiziali tra gli edifici che oggi rappresentano una caratteristica del paesaggio urbano di Tokyo. Questi problemi sono persistiti per decenni, anche se non sono mancati i tentativi del governo. Di particolare importanza è la *"legge sugli standard di costruzione"* del 1950, ancora oggi in vigore, che istituiva l'obbligo dell'allargamento dei vicoli, con la speranza nel tempo di aumentare la larghezza stradale ad almeno quattro metri, limite stabilito dalla normativa vigente. Tuttavia, anche 70 anni dopo l'istituzione della legge, innumerevoli vicoli rimangono invariati.

Possiamo identificare due principali benefici che rendono questi quartieri un esempio eccezionale nel panorama urbano della metropoli: la flessibilità e la dimensione umana.

Le città sono organismi in continua trasformazione, investite da cambiamenti economici, sociali e culturali spesso im-



Fig. 20

Fig. 20: Esempio di edifici bassi fortemente degratati.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-last-remnants-of-an-old-tokyo-shopping-street/



Fig. 21

prevedibili e inevitabili. Tali dinamiche di trasformazione incidono tanto sulle comunità, quanto sulla forma fisica dello spazio urbano, modificandone le forme e le funzioni. In questo contesto, il tessuto urbano dei quartieri bassi ad alta densità di Tokyo si distingue per una straordinaria flessibilità e capacità di adattamento ai processi di modernizzazione, caratteristica che ha permesso alle loro qualità urbane di sopravvivere nel tempo.

L'adattabilità della loro maglia urbana non solo consente di soddisfare le esigenze dell'individuo, accogliendo i cambiamenti del lotto alla piccola scala, ma permette anche cambiamenti organici sulla scala generale del quartiere. I loro alloggi sono tutti indipendenti, a differenza di alternative simili a bassa densità come le case a schiera, consentendo una varietà infinita di layout di casa e strade. Inoltre, la breve età media dell'architettura giapponese, rende frequenti le ricostruzioni durante la vita di un proprietario e quindi adattare l'uso del terreno alle nuove esigenze della famiglia e della società.

Inoltre, nel corso degli anni, queste aree hanno sviluppato un forte senso di comunità e orgoglio civico, che si traduce in una profonda attenzione dei cittadini verso la vita di quartiere, gli spazi urbani e i suoi residenti. I vicini si conoscono e fanno affidamento l'uno all'altro, insieme mantengono pulite e arredano con verde pubblico gli spazi comuni dei vicoli, preferendo impiegare gli sforzi personali piuttosto che i servizi governativi. Questo spirito attira nuovi residenti nella vita di quartiere partecipativa secolare del Giappone urbano.

Tutte queste qualità non si trovano necessariamente in ogni singola strada o casa,

Fig. 21: Un vicolo nel distretto di Tsukishima

Sourch: https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=362

ma piuttosto nel modo in cui gli elementi si sommano e si incastrano nel loro insieme. Infatti, nonostante il Giappone sia famoso per la sua architettura tradizionale in legno, il patrimonio edilizio storico di Tokyo diventa sempre più raro e la maggior parte degli edifici che compone il panorama architettonico di questi quartieri sono, nella migliore delle ipotesi, mediocrità architettoniche che consistono in imitazioni prefabbricate vecchie di decenni di case occidentali suburbane. Tuttavia, la disposizione generale di questi quartieri consente loro di diventare molto di più della somma delle loro parti.[28]

Questa rete di vicinato affiatata, che funzionava come la spina dorsale della comunità locale, sta dando luogo a una complessità sociale che rende difficile per gli sviluppatori modificare aree urbane più vaste.

Dagli anni '80, il governo di Tokyo ha perseguito una politica urbana a favore dello sviluppo di blocchi di uffici e appartamenti più grandi, che hanno iniziato a comparire all'interno o in prossimità dei quartieri bassi e densi, producendo un alto grado di eterogeneità architettonica, influenzando il modello di vita quotidiana e la struttura sociale di una comunità precedentemente molto coesa.
Ogni lotto si presenta come un mosaico di diverse forme di abitazioni, rafforzando il contrasto tra passato e presente che caratterizza Tokyo.

A causa delle crescenti richieste di cambiamento nell'uso del territorio, dell'aumento di interventi urbani a grande scala e di nuovi cambiamenti sul piano sociale, i quartieri non solo sono sfidati a adattarsi di conseguenza, ma sono anche minacciati di perdere i loro caratteri tradizionali.



Fig. 22

28: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), pp. 164-167

Fig. 22: Fig.3: Un tipico vicolo Yokocho di Tokyo nel cuore della notte.

Source: https://tokyonightowl.com/tokyo-alleyway-bars/



EDO UNDER TOKYO

The influence of edo

Dalla fine del XIX secolo, il Giappone ha intrapreso un processo di costruzione di una nuova immagine nazionale, necessità nata dal bisogno di confrontarsi con la modernizzazione e la formazione dello Stato-Nazione, attraverso nuove forme urbane e architettoniche.

Queste forme, che possiamo definire ibride, sono basate sui valori del passato, spesso adattati e reinterpretati per definire la cultura nazionale e il ruolo del Paese nell'epoca moderna. In questo contesto, gli spazi urbani diventano strumenti attivi nella costruzione e nella valorizzazione di un'identità nazionale.

Gli strati storici della città riaffiorano nei piccoli interstizi tra gli insediamenti urbani contemporanei, rendendo visibile la stratificazione del passato. È proprio dall'interazione tra questi strati che si generano spazi portatori di caratteri tradizionali, riconosciuti dalla società come patrimonio urbano e culturale da accogliere e preservare.[29]

In questa prospettiva, il concetto di "tradizioni inventate" elaborato dallo storico Eric Hobsbawm, intese come pratiche rituali e simboliche che suggeriscono una continuità con un passato selezionato, offre un utile riferimento

29: "Architectural Research Addressing Societal Challenges, Volume 2 Emerging fields of architectural practice Research on architectural education". Editori: Manuel Couceiro da Costa Filipa Roseta Joana Pestana Lages Susana Couceiro da Costa, (Londra: CRC Press, 2017), p. 841.

teorico per comprendere come le società rielaborino il proprio rapporto con il passato in fasi di rapido cambiamento.

> *"La continuità storica deriva dall'invenzione delle tradizioni come processo creativo di adattamento a un nuovo contesto culturale. [...] L'invenzione delle tradizioni, emerge nel tempo durante rapide trasformazioni sociali che distruggono i modelli tradizionali, producendo automaticamente nuovi modi per adeguare la società al significato e all'uso precedenti.*
> *Il processo creativo di rifondazione delle tradizioni può comportare: la rottura con il passato per rivendicare una nuova tradizione; la costruzione di un nuovo elemento completamente copiato da una forma passata, creando una "falsa storia"; oppure la ripetizione di caratteristiche e forme del passato in un nuovo contesto.*
> *Le "tradizioni inventate" sono formalmente imposte nel presente come rituali di un passato vissuto, un passato adattato agli usi attuali o che serve come esempio per nuove identità e prospettive culturali. [...] Ad esempio, negli anni '80 furono create versioni dei "castelli tradizionali" giapponesi, ispirate a modelli architettonici di epoca feudale (XVII-XIX secolo), oppure giardini che riproducono, in forma reinventata, elementi, luoghi, manufatti e edifici storici, allo scopo di sostenere la memoria e la storia del Giappone."* [30]



Fig. 23



Fig. 24

30: "Hobsbawm, E. (1983), Invented Traditions, cit. in Architectural Research Addressing Societal Challenges, Volume 2 Emerging fields of architectural practice Research on architectural education". Editori: Manuel Couceiro da Costa Filipa Roseta Joana Pestana Lages Susana Couceiro da Costa, (Londra: CRC Press, 2017), p. 841.

Fig. 23: Residenza Machiya Matsumoto a Kanda, Tokyo, uno dei pochi edifici tradizionali ancora esistenti nel quartiere di Kanda.

Source: https://tinyurl.com/bp5phhzs

Fig. 24: Tower Machiya dell'Atelier Bow-Wow, Tokyo, ispirata all'architettura tradizionale delle machiya.

Source: https://www.designboom.com/architecture/atelier-bow-wow-tower-machiya/

Il paesaggio urbano può essere interpretato come l'insieme delle relazioni tra la storia costruita, gli eventi del passato e la società, fungendo da strumento concreto per la memoria collettiva.
Gli osservatori percepiscono edifici, strade, spazi pubblici e monumenti come elementi che raccontano l'identità del luogo, permettendo di comprendere come il passato continui a influenzare l'esperienza urbana nel presente.

In questo senso, la città di Tokyo mostra chiaramente il meccanismo descritto da Hobsbawm delle "tradizioni inventate": Gli elementi storici non vengono semplicemente conservati, ma reinterpretati e adattati a nuovi contesti culturali e sociali, dando origine a spazi urbani che integrano la tradizione all'innovazione.

Nonostante i grandi cambiamenti introdotti da dinamiche economiche e politiche, dalle distruzioni della guerra e dalle influenze culturali esterne, è ancora possibile individuare reinterpretazioni delle vecchie pratiche sociali, urbanistiche e architettoniche, testimonianza della capacità della società giapponese di adattarsi ai profondi cambiamenti mantenendo un legame con il proprio passato.

In questo modo, la città tradizionale continua a evolversi senza perdere la memoria storica, incarnando concretamente il principio delle "tradizioni inventate" nella morfologia urbana della città.[31]

31: "Architectural Research Addressing Societal Challenges, Emerging fields of architectural practice Research on architectural education". Editori: Manuel Couceiro da Costa Filipa Roseta Joana Pestana Lages Susana Couceiro da Costa, (Londra: CRC Press, 2017), p. 842.



Fig. 25

Fig. 25: Evidente sovrapposizione tra l'architettura storica del Palazzo Imperiale e l'architettura moderna dei grattacieli.

Source: https://www.samsabenteuer.com/2024/tokyo/imperial-palace

CAPITOLO 2.1

HISTORICAL CONTINUITY

Prima di essere chiamata *Tokyo* nel 1863 la città era conosciuta come *Edo*, nome che significa letteralmente “ingresso della baia”, sottolineando il rapporto simbiotico instaurato sin dalle origini tra città e natura.
Gli storici ricordano Edo come la “città dell’acqua”, poiché in quel periodo era percorsa da una fitta rete di fiumi e canali che sfruttavano la topografia delle valli e delle colline circostanti, determinando le prime configurazioni spaziali della città.[32]

Nonostante a Tokyo oggi rimangano pochissimi edifici di età superiore ai cento anni, a causa delle numerose distruzioni subite, della tradizione costruttiva in materiali deperibili e della cultura della ricostruzione ciclica, i modelli di sviluppo delineati secoli fa continuano a influenzare la città moderna. Le strade, le dimensioni degli isolati, la collocazione degli edifici, così come l’organizzazione e il carattere dei quartieri, sono stati profondamente influenzati dalla conformazione del terreno e dal corso dei fiumi, oltre che dalla struttura sociale e dalle pratiche religiose che hanno stratificato la vita urbana nel tempo.

In questo senso, la forma della città è il risultato di un processo storico graduale e complesso.
Sarebbe quindi errato affermare che Tokyo abbia perso il volto del proprio passato o la propria identità. Al contrario, nella città persiste una ricca varietà di luoghi fisici che, insieme alla struttura urbana sviluppatasi fin dal periodo Edo (1600–1867), costituiscono le basi della Tokyo

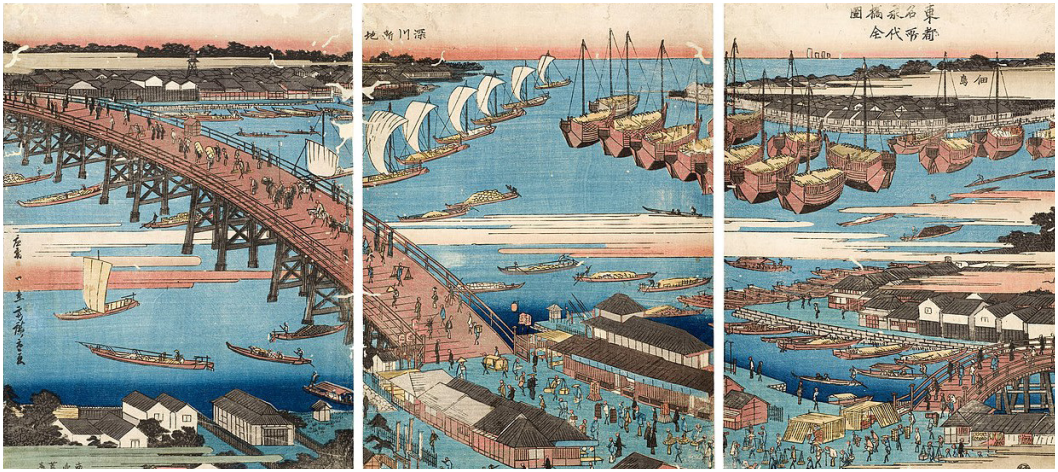


Fig. 26

32: “International Planning History Society Proceedings Vol. 20, The (High Density) Metropolis and Region in Planning History, Building Tokyo by the Sea Visions”, Raffaele Pernice, Alice Covatta, Leonardo Zuccaro Marchi (Hong Kong: TU Delft Open,2024), p. 163

Fig. 26: Veduta del lungomare di Edo a metà del XIX secolo.

Source: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Utagawa_Hiroshige_-_Woodcut_-_Google_Art_Project_%28570053%29.jpg

odierna.[33] La struttura storica di una città non scompare da un giorno all'altro: Jinnai in *"A Spatial Anthropology"* osservava che, sotto la superficie della Tokyo contemporanea, è ancora possibile rintracciare tracce della vecchia capitale.
Tuttavia, questi segni storici sono spesso nascosti da moderne autostrade sopraelevate e da uno skyline di grattacieli in continua crescita.

Spesso, alcune di queste caratteristiche, possono essere più evidenti nella configurazione dei piccoli lotti e dei vicoli tortuosi dei bassi quartieri densi, tipici delle aree della città bassa, tradizionalmente legate alla cultura di mercanti e artigiani. Mentre altre emergono nelle aree urbane storicamente legate alla città alta, sotto forma di strutture pubbliche più grandi, come università, costruite sui terreni un tempo occupati dalle residenze di famiglie samurai.[34]

Attraverso lo studio delle mappe storiche e la loro sovrapposizione a quelle contemporanee, unita all'osservazione diretta della città, Jinnai riesce ad individuare le tracce del passato e a ricavare una rappresentazione estremamente chiara della struttura di Edo, sommersa dal caos apparente della città moderna, circoscritta quasi interamente all'interno del tracciato ferroviario della linea Yamanote.



Fig. 27

33: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), pp. 1-3

34: "Tokyo Roji, The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (Paesi Bassi, Routledge Research in Planning and Urban Design, 2019) p. 43

Fig. 27: Surugacho, dalla serie "Cento famose vedute di Edo (Meisho Edo hyakkei)"

Source: https://www.artic.edu/artworks/34209/surugacho-from-the-series-one-hundred-famous-views-of-edo-meisho-edo-hyakkei

Fig. 28-29: Il ponte Mannen nel periodo Edo (1600-1867) e il Ponte Mannen oggi.

Sourch: it.wikipedia.org/wiki/File:Fuji_seen_through_the_Mannen_bridge_at_Fukagawa.jpg

Sourch: https://nightscape.tokyo/en/koto/mannen-bridge/

Fig. 30: La linea Yamanote, Tokyo, che attraversa i quartieri della città.

Source: https://www.reddit.com/r/trains/comments/1iq08zq/yamanote_line_tokyo/



Fig. 28-29



Fig. 30

CAPITOLO 2.2

THE THREE HISTORICAL PHASES OF TOKYO

Possiamo identificare tre periodi fondamentali per la formazione dello spazio urbano di Tokyo: il periodo Edo (1603-1868), il periodo Meiji (1868 – 1912) e infine il periodo tra la tarda epoca Taisho e l'inizio dell'epoca Showa (1912 – 1989). Tra questi, Edo rimane senza dubbio il più importante nella definizione della struttura urbana di base della città.

Edo, analogamente a Roma, si sviluppava su sette colli principali: Ueno, Hongo, Koishikawa-Mejiro, Ushigome, Yotsuya-Kojimachi, Akasaka-Azabu e Shiba-Shirogane.[36]

In origine possedeva tutte le caratteristiche di una città-castello, con la fortezza situata all'estremità dell'altopiano di Musashino, attorno cui ruotavano tutti i quartieri della città:

> *"La configurazione urbana di Edo si basava sulla dualità tra "città alta" e "città bassa", ovvero tra la città situata sulle colline e quella costruita sulle acque, riconoscendo la topografia come elemento determinante della struttura urbana e delle relazioni sociali. Originariamente, la città era quindi divisa in due parti: Yama-no-te (la mano della montagna) e Shita-machi (città bassa).*
> *La topografia mostra chiaramente l'organizzazione socio-spaziale e la segregazione urbana, evidenziando il legame tra classi sociali e tipologie residenziali [...].*
> *Ogni classe sociale corrispondeva a una tipologia insediativa specifica: i proprietari feudali occupavano le aree più elevate e occidentali di Yamanote, pur coprendo gran parte della superficie urbana con un numero relativamente ridotto di abitanti, con insediamenti più ampi e strutturati in modo organico. Le classi inferiori, che costituivano la maggioranza della popolazione, erano concentrate nella città bassa, [...] Shitamachi, vicino al mare, caratterizzate da una griglia urbana stretta e densa. Queste due strutture urbane sono ancora riconoscibili nella Tokyo odierna, con una morfologia latente che ha resistito in modo resiliente a guerre, incendi e ricostruzioni cicliche."*[37]

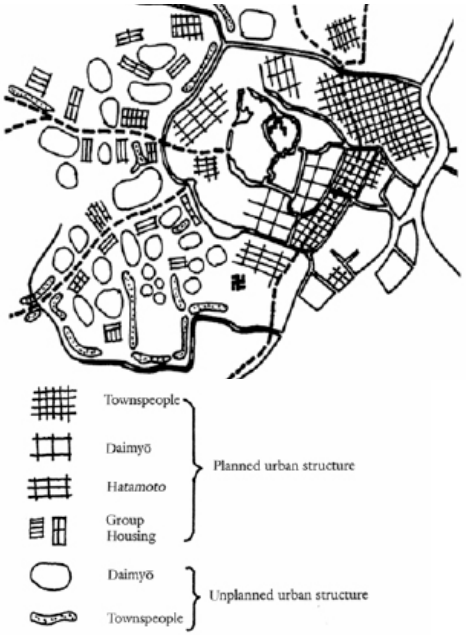


Fig. 31

36: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), p. 11.

37: "International Planning History Society Proceedings Vol. 20 - The (High Density) Metropolis and Region in Planning History, Building Tokyo by the Sea Visions, Raffaele Pernice, Alice Covatta, Leonardo Zuccaro Marchi (Hong Kong: TU Delft Open,2024), p. 163.

Fig. 31: Mappa della suddivisione sociale in Edo.

Source: Jinnai, H.(1995) Tokyo a Spatial Anthropology(University of California Press), 17. Print.

Fig. 32: Veduta notturna del quartiere di Srukawa-machi, Edo nel 1856.

Source: https://it.wikipedia.org/wiki/Cento_vedute_famose_di_Edo



Fig. 32

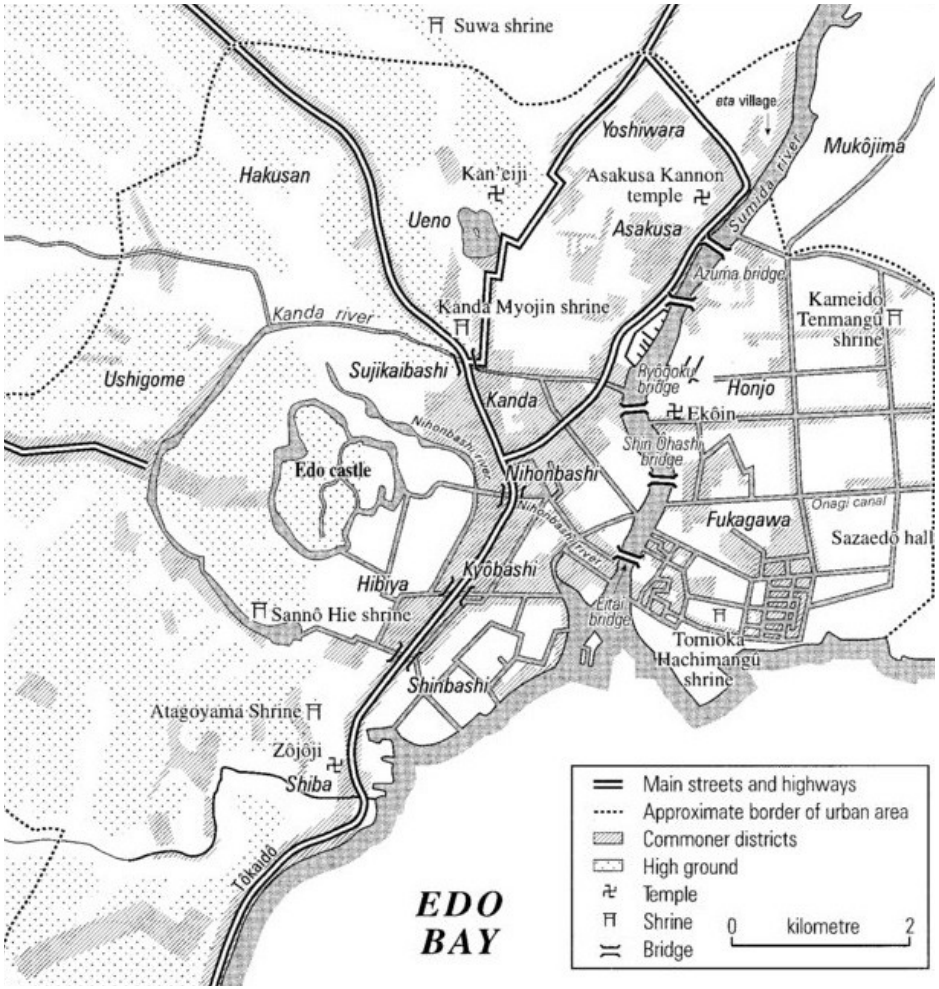

Suwa shrine
eta village
Yoshiwara
Mukôjima
Hakusan
Kan'eiji
Asakusa Kannon temple
Ueno
Asakusa
Sumida river
Azuma bridge
Kameido Tenmangû shrine
Kanda river
Kanda Myojin shrine
Ryôgoku bridge
Honjo
Ushigome
Sujikaibashi
Kanda
Ekôin
Nihonbashi river
Shin Ôhashi bridge
Edo castle
Nihonbashi
Onagi canal
Fukagawa
Sazaedô hall
Kyôbashi
Hibiya
Sannô Hie shrine
Eitai bridge
Tomioka Hachimangû shrine
Shinbashi
Atagoyama Shrine
Zôjôji
Shiba
Tôkaidô
EDO BAY
Main streets and highways
Approximate border of urban area
Commoner districts
High ground
Temple
Shrine
Bridge
0 kilometre 2

Fig. 33

Il periodo Meiji (1868 – 1912), rappresenta la seconda fase nello sviluppo urbano di Tokyo. In questo periodo, la città si modernizzò in modo graduale, integrando elementi architettonici e culturali occidentali nel tessuto ereditato da Edo. Il crollo del governo Tokugawa lasciò molti edifici dei daimyo vuoti, che furono riutilizzati per ospitare nuove funzioni urbane necessarie a una capitale moderna. Pur mantenendo sostanzialmente inalterata la configurazione dei quartieri e la divisione dei lotti, Tokyo riuscì ad adattarsi alla modernità modificando l'uso del suolo e introducendo edifici in stile occidentale più funzionali.

Come precedentemente introdotto, questo processo sarà fondamentale nella definizione di un panorama urbano contraddiddorio, tra strutture architettoniche antiche e moderne. In molti casi, però, il nuovo stile era evidente solo nei singoli edifici, mentre la struttura complessiva della città rimase fedele al modello di Edo. A quel tempo la città non veniva ancora concepita come un grande spazio urbano unitario e la modernizzazione si manifestò attraverso interventi puntuali all'interno dei confini dei lotti esistenti e della trama storica dei quartieri.[38]

Accanto ai processi di modernizzazione dello spazio urbano, il primo Novecento segnò anche una profonda trasformazione nel rapporto tra Tokyo e l'acqua, elemento strutturante della città di Edo. Con la fine della politica di isolamento e l'avvio dello sviluppo economico, la costruzione delle infrastrutture ferroviarie divenne una priorità. Tuttavia, a causa delle difficoltà nell'acquisizione dei terreni, si intervenne spesso riempiendo fiumi e fossati, utilizzati come corridoi infrastrutturali.

Fig. 33: Fig.1: Mappa di Edo, inizio-metà del XIX secolo.

Sourch: https://www.researchgate.net/publication/248973899_Moving_the_Margins_of_Tokyo/figures?lo=1

38: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), pp. 4-6

Fig. 34: Nihonbashi, Tokyo, nel periodo Meji (1868 – 1912).

Source: https://ukiyo-e.org/image/artelino/18775g1

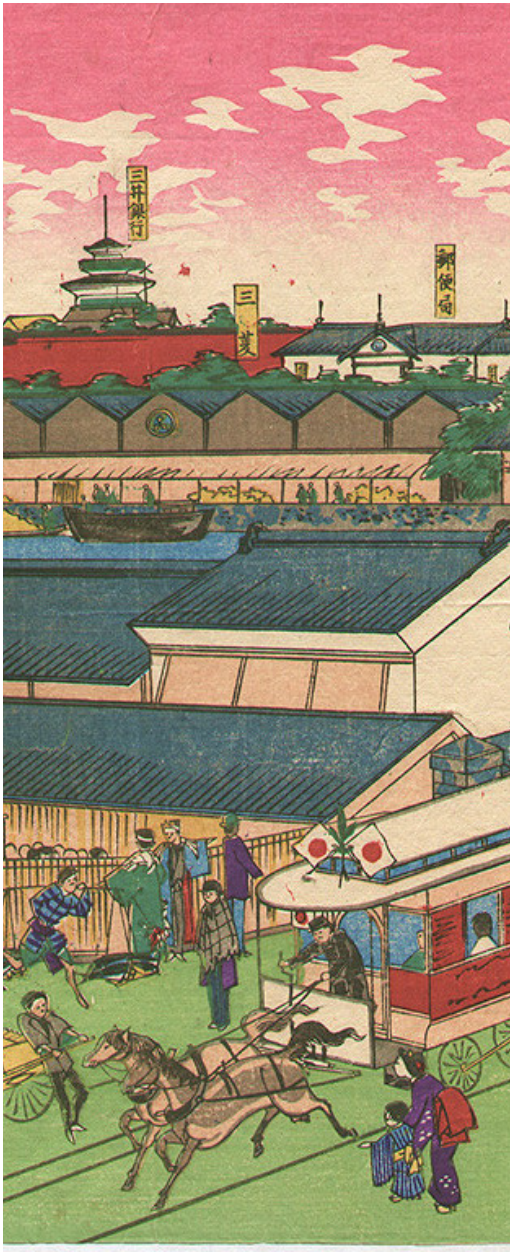


Fig. 34

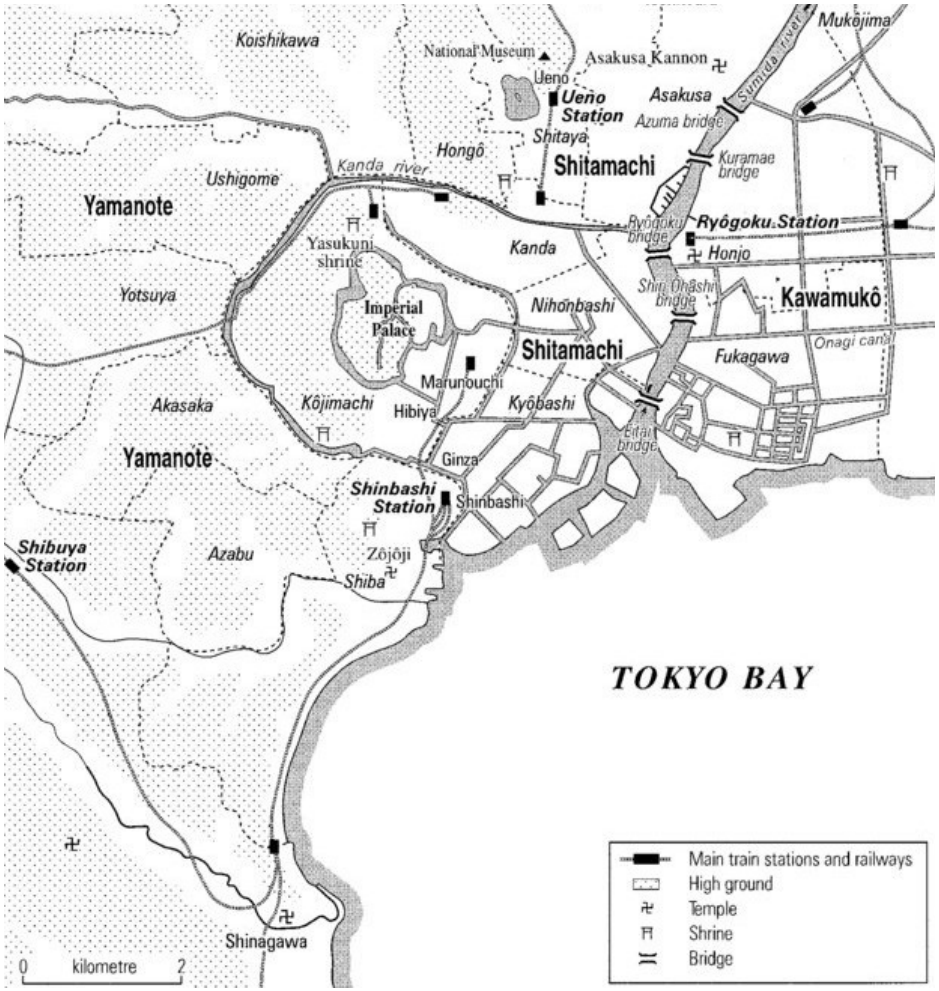

Koishikawa
National Museum
Asakusa Kannon
Ueno
Ueno Station
Asakusa
Azuma bridge
Sumida river
Mukôjima
Hongô
Shitaya
Shitamachi
Kuramae bridge
Kanda river
Ushigome
Yamanote
Ryôgoku bridge
Ryôgoku Station
Honjo
Yasukuni shrine
Kanda
Shin Ôhashi bridge
Kawamukô
Yotsuya
Imperial Palace
Nihonbashi
Shitamachi
Onagi canal
Fukagawa
Marunouchi
Akasaka
Kôjimachi
Hibiya
Kyôbashi
Eitai bridge
Yamanote
Ginza
Shinbashi Station
Shinbashi
Shibuya Station
Azabu
Zôjôji
Shiba
TOKYO BAY
Shinagawa
0 kilometre 2
Main train stations and railways
High ground
Temple
Shrine
Bridge

Fig. 35

In questa fase una parte della rete idrica venne interrata, pur mantenendo ancora, in alcuni casi, la funzione di trasporto fluviale. Una seconda fase di scomparsa dei fiumi si verificò nel secondo dopoguerra, quando la ricostruzione urbana interruppe definitivamente il rapporto storico tra l'ambiente acquatico di Edo e la vita quotidiana dei suoi abitanti. Nonostante siano ancora riconoscibili i tracciati fluviali al di sotto dell'attuale rete infrastrutturale, questo processo segnò la fine della "città dell'acqua" come sistema funzionale.[39]

Durante il periodo che va dalla tarda epoca Taisho all'inizio dell'epoca Showa(1912 – 1989), le idee occidentali di pianificazione urbana furono introdotte in modo sistematico e la conoscenza dei metodi di costruzione dello spazio urbano si approfondì notevolmente. La città fu quindi rimodellata secondo principi moderni, sia sul piano funzionale sia su quello estetico, seguendo la scia del cambiamento già avviato durante il periodo Meiji. A differenza di ciò che accadde durante la prima fase di modernizzazione della città, incentrata quasi esclusivamente sugli edifici dello Stato e delle grandi imprese finanziarie, la modernizzazione degli anni '20 coinvolse anche gli spazi urbani quotidiani, quelli in cui si svolgeva la vita ordinaria dei cittadini.

Lo spirito modernista, supportato dalle idee della *"democrazia Taisho"*, creò spazi eleganti e moderni in tutta Tokyo: strade, piazze, angoli e parchi, molti dei quali costituiscono ancora oggi l'assetto urbano della città. Fu in questo periodo che cittadini, progettisti e amministratori iniziarono a manifestare una crescente attenzione alla città come organismo complesso.[40]

Fig. 35: Mappa di Tokyo nel tardo periodo Meiji, circa 1910.

Source https://www.researchgate.net/publication/248973899_Moving_the_Margins_of_Tokyo/figures?lo=1

39: "International Planning History Society Proceedings Vol. 20 - The (High Density) Metropolis and Region in Planning History, Building Tokyo by the Sea Visions, Raffaele Pernice, Alice Covatta, Leonardo Zuccaro Marchi (Hong Kong: TU Delft Open,2024), p. 164.

40: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), p. 6.

Fig. 36: Nihonbaschi, Tokyo, (1922).

Source: https://soranews24.com/wp-content/uploads/sites/3/2016/02/122.jpg

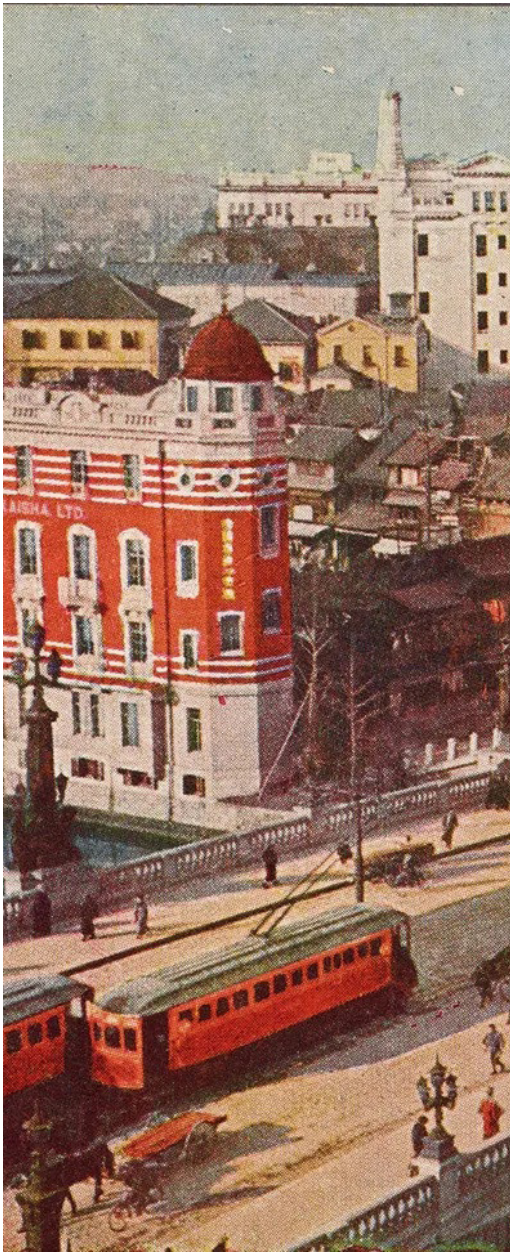


Fig. 36

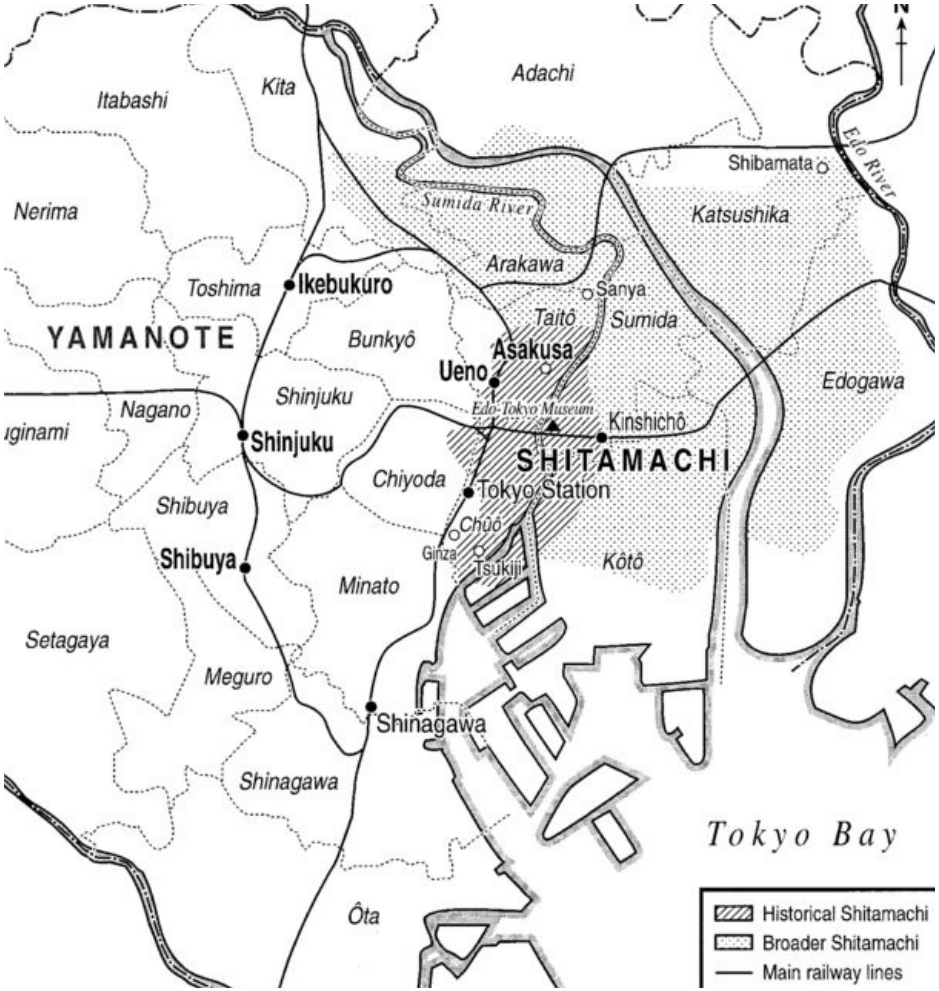

Itabashi
Kita
Adachi
Nerima
Sumida River
Shibamata
Edo River
Katsushika
Toshima
Ikebukuro
Arakawa
Sanya
Taitô
Sumida
YAMANOTE
Bunkyô
Asakusa
Ueno
Edogawa
Shinjuku
Nagano
Edo-Tokyo Museum
Kinshichô
Shinjuku
SHITAMACHI
Chiyoda
Tokyo Station
Shibuya
Chûô
Ginza
Tsukiji
Shibuya
Kôtô
Minato
Setagaya
Meguro
Shinagawa
Shinagawa
Tokyo Bay
Ôta
Historical Shitamachi
Broader Shitamachi
Main railway lines

Fig. 37

In tutte le fasi di sviluppo urbano, "il lotto" ha svolto un ruolo centrale come matrice spaziale in cui si sono formati i tipi residenziali e i quartieri stratificati secondo lo status sociale. Forma e dimensione dei lotti erano coerenti con l'uso del suolo e le caratteristiche del terreno, mentre regole precise ne determinavano architettura, struttura e disposizione degli edifici. Ciò che inizialmente rispondeva a esigenze funzionali quotidiane si è progressivamente trasformato in una norma culturale condivisa, con valore simbolico ed estetico. La città può essere letta come un insieme di lotti, quartieri e vie integrati nella topografia. In questo senso, il lotto rimane la chiave essenziale per comprendere la struttura urbana di Tokyo.[41]

Alla luce di quanto discusso fino ad ora, possiamo affermare che nonostante le trasformazioni e le influenze esterne che hanno modellato Tokyo nel corso dei secoli, la città nasconde al suo interno tracce evidenti della sua storia, conservando gelosamente le sue radici con la città castello.

La rete stradale, la gerarchia spaziale, il rapporto con la natura e i microspazi urbani, permettono di leggere la città contemporanea come il risultato di un lungo processo di stratificazione. Comprendere Tokyo significa quindi conoscere Edo e ricostruire il percorso che ha condotto alla forma attuale della città:

> *"Se sul sito dell'attuale Tokyo non fosse esistita la città-castello di Edo e se la città moderna fosse stata costruita su una tabula rasa, ne sarebbe probabilmente risultata una città arida, priva di carattere ed espressività, incapace di possedere una reale coerenza e persino di assolvere alle funzioni più elementari. [...] È stata Edo insieme all'ingegnoso modo in cui i suoi abitanti organizzavano e utilizzavano il territorio, collocando ogni elemento nel luogo appropriato a consentire a Tokyo, nonostante la sua enorme crescita, di mantenere la qualità del proprio ambiente urbano e di sopravvivere fino ai giorni nostri."*[42]

Fig. 37: Mappa di Tokyo nel periodo Showa.

Source: https://www.researchgate.net/publication/248973899_Moving_the_Margins_of_Tokyo/figures?lo=1

41: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), pp. 19-22.

42: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), p. 64

CAPITOLO 2.3

TSUKUDAJIMA - TSUKISHIMA

The micro-scale of Edo in modern Tokyo

Le tracce del legame tra la città di Edo e la Tokyo contemporanea risultano particolarmente evidenti in alcune specifiche aree della capitale. In particolare, alcuni dei densi quartieri bassi di Tokyo, introdotti nel capitolo precedente, conservano evidenti tracce dell'antica struttura urbana di Edo, ma soprattutto della dimensione comunitaria che da sempre ha caratterizzato la città bassa.

La vita di quartiere partecipativa di Tokyo affonda le proprie radici nei densi quartieri *Shitamachi*, all'interno dei quali pescatori, commercianti e contadini costituivano la cosiddetta "società dei vicoli".
Infatti, ciò che ha permesso a questi quartieri di mantenere un forte legame con il passato della città, risiede principalmente nell'organizzazione spaziale dei vicoli e dei lotti, le cui ridotte dimensioni imponevano ai residenti di vivere in condizioni di stretta prossimità, favorendo una continua interazione tra gli abitanti e rafforzando la coesione sociale.

Sottoponendo alcuni dei densi quartieri bassi di Tokyo ad un'analisi incrociata basata sullo studio delle cartografie storiche e sull'osservazione diretta della città, è possibile notare come, nonostante gli spazi dei vicoli e dei lotti abbiano subito nel tempo trasformazioni dinamiche, adattandosi ai cambiamenti urbani, sociali e culturali, essi abbiano continuato a preservare le caratteristiche spaziali fon-



Fig. 38

Fig. 38: Vista delle barche ormeggiate nel canale di Tsukudajima.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukudajima/

damentali alla sopravvivenza della loro scala urbane e della dimensione sociale che da secoli li contraddistingue.
La struttura stradale riflette il senso di scala "umana" tipico delle città giapponesi, concepita per il traffico pedonale e fluviale piuttosto che per mezzi di trasporto di grandi dimensioni.
Questi vicoli iniziarono a mutare con la modernizzazione del periodo Meiji, quando l'allargamento delle strade principali e la parziale rimozione delle tradizionali separazioni tra quartieri introdussero una nuova scala urbana ispirata ai modelli europei. Nonostante le numerose trasformazioni, legate a dinamiche già indagate nei capitoli precedenti, che hanno comportato la perdita di molti scorci storici, la popolazione ha mantenuto un forte legame affettivo con i vicoli, opponendosi inizialmente ai piani governativi che li consideravano insalubri o pericolosi. Ancora oggi, questi quartieri si configurano come microcosmi urbani relativamente autonomi, nei quali la vita quotidiana conserva una qualità, una coesione sociale e un livello di sicurezza difficilmente riscontrabili nelle città occidentali.[43]

Pur presentando morfologie e atmosfere urbane eterogenee, diversi densi quartieri bassi di Tokyo condividono le caratteristiche tradizionali della dimensione urbana e della struttura sociale del *roji* e del lotto.
Tra gli esempi più significativi, noti per le loro vie commerciali vernacolari e per la presenza diffusa di architetture tradizionali, si possono citare i distretti di Yanaka, Nezu e Sendagi, il quartiere di Kagurazaka o l'isola di Tsukudajima.

Quest'ultima, protagonista di una storia di sviluppo urbano di straordinaria ricchezza storica e culturale, assume una posizione dominante all'interno della baia di Tokyo, già a partire dal periodo Edo. Tale collocazione geografica l'ha esposta nel tempo a continue trasformazioni territoriali. Come approfondiremo nei capitoli successivi, per via del suo profondo legame con la struttura urbana di Edo, per la sua rilevanza storica e culturale nel contesto della baia e per il caratteristico tessuto edilizio e le tipologie architettoniche proprie dei densi quartieri bassi, Tsukudajima e le sue estensioni di terre bonificate, tra cui Tsukishima, si configura, come un eccezionale caso studio nell'ottica di analisi dei densi e bassi quartieri di Tokyo.



Fig. 39

43: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), pp. 125-130.

Fig. 39: Roji nel distretto di Tsukishima, Tokyo.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukishima/

Fig. 40: Roji nel distretto di Tsukishima, Tokyo.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukishima/

Fig. 41: Abitazione tradizionale su un vicolo di Tsukishima, Tokyo.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukishima/



Fig. 40



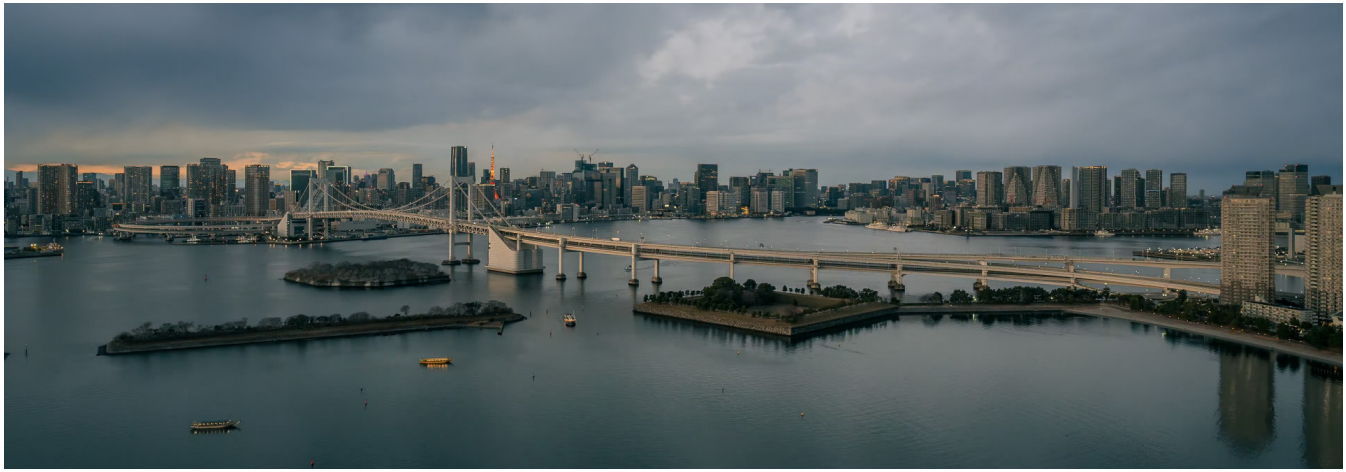
Fig. 41

SITE ANALYSIS



02





TSUKUDAJIMA

The Origin of Tokyo Bay

La presenza dell'acqua ha sempre favorito la nascita e la crescita delle città in tutto il mondo sin dai tempi antichi. In particolare, si è sempre dimostrato cruciale il rapporto stretto tra i corpi idrici di fiumi, canali e mari e lo sviluppo culturale, economico, sociale, politico e tecnologico di una società. La città di Tokyo non fa eccezioni, dimostrando anch'essa, sin dalle sue origini, il profondo legame con l'acqua.[1]

La Baia di Tokyo, oggi una delle aree più popolate e industrializzate del Giappone, nasce come una piccola insenatura dell'Oceano Pacifico, formatasi durante i periodi interglaciali, quando l'innalzamento del livello del mare permise a un braccio d'acqua di penetrare nella Pianura del Kantō. A quel tempo, non era percepita come una baia dagli abitanti che vivevano lungo le sue rive, bensì come un mare aperto.[2]

Fin dalle sue origini, Tokyo ha beneficiato di condizioni favorevoli alla formazione di un ambiente urbano e di un paesaggio cittadino splendidi. Costruita all'estremità dell'altopiano del Musashino, la città-castello di Edo si affacciava sulla Baia di Tokyo e organizzava il proprio spazio politico, diviso tra i quartieri sulle verdi

1: "Building Tokyo by the Sea Visions, strategies and projects on the edge of the water 1950-2020", Raffaele Pernice, Alice Covatta, Leonardo Zuccaro Marchi (In Ian Morley and Hendrik Tieben (eds.), International Planning History Society Proceedings, 20th IPHS Conference, "The (High Density) Metropolis and Region in Planning History," Hong Kong, 2 - 5 July, 2024, TU Delft Open, 2024), p. 2



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3

colline della città alta e i quartieri popolari della città bassa, che costituivano la cosiddetta “città d’acqua”. Il fiume Sumida scorreva fino a sfociare nella baia di Tokyo e nutriva la città bassa: l’acqua e i canali, oggi in gran parte interrati o nascosti, costituivano infatti le principali arterie economiche e commerciali dell’antica Edo. Lungo i fiumi, i canali si svolgevano attività come la distribuzione e vendita delle merci, i trasporti fluviali e il lavoro.

Mentre nel corso dei millenni i cambiamenti nella forma della baia di Edo-Tokyo erano dovuti a processi naturali, negli ultimi quattro secoli sono stati principalmente il frutto dell’intervento umano.
Man mano che venivano realizzati progetti di ingegneria, all’inizio del periodo Tokugawa (1603-1886), i cambiamenti urbani e paesaggistici della città bassa procedettero a passo con le trasformazioni naturali.
Infatti, nonostante si trattassero di interventi artificiali l’organizzazione urbana che si sviluppò prestava grande attenzione alla topografia originale e coesisteva con la natura.[3]

La storia dell’artificializzazione della baia può essere fatta risalire al 1590, periodo in cui Tokugawa Ieyasu, il signore della guerra che unificò il Giappone, trasferì il suo quartier generale a Edo e fondò lo Shogunato Tokugawa. Egli avviò un lungo periodo di cambiamenti morfologici della costa che avrà come nucleo di origine Tsukudajima, una piccola isola alla

Fig. 1: Una vista aerea del fiume Sumida che sfocia nella baia.
Fig. 2: Canali di Tokyo.

Source: https://www.theguardian.com/cities/2019/jun/13/a-city-built-on-water-the-hidden-rivers-under-tokyos-concrete-and-neon

2: “Fragile and Resilient Cities on Water: Perspectives from Venice and Tokyo”, Rosa Carioli, Stefano Soriani (Newcastle upon Tyne, UK: Cambridge Scholars Publishing, 2017), pp. 155-156

3: “Tokyo a Spatial Anthropology “, Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), pp. 66-72

Fig: 3: “Chiaro di luna nebbioso sulla riva dell’isola di Tsukuda”, (Tsukudajima kaihen oborozuki), dalla serie “Luoghi famosi nella capitale orientale (Toto meisho)”.

Source: https://www.artic.edu/artworks/22171/misty-moonlight-on-the-shore-at-tsukuda-island-tsukudajima-kaihen-oborozuki-from-the-series-famous-places-in-the-eastern-capital-toto-meisho

foce del fiume Sumida che, considerando il paesaggio urbano visto dall'acqua, assume una posizione centrale nella baia.[4]

I primi interventi di bonifica del banco di sabbia risalgono al periodo Edo, ma fu solo alla fine del XIX secolo che le opere di dragaggio e riempimento alla foce del Sumida permisero l'estensione dell'isola. Nel 1892, da piccolo villaggio di pescatori, Tsukudajima, venne trasformata in un polo industriale caratterizzato da un impianto urbano a griglia e da abitazioni destinate alla manodopera.

Le prime esperienze di bonifica sull'isola di Tsukudajima avviarono un lungo periodo di audaci cambiamenti che trasformarono la baia di Tokyo in teatro di sperimentazioni radicali e proposte per l'espansione della città e l'urbanizzazione del mare, mai esplorate fino ad allora, rendendo Tokyo una delle più grandi aree metropolitane con terreni bonificati.

A partire Dagli anni '50 furono avviati molti progetti su larga scala per lo sviluppo di nuovi complessi industriali e infrastrutture urbane per favorire la rinascita dell'economia e consolidare un processo di ricostruzione urbana in tutte le principali città giapponesi.

La rapida ripresa economica ha innescato un forte processo di immigrazione dalle aree rurali verso le principali aree produttive del Giappone, che si trovavano per lo più nelle grandi città, in particolare nella capitale. Inoltre, la rapida crescita demografica ha portato all'espansione delle periferie suburbane e un'iperdensificazione del nucleo della capitale, che diventerà una concentrazione caotica di zone industriali, aree residenziali ed estesi sistemi di infrastrutture di trasporto.
Oltre alla necessità di nuove strutture industriali, come moli e impianti chimici o cementifici, un altro problema importante era la necessità di contrastare la speculazione fondiaria e l'aumento dei prezzi dei terreni.

Per rispondere a queste esigenze produttive e urbane, le pianificazioni del governo si mossero verso due direzioni: la terraferma e il mare.
Venne redatto il *"Piano di Sviluppo della Regione della Capitale Nazionale"*, approvato nel 1958, con l'obiettivo di sviluppare una costellazione di nuove città, separate dal nucleo urbano centrale, attorno all'area metropolitana di Tokyo, principalmente nella regione di Tama.
Mentre questi piani si concentravano sulla terraferma, altri miravano alla creazione di terreni artificiali, ad esempio riempiendo molti degli antichi canali d'acqua costruiti durante il periodo Edo, trasformandoli in arterie stradali, oppure espandendo il lungomare tramite bonifica di nuove terre e la costruzione di nuovi terreni artificiali sull'acqua.

In questo panorama di sviluppo vennero proposte audaci visioni per il futuro della capitale verso il mare. Dal 1959, con la proposta *"Piano Neo-Tokyo"*, avanzato dalla Conferenza per la Pianificazione

4: "Fragile and Resilient Cities on Water: Perspectives from Venice and Tokyo", Rosa Carioli, Stefano Soriani (Newcastle upon Tyne, UK: Cambridge Scholars Publishing, 2017), pp. 155-156

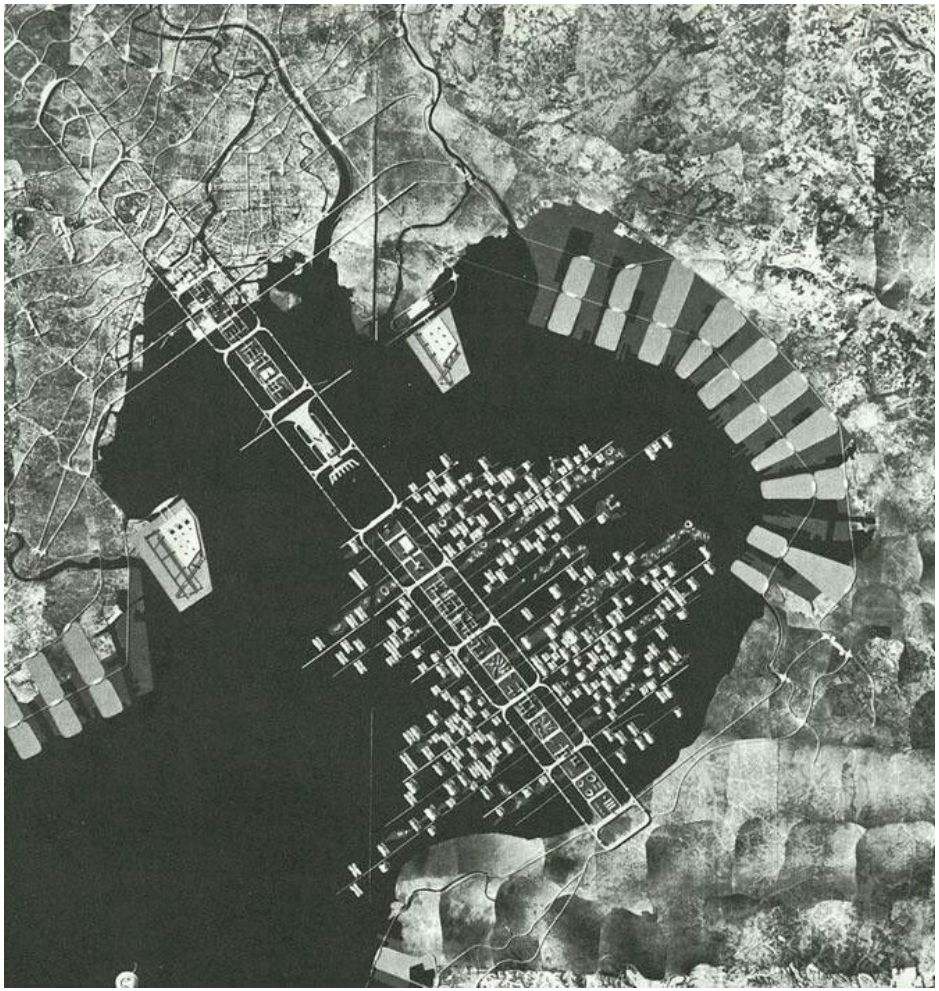


Fig. 4

Industriale, Tokyo e la sua baia divennero un enorme laboratorio urbano per lo sviluppo di idee e modelli architettonici e urbani innovativi proposti da una nuova generazione di architetti e urbanisti.

La *Conferenza per la Pianificazione Industriale* propose un piano ambizioso per trasformare la Baia di Tokyo in una nuova area urbana e industriale, attraverso 400 milioni di metri quadrati di riempimento lungo le coste e la creazione di un'enorme isola di 200 milioni di metri quadrati al centro della baia.
Nel complesso, si proponeva di riempire pienamente due terzi della Baia di Tokyo per istituire una nuova struttura centrale di trasporto ferroviario e automobilistico che avrebbe collegato Tokyo a Kanagawa e Chiba, creando un nuovo hub di trasporto regionale in sostituzione della Stazione di Tokyo.

Il Piano Neo-Tokyo generò un gran numero di progetti simili, da parte di altre organizzazioni sia pubbliche sia private, che esploravano il mare e il waterfront della città come potenziali aree di espansione urbana. L'architetto Kenzo Tange contribuì successivamente con la propria versione del piano. Sebbene non sia mai stato realizzato, il progetto *"Tokyo Plan 1960"*, rappresenta ancora oggi il simbolo delle più ambiziose visioni sull'urbanizzazione della baia di Tokyo.

Il progetto traduceva gli ideali del Movimento Metabolista, che miravano a creare una nuova architettura e urbanistica

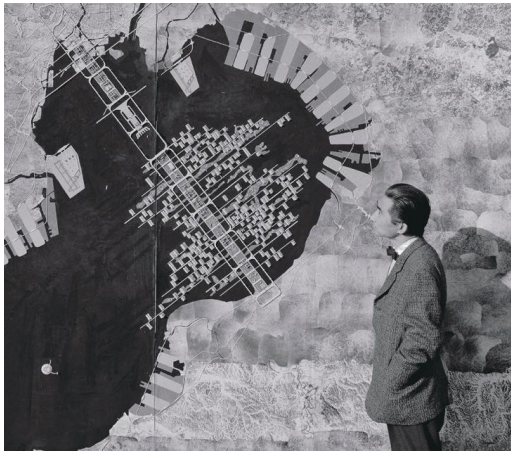


Fig. 5

capaci di adattarsi alle rapide trasformazioni e espansioni della città. La caratteristica fondamentale del progetto era la divergenza dal tradizionale modello radiale di crescita urbana, a cui la struttura urbana di Tokyo è profondamente legata; e la proposta di un modello di sviluppo lineare lungo grandi arterie di circolazione su più livelli. Tange propose di convertire il nucleo della città da un *"Centro Civico"* a un *"Asse Civico"*.

Le esplorazioni delle possibilità progettuali nella baia si fermarono con lo scoppio della bolla economica dei primi anni '90. Questo avvenimento, successivamente seguito dal decennio di crisi economica, fermò molti dei grandi sviluppi urbani spesso puramente economici, speculativi e ridondanti, e avviarono invece un prolungato periodo di stasi delle attività edilizie.[5]

5: "Building Tokyo by the Sea Visions, strategies and projects on the edge of the water 1950-2020", Raffaele Pernice, Alice Covatta, Leonardo Zuccaro Marchi (In Ian Morley and Hendrik Tieben (eds.), International Planning History Society Proceedings, 20th IPHS Conference, "The (High Density) Metropolis and Region in Planning History," Hong Kong, 2 - 5 July, 2024, TU Delft Open, 2024.

Fig. 4: La visione di Kenzo Tange per Tokyo nel 1960

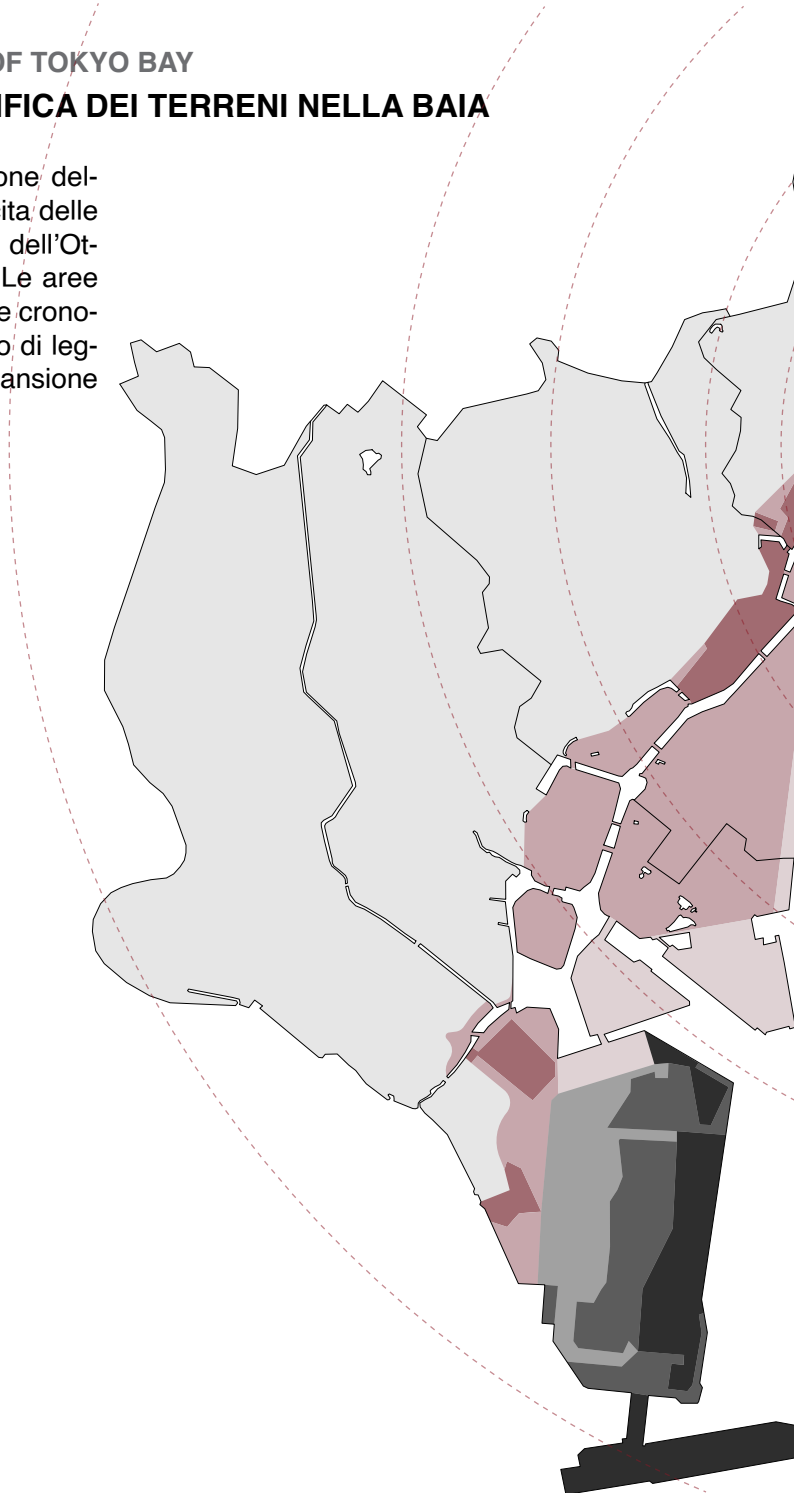
Source: https://archeyes.com/plan-tokyo-1960-kenzo-tange/

Fig. 5: La visione di Kenzo Tange per Tokyo nel 1960

Source: https://archeyes.com/plan-tokyo-1960-kenzo-tange/

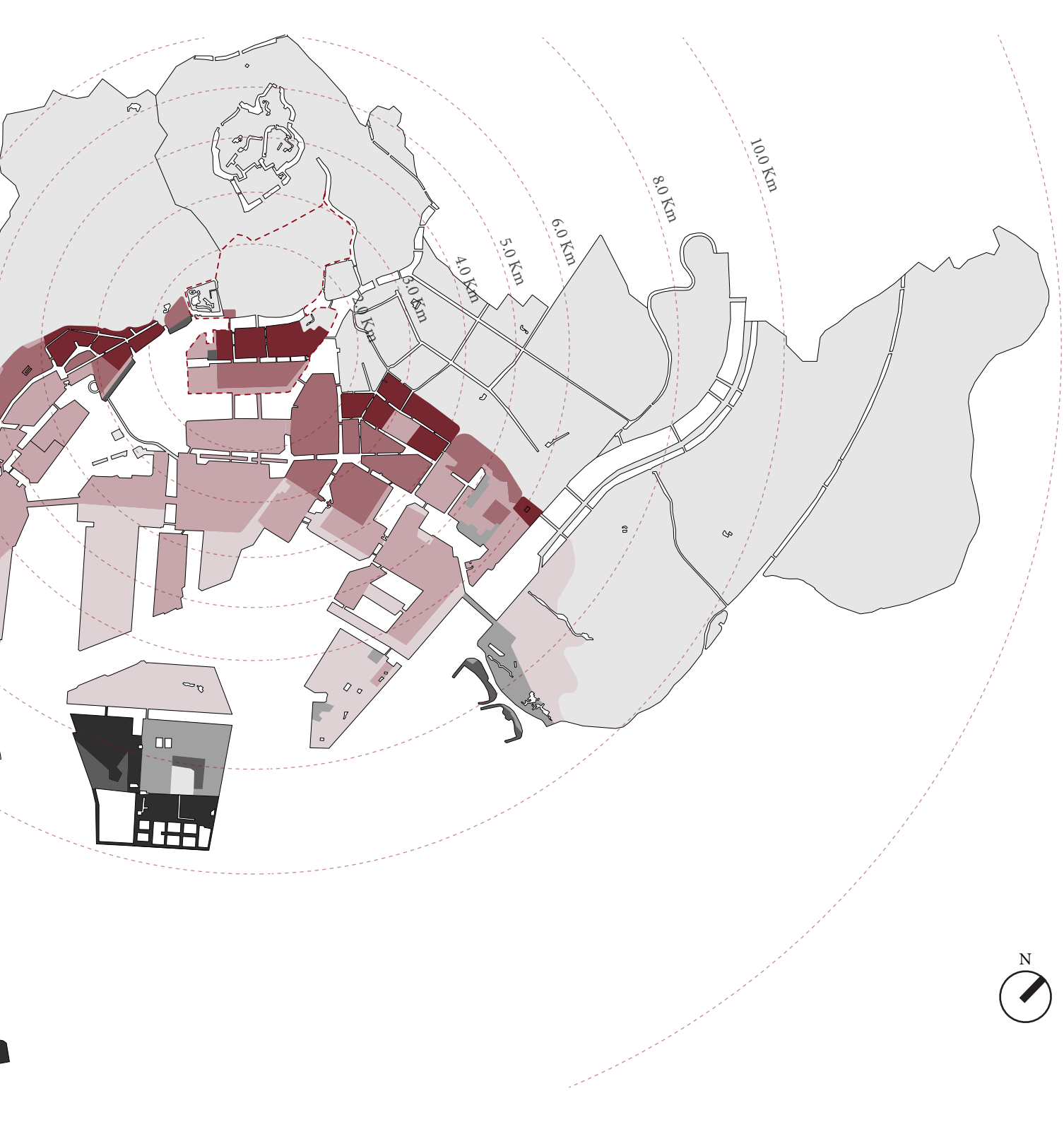
EVOLUZIONE DELLA BONIFICA DEI TERRENI NELLA BAIA

La mappa rappresenta l'evoluzione della baia di Tokyo e mostra la nascita delle nuove terre bonificate dalla fine dell'Ottocento alla fine del Novecento. Le aree di bonifica sono suddivise in fasce cronologiche per decenni, permettendo di leggere in modo progressivo l'espansione territoriale nel tempo.



Rappresentazione prodotta dagli autori.

Source: (https://www.researchgate.net/figure/History-of-reclamation-in-Tokyo-Bay-area-Slightly-modified-from-Endoh-2004_fig30_256854556), (https://thetokyofilesmaps.wordpress.com/2017/06/03/tokyo-reclaimed-land-map/)


2.0 Km
3.0 Km
4.0 Km
5.0 Km
6.0 Km
8.0 Km
10.0 Km
N

CAPITOLO 3.1

OPERATING INSTRUCTIONS

How to Read Historical Maps

Abbiamo già visto come il paesaggio urbano di Tokyo sia il risultato di secoli di trasformazioni continue. Terremoti, conflitti bellici, la rapida ricostruzione del secondo dopoguerra, insieme a fattori culturali e alla tradizione costruttiva locale, hanno contribuito a ridefinire profondamente l'aspetto della città nel corso del tempo. I significativi cambiamenti morfologici hanno spesso cancellato o alterato i riferimenti spaziali precedenti, rendendo difficile orientarsi e confrontare cartografie storiche appartenenti a periodi diversi. La mancanza di punti di riferimento stabili rappresenta infatti una delle principali cause di disorientamento nella lettura comparata delle mappe di Tokyo.

A questa prima difficoltà, strettamente legata alle vicende storiche e al caso specifico di Tokyo, si aggiunge un ulteriore livello di complessità dovuto alle differenze nei metodi di rappresentazione delle cartografie giapponesi rispetto a quelle occidentali, tra cui: l'uso di una simbologia figurativa e narrativa, spesso impiegata per marcare l'importanza di alcuni elementi; l'ampio utilizzo di testi, utili al racconto delle carte; la rappresentazione degli edifici in alzato o in prospettiva obliqua, per renderli riconoscibili; e le distorsioni geografiche o spaziali. Questi fattori concorrono a rendere la lettura delle cartografie storiche di Edo e Tokyo particolarmente complessa per un osservatore occidentale.

Questa notevole diversità è anche una conseguenza dell'isolamento del Giappone durante gran parte del periodo Edo (1603–1867). Prima della Restaurazione Meiji (1867-1912), la cartografia giapponese era caratterizzata da una notevole varietà di forme e linguaggi. Ciò suggerisce chiaramente che le mappe non rispondevano esclusivamente ad un uso pratico. Infatti, non erano solo impiegate come strumenti amministrativi e di orientamento, ma anche come oggetti decorativi, propagandistici o legati alla produzione letteraria.[6]

> *"Lo spazio era solo una realtà vaga per i cittadini di Edo, e viene rappresentato senza grande intensità. [...] Il Monte Fuji si erge come punto focale sullo sfondo. Sebbene fisicamente distante, è stato avvicinato in modo marcato; è disegnato con audace esagerazione per drammatizzare il suo ruolo di simbolo della città."*[7]

Per questo motivo, esse sono spesso rappresentate secondo prospettive insolite o presentano evidenti distorsioni spaziali. Nel confronto tra mappe realiz-

6: "Building Tokyo by the Sea Visions, strategies and projects on the edge of the water 1950-2020", Raffaele Pernice, Alice Covatta, Leonardo Zuccaro Marchi (In Ian Morley and Hendrik Tieben (eds.), International Planning History Society Proceedings, 20th IPHS Conference, "The (High Density) Metropolis and Region in Planning History," Hong Kong, 2 - 5 July, 2024, TU Delft Open, 2024)

7: "Tokyo a Spatial Anthropology ", Hidenobu Jinnai (University of California Press, 1995), p. 70

Fig. 6: "Tōkaidō meisho ichiran", Katsushika, Hokusai, 1760-1849. Mostra strade, città e castelli. Kyoto è in alto a destra ed Edo in basso a destra. Questa non è una vera vista a volo d'uccello; è fortemente distorta, ad esempio, Nagoya è a destra invece che a sinistra del Fuji, e l'oceano Pacifico è al centro; l'intera parte in alto a destra dovrebbe essere in alto a sinistra. Mappa in stile mandala.

Source: https://open.library.ubc.ca/collections/tokugawa/items/1.0216043#p0z-5r0f



Fig. 6

zate in epoche diverse, emerge spesso l'assenza di un metodo di proiezione comune: in molti casi la proiezione varia da una mappa all'altra o risulta addirittura sconosciuta.

Tali distorsioni possono essere attribuite a diversi fattori, in primo luogo alle condizioni dell'ambiente circostante.
La precisione delle mappe era influenzata non solo da fattori della geografia fisica, come le condizioni naturali del terreno e del paesaggio, ma anche da fattori antropogeografici, come il percorso delle strade, la distribuzione delle residenze dei samurai e le diverse sessioni di rilevamento.[8]
Tuttavia, è anche necessario considerare che le mappe topograficamente più precise fossero generalmente di competenza di alti funzionari governativi o militari, che avevano un interesse personale a impedire che informazioni così preziose diventassero di dominio pubblico.[9]

Per queste ragioni, nello studio delle mappe storiche si è rivelato fondamentale adottare un approccio basato sul ridisegno cartografico. Partendo dalle mappe più recenti di Tokyo, la città è stata progressivamente "spogliata" per strati, procedendo a ritroso nel tempo.
Questo processo ha permesso di individuare elementi fissi e immutati, utilizzati come punti di riferimento per orientarsi e muoversi tra i diversi periodi storici:

> *"L'impatto delle catastrofi naturali e degli interventi umani sullo spazio urbano di Edo-Tokyo ha reso difficile trovare i punti di riferimento attuali sulle mappe antiche, con alcune rare eccezioni. Un'eccezione ben nota è il Palazzo Imperiale che si erge sul sito del vecchio Castello di Edo, considerato il centro vuoto di Tokyo, mentre uno molto meno famoso è rappresentato da Tsukudajima. [...] Nei secoli, è stata solo marginalmente colpita da terremoti, incendi e danni di guerra, ha evitato di espandersi in verticale e ha resistito anche alla ricostruzione con grattacieli."* [10]

Come già anticipato, la Tokyo contemporanea conserva molte delle strutture urbane ereditate da Edo. Nel complesso, i segni del passato convivono con le nuove forme urbane della città contemporanea.

Questo capitolo si propone come una guida alla lettura delle mappe storiche, fornendo gli strumenti necessari per orientarsi nel confronto tra cartografie di epoche differenti, attraverso l'individuazione di alcuni punti di riferimento che sono rimasti stabili nel tempo e ancora chiaramente leggibili nella città contemporanea.

Questi elementi possono essere utilizzati come guide fondamentali per l'interpretazione e il confronto tra cartografie di epoche differenti.

8: "Geographical Analysis on the Projection and Distortion of IN ¯ O's Tokyo Map in 1817", Yuki Iwai, Yuji Murayama (International Journal of Geo-Information, 2019

9: "Mappe della tarda epoca Edo del Tōkaidō: distorsione e rappresentazione", Asia453, 2017. https://asia453.wordpress.com/2017/03/27/late-edo-era-maps-of-the-tokaido-distortion-and-representation/?utm_source=chatgpt.com

10: "Fragile and Resilient Cities on Water: Perspectives from Venice and Tokyo", Rosa Carioli, Stefano Soriani (Newcastle upon Tyne, UK: Cambridge Scholars Publishing, 2017), p. 155



Fig. 7: https://www.nippon.com/en/guide-to-japan/gu900191/

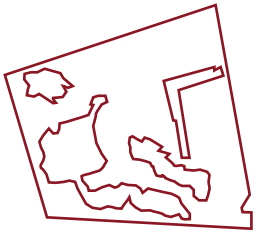


Fig. 8: https://www.tokyostreetview.com/hamarikyu-gardens-tokyo/

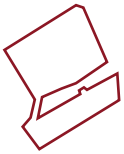


Fig. 9: https://www.tokyostreetview.com/tsukudajima/



Fig. 10: https://livejapan.com/en/in-tokyo/in-pref-tokyo/in-tsukiji/article-a0000142/

PUNTI DI RIFERIMENTO

IL TEMPIO TSUKIJI HONGAN-JI:

Situato nel cuore di Tsukiji, vicino all'ex mercato, il tempio Tsukiji Hongan-ji fu costruito nel 1657 e ricostruito nel 1934 dopo il grande incendio e i danni del terremoto del Kantō. Tutt'oggi è un luogo di culto.



GIARDINO DI HAMA RIKYŪ:

Situato a Tsukiji, alla foce del fiume Sumida, il giardino storico, aperto al pubblico dal 1946, risale all'epoca Edo e segue lo stile tradizionale giapponese, pensato per passeggiate e contemplazione.
Originariamente faceva parte della tenuta di Villa Hama, da cui prende il nome.



ISOLA DI TSUKUDAJIMA:

Il nucleo originario dell'isola di Tsukuda prende forma nel 1644 quando i pescatori completarono personalmente i lavori di bonifica, costruendo edifici permanenti e banchine per la loro attività.
Quest'area rappresenta il primo insediamento, da cui l'isola si sviluppò fino a raggiungere l'estensione attuale.



SANTUARIO SUMIYOSHI JINJA:

Il Sumiyoshi Jinja, l'omonimo santuario di Osaka, situato nell'isola Tsukuda, è un santuario shintoista dedicato ai Sumiyo shi Sanjin, divinità del mare e dei viaggi sicuri. Fondato nel 1646 da pescatori provenienti da Osaka, il santuario nacque per proteggere la comunità locale.



- Ricostruzione dopo il Grande Incendio di Meireki (1657), un evento devastante che distrusse la maggior parte della città.
- Governo del 5º shōgun Tokugawa Tsunayoshi (1680–1709)
- Sviluppo del Kabuki, forma di teatro tradizionale giapponese nata all'inizio del XVII secolo, che combina danza, recitazione e musica, oggi riconosciuta come patrimonio culturale immateriale dall'UNESCO.
- Nascita e diffusione delle stampe Ukiyo-e, che significa letteralmente "immagini del mondo fluttuante" e si riferisce a una forma di arte xilografica fiorita tra il XVII e il XIX secolo, che rappresenta scene di vita quotidiana, paesaggi, attori del teatro kabuki e cortigiane.



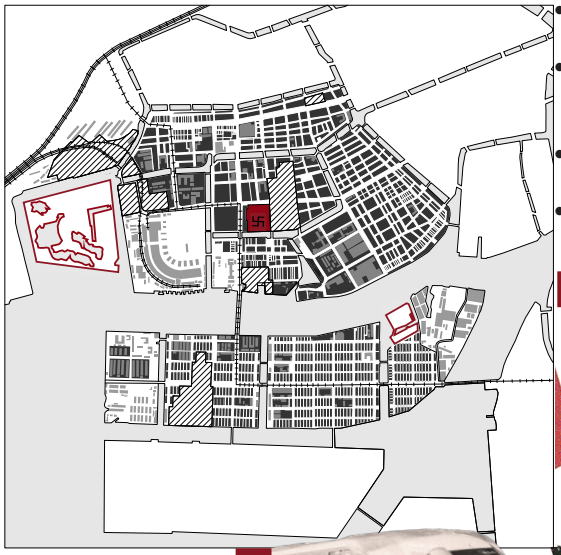
1693





1876

- Fondazione dell'Università di Tokyo (1877), la prima università moderna del Giappone.
- Emanazione "dell'Editto Haitōrei", (1876) che vietava il porto di armi in pubblico, con l'eccezione di militari e funzionari, segnando la fine dell'era dei samurai.
- Governo dell'imperatore Mutsuhito (1853-1912), che elevò il Giappone al rango di grande potenza mondiale.
- Costruzione dell'attuale Palazzo Imperiale di Tokyo, completata nel 1888, in seguito a un incendio che distrusse il precedente palazzo Nishinomaru nel 1873.
- Trasferimento della capitale da Kyoto a Tokyo.



- Gli Stati Uniti bombardano e distruggono il 50% della città.
- L'imperatore Hirohito emette l'editto "Ningen sengen" (1946), con cui rinuncia alla propria natura divina ed entra in vigore la nuova costituzione.
- Nascita del kaiju eiga (film di mostri), tra cui Godzilla (1954), simbolo della distruzione.
- Olimpiadi di Tokyo, simbolo di rinascita, e arrivo dei treni Shinkansen (1964).

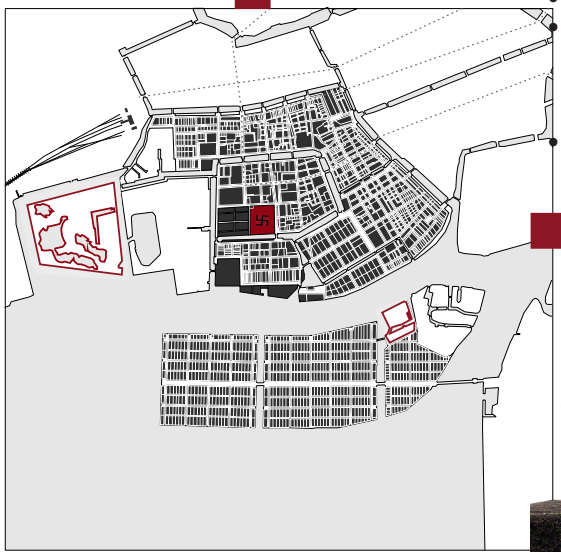




1946



- Il Giappone esce vincitore dopo il primo conflitto mondiale (1904–1905) e riconosciuto come grande potenza.
- Inizio del cinema giapponese.
- Prime manifestazioni femministe guidate da Hiratsuka Raichō, figura chiave in questo contesto di rivoluzione.
- Nascita dell'università Imperiale di Tokyo.



1907



- Crescono le fabbriche, le aziende elettroniche e automobilistiche (Sony, Honda, Toshiba).
- Boom del design, moda e elettronica.
- Anime e manga come fenomeno globale.
- Inizia il "Miracolo economico giapponese", cambia l'immagine del paese: Tokyo diventa simbolo del progresso tecnologico e industriale e le case di legno vengono sostituiti dai grattacieli commerciali.

2025

CAPITOLO 3.2

DISCOVERING THE CITY THROUGH CARTOGRAPHIC ANALYSIS

Partendo dal contesto urbano complessivo di Tokyo, lo strumento dell'analisi cartografica consente di spostare l'attenzione verso una scala territoriale più circoscritta.
Come illustrato in precedenza, lo studio delle cartografie storiche consente di ottenere una lettura della città per strati che, secolo dopo secolo, si sovrappongono fino a restituire l'immagine contemporanea della città, al fine di comprenderne i processi di trasformazione urbana, che hanno segnato il passaggio dalla città di Edo alla città di Tokyo.

L'analisi cartografica prende in esame il quartiere di Chūō-Ku, il cui nome significa letteralmente "centro", infatti esso si colloca al centro della metropoli, al fianco del castello imperiale e affacciato sulla baia di Tokyo.
Comprendendo i distretti di Tsukudajima e Tsukishima, Chūō-ku racchiude elementi fondamentali della storia urbana della città: la memoria della città di Edo, i processi di bonifica della baia, le sperimentazioni legate all'estensione industriale e residenziale sul mare, lo sviluppo commerciale connesso al mercato di Tsukiji e i più recenti processi di modernizzazione del secolo scorso.

Per queste ragioni, Chūō-ku risulta essere un caso studio ottimale per comprendere in che modo i processi di trasformazione urbana, discussi nei capitoli precedenti, si siano manifestati concretamente in una città complessa come Tokyo.

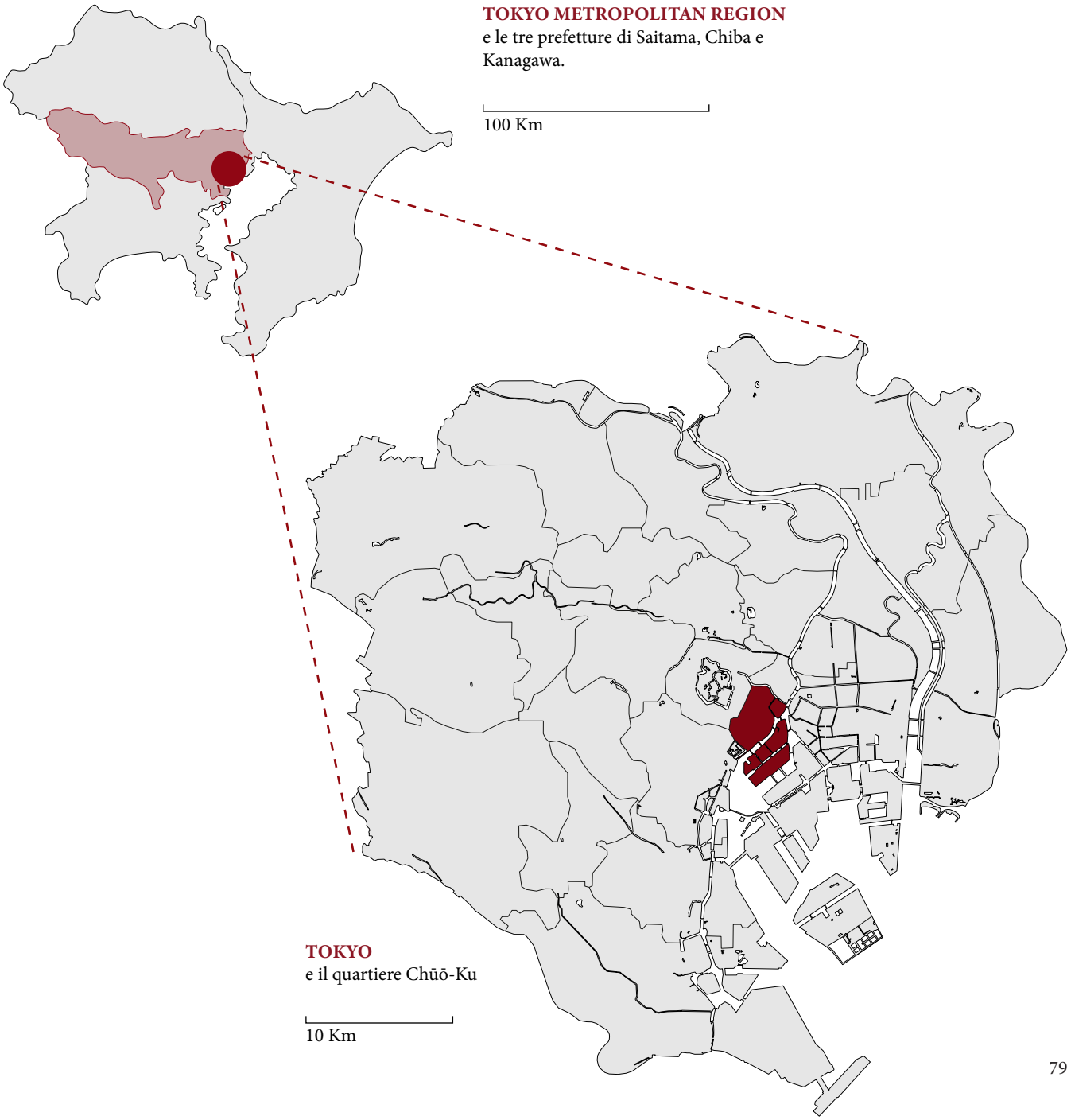


Fig. 11

All'interno di questo quadro, l'analisi cartografica assume come focus principale l'isola di Tsukuda, inserendola però in un contesto urbano più ampio, alla scala del quartiere. Questo consente di indagare le relazioni funzionali, economiche e politiche tra l'isola e le diverse aree circostanti, considerando come le trasformazioni avvenute nel resto del quartiere abbiano influenzato lo sviluppo dell'isola e, allo stesso tempo, come l'evoluzione di Tsukuda abbia inciso sul contesto urbano complessivo.

Fig. 11: Vista aerea didel quartiere Chūō-Ku. (immagine fotografica 2024).

Souce: https://maps.gsi.go.jp/?#16/35.663843/139.779825/&base=ort&ls=ort%7Cnendophoto2024&disp=11&lcd=nendophoto2024&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0&d=m


TOKYO METROPOLITAN REGION
e le tre prefetture di Saitama, Chiba e Kanagawa.
100 Km
TOKYO
e il quartiere Chūō-Ku
10 Km

CAPITOLO 3.3

THE HISTORICAL EVOLUTION OF TSUKUDAJIMA AND TSUKISHIMA IN TOKYO BAY

1612 - 1693

Isola di Tsukudajima

L'isola di Tsukuda, così come la conosciamo oggi, ha avuto origine dal "nucleo" di *Tsukudajima*, quando, nel 1612, fu ordinato ad un gruppo di pescatori di Osaka di trasferirsi nella baia di Edo per svolgere il ruolo di fornitori speciali di pesce per il castello dei governanti Tokugawa in cambio del diritto di pescare al largo della costa di Edo. I pescatori del villaggio di Tsukuda[11] portarono con sé le usanze locali e l'identità culturale della loro terra natale, tra cui il culto delle divinità del *Santuario Sumiyoshi* (i protettori dei marinai).[12]

Esistono diverse ipotesi riguardo all'arrivo dei pescatori da Osaka a Edo. Secondo il famoso "*Edo meisho zue*" (Guida illustrata di Edo, 1834–36), trentaquattro pescatori furono convocati per trasferirsi a Edo dopo che Ieyasu Tokugawa vinse la grande battaglia a Sekigahara nel 1600, che portò alla riunificazione del Giappone e alla nascita dello shogunato Tokugawa. I pescatori ricevettero dal governo militare, nel 1613, diritti di pesca speciali che permisero loro di mantenere un privilegio esclusivo nella baia fino alla fine del periodo Edo, insieme al prestigio e all'orgoglio di fornire la tavola dello Shōgun.[13]

Il banco di sabbia, in origine una distesa di terra disabitata formata dai sedimenti del



Fig. 12

11: Tsukuda significa letteralmente "campo di riso coltivati", facendo riferimento ad un'area rurale di Osaka, da cui i primi abitanti dell'isola provenivano.

12: "Fragile and Resilient_Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), p. 156

13: "Fragile and Resilient_Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), pp. 159-162

Fig. 12: Isola di Tsukuda (Tsukudajima), 1827 - 1838. Immagine della collezione della xilografia giapponese (Ukiyo-e).

Source: https://timelessmoon.getarchive.net/amp/media/tsukuda-island-tsukudajima-from-the-series-famous-places-in-the-eastern-capital-982c2a

Fig. 13: Mappa di Tokyo nel periodo Edo (1680), "Zoho Edo oezu: saru sangatsu aratame gomon eiri".

Source: https://tinyurl.com/483d9r7x

1680



Fig. 13

fiume Sumida, aveva un facile accesso sia al mare che ai principali fiumi della città. La sua posizione strategica permise all'isola di diventare un importante avamposto per gli affari navali e marittimi, da cui monitorare il traffico navale e difendere il castello e la città di Edo. Ciò testimonia che il governo Tokugawa considerasse il gruppo non solo abili pescatori, ma anche esperti e fidati marinai in grado di informare il governo militare su qualsiasi attività che potesse minacciare la città dal mare.[14]

I trentaquattro pescatori passarono quattordici anni a bonificare personalmente la terra, lavorando da soli "*instancabilmente giorno e notte*", concludendo i lavori di bonifica nel 1644. L'area sarà poi ribattezzata con il nome del loro luogo d'origine, Tsukuda-jima.[15]

Come mostrato nella ricostruzione in Fig. 14, l'isola al termine della bonifica appariva suddivisa in 35 lotti, ogniuno dei quali profondo 20 ken (circa 36 metri), mentre il fronte strada variava da 12 ken (22 m) a 4 ken (7m), per una superficie complessiva di 100 ken per ciascuno dei quattro lati, circa tra i 28.000 e i 33.000 metri quadrati. All'epoca, i capi della comunità di pescatori si sistemarono su lotti più grandi, vicino al Santuario Sumiyoshi, costruito due anni dopo il completamento dell'isola come filiale dell'omonimo santuario di Osaka a sottolineare il legame con la città d'origine.[16] Nonostante la sua posizione periferica, il Santuario Sumiyoshi rivestiva un ruolo centrale nella vita comunitaria del villaggio di pescatori.[17]

Isola di Ishikawajima

Verso la sponda settentrionale di Tsukudajima si estendeva l'isola di *Ishikawajima*, letteralmente "*isola di Ishikawa*", un funzionario incaricato degli affari marittimi e navali, da cui prende il nome. lo shogunato Tokugawa Iemitsu cedette quest'isola naturale a Ishikawa Hachizaemon Masatsugu nel 1626. Quest'area sarà utilizzata durante tutto il periodo Edo come avamposto navale, connessa alla zona costiera di Teppōzu e il centro mercantile di Nihonbashi. In questi anni l'isola di Tsukuda si configura come una forza da non sottovalutare: aveva accesso al principale delta fluviale di Edo ed era stata emancipata dallo shōgunato.[18]

L'esperienza di Tsukuda rappresenta uno dei primi esempi di integrazione tra

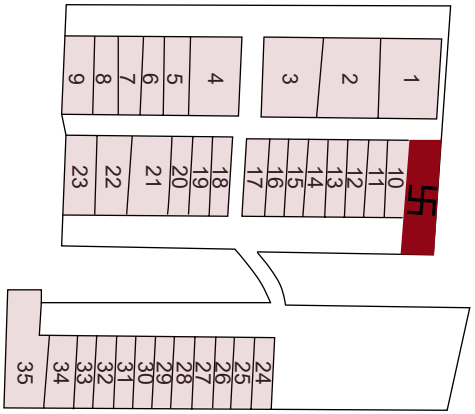


Fig. 14

14: "Fragile and Resilient_ Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), pp. 162-165

15: I prefissi Jima e Shima significano "isola"

16: "Fragile and Resilient_ Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), pp. 169-173

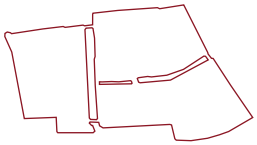
17: "Fragile and Resilient_ Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), pp. 173-177

18 About Tsukudajima and Tsukishima, Tsukishima Nagaya School, 2020. https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=208

Fig. 14: Diagramma prodotto dagli autori.

Source: "Fragile and Resilient_Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), p. 187

attività produttiva, infrastruttura fluviale e organizzazione urbana nella Edo dei Tokugawa. Il ruolo dei pescatori di Tsukuda contribuì progressivamente alla strutturazione di una rete di distribuzione più ampia, che trovò nel mercato ittico di Nihonbashi, antenato del mercato di Tsukiji, il suo principale punto di riferimento. Proprio da questo sistema, fondato sul trasporto via acqua e sulla centralità dei fiumi e dei canali, ebbe origine il lungo processo di espansione urbana verso le aree costiere.[19]



Tsukiji

A partire dalla metà del XVII secolo, in particolare dopo il Grande Incendio di Meireki del 1657, lo shogunato Tokugawa avviò una sistematica politica di bonifica delle zone paludose e dei bassifondi lungo il delta del fiume Sumida, utilizzando i materiali provenienti dagli scavi di fossati e canali. Questi interventi modificarono profondamente il rapporto tra terra e acqua, dando origine a nuovi quartieri urbani costruiti su terreni artificiali. È all'interno di questo processo che si colloca la formazione di Tsukiji, il cui nome, che significa "terra costruita", riflette l'origine bonificata del suolo.[20]

Se Tsukuda rappresenta il nucleo originario legato alla comunità dei pescatori e alla fornitura diretta per lo shogunato, invece Tsukiji nasce come estensione fun-



Fig. 15

19: Revitalising Tsukiji Fish Market, Nus Department of Architecture, 2022, https://issuu.com/nusdoa/docs/nus_doa_m.arch1_options_studio_-_revitalising_tsuk

20: Let's explore the Tsukiji outer Market, The History of Tsukiji, NPO 築地食のまちづ, 2025, https://www.tsukiji.or.jp/english/

Fig. 15: Vista sul Tempio Tsukiji Hongan-ji (Teppozu Tsukiji Monzeki), dalla serie "Supplemento alle cento famose vedute di Edo (Edo hyakkei yokyo)".

Source: https://www.artic.edu/artworks/26537/teppozu-and-tsukiji-honganji-temple-teppozu-tsukiji-monzeki-from-the-series-supplement-to-the-one-hundred-famous-views-of-edo-edo-hyakkei-yokyo

Fig. 16: "Specchio quadrato con mappa di Edo", (1693). Mappa sulla quale è stato effettuato il ridisegnoa cura degli autori.

Source: https://lapis.nichibun.ac.jp/chizu/map_detail.php?id=000904243

1693

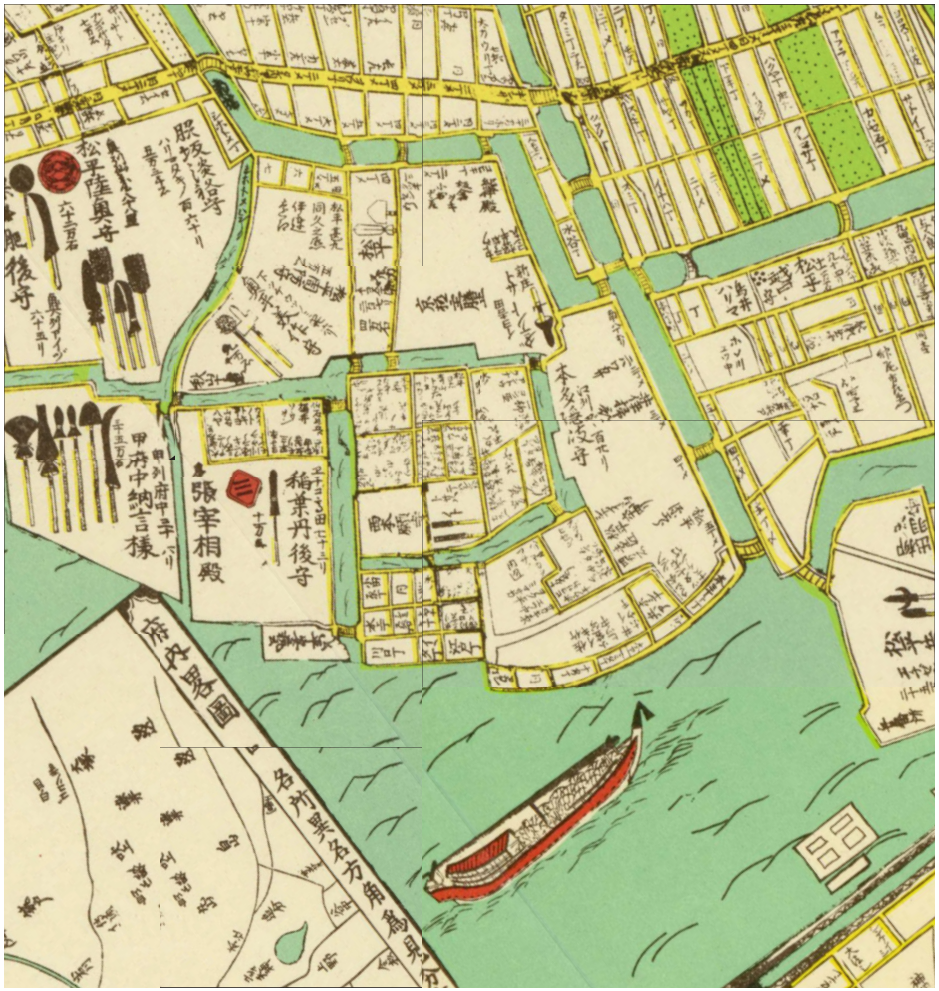
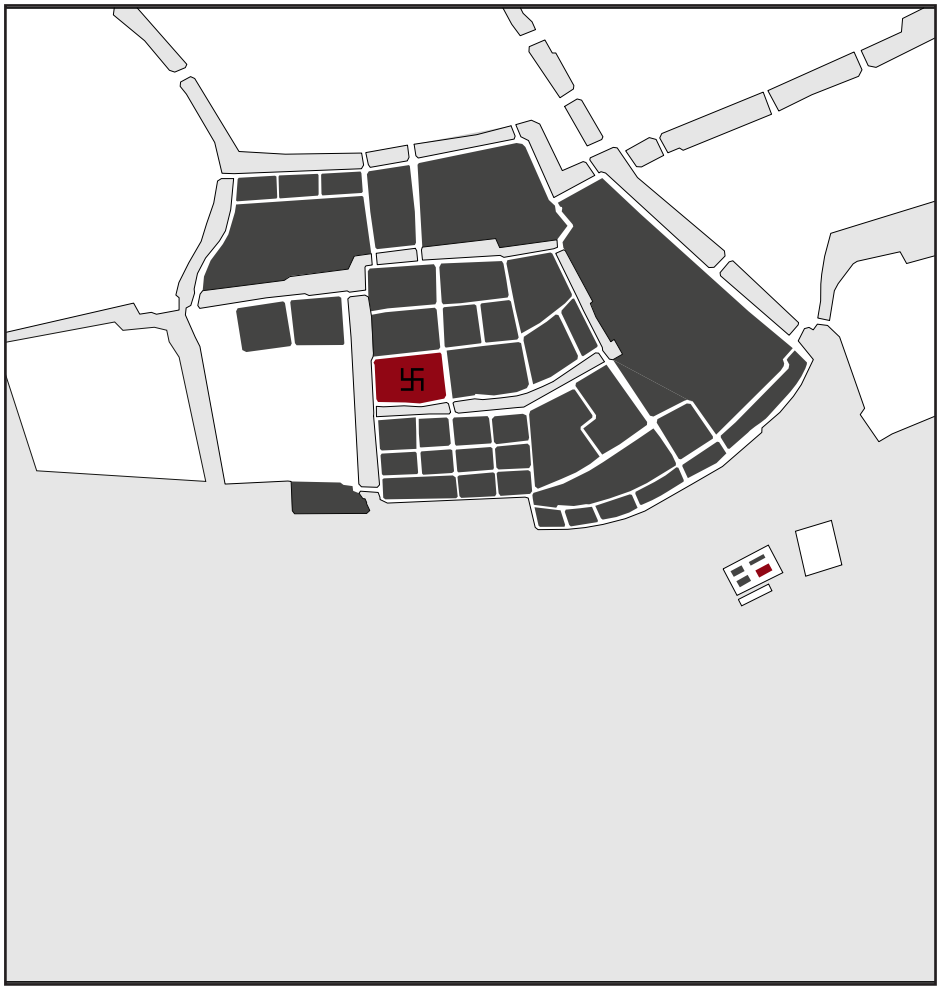


Fig. 16

1693



RIDISEGNO DELLA MAPPA DI EDO

卐 Templi

Appezzamenti

Fuori scala

0 750m

N

zionale e logistica della città di Edo, inserendosi in una rete di scambi che aveva già in Nihonbashi il suo centro commerciale. La sua posizione lungo il fiume Sumida e in prossimità della baia ne fece progressivamente un nodo strategico per le attività legate al commercio del pesce, anticipando il ruolo che assumerà pienamente nei secoli successivi.[21]

L'area di Tsukiji era originariamente attraversata da numerosi canali, le cui tracce sono ancora visibili nei percorsi stradali odierni.[22] Il Grande Incendio di Meireki del 1657 distrusse oltre due terzi degli edifici di Edo, tra cui il tempio Hongan-ji ad Asakusa che, a seguito della distruzione, fu trasferito a Tsukiji, segnando l'inizio della sua nuova centralità religiosa e culturale.[23]

Il terreno su cui oggi sorge l'attuale mercato esterno era un tempo occupato da circa ottanta templi secondari, mentre una fascia di ville e residenze di signori feudali separava questo fitto complesso di templi dal resto della città, abitata per lo più da cittadini comuni.



Giardino di Hama Rikyū
e Villa Imperiale

Tra la residenza sul mare della famiglia imperiale a ovest e il complesso dei sottotempli di Hongan-ji, sorgeva la villa del clan Matsudaira.
Proprio su questa storica tenuta verrà costruito il futuro mercato di Tsukiji.[24]

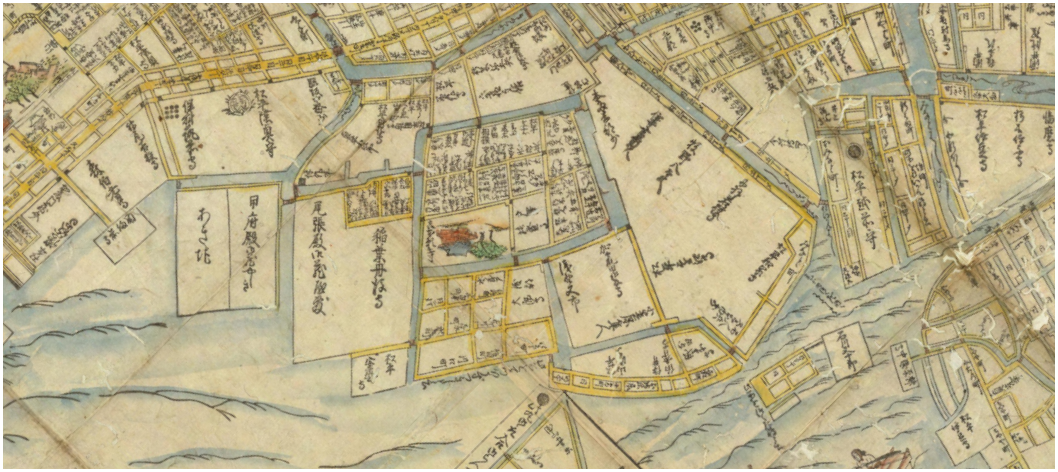


Fig. 17

21: History of Tsukiji, 築地まちづ, 2025, https://tsukiji-machizukuri.jp/english/history/

22: Tokyo's pantry: Tsukiji and the commodification of market culture, Alice Colverd, Alexander McLean, The Architectural Leagueny, 2013. https://archleague.org/article/tokyos-pantry-tsukiji-and-the-commodification-of-market-culture/

23:History of Tsukiji, 築地まちづ, 2025, https://tsukiji-machizukuri.jp/english/history/

24: Revitalising Tsukiji Fish Market, Nus Department of Architecture, 2022, https://issuu.com/nusdoa/docs/nus_doa_m.arch1_options_studio_-_revitalising_tsuk

Fig. 17: Mappa di Tokyo nel periodo Edo (1710). "Bundo Edo oezu", Ishikawa, Ryusen.

Source: https://tinyurl.com/y75zpapr

25: The history of IHI, IHI, 2023, https://archeyes.com/plan-tokyo-1960-kenzo-tange/

Fig. 18: "Land Use of Edo (Tokyo) aroud 1860". Yasuo Masai, Institute of geoscience (Geography), University of Tsukuba, 1973.

Source: "City With a Hidden Past", Fumihiko Maki. (Tokyo: Kajima Institute, 2018), p. 74-75. https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agdm/id/30969/

Fig. 19: Mappa di Tokyo nel periodo Edo (1799). "Saihan shinkai su Edo ezu", Nishimura Soshichi.

Source: https://tinyurl.com/yewxv6s9

Fig. 20: Mappa di Tokyo nel periodo Edo (1858). "Bunken Edo oezu", Mori, Fusai; Subaraya, Mohe

Source: https://tinyurl.com/yewxv6s9

Fig. 21: Mappa di Tokyo nell'era Meiji (1876). Mappa sulla quale è stato effettuato il ridisegnoa cura degli autori.

Source: https://tinyurl.com/mvs5tkv5

1693-1876



Isola di Ishikawajima

Nel 1797 l'area di Ishikawajima divenne nota come luogo di detenzione per criminali e oppositori politici, fino al 1853, anno in cui il terreno venne acquistato da Mito Han per essere utilizzato come cantiere navale di Edo.
Solo in seguito al colpo di Stato Meiji, il cantiere navale venne privatizzato dall'azienda "Ishikawajima Harima Heavy Industries" (ora IHI Corporation), rimasto operativo dal 1876 fino al 1979.
Dopo la sua chiusura tutte le vecchie strutture furono demolite, preparando l'area alle moderne espansioni residenziali avviate dopo il 1990.[25]

Consultando la mappa in Fig.18 è possibile avere un quadro più chiaro dell'utilizzo del suolo nel corso dell'Ottocento nell'area dell'attuale Chūō.
Nella mappa vengono riportate le distinzioni tra gli spazi residenziali, caratterizzati dalla presenza di residenze daimyō, machiya e quartieri dei samurai; amministrativi, con il castello imperiale e gli edifici governativi; religiosi con templi e santuari; e agricoli.
Tale suddivisione evidenzia chiaramente come la pianificazione urbana di Edo fosse strettamente legata sia all'organizzazione sociale gerarchica sia alle caratteristiche topografiche dell'epoca.

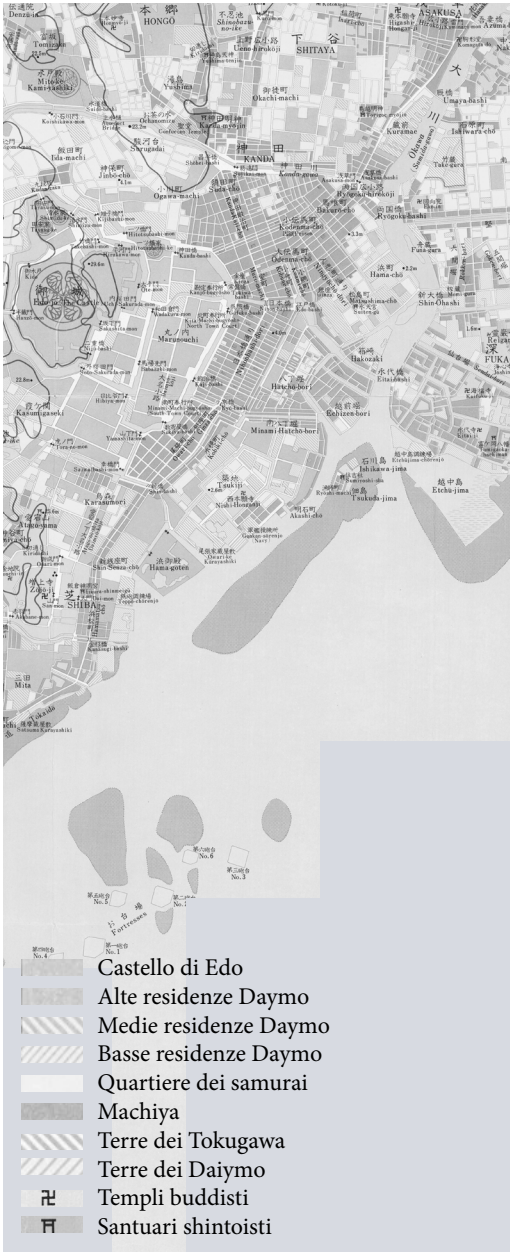


Fig. 18

1799



Fig. 19

1858



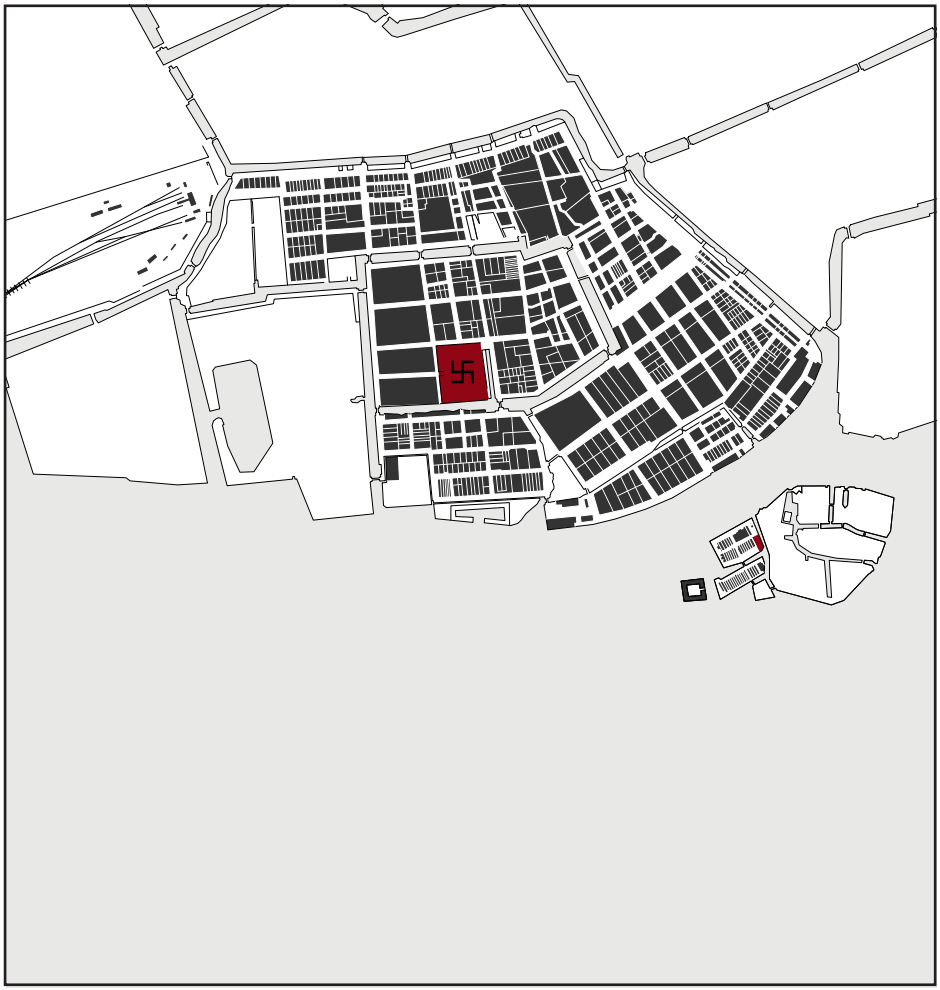
Fig. 20

1876



Fig. 21

1876



RIDISEGNO DELLA MAPPA DI EDO

卐 Templi

Appezzamenti

Fuori scala

0 750m

N

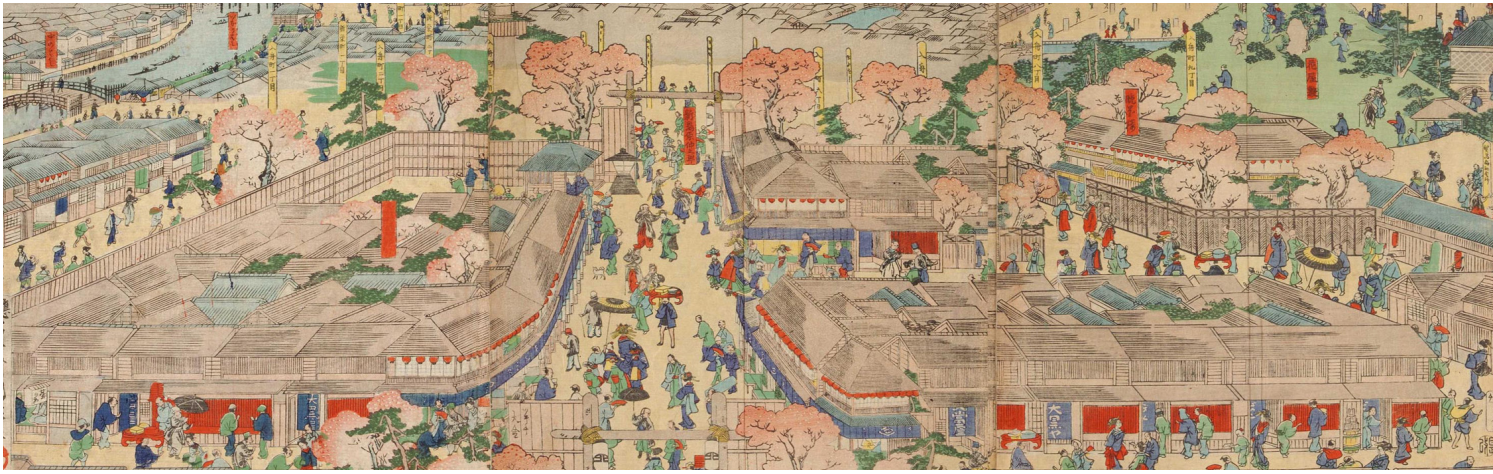


Fig. 22

Mentre l'isola di Tsukuda nel corso del Seicento e inizio dell'Ottocento resta ancora legata alla struttura urbana di Edo, verso la fine del XIX secolo, l'area di Tsukiji iniziava a subire importanti trasformazioni urbane e culturali.
Nel 1869, le principali potenze occidentali negoziarono trattati con il Giappone, aprendo Edo alle altre città straniere.



Akashi-chō



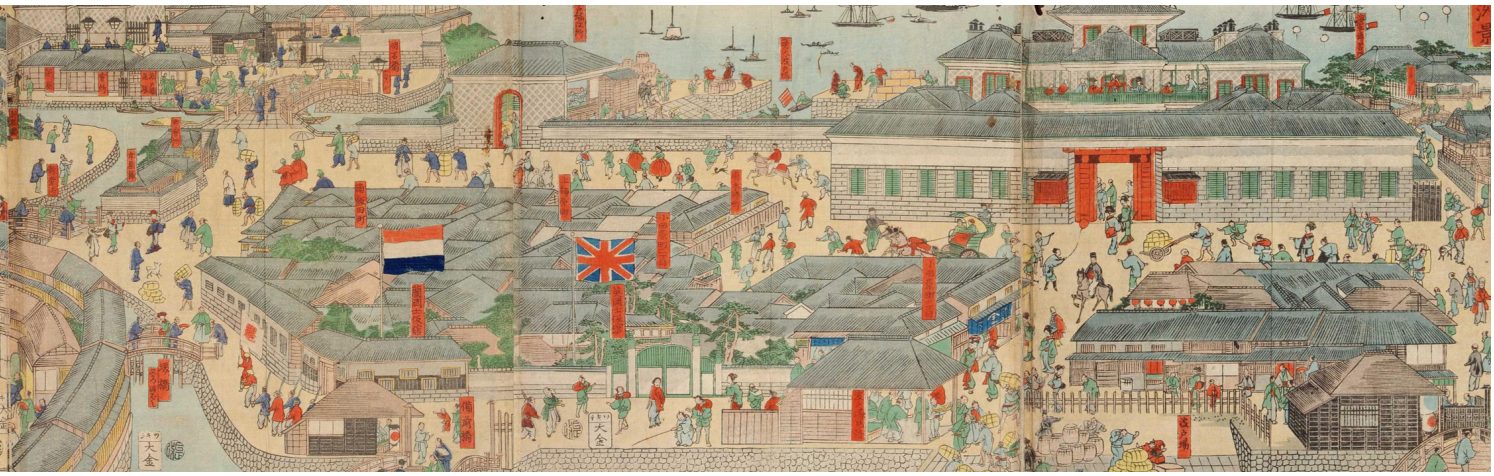
Area centrale di Tsukiji

Questa fase di apertura culturale e territoriale del Giappone, si riflette sull'organizzazione spaziale dell'area centrale di Tsukiji, in cui si stabilì la comunità straniera. Nei lotti della città di Edo iniziano ad apparire le prime chiese, scuole e istituzione governative, influenzate dai modelli architettonici occidentali. L'insediamento degli stranieri si estese fino alla costa, ad Akashi-chō (oggi Tsukiji-Teppōzu), un tempo occupata da residenze samurai lungo il fiume Sumida.
Anche qui sorsero ambasciate, ospedali e i primi hotel della città. Il centro dell'attuale quartiere di Chūō crebbe trasformandosi in un polo culturale, religioso e diplomatico.

La posizione dell'insediamento della comunità straniera, facilmente raggiungibile via acqua da Yokohama, dove risiedeva la maggior parte degli stranieri della città; vicina al nuovo capolinea ferroviario di Shinbashi, completato nel 1872; e sufficientemente isolata dal centro urbano principale, garantiva agli stranieri un insediamento sicuro e funzionale, lontano dalla vita quotidiana dei cittadini giapponesi ma al contempo ben collegato con la

Fig. 22: Paesaggio di Tsukiji e della comunità straniera.

Source: https://www.library.metro.tokyo.lg.jp/portals/0/edo/tokyo_library/english/bunmeikaika/page1-1.html.



città e con i trasporti principali.
Mentre questi radicali cambiamenti investirono Tsukiji, la parte settentrionale, al di sopra del nuovo insediamento, continuò ad essere abitata principalmente da cittadini giapponesi, concentrando residenze più modeste, scuole locali, magazzini e piccole attività mercantili lungo il fiume. [26]

26: Revitalising Tsukiji Fish Market, Nus Department of Architecture, 2022, https://issuu.com/nusdoa/docs/nus_doa_m.arch1_options_studio_-_revitalising_tsuk

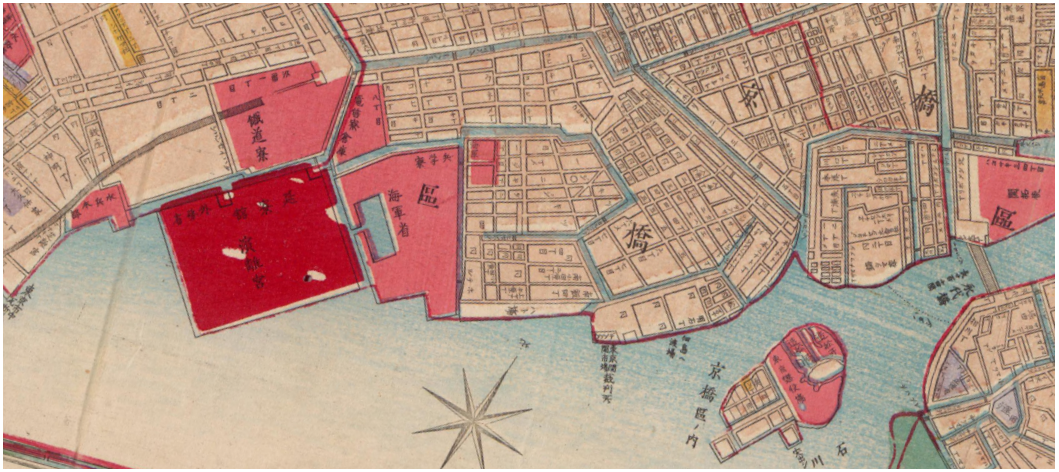


Fig. 23: Mappa di Tokyo (1880). "Tokyo Kubun Ezu: zen", Shimizu, Shigeyuki

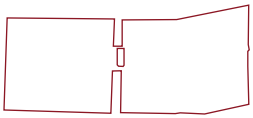
Source: https://tinyurl.com/3epy86u8

Fig. 23

1876-1907

Strettamente legata alla struttura socio-economica e alla vita quotidiana di Edo, Tsukudajima continuò a conservare un carattere insulare, sottolineato in numerose mappe e rappresentazioni visive dell'epoca, lugo tutto il periodo dello shogunato Tokugawa. Tuttavia, questa insularità cominciò a essere ridefinita con l'avvento della modernizzazione, a seguito dell'instaurazione del nuovo governo *Meiji* nel 1868.

Nello stesso anno Edo divenne la capitale dello *Stato unificato e centralizzato* e fu in seguito ribattezzata Tokyo, la nuova "*capitale orientale*".
Il processo di modernizzazione trasformò profondamente l'assetto urbano della città, in particolare attraverso interventi di bonifica di paludi e terre incolte lungo le aree costiere che modificarono radicalmente sia l'aspetto che la geografia di Tokyo.
Nell'ambito di un più ampio progetto di modernizzazione della capitale, gli interventi erano orientati a realizzare un porto moderno e a creare nuove terre edificabili.



Tsukishima e Kachidoki

Nel 1883 si avviò la prima fase di bonifica della baia, segnando l'inizio di una trasformazione decisiva per l'isola di Tsukuda. [27]

Nel 1892 si conclusero i lavori a sud dell'isola che portarono alla creazione dell'attuale *Tsukishima*. Questa prima estensione di Tsukuda, all'inizio del XX secolo, divenne un importante centro industriale, principalmente abitato dagli operai impiegati nelle fabbriche.
Furono infatti eretti numerosi impianti industriali, officine, magazzini e depositi e, con l'aumento delle attività produttive, sorsero anche molte abitazioni economiche lungo la principale via commerciale dell'area, tra cui la *Nishinaka-dōri*, che attraversava l'isola fino al cantiere navale di Ishikawajima.

La matrice urbana dell'area era caratterizzata da un modello di griglia più rigoroso rispetto a quello di Tsukudajima. Tuttavia, sebbene l'isola fosse il risultato di una moderna pianificazione urbanistica, la griglia si basava sull'unità di misura del *chō*, un isolato quadrato di circa 120 metri per lato (circa 14.400 m²), tipico dell'organizzazione urbana del periodo Edo. Ogni isolato, pari a 60 ken (circa 109 metri, escluse le strade), era suddiviso in due parti da una strada trasversale larga circa 5,4 metri.

Queste mezze unità, pensate originariamente per ospitare fabbriche e magazzini, risultavano tuttavia eccessivamente ampie per l'uso residenziale, per questa ragione vennero ulteriormente suddivise in sei lotti lunghi e stretti, attraversati da vicoli (*roji*) larghi tra i 2 e i 3 metri, in con-

27: "Fragile and Resilient_Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), p. 180.

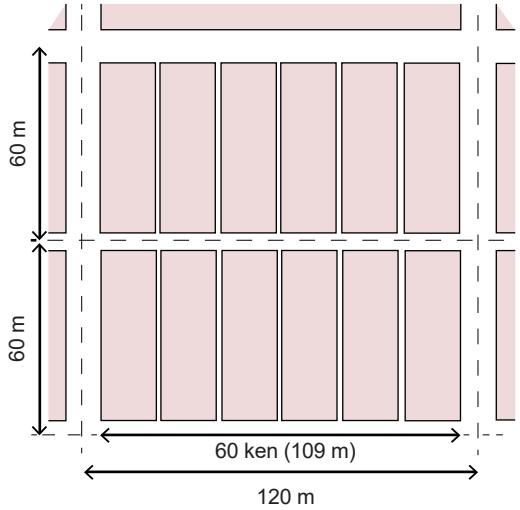


Fig. 24

formità con le normative edilizie dell'epoca. Lungo ogni vicolo, si articolavano circa 24 case a schiera (*nagaya*), disposte su entrambi i lati. Queste abitazioni molto compatte erano costituite da gruppi di 2–4 unità contigue, separate da muri comuni. Una singola unità misurava circa 3,64m di larghezza e 6,37m di profondità, raggiungendo una superficie complessiva di appena 44 m² su due piani.[28]



Shin-Tsukudajima

I lavori di bonifica proseguirono nel 1894 con la realizzazione di un nuovo quartiere sul margine sud-orientale dell'isola, che fu poi denominato Kachidoki, mentre, nel 1896 fu intrapreso un ulteriore progetto di bonifica a est di Tsukudajima, concepito come estensione dell'isola e sviluppato secondo la griglia stradale di Tsukishima; questo nuovo insediamento prese il nome di Shin-Tsukudajima.[29]



Fig. 25

Fig. 24: Organizzazione di un'unità chō nel distretto di Tsukishima.

Source: https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=208

28: About Tsukudajima and Tsukishima, Tsukishima Nagaya School, 2020. https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=208

Fig. 25: Foto aerea di Tsukishima e Shin-Tsukudajima del 1960.

Source: https://maps.gsi.go.jp/?#16/35.662474/139.781881/&base=ort&ls=ort%7Cort_old10&blend=0&disp=11&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0

Fig. 26: Rilievo completo del distretto di Kyobashi, città di Tokyo (1908). Mappa sulla quale è stato effettuato il ridisegnoa cura degli autori.

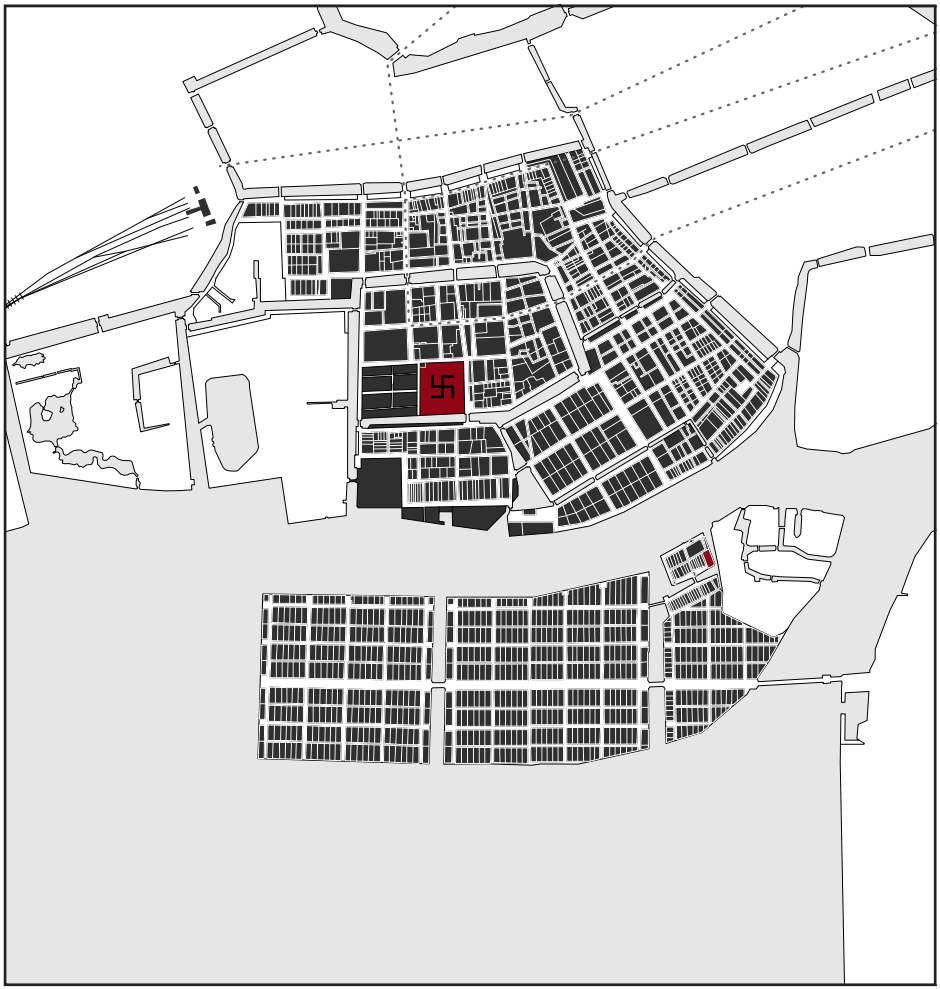
Source: https://lapis.nichibun.ac.jp/chizu/map_detail.php?id=004922753

1907



Fig. 26

1907



RIDISEGNO DELLA MAPPA DI TOKYO

卐 Templi
Lotti
Linea ferroviaria
Linea tramviaria
Fuori scala
0 750m
N

Tali interventi resero i confini di Tsukudajima più difficili da distinguere, sia nelle mappe cartografiche che agli occhi dei residenti, nuovi e storici.
Con la crescita di Tsukishima come polo industriale, nel 1903 fu inaugurato il primo collegamento via terra attraverso il ponte *Aioibashi*, collegando direttamente il margine settentrionale delle terre artificiali a Fukagawa. Nonostante la costruzione del ponte, il traghetto, istituito dal 1645, rimase il principale mezzo di accesso all'isola, utilizzato dai residenti di Tsukudajima e dalle nuove comunità vicine.[30]

Agli inizi del Novecento, il distretto di *Kobashi*, comprendente l'area di Tsukiji, mostrava una significativa crescita urbana, caratterizzata da un aumento della densità edilizia e da una trama urbana più fitta e regolare rispetto al passato.

In quegli anni si svilupparono inoltre le linee tranviarie elettriche, che attraversavano il distretto e lo collegavano alle aree circostanti, diventando una nuova infrastruttura essenziale per la mobilità urbana.
Nonostante l'intensificazione edilizia e l'introduzione di nuove infrastrutture di trasporto, i canali di Tsukiji continuarono a mantenere un ruolo centrale, pienamente integrati nella struttura urbana.[31]

Il paesaggio urbano di Tsukiji nel 1907 riflette quindi una fase di intensa trasformazione, in cui i nuovi cambiamenti dell'età moderna si integrano armonicamente, pur mantenendo il tradizionale assetto urbano.



Fig. 27

29: Shin-Tsukudajima significa letteralmente "estensione di Tsukudajima".

30: "Fragile and Resilient_Prospectives from Venice to Tokyo", Rosa Caroli and Stefano Soriani (Regno Unito, British Library Cataloguing in Publication Data, 2017), pp. 180-181.

31: Hotel Metropole (former US Legation), Tsukiji, c. 1905, Old Tokyo, Steve Sundberg, 2004-2025, Hotel Metropole (former US Legation), Tsukiji, c. 1905. | Old TokyoOld Tokyo

Fig. 27: "Vista aerea della Grande Tokyo" (1921).

Source: https://lapis.nichibun.ac.jp/chizu/map_detail.php?id=004922936

1907-1946



Nel secondo dopoguerra la baia di Tokyo vede una seconda fase di espansione sul mare. Emersero nuove terre bonificate, tra cui *Harumi* e T*oyomi-chō,* completate tra il 1930 e il 1963 per ospitare infrastrutture portuali e magazzini destinati allo stoccaggio e alla refrigerazione del pesce.[32]

Nei primi del Novecento, Tokyo fu colpita da due eventi di portata devastante: il Grande Terremoto del Kantō del 1923 e i bombardamenti aerei del 1945, che distrussero vaste porzioni della città. Tsukudajima e Tsukishima furono tuttavia colpite solo in modo marginale, riuscendo a preservare la struttura urbana dei vicoli e le tipologie edilizie tradizionali.

Sulla sponda opposta del fiume Sumida, Tsukiji continuò a svilupparsi come un centro urbano articolato, favorito in particolare dall'introduzione delle linee ferroviarie che attraversavano l'area, migliorandone l'accessibilità e i collegamenti con il resto di Tokyo. L'assetto urbano, sviluppatosi durante il secolo precedente, continuava a riflettere una netta divisione funzionale tra Akashi-chō, ormai affermato come polo medico e sanitario e l'area centrale, che mantenne una forte vocazione educativa e religiosa. Nella parte settentrionale, densamente popolata, continuava la vita pubblica dei cittadini, con scuole, uffici e altri servizi a supporto della comunità locale.



Fig. 28

32: Tsukishima Area, Chuo-ku Tourism Association, 2024, https://en.chuo-kanko.or.jp/pages/area/tsukishima

Fig. 28: Mappa di Tokyo (1923). La mappa mostra le aree colpite dagli incendi causati dal Grande Terremoto del Kantō.

Source: https://lapis.nichibun.ac.jp/chizu/map_detail.php?id=001813237

Fig. 29: Mappa di Tokyo (1946). La mappa mostra le aree colpite dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. Mappa sulla quale è stato effettuato il ridisegnoa cura degli autori.

Source: https://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/japan_city_plans/index_tokyo.html

1946

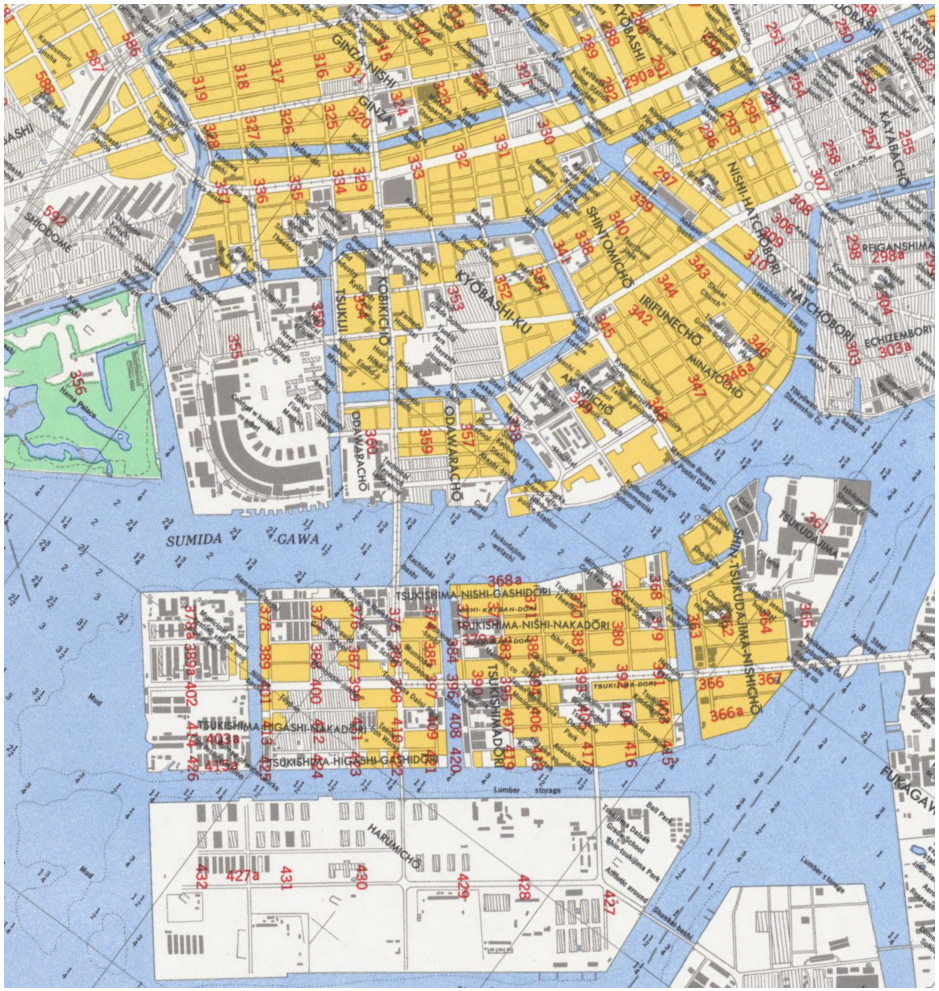
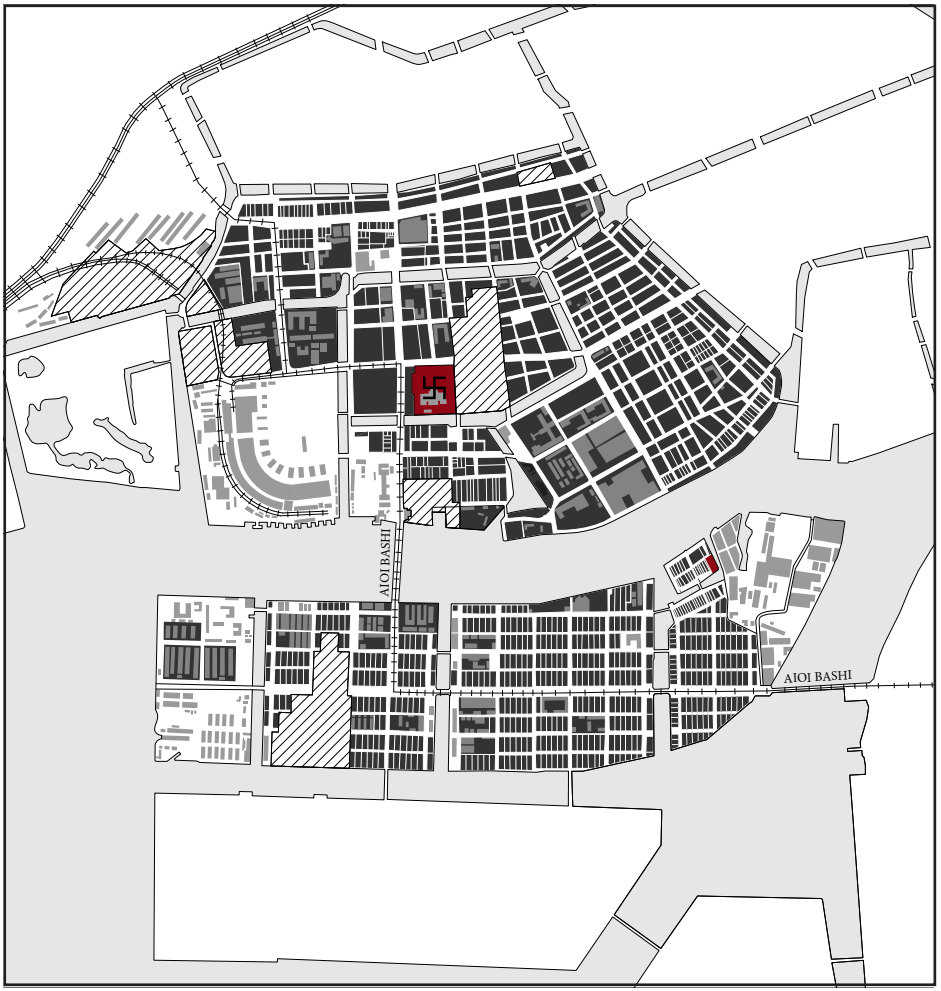

GINZA-NISHI
GINZA
KYOBASHI
KYOBASHI-KU
SHINTOMICHO
NISHI-HATCHOBORI
HATCHOBORI
KAYABACHO
REIGANSHIMA
ECHIZEMBORI
IRIFUNECHO
MINATOCHO
AKASHICHO
KOBIKICHO
TSUKIJI
ODAWARACHO
SHIODOME
SUMIDA
GAWA
TSUKUDAJIMA
SHIN-TSUKUDAJIMA-NISHICHO
TSUKISHIMA-NISHI-GASHIDORI
TSUKISHIMA-NISHI-NAKADORI
TSUKISHIMA-HIGASHI-NAKADORI
TSUKISHIMA-HIGASHI-GASHIDORI
TSUKISHIMADORI
HARUMICHO
FUKAGAWA
Lumber storage

Fig. 29

1946



RIDISEGNO DELLA MAPPA DI TOKYO

卐 Templi
Lotti
Aree bombardate
Linea ferroviaria
Edifici

Fuori scala
0 750m
N

Anche Tsukiji sarà investita dai radicali cambiamenti introdotti dalle due devastazioni. Durante i bombardamenti del 1945, gli edifici pubblici e istituzionali furono in gran parte risparmiati, mentre l'area residenziale subì ingenti danni, modificando temporaneamente la morfologia e la vita sociale del quartiere.[33]

Tuttavia, saranno i danni provocati dal Grande Terremoto del Kantō del 1923 a incidere maggiormente sul ruolo di Tsukiji nel panorama cittadino. Infatti, il terremoto che scosse l'intera Tokyo, innescando incendi di vaste proporzioni che devastarono gran parte della città, distrussero il mercato Ittico di Nihonbashi. Ormai reso inutilizzabile venne quindi trasferito a Tsukiji nello stesso anno.[34]

La struttura e organizzazione del nuovo mercato si scostavano significativamente da quella del suo predecessore, contribuendo alla nascita del più grande mercato del pesce al mondo, pronto a guidare l'industria della pesca globale.

Mentre nel vecchio mercato di Nihonbashi i commercianti vivevano sopra i propri negozi, fondendo la sfera privata con quella lavorativa, a Tsukiji i due spazi erano fisicamente separati. L'edificio principale, a forma di ventaglio, ospitava al piano terra le "capsule" di oltre 1.677 grossisti per la vendita dei prodotti. Dopo i primi anni di attività, attorno al mercato interno, sorsero numerose piccole attività commerciali, creando rapidamente un vero e proprio ecosistema composto da centinaia di negozi e ristoranti, noto oggi come il "*mercato esterno*". Quest'area del mercato crebbe spontaneamente su piccoli lotti e strette strade commerciali, seguendo la tradizionale fisionomia del tessuto urbano giapponese.

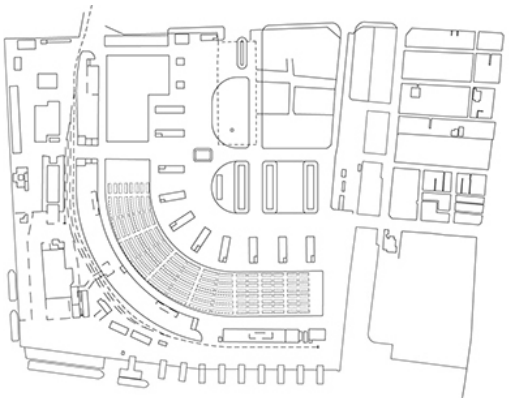


Fig. 30

Il mercato di Tsukiji fu costruito nell'epoca in cui l'espansione dell'infrastruttura ferroviaria raggiunse il suo apice, difatti venne direttamente collegato alla stazione di Shimbashi per facilitare le operazioni di scarico, che all'epoca avvenivano prevalentemente via treno. Le strade di Tokyo, infatti, non erano ancora adeguate al traffico su ruote e il mercato non disponeva di spazio sufficiente per i camion. Così, l'avvento del mercato di Tsukiji segnò l'inizio di una progressiva transizione dei sistemi di trasporto nel quartiere: dal tradizionale trasporto fluviale, al ferroviario e, solo a partire dagli anni Sessanta, a quello su ruote.[35]

33: Revitalising Tsukiji Fish Market, Nus Department of Architecture, 2022, https://issuu.com/nusdoa/docs/nus_doa_m.arch1_options_studio_-_revitalising_tsuk

34: Tsukiji Market: Past, Present & Future, JAPAN Spotlight, 2006, https://www.jef.or.jp/journal/pdf/WUIJ.pdf

Fig. 30: Organizzazione del mercato esterno ed interno di Tsukiji.

Source: https://archleague.org/article/tokyos-pantry-tsukiji-and-the-commodification-of-market-culture/

35: "TSUKIJI The landmark dissolution", Master Thesis (academic year, 2019/2020), Raia Davide. pp. 16-17

1946-2025

Tra gli anni ’60 e ’70, la costruzione di nuove strade e la diffusione dei camion per il trasporto di merci, resero obsoleto il sistema ferroviario del mercato interno di Tsukiji, che venne dismesso definitivamente nel 1990. In questo periodo il mercato si scontra con la necessità di adeguare le proprie strutture alle crescenti esigenze di una metropoli in fase di sviluppo. A partire dagli anni ’80, l’affollamento e i limiti infrastrutturali del mercato resero necessario il suo trasferimento in una nuova sede. Dopo attente analisi da parte del Governo Metropolitano di Tokyo, il mercato di Tsukiji, cuore pulsante della cultura gastronomica giapponese per oltre ottant’anni, fu infine trasferito nel 2018 a Toyosu, nel quartiere di Koto, dove continua a svolgere un ruolo centrale nella distribuzione di prodotti in tutta l’area metropolitana. Rimane tutt’oggi attivo, tuttavia, il mercato esterno di Tsukiji, che preserva lo spirito storico e commerciale caratteristico dell’ex mercato.[36]

Dopo la demolizione di tutte le strutture, l’area si configura come un grande vuoto urbano nel centro di Chuo. Oggi, grazie al piano di sviluppo urbano del distretto, approvato nel 2025, è in programmazione un nuovo progetto per la riattivazione dell’area, segnando l’inizio di un nuovo capitolo nella storia del quartiere e un passo significativo verso la rinascita del vecchio mercato.[37]

Tra gli anni del dopoguerra e l’inizio del nuovo secolo anche l’isola di Tsukuda ha conosciuto una significativa modernizzazione. Dopo la chiusura del cantiere na-

36: Tsukiji Market: Past, Present & Future, JAPAN Spotlight, 2006, https://www.jef.or.jp/journal/pdf/WUIJ.pdf

37: History of Tsukiji, 築地まちづ, 2025, https://tsukiji-machizukuri.jp/english/history/

Fig. 31: Tsukiji, momento di dismissione delle attività prima della chiusura, (2018).

Source: https://www.cittanuova.it/tokyo-tsukiji/



Fig. 31

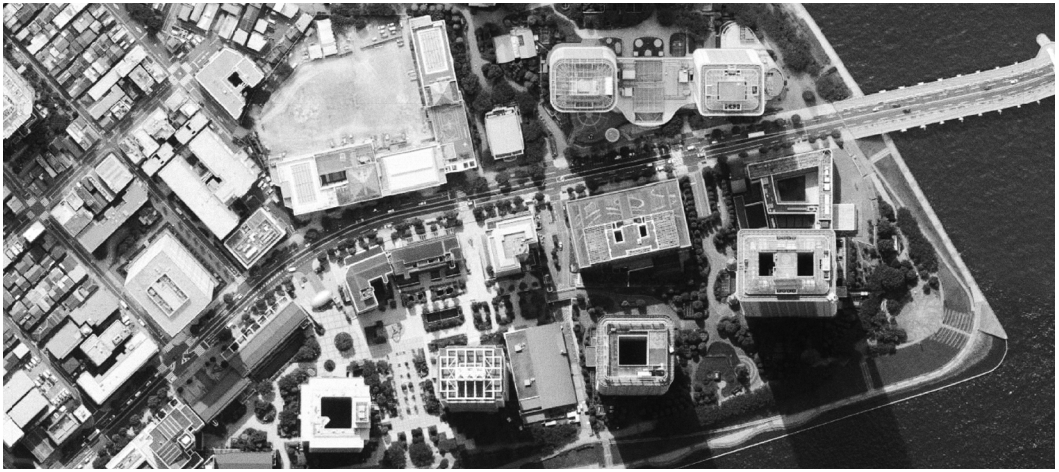


Fig. 32

vale di Ishikawajima, nel 1979, le strutture preesistenti vennero demolite e, a partire dagli anni '90, iniziarono a sorgere grandi complessi residenziali in tawā manshon, oggi conosciuti come River City 21. Realizzato tramite un partenariato pubblico-privato, il complesso include edifici residenziali di varie altezze, dai sei piani del River City Building No.7, fino ai 54 piani della Century Park Tower, costruiti tra il 1988 e il 2000. L'area è stata progettata come un insieme integrato di residenze, spazi verdi, parchi e strutture pubbliche, seguendo un'urbanistica moderna e valorizzando la posizione lungo il fiume Sumida.

Grazie alla vicinanza al centro città e all'apertura della linea Yūrakuchō nel 1988 e della linea Toei Ōedo nel 2000, l'isola divenne particolarmente attrattiva per gli sviluppatori immobiliari e per i nuovi residenti. Negli anni più recenti, il governo cittadino ha promosso interventi di riqualificazione delle vecchie aree industriali e residenziali di Tsukishima e Toyomicho, spesso poco attraenti e poco funzionali. In questo contesto di riqualificazioni urbane, nei primi anni del Duemila sono sorti ulteriori complessi di torri residenziali, spesso sostituendo in maniera definitiva i caratteristici isolati tradizionali e le abitazioni a bassa altezza.[38]

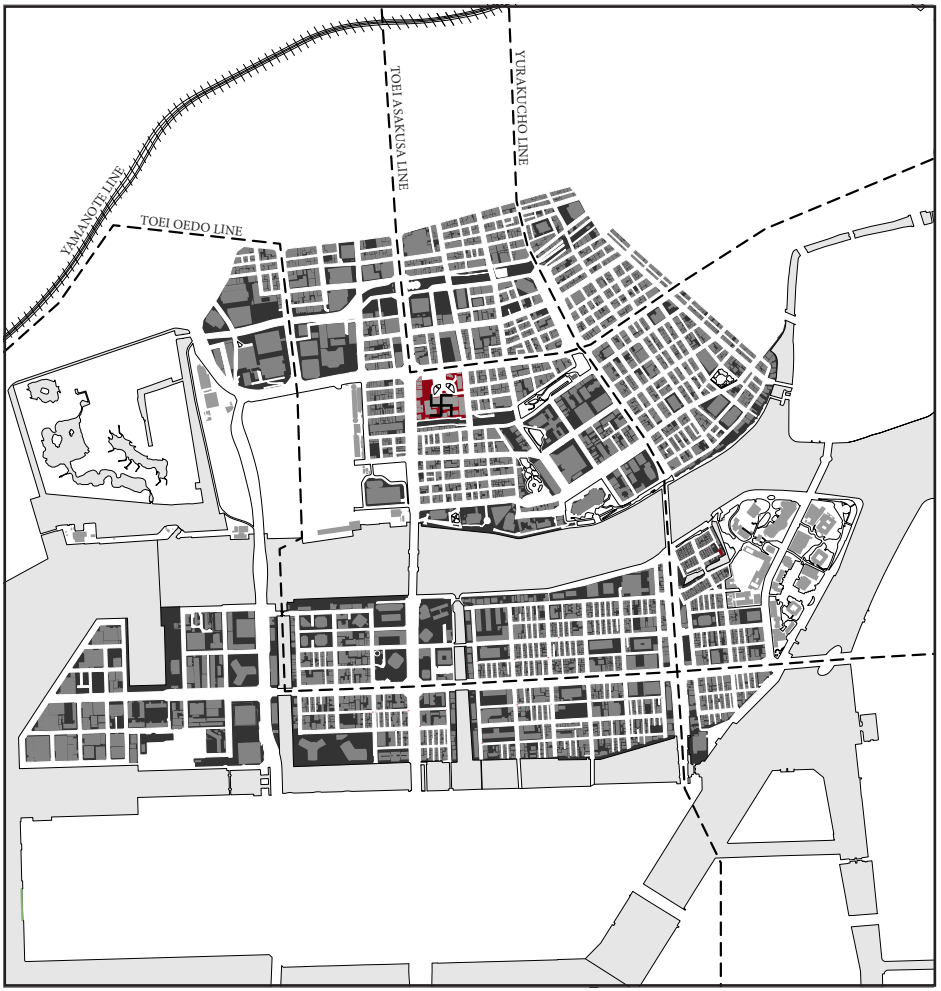
Nonostante l'isola di Tsukuda stia progressivamente assumendo i tratti di uno dei più moderni distretti residenziali della baia, l'area continua tuttora a conservare un forte carattere tradizionale e un profondo legame con la struttura urbana di Edo, evidente sia nell'organizzazione spaziale sia nella persistenza di pratiche e forme insediative consolidate nei secoli dai suoi residenti.

Fig. 32: Immagine aerea del complesso residenziale River City 21, (2020).

Source: https://maps.gsi.go.jp/?#17/35.669042/139.787099/&base=ort&ls=ort%7Cort_old10%7Cseamlessphoto&blend=00&disp=111&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0&d=m

38: "Tokyo Roji, The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (Paesi Bassi, Routledge Research in Planning and Urban Design, 2019) pp. 127-130.

2025



RIDISEGNO DELLA MAPPA DI TOKYO

卐 Templi
Lotti
Linea ferroviaria
Edifici
Fuori scala
0 750m
N



TSUKUDAJIMA AND TSUKISHIMA TODAY

The contemporary urban context

Il nucleo originario di Tsukudajima, successivamente ampliato con le estensioni artificiali di Tsukishima verso sud (1892) e di Shin-Tsukishima verso est (1896), costituisce il fulcro sul quale si concentra l'analisi urbana e territoriale.
Come già anticipato, questa porzione di isola risulta particolarmente significativa per la sua storia e per il ruolo che ha svolto nello sviluppo sociale, economico e territoriale della baia di Tokyo, oltre che per le sue peculiari caratteristiche urbane e architettoniche, oggi rare nel contesto della metropoli, che contribuiscono a mantenere viva una dimensione sociale e culturale di grande valore per la città.

L'isola di Tsukuda appartiene al quartiere speciale di Chūō, insieme ai distretti di Nihonbashi e Kyōbashi.

Chūō, uno dei 23 quartieri speciali della metropoli, si estende dalla Yamanote Line e dalla stazione di Tokyo fino alla riva destra del fiume Sumida, su una superficie di poco superiore ai 10 km². I 23 quartieri costituiscono il cuore amministrativo della città e operano come amministrazioni semi-autonome, ciascuna dotata di un proprio governo locale, struttura necessaria per facilitare la gestione amministrativa di una delle megalopoli più grandi al mondo.

Come vedremo, infatti, le aree di Tsukudajima e Tsukishima fanno riferimento al governo locale di *"Chūō City"*, responsabile della definizione delle politiche di pianificazione e dei piani di ripresa e sviluppo dell'area.
La comprensione dell'assetto amministrativo della città è fondamentale per comprendere i processi di trasformazione citati nell'analisi, già conclusi o in atto, che interessano l'area.

Oggi Tsukudajima e Tsukishima mostrano un tessuto urbano ben riconoscibile, scandito da una peculiare griglia che articola diversi livelli di uso e di privacy. Alle ampie arterie commerciali, fiancheggiate da edifici di grande altezza, si contrappone una rete di vicoli che ospita case unifamiliari e nagaya (tradizionali abitazioni giapponesi), sopravvissute alle distruzioni dei raid aerei.

A differenza dei vicoli spontanei e labirintici che si sono sviluppati nel tempo nella maggior parte delle aree di Tokyo, i roji di Tsukishima sono il risultato di una pianificazione intenzionale da parte del governo, risalente a oltre un secolo fa.
Tuttavia, le loro caratteristiche morfologiche e dimensionali hanno progressivamente alimentato le preoccupazioni dell'amministrazione locale in merito alla sicurezza e alla vivibilità dei quartieri.

Già dagli anni '90 sono state introdotte normative per incentivare la ricostruzione su piccola scala, permettendo il ripristino di abitazioni nei vicoli larghi almeno 2,7 metri. Queste mirano a conservare la piccola dimensione del tessuto urbano e, al contempo, a migliorare la sicurezza generale dei distretti.
Tuttavia, l'attenzione dell'amministrazione pubblica resta rivolta verso interventi di trasformazione su larga scala, attraverso la realizzazione di grandi complessi residenziali e grattacieli.

Tali progetti sono in linea con le strategie di Chūō City, volte ad aumentare la popolazione e, di conseguenza, la base fiscale, attraverso l'offerta di sussidi pubblici per la riqualificazione su larga scala. Tale approccio ha tuttavia suscitato la resistenza da parte dei cittadini locali, che contestano gli effetti di queste politiche che hanno generato problematiche come l'aumento del traffico automobilistico, lunghe ombre sulle abitazioni basse e le forti raffiche di vento create dai grattacieli, oltre alla perdita del carattere e della vita comunitaria dei vicoli.[39]

In questo equilibrio instabile tra conservazione e trasformazione, Tsukishima e Tsukudajima si configurano oggi come un raro sito di patrimonio storico e culturale, con una passato che risale ai primi anni del periodo Edo (1603–1867), e come un caso unico di isola artificiale a Tokyo, dove sono conservate tracce vive dell'originario villaggio di pescatori e dove un forte senso di comunità continua a sopravvivere dopo oltre quattro secoli.

39: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), pp. 173-176.

Fig. 33: Immagine panoramica sull'isola di Tsukuda, in cui si osserva la sovrapposizione tra gli edifici a bassa altezza e i nuovi complessi di River City 21.

Source: https://shinhan-kyu-tsukiji.tokyo-hotels-stay.com/en/

Fig. 34: Accesso al distretto di Tsukudajima.

Source: https://metropolisjapan.com/heartlands-tsukishima-tsukuda/



Fig. 33



Fig. 34

CAPITOLO 4.1

A SWOT APPROACH

Urban context analysis

AMBIENTE

L'analisi SWOT condotta sull'area di Tsukishima e Tsukudajima evidenzia la presenza di diversi pocket park, parchi definiti "tascabili" per via delle loro dimensioni ridotte, determinate anche dalla maglia urbana a piccola scala. Tuttavia, la realtà di questi parchi di quartiere, vicini alla vita quotidiana dei residenti, appare piuttosto desolante.
Solo pochissimi, infatti, possono essere considerati di qualità. La maggior parte risultano scarsamente attrezzati e presentano carenze in termini di giochi, arredi, servizi per l'utenza e vegetazione.

Le dotazioni attuali non rispondono in modo adeguato ai bisogni della comunità e non configurano questi spazi come luoghi destinati al tempo libero, all'attività fisica, all'incontro intergenerazionale o all'inclusione delle diverse fasce d'età.

Questa tendenza è riscontrabile in tutta Tokyo e si riflette anche nelle aree verdi dell'isola. Il prototipo contemporaneo di parco di quartiere a Tokyo spesso non è altro che:

> *"una superficie pavimentata accanto a un'autostrada sopraelevata, arredata solo con alcuni dissuasori, ognuno dei quali ha spazio sufficiente per far sedere una persona."*[40]

Le ragioni di questa scarsa attenzione



Fig. 35

40: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 173-176.

Fig. 35: Parco Tsukishima Daiichi Jido a Tsukishima, Chūō-ku, Tokyo.

Source: https://www.tokyo-park.net/tsukishima-daiichi-jido-park/

verso i parchi sono in parte di natura culturale: in Giappone è completamente assente la classica tipologia europea di spazio pubblico rappresentata dalla piazza. Tuttavia, esiste una modalità differente di rispondere all'esigenza di aggregazione dei cittadini. Sin dalle sue origini, gli spazi pubblici di Tokyo, non sono mai stati statici, ma sempre luoghi fortemente dinamici, strettamente legati al transito delle persone, al movimento, o ad un'attività.[41]

Diversi studiosi concordano nell'individuare come spazio pubblico per eccellenza in Giappone, le strade e i vicoli, che storicamente assumono questa funzione.

Altri fattori, come il calo del tasso di natalità, l'invecchiamento della popolazione, le intense routine lavorative e i lunghi tempi di pendolarismo dei tokyoiti, contribuiscono inoltre a un ridotto utilizzo dei parchi. In sintesi, l'insieme di questi elementi suggerisce che lo spazio urbano pubblico sia un concetto estraneo in Giappone e la conclusione è che i giapponesi non abbiano il desiderio intrinseco di utilizzarli, o che semplicemente non sappiano come usarli.

Questo comporta, di conseguenza, ad un calo della domanda di spazi aperti e per il gioco, nonché una scarsa attenzione alla loro cura e manutenzione, sia da parte dei cittadini che da parte dell'amministrazione di quartiere.[42]

In particolare, nell'area di Tsukishima, la tendenza a supplementare la mancanza di verde pubblico da parte degli stessi residenti ha un profondo legame con il periodo Edo, dove cespugli, siepi e piantagioni in vaso erano diffusi nel tessuto urbano. Le comunità dei roji tendono a occupare lo spazio pubblico dei vicoli e degli interstizi

41: "Spazio pubblico dinamico", Maria Novozhilova, (Domus, 2015). https://www.domusweb.it/it/architettura/2015/02/13/spazio_pubblico_dinamico_.html

42: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 61.



Fig. 36

Fig. 36: Scorcio di un roji a Tsukishima con piante che decorano il vicolo.

Source: https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=362

Fig. 37: Abitazione tradizionale decorata con piante in vaso.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-loveliest-of-lovely-old-couples/



Fig. 37



Fig. 38

tra gli edifici con oggetti personali e, soprattutto, con piante in vaso, fiori o piccole coltivazioni. Questa pratica, definita come "vegetazione dispersa", rappresenta una caratteristica distintiva di questi quartieri ed è attivamente incoraggiata anche dalle associazioni locali, poiché compensano in maniera spontanea la mancanza di spazi verdi e contribuiscono in modo significativo alla qualità dello spazio pubblico.[43]

Ad oggi, l'attenzione dell'amministrazione pubblica è principalmente rivolta al verde fluviale, attraverso la definizione di specifici piani con l'obiettivo di promuovere una riunificazione tra le rive e la città, in un quartiere che storicamente si è sviluppato in stretta relazione con l'acqua.

All'inizio degli anni '80, sono stati portati a termine diversi progetti di riqualificazione dei waterfront: super-argini sono stati sostituiti da argini verticali e sono stati creati nuovi spazi come parchi e terrazze lungo le acque. Alcuni esempi sono il Parco Tsukuda e il Parco Ishikawajima, che hanno attirato nuovamente l'attenzione sul waterfront. Grazie a tali trasformazioni, le rive del quartiere di Chūō sono state rivalutate non solo come preziosi spazi aperti all'interno del tessuto urbano, ma anche come luoghi ricchi di fascino e vitalità, capaci di suscitare un rinnovato interesse e aspettative da parte dei cittadini.
Tuttavia, l'amministrazione ritiene che le rive fluviali non abbiano pienamente espresso il loro potenziale. Le linee guida elaborate dall'amministrazione pongono come obbiettivi una manutenzione più attenta e continua del waterfront, il rilancio dei trasporti fluviali, particolarmente rilevanti in caso di emergenze per la prevenzione e la gestione dei disastri e la creazione di nuove aree di incontro vivaci.[44]

43: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 182.

44: 中央区水辺利用の活性化に関する方策", ("Strategie per la valorizzazione dell'uso delle aree acquatiche nel distretto centrale"), Chuo City.", ("Strategie per la valorizzazione dell'uso delle aree acquatiche nel distretto centrale"), Chuo City.

Fig. 38: Tsukishima, argini del waterfront sul fiume Sumida, con il percorso fluviale.

Source: https://living.rise-corp.tokyo/tokyo-area-guide-tsukishima-tokyo/ https://san-tatsu.jp/articles/367270/



MAPPA DELLE AREE VERDI, USO DEL SUOLO E MOBILITÀ LEGGERA

Fuori scala

0 250m

Parchi pubblici
Verde residenziale
Viali alberati
Parchi pavimentati
Tetti verdi
Aree ciclo-pedonali
Aree ciclabili
Aree pedonali

Valutando la mobilità leggera dell'area oggetto di analisi, si può affermare che i distretti di Tsukishima e Tsukudajima, grazie alle loro caratteristiche spaziali, si configurano come aree a basso impatto ambientale. La diffusione dei roji, che in alcuni casi presentano una larghezza di poco superiore ai due metri, favorisce infatti una mobilità lenta e scoraggia l'uso dell'automobile, poiché le sue dimensioni permettono unicamente il passaggio di una persona a piedi o in bicicletta.

Nonostante ciò, i collegamenti automobilistici risultano comunque ben garantiti, sia all'interno dell'area che con la terraferma. La viabilità veicolare si concentra lungo le due arterie principali, che coincidono con i tracciati delle due linee metropolitane: la Toei Ōedo Line e la Yurakuchō Line.
Lungo queste vie principali, gli ampi marciapiedi si configurano come vere e proprie aree pedonali e piste ciclabili, consentendo l'uso condiviso tra pedoni e biciclette e, in generale, questi spazi garantiscono un buon livello di accessibilità ad alcune aree più interne, favorendo la socialità e la vivibilità all'interno del quartiere.

In questo contesto, il distretto ha elaborato un piano per la promozione dell'uso della bicicletta, coerente con le specificità della realtà locale. A livello nazionale, infatti, per rispondere a importanti problematiche quali l'impatto ambientale, la congestione del traffico e la promozione della salute, nel 2017 è stata promulgata la *"Legge per la promozione dell'uso della bicicletta"*, con l'obiettivo di sviluppare in modo sistematico e coordinato politiche a favore della mobilità ciclabile.

A completamento di questo quadro normativo, nel 2021 il quartiere di Chuo ha adottato il *C-Plan (Piano per la promozione dell'uso della bicicletta)*, finalizzato a incentivare ulteriormente l'utilizzo della bici e a creare un ambiente sicuro e confortevole per tutti gli utenti. Sulla base delle condizioni attuali, il piano individua come principali obiettivi: l'aumento della consapevolezza in materia di sicurezza stradale, non solo tra i ciclisti ma anche tra pedoni, automobilisti e tutti coloro che condividono lo spazio pubblico; la realizzazione e l'adeguamento di percorsi ciclabili, l'implementazione di parcheggi per biciclette in relazione alla domanda, la

PROMOZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA: C-PLAN



diffusione di strutture per il bike sharing e l'utilizzo combinato della bicicletta con i trasporti pubblici, al fine di migliorare l'accessibilità in tutti i luoghi della città.[45]

Alcune aree dell'isola di Tsukuda rientrano tra quelle che il Governo Metropolitano di Tokyo definisce *"aree densamente edificate con costruzioni in legno"*, ovvero distretti che le autorità considerano a rischio di danni provocati da terremoti, incendi e altri disastri naturali. Tale vulnerabilità è legata alle caratteristiche architettoniche e morfologiche più tradizionali di questi quartieri, che nella vita quotidiana restituiscono un forte fascino tradizionale, ma che si pongono come importanti rischi per la sicurezza urbana.
I quartieri di Tokyo vengono valutati e classificati in diversi livelli di rischio.

La valutazione si riferisce ad una scala da 1 a 3 livelli di rischio e tiene conto principalmente della probabilità di crollo degli edifici e la conseguente propagazione degli incendi in seguito a eventi sismici, nonché della presenza delle strutture di risposta alle catastrofi.[46]

All'interno dell'isola, le aree a rischio più elevato coincidono con gli isolati caratterizzati da una maggiore densità edilizia e da un'alta concentrazione di edifici in legno. Al contrario, il livello di rischio più basso si riscontra nel complesso residenziale di River City 21, trattandosi di edifici di recente costruzione immersi in ampie aree di verde urbano. Proprio grazie a queste caratteristiche, il complesso si mostra adatto ad ospitare gli unici siti destinati all'evacuazione e prevenzione dei disastri.

MAPPA CLASSIFICA DELLE AREE SOGGETTE A RISCHIO TERREMOTI E INCENDI



45: 中央区 自転車活用推進計画: C-Plan Chuo City, ("Piano di promozione dell'uso della bicicletta nel distretto centrale"), Chuo City. https://www.city.chuo.lg.jp/a0013/kurashi/chiikicommunity/npokyoudou/kyoudou/tyuuoukukyodo.html

46: Ufficio per lo sviluppo urbano del governo metropolitano di Tokyo. https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai

Fig. 39: Le tipiche vecchie case a schiera del distretto di Tsukishima.

Sourch: https://jvactu.com/wp-content/uploads/2018/04/05-1.jpg

Fig. 40: All'interno dei vicoli densamente edificate con costruzioni in legno a Tsukishima.

Source: https://oag.jp/gallery/tokyo-roji-tsukudajimas-hintergassen-zwischen-tradition-und-moderne/

Fig. 41: All'interno dei roji di Tsukudajima, caratterizzati da vicoli stretti che favoriscono la mobilità lenta e l'uso della bicicletta.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukudajima/



Fig. 39



Fig. 40



Fig. 41

ECONOMIA E POLITICA GESTIONALE

Le linee guida per la rigenerazione urbana del quartiere di Chūō, che comprendono la *"Guida al piano urbanistico del distretto di Tsukishima"*, testimoniano il forte interesse della pubblica amministrazione nei confronti del rilancio e della riqualificazione dell'area.
Il piano è principalmente orientato alla riqualificazione urbana di Tsukishima per adeguare il distretto ai moderni standard di sicurezza e per migliorare la qualità della vita dei residenti, cercando al contempo di preservare l'identità storica e culturale di uno dei quartieri più tradizionali della metropoli di Tokyo, valore che costituisce anche un rilevante fattore di attrazione turistica.

Come evidenziato nella mappa, l'intero distretto di Tsukishima rientra nell'area designata alla rigenerazione urbana.
Le linee guida si articolano su diverse tematiche strategiche, tra cui l'architettura, l'assetto urbanistico, la mobilità sostenibile, il sistema dei trasporti e la valorizzazione dei parchi e delle aree verdi.

Dal punto di vista architettonico la guida stabilisce i limiti per la posizione e l'altezza degli edifici, oltre all'inclinazione delle coperture, al fine di garantire un adeguato apporto di luce naturale anche nelle strade e nei vicoli più stretti.
La forma, il design e i colori degli edifici devono essere progettati tenendo conto dell'ambiente circostante per garantire la conservazione dell'identità del quartiere.

Poiché il miglioramento della resilienza ai disastri rappresenta una priorità nel distretto, il piano promuove interventi di messa in sicurezza antisismica e di riduzione nell'utilizzo di materiali infiammabili nella costruzione degli edifici.
Inoltre, è necessario implementare le misure riguardo le funzioni di protezione civile, attraverso l'utilizzo di piazze, parchi e ampie vie urbane come luoghi di prevenzione dei disastri.
Gli spazi destinati a tali attività devono essere dotati delle funzioni e servizi necessari in caso di catastrofe, tra cui sistemi di illuminazione autonoma, servizi igienici, magazzini per lo stoccaggio di cibo, coperte, beni di prima necessità e attrezzature di soccorso.
Sono inoltre previsti spazi coperti temporanei per le persone impossibilitate a rientrare nelle proprie abitazioni e aree di attesa all'aperto, per garantire assistenza alla popolazione in situazioni di emergenza.[47]

Nel quadro normativo per la rigenerazione di Tsukishima si confrontano la necessità di intervenire su un tessuto edilizio complesso e la volontà di preservare la struttura urbana del distretto e il valore sociale e l'identità tradizionale dei vicoli.
Da un lato, preservare la costituzione spaziale dei vicoli risulta complesso a causa dei limiti imposti dalla *"Legge sugli standard di costruzione"* del 1950, ancora oggi in vigore, che impone l'allargamento dei roji.
Questa stabilisce l'obbligo di arretrare il perimetro degli edifici al momento della

47: "月島地区 地区計画の手引き", "Guida al piano urbanistico del quartiere Tsukishima", Chuo City. https://www.city.chuo.lg.jp/a0013/kurashi/chiikicommunity/npokyoudou/kyoudou/tyuuoukukyodo.html

ricostruzione ad almeno due metri dal centro della corsia. La speranza del Governo di Tokyo per queste aree della città era quella di aumentare la larghezza stradale ad almeno quattro metri, limite stabilito dalla normativa vigente.

Tuttavia, oggi la dimensione media di innumerevoli vicoli, in diversi distretti bassi e densi di Tokyo, non sembra aver subito modifiche sostanziali, continuando a rappresentare un fattore di rischio. I residenti sono generalmente restii a cedere metri quadri e vivere in case ancora più piccole in nome del bene pubblico.
Spesso vengono usate diverse scappatoie legali per aggirare la legge, ad esempio "ristrutturando" una vecchia casa piuttosto che ricostruirla ufficialmente.

La definizione di ristrutturazione, infatti, secondo la legge giapponese consente grandi trasformazioni purché siano mantenuti almeno gli elementi strutturali dell'edificio originale.
Ciò che spesso accade è che una casa rinnovata non conserva praticamente nulla dalla costruzione originale, creando un interno completamente moderno, pur rimanendo legalmente lo stesso edificio.

La politica della legge del 1950 ha portato un effetto perverso, incentivare i lavori di ristrutturazione invece che di ricostruzione. Questo implica che molti edifici mantengono i loro elementi strutturali in legno e che non vengono aggiornate agli ultimi standard antisismici. Il risultato in molti quartieri è un labirinto di vicoli stretti fiancheggiati da strutture infiammabili e vulnerabili.

Tale resistenza da parte dei residenti non è necessariamente dovuta a mancanza di interesse verso la sicurezza e salute pubblica.

Fig. 42: L'architettura dell'area tradizione dell'isola di Tsukishima.

Source: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tsukishima_old_houses_%2846075420024%29.jpg

Fig. 43: I vicoli stretti di Tsukishima, inclusi nei piani del Governo di Tokyo per essere adeguati alle nuove norme di sicurezza.

Source: https://oag.jp/gallery/tokyo-roji-tsukudajimas-hintergassen-zwischen-tradition-und-moderne/

Fig. 44: Architettura nell'area di Tsukudajima, con edifici tradizionali e il ponte Tsukuda.

Source: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/28/Tsukudajima_-_panoramio.jpg/1280px-Tsukudajima_-_panoramio.jpg



Fig.42



Fig. 43



Fig. 44



Fig. 45:

È importante sottolineare che questi vicoli svolgono un ruolo importante nella vita comunitaria del quartiere: i *roji* contribuiscono a preservare le relazioni sociali e un'atmosfera identitaria locale, che spesso si sono sviluppate nel corso di decenni e persino secoli di evoluzione. Molte comunità cittadine stanno cercando di preservare questi ecosistemi urbani nella speranza che la sicurezza ai disastri possa essere raggiunta attraverso altre strategie.[48]

A questo proposito, è importante anche tenere in considerazione della forte partecipazione civica e coinvolgimento da parte dei cittadini nei progetti che riguardano l'area, attraverso la partecipazione attiva alle iniziative pubbliche e ai processi decisionali. La stessa pubblica amministrazione invita la popolazione a esprimere opinioni e contributi in merito a progetti urbanistici, sociali e gestionali, favorendo un dialogo costruttivo tra amministrazione e comunità.

I tentativi del governo di Chūō di mantenere i vicinati e le strade esistenti su piccola scala, puntano a ricostruire nuove abitazioni sui lotti esistenti, mantenendo un limite di altezza di tre piani e cercando allo stesso tempo di allargare i vicoli.
Tuttavia, l'ostacolo centrale risiede nel fatto che tutti gli abitanti sulla strada devono concordare sulle modifiche di ampliamento del vicolo, cosa che nella realtà è impossibile da ottenere a causa di problemi finanziari, condizioni non risolte

Fig. 45: Nei roji convivono vita quotidiana e identità culturale e sociale; uno dei vicoli più significativi di Tsukishima integra lo spazio residenziale con quello del ristoro e del sacro, conservando una statua di Jizō scolpita su una pietra, custodita sul retro del vicolo stretto.

Source: https://oag.jp/gallery/tokyo-roji-t-sukudajimas-hinter-gassen-zwischen-tradition-und-moderne/

48: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 164-167.

nei diritti di proprietà e disaccordi tra vecchi e nuovi inquilini.
Passeggiando per il quartiere Tsukuda 2-chōme, si può vedere come, dall'introduzione della nuova legge, non molti progetti di ricostruzione lungo i vicoli esistenti sono stati realizzati.
Al contrario, le condizioni irrisolte generate da questa politica, hanno prodotto molti lotti vuoti, dominati dalla vegetazione incolta o, nel migliore dei casi, utilizzati come parcheggi.[49]

Se da un lato le strategie di intervento sulla piccola scala urbana presentano ancora molte sfide da affrontare, dall'altro lato possiamo assistere ad importanti interventi su larga scala già completati, in corso o in programmazione.

Tra gli interventi completati vanno menzionati, il complesso di River City 21, che ha permesso la riqualificazione degli argini e del fronte fluviale attraverso la progettazione del parco urbano di Ishikawajima; e la nuova stazione di Tsukishima che ha contribuito a migliorare la connessione urbana e fruibilità dell'area.

Altre aree di intervento ospitano progetti in corso o in fase di programmazione, tra cui nuovi complessi residenziali e il nuovo intervento previsto nell'area dell'ex mercato di Tsukiji, luogo che ha sempre avuto una forte influenza economica e commerciale sull'isola.

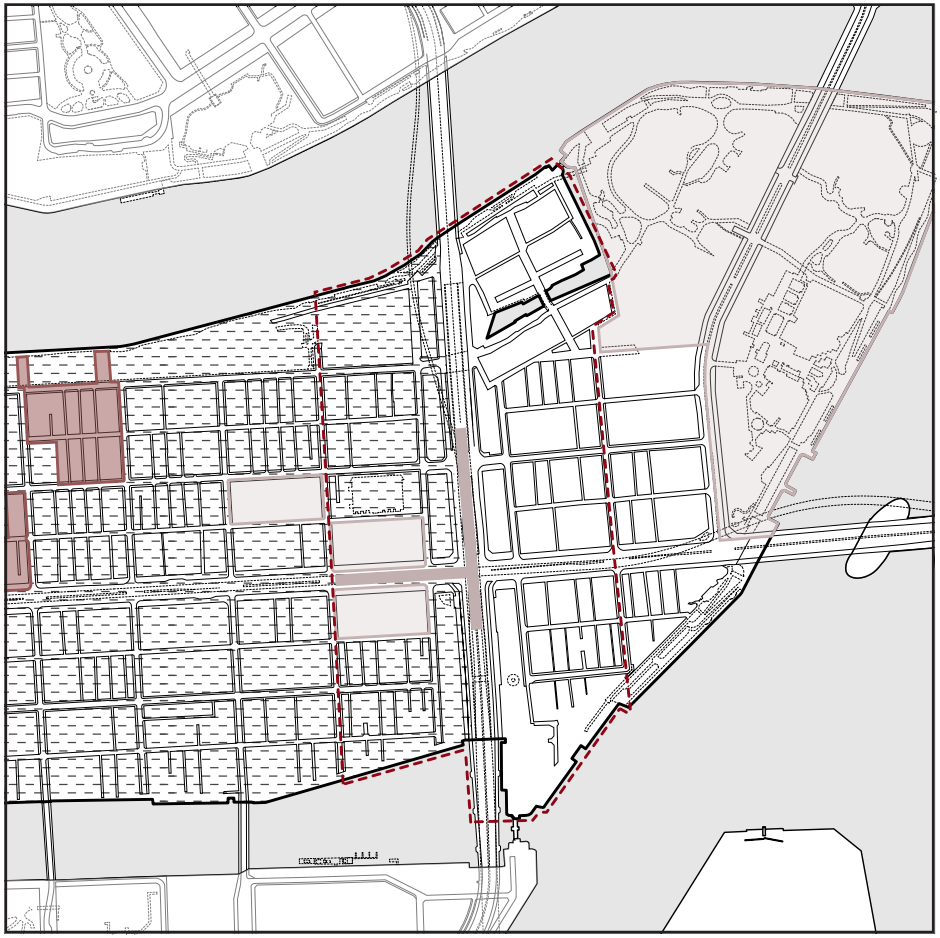


Fig. 46

49: Tokyo Roji The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (New York: Routledge, 2019), p. 130

Fig. 46: Parco urbano di Ishikawajima dopo la riqualificazione.

Source: https://dynamic-media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-o/0d/80/96/4c/caption.jpg?w=1200&h=-1&s=1



MAPPA AREE DI INTERESSE / INTERVENTO NEL QUARTIERE CHUO DA PARTE DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Fuori scala

0 250m

Area prevista riqualificazione urbana

Area trasformazione completata

Area prevista trasformazione

URBANISTICA E ARCHITETTURA

Come precedentemente accennato, le caratteristiche urbane e architettoniche di Tsukudajima e Tsukishima, da un lato determinano il carattere tradizionale tipico dei due distretti, ma dall'altro rappresentano le principali cause che riducono il livello di sicurezza del quartiere. Questa condizione urbana dell'isola, comune a numerosi altri quartieri di Tokyo, ha portato alla definizione del quadro normativo, introdotto nella sezione precedente, attraverso il quale la pubblica amministrazione cerca di migliorare la sicurezza del quartiere aumentando il numero di interventi edilizi di nuova costruzione, realizzati in materiali non infiammabili e in linea con gli standard sismici più recenti.

Questi interventi su larga scala, pur migliorando l'immagine urbana e gli aspetti architettonici e urbanistici del quartiere, in alcune circostanze, si configurano come una minaccia al tessuto urbano tradizionale e alla società dei vicoli che lo abita. Talvolta interi isolati di piccole case basse vengono demoliti e sostituiti da grandi torri o condomini residenziali, che spesso gettano lunghe ombre sulle abitazioni basse circostanti e generano forti raffiche di vento.

Uno di questi interventi di riqualificazione, ancora in corso in Tsukishima 3-chome, ha determinato la demolizione della *Nagaya School*,[50] una nagaya tradizionale che, grazie al lavoro dei residenti e del Shibaura Institute of Technology (SIT), aveva assunto un ruolo importante dal punto di vista sia sociale sia accademico all'interno del quartiere.

Per cercare di tutelare la maglia urbana da ulteriori frammentazioni, il governo di Chūō, nel corso dell'ultimo decennio, ha svi-



Fig. 47

50: La Tsukishima Nagaya School era una abitazione tradizionale rifunzionalizzata in struttura di cooperazione regionale dello Shibaura Institute of Technology, fondata nell'ottobre 2013. La casa a schiera ospitava un polo accademico nel cuore del quartiere, in cui gruppi di lavoro composti da residenti, studenti e professori, svolgevano regolarmente, seminari, lezioni universitarie, incontri di studio e incontri sociali per la popolazione locale, nonché per le conferenze pubbliche del quartiere Chuo. La scuola svolgeva importanti lavori di ricerca, analisi e divulgazione culturale nel quartiere. "Informazioni sulla scuola Tsukishima-Nagaya", Tsukishima Nagaya School, 2020. (https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=443).

Fig. 47: Tsukishima Nagaya School durante uno dei suoi incontri.

Source: https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/

Fig. 48: Edifici di recente costruzione con funzione mista.

Source: https://metropolisjapan.com/heartlands-tsukishima-tsukuda/



Fig. 48

luppato approcci e piani per ricostruire le case su lotti esistenti e lungo vicoli stretti. Questo viene fatto, per incentivare la popolazione a continuare a vivere nei vicoli, per agevolare gli eredi nelle dinamiche di successione, che spesso inducono a ulteriori divisioni dei lotti; ed infine, per attrarre nuovi residenti nell'area che, si spera, decidano di occupare i piccoli lotti esistenti invece di acquistare appartamenti di lusso in altezza.[51]

Inoltre, l'elevata densità edilizia, intesa come rapporto tra superficie edificata e superficie di terreno disponibile, costituisce sia un ulteriore fattore di rischio in caso di terremoti o incendi, poiché la vicinanza tra gli edifici favorisce la propagazione del fuoco e il crollo delle strutture, sia un limite alla creazione di spazi aperti e aree verdi, riducendo la disponibilità di superficie libera a beneficio dei cittadini.

L'analisi delle funzioni e dei servizi disponibili nei distretti di Tsukishima-Tsukudajima ha evidenziato una prevalente destinazione residenziale degli edifici, dovuta all'elevata richiesta di alloggi e agli alti costi dei terreni. Non mancano i servizi per la comunità, quali strutture sanitarie, attività commerciali, impianti sportivi e istituzioni scolastiche. Inoltre, l'area ospita numerosi uffici e edifici industriali, che determinano un'elevata percentuale di popolazione diurna, composta principalmente da residenti, studenti e lavoratori che frequentano il quartiere durante le ore del giorno.

Nonostante questa articolazione funzionale, risultano tuttavia scarsi gli spazi dedicati alla socialità e all'incontro tra i residenti.



MAPPA DEI PIENI



MAPPA DEI VUOTI

51: Tokyo Roji The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (New York: Routledge, 2019), p. 130



Fig. 49

Tale aspetto viene affrontato in diversi punti all'interno del quadro normativo del distretto di Tsukishima.

La *"Guida al piano urbanistico del distretto di Tsukishima"* mira alla creazione di un quartiere urbano multifunzionale, in grado di coniugare la funzione residenziale con attività e servizi pubblici.
L'uso del territorio è prevalentemente orientato all'abitare, ma viene affiancato dallo sviluppo di servizi per la vita quotidiana e dalla realizzazione di nuovi spazi pubblici, sia all'aperto che al chiuso, pensati per favorire l'incontro e la socialità tra i residenti.
Strutture commerciali, laboratori dedicati alla cultura e alla tradizione e luoghi di aggregazione contribuirebbero a rendere il quartiere più vivibile e attrattivo.
Un ruolo centrale è attribuito alle principali strade commerciali, ovvero le due arterie del distretto, la Nishinaka dori street, e la Kiyosumi-dori Ave.

Al fine di garantire la continuità e la vitalità degli spazi commerciali, le linee guida raccomandano di destinare almeno il piano terra degli edifici al servizio del pubblico così da creare uno spazio commerciale continuo, vivace e attrattivo, piacevole da percorrere a piedi.
Lungo queste strade l'intenzione è di investire nella costruzione di spazi d'incontro tra le persone, nella piantumazione di verde e nell'installazione di arredi urbani e altri elementi di supporto alla socialità.[52]

Fig. 49: la Nishinaka dori street chiamata anche Tsukishima Monja Street.

Source: https://www.tokyostreetview.com/?s=tsukishima

52: "月島地区 地区計画の手引き", "Guida al piano urbanistico del quartiere Tsukishima", Chuo City. https://www.city.chuo.lg.jp/a0013/kurashi/chiikicommunity/npokyoudou/kyoudou/tyuuoukukyodo.html



MAPPA DELLE FUNZIONI

Fuori scala

0 250m

- Industriali
- Uffici
- Culto
- Commerciali
- Via commerciale
- Supermercati
- Misto
- Residenziale
- Pubblico
- Sanità
- Musei
- Impianti sportivi
- Istruzione
- Case di quartiere

A SWOT APPROACH: THE URBAN CONTEXT

Un'importante minaccia alla sicurezza e alla vitalità del quartiere è rappresentata dalla numerosa presenza di lotti vacanti e di piccole abitazioni in stato di abbandono o di forte degrado. Queste abitazioni restano spesso inutilizzate dopo la morte del proprietario e, dopo alcuni anni, vengono demolite poiché a Tokyo il valore dei terreni liberi è maggiore rispetto a quello dei terreni edificati, per cui la demolizione è necessaria per aumentare le possibilità di vendita del lotto. Tuttavia, se questi terreni non destano l'attenzione di nessuno, restano vuoti urbani per molti anni.

Tale situazione riflette una problematica comune nella città. I vuoti presenti nel contesto urbano giapponese si differenziano significativamente da quelli a cui siamo abituati ad assistere nelle città occidentali, sia per le dimensioni estremamente ridotte, che limitano le opportunità che il lotto può ospitare, sia per specifici fattori quali: il contesto economico, il cambiamento demografico, l'andamento della popolazione, le normative sulla successione di edifici e terreni e i processi di trasformazione urbana.

I vuoti urbani e, in particolare, gli edifici abbandonati non solo contribuiscono alla formazione di un paesaggio degradato e compromesso, ma incrementano anche il rischio di innesco e propagazione di incendi, poiché tali edifici risultano privi di residenti che possano monitorarne lo stato. Tuttavia, essi rappresentano a Tokyo una risorsa spaziale di grande valore, in quanto offrono il potenziale per incrementare la dotazione di spazi aperti oltre che l'introduzione di nuovi servizi e luoghi di aggregazione a beneficio della comunità.



LOTTO VUOTO
35°40'0.07"N, 139°47'0.10"E



EDIFICIO ABBANDONATO
35°39'59.91"N ,139°46'55.06"E



MAPPA DEI LOTTI VUOTI E EDIFICI ABBANDONATI O FORTEMENTE DEGRADATI

Fuori scala

0 250m

Lotti vacanti

Edifici abbandonati o fortemente degradati

MOBILITA' E TRASPORTO

> *In Giappone, il sistema dei trasporti rappresenta la linfa vitale del paese, poiché facilita il flusso di persone, merci e informazioni e favorisce una gestione efficiente delle risorse economiche. Per questo motivo, i servizi di trasporto dovrebbero essere distribuiti in maniera relativamente uniforme e accessibili in base al potere d'acquisto.*[53]

La città di Tokyo costituisce un esempio emblematico di questa efficienza, grazie alla sua vasta rete di trasporti pubblici, che comprende treni, metropolitana e linee suburbane. Con oltre 280 stazioni distribuite in tutta la città, la metropolitana permette di raggiungere rapidamente quasi ogni punto urbano, rendendo gli spostamenti quotidiani veloci e pratici. *"Tokyo Metro"*, la principale azienda di trasporti metropolitani della città, gestisce 9 linee, collegando la periferia nord-ovest alla zona orientale della città, oltre il fiume Sumida. Molte di queste sono interconnesse tra loro e sovrapposte ad altre reti ferroviarie, rendendo l'intero sistema di trasporto altamente efficiente.[54]

I distretti di Tsukishima e Tsukajima risultano fortemente integrate con le principali infrastrutture e modalità di trasporto del quartiere. L'area è servita dalle linee metropolitane di Yurakucho e di Toei Oedo, con le relative stazioni. Oltre alle linee metropolitane, il sito beneficia di una rete di trasporto pubblico urbano e suburbano, comprendente percorsi di autobus e metrolink, che garantiscono collegamenti rapidi e frequenti.
"Le linee guida per lo sviluppo di Tsukishima" (2016), hanno incentivato diversi interventi di riqualificazione, tra cui quello della stazione di Tsukushima. Tale in-



Fig. 50

53: "Transportation System in Japan: A Literature Study", G. Yudhistira, M. Iqbal, Lira Agushinta. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog), 2015, p. 333. https://www.researchgate.net/publication/318555942_TRANSPORTATION_SYSTEM_IN_JAPAN_A_LITERATURE_STUDY

54: Transportation in Tokyo, Tokyo Convention & Visitors Bureau, https://www.gotokyo.org/it/plan/getting-around/subways/index.html

Fig. 50: Ingresso alla statione sotteranea di Tsukishima.

Source: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tsukishima_Station_Entrance_No8.jpg

tervento, ormai completato, ha reso la stazione metropolitana più moderna ed efficiente, migliorando la qualità dell'infrastruttura di trasporto anche sulla scala generale.

Analizzando dal punto di vista morfologico il sistema di trasporto dell'area di Tsukishima-Tsukadajima, possiamo notare la classica stratificazione della rete infrastrutturale con la maglia urbana e gli elementi naturali tipica del contesto urbano di Tokyo. Come osserva *Kaijima* in *Made in Tokyo*, la città si caratterizza per configurazioni spaziali e combinazioni funzionali impensabili nelle città europee tradizionali, dove strade, linee ferroviarie e autostrade si intrecciano sopra edifici e corsi d'acqua, creando uno spazio urbano stratificato ma altamente funzionale.[55] È evidente come i percorsi delle linee metropolitane si sovrappongano alle infrastrutture automobilistiche e ai percorsi ciclabili, un esempio significativo nell'area di analisi è il cavalcavia di Shinjuku. Nonostante la presenza di grandi infrastrutture e arterie stradali lungo le vie principali, il sistema viario dell'isola si compone principalmente di vicoli, i cosiddetti *roji* che costituiscono le vie secondarie dei distretti. Questi passaggi favoriscono la mobilità lenta, incoraggiando gli spostamenti a piedi e, in alcuni casi, in bicicletta. Questo sistema garantisce una maggiore sicurezza all'interno dello spazio urbano più interno, creando un equilibrio tra le strade principali, dedicate al traffico veloce, e le vie secondarie, destinate a spostamenti più lenti.

Nonostante i *roji* favoriscano la mobilità lenta, con un evidente impatto positivo sulla sostenibilità ambientale, essi presentano anche alcune criticità legate alla



Fig. 51

55: "Made in Tokyo: Guide Book", Kaijima, Kuroda e Tsukamoto (Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016), p. 8

Fig. 51: Cavalcavia di Shinjuku a Tsukishima.

Source: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/eb/Shingetsu-rikkyo_20190407.jpg/1280px-Shingetsu-rikkyo_20190407.jpg



Fig. 52

sicurezza. In particolare, la ridotta larghezza di queste strade può ostacolare il passaggio dei mezzi di emergenza e di soccorso, comportando il rischio di ritardi in caso di incendio o altre urgenze. Infatti, gli stessi cittadini sono tenuti a partecipare regolarmente a organizzate esercitazioni antincendio con secchi d'acqua per assicurarsi che i residenti possano essere in grado di spegnere rapidamente gli incendi.[56]

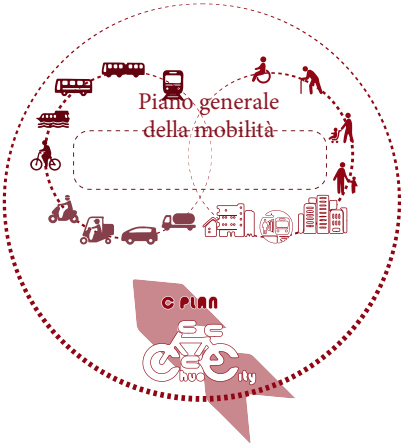
Pur essendo state predisposte le *"Linee guida per la gestione delle emergenze e della sicurezza"*, molte di queste vie risultano così strette che, in caso di necessità, può passare un solo veicolo alla volta, e in alcuni casi nemmeno questo. Nonostante non siano mancati i tentativi da parte del governo di Chūō, questa questione rimane ancora una minaccia concreta che l'amministrazione continua a dover affrontare. Per queste ragioni è stato necessario istituire misure di sicurezza volte a prevenire i disastri, tra cui strade e percorsi di evacuazione che i cittadini devono seguire per allontanarsi dalle cosiddette *"aree densamente edificate con costruzioni in legno"* e raggiungere i luoghi destinati alla prevenzione dei disastri.

Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto si pone come una sfida significativa nella Tokyo contemporanea. Il quartiere di Chūō continua a registrare un leggero aumento della popolazione, in particolare nella zona costiera; e un'inversione della tendenza demografica. A fronte di questo scenario, diventa necessario affrontare nuove problematiche legate allo sviluppo di opzioni di trasporto adeguate a una popolazione sempre più anziana e all'aumento dei servizi di trasporto, oltre che ridurre l'impatto ambientale scoraggiando l'uso dell'automobile. Per

Fig. 52: Roji di Tsukishima, dove è consentito esclusivamente il transito pedonale e ciclabile.

Source: https://www.reddit.com/media?url=https%3A%2F%2Fpreview.redd.it%2Ftsukishima-side-streets-v0-s0vzfj5eyjsd1.jpg%3Fwidth%3D1050%26format%3Dpjpg%26auto%3Dwebp%26s%3D15b19884a441bb16a8fe367591b7c3ff330274ed

56: Tokyo Roji The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (New York: Routledge, 2019), p. 131



MAPPA SULLA MOBILITÀ CICLABILE



57: 中央区総合交通計画 2022 - Piano di trasporto completo del quartiere Chuo 2022, CHUO CITY, https://www.city.chuo.lg.jp/a0035/machizukuri/koutsuukeikaku/sougoukoutsuukeikaku.html

rispondere a queste esigenze, il distretto ha elaborato *"il Piano di Trasporto Integrato del Distretto di Chūō"* (2012), volto a coordinare lo sviluppo urbano e dei trasporti.
Oltre a promuovere una mobilità sostenibile favorendo gli spostamenti pedonali e ciclabili e il trasporto pubblico, Il piano mira a migliorare la connessione tra le diverse aree del distretto, creando collegamenti efficaci e continui sia all'interno dell'isola sia verso la terraferma, attraverso l'istituzione del trasporto fluviale.[57]

Se da un lato i collegamenti via terra, sia interni che esterni all'isola, sono ben garantiti, dall'altro lato i collegamenti via mare con la terraferma e il centro città sono completamente mancanti. Osservando la mappa di analisi della mobilità urbana, possiamo notare una carenza di fermate sulle coste dell'isola, che limita le opportunità di trasporto attraverso le vie d'acqua e rischia di aumentare l'isolamento del quartiere, specialmente in casi di emergenza dovuti a disastri naturali. Sebbene alcune imbarcazioni passino in prossimità dell'isola, nessuna garantisce un servizio diretto e regolare verso il centro urbano, riducendo così l'accessibilità a modalità di trasporto alternative, anche per scopi turistici.

In conclusione, l'area di Tsukishima-Tsukadajima dimostra come l'efficienza dei trasporti e dei collegamenti tipica di Tokyo sia mantenuta anche a scala locale. L'area riflette l'integrazione delle infrastrutture e la capacità del sistema urbano di garantire mobilità fluida. Allo stesso tempo, si evidenzia la volontà dell'amministrazione di migliorare ulteriormente il sistema nel rispetto dell'ambiente.



MAPPA DELLA MOBILITÀ E TRASPORTI PUBBLICI VIA TERRA E VIA MARE

Fuori scala

0 250m

- Traghetto Asakusa-Odaiba
- Traghetto Bay Line
- Traghetto Asakusa - Nihonbashi
- Stazione fermata trasporto acqua
- Linea metropolitina Yuracuchuo
- Linea metropolitina Toei Oedo
- Stazioni metropolitane
- Tracciati bidirezionali delle linee autobus e metrolink
- Fermate delle linee autobus e metrolink

SOCIETÀ E CULTURA

La rete stradale non rappresenta soltanto un sistema funzionale di trasporto all'interno della città, ma incidono direttamente sulle dinamiche sociali, sulle relazioni quotidiane e sulle modalità di fruizione degli spazi da parte degli abitanti. Osservando la mappa urbana dell'area Tsukishima–Tsukadajima, emerge chiaramente una struttura viaria gerarchizzata, composta da assi principali che regolano i flussi di attraversamento e di collegamento a scala urbana più vasta, da strade secondarie di quartiere e, infine, da una fitta rete di vicoli. Ogni tipologia di strada genera un diverso livello di intensità urbana e un differente modo di abitare e vivere lo spazio pubblico.

In particolare, i *roji*, come ribadito precedentemente, svolgono un ruolo fondamentale nella costruzione di una vita comunitaria. Questi spazi, più che semplici elementi di passaggio, si configurano come veri e propri luoghi di incontro, espressione di una scala urbana più intima, in cui la sfera privata della casa si fonde con quella pubblica della strada. Accanto ai *roji*, un ruolo significativo è svolto anche dai percorsi fluviali lungo la costa dell'isola, che introducono una relazione diretta con l'acqua. Questi spazi offrono occasioni di sosta, di contatto con la natura e di svolgimento di attività all'aperto, contribuendo al benessere sociale del quartiere.
Di particolare rilievo è infine la via commerciale, che rappresenta un elemento identitario di Tsukishima. Il quartiere è infatti conosciuto come la "città dei monja", grazie alla presenza della Tsukushima Nishinaka Street Shopping Street, nota anche come Tsukushima Monja Street. La via commerciale si sviluppa per circa 400 metri e ospita



Fig. 53

Fig. 53: Vista dell'interno del porticato della Tsukishima Nishinaka Street Shopping Street.

Source: https://www.tokyostreetview.com/?s=tsukishima

DIAGRAMMI DEL RAPPORTO TRA STRADA E SPAZI URBANI

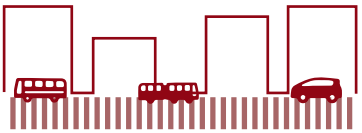
Strada urbana principale





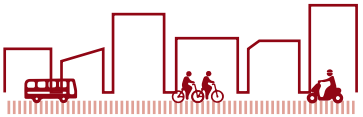
Strada urbana di quartiere





Strada secondaria di quartiere





Vicoli (roji)





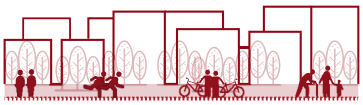
Strada commerciale





Strada fluviale







MAPPA DEL RAPPORTO TRA STRADA E SPAZI URBANI

Fuori scala

0 250m

complessivamente circa 145 attività, di cui 32 dedicate specificamente alla preparazione del *monjayaki* (specialità locale). Oltre ai locali presenti lungo l'asse principale, numerosi ristoranti e negozi si distribuiscono anche nelle strade limitrofe. La via commerciali non attira solo residenti, ma anche turisti, contribuendo a rendere la via commerciale un polo di attrazione culturale ed economica e favorendo l'apertura continua di nuove attività.[58]

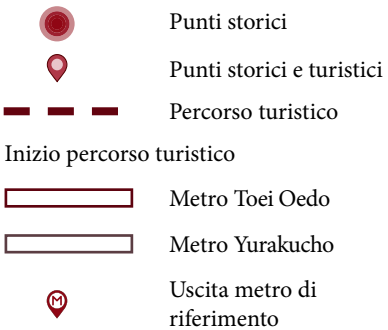
Sul piano culturale, la pubblica amministrazione intende valorizzare i suoi luoghi storici e culturali, offrendo percorsi turistici che consentono ai visitatori di esplorare e comprendere a fondo la ricca storia dell'isola.[59] Questi percorsi turistici ufficiali collegano templi e santuari storici, che testimoniano la ricca memoria spirituale del quartiere e svolgono un ruolo di aggregazione comunitaria, ospitando numerose festività della città, con altri punti attrattivi legati alla memoria di Edo. Numerosi punti storici raccontano la storia urbana e paesaggistica dell'isola, dalla sua fondazione fino all'epoca contemporanea, che contribuiscono a conservare e rafforzare l'identità locale.

L'attenzione dell'amministrazione si focalizza anche sulla necessità di collegare i percorsi turistici dell'isola con i distretti circostanti. Questo, non solo ne rafforza la fruibilità, ma contribuisce anche alla conservazione degli elementi tradizionali del quartiere, come i roji e le strutture storiche, prevenendo il deterioramento urbano e tutelando il patrimonio culturale.

Il valore dei percorsi turistici è ulteriormente accresciuto dalla vicinanza della stazione di Tsukishima e dalle due linee della metropolitana, Yurakucho e Toei Oedo, che ne facilitano l'accessibilità.

MAPPA DEGLI ELEMENTI STORICI E TURISTICI





58: 月島の現代までの歴史や街の特徴 – Storia di Tsukishima fino ai giorni nostri e caratteristiche della città, Tokyo Office Search Plus, 2024, https://www.tokyo-jimu-shosagashi.com/column/transfer/310/

59: Tsukuda/Tsukishima, Machikado Tenjikan, 2024, https://www.chuoku-machikadotenjikan.jp/odekakemap/course_tsukuda01.html

Fig.54: Faro di Ishikawajima, situato nel parco Tsukuda, ricostruzione del faro originario realizzato come luce notturna per la sicurezza della navigazione alla foce del fiume Sumida e lungo la costa di Shinagawa.

Source: https://oag.jp/gallery/tokyo-roji-t-sukudajimas-hinter-gassen-zwischen-tradition-und-moderne/

Fig. 55: Santuario Sumiyoshi.

Source: https://www.chuoku-machikadotenjikan.jp/odekakemap/course_tsukuda01.html



Fig. 54



Fig. 55



L'aspetto culturale e sociale del quartiere viene ulteriormente valorizzato anche attraverso la cooperazione interna al distretto. Le *"Linee guida promosse dall'amministrazione per la collaborazione con la comunità"* del 2006 [60] si basano su tre concetti fondamentali: La creazione di una comunità proattiva, in cui i residenti sviluppano legami e collaborazioni orientati a un futuro migliore; la costruzione di una comunità basata su cultura e relazioni, rafforzando i legami locali come strumenti di coesione sociale; e l'attuazione del piano attraverso iniziative politiche, sociali e progetti coordinati, coinvolgendo cittadini e enti organizzativi del quartiere.[61]

La forte coesione sociale tra i residenti è testimoniata anche dalla presenza di numerose associazioni residenziali e di quartiere, organizzate secondo la suddivisione dei rioni. Questi organismi, in alcuni casi collegati agli edifici residenziali, fungono da punti di riferimento per i cittadini, ospitando attività di supporto e socialità, come lo scambio di informazioni, eventi comunitari e iniziative per la prevenzione dei disastri, sicurezza urbana e criminalità.[62]

Oggi molte città giapponesi si confrontano con significativi problemi demografici. Fenomeni come la migrazione della popolazione, il decentramento e la sub-urbanizzazione sono strettamente legati al declino demografico.
A Tokyo, la sub-urbanizzazione iniziò nel secondo dopoguerra e generò una rapida crescita urbana e un afflusso massiccio di popolazione. Verso la fine degli anni Sessanta, il governo promosse la costruzione delle *new town* per far fronte alla pressione demografica, le cosiddette città satellite (Shi). Con l'aumento dei prezzi immobiliari durante la bolla speculativa, sempre più residenti vennero spinti verso la periferia, causando un declino demografico delle zone centrali che si protrasse fino al 1996.

60:「地域との協働指針」を策定しました - "Linee Guida per la Collaborazione con le Comunità Locali", CHUO CITY, https://www.city.chuo.lg.jp/a0013/kurashi/chiikicommunity/npokyoudou/kyoudousisin2006.html

61:「中央区の協働」リーフレットを発行しました - Volantino di cooperazione del distretto Chuo, CHUO CITY, https://www.city.chuo.lg.jp/a0013/kurashi/chiikicommunity/npokyoudou/kyoudou/tyuuoukukyodo.html

62: 中央区町会・自治会MAP, Associazione Comunale/Associazione di Quartiere di Chuo Ward MAP, CHUO CITY, https://www.city.chuo.lg.jp/a0013/kurashi/chiikicommunity/community/map.html

A partire dai primi anni Duemila, un ulteriore e significativo cambiamento demografico ha contribuito ad influenzare il dibattito sul futuro delle città giapponesi. Analogamente ad altre nazioni sviluppate, il Giappone sta affrontando una progressiva riduzione della popolazione, che nei prossimi decenni assumerà caratteri senza precedenti.
Secondo un rapporto dell'Istituto Nazionale di Ricerca sulla Popolazione e la Sicurezza Sociale (IPSS), la popolazione giapponese è destinata a diminuire di oltre il 30%, passando da 128,06 milioni di abitanti nel 2010 a 86,74 milioni nel 2060. Questa contrazione è ulteriormente amplificata da uno dei tassi di natalità più bassi al mondo.

Nel contesto di Tokyo, i risultati di tali dinamiche sono stati aggravati da a un marcato invecchiamento della popolazione. Nell'arco degli ultimi trent'anni, le fasce d'età più rappresentate sono quelle comprese tra i 30 e i 60 anni, seguita dalla popolazione over 60. Questo processo ha comportato una crescente carenza di forza lavoro in diversi settori, favorendo sia l'aumento dell'automatizzazione sia una maggiore partecipazione degli anziani al mercato del lavoro.

Dal punto di vista urbano, tali trasformazioni hanno prodotto effetti evidenti, tra cui l'aumento dei lotti vuoti, delle abitazioni abbandonate e una crescente frammentazione dei lotti edificabili.
Attualmente, la popolazione con più di 65 anni rappresenta circa il 23% del totale; si prevede che entro il 2030 questa quota supererà un terzo della popolazione e che possa raggiungere il 40% entro il 2060. Un declino demografico di tale entità avrà inevitabili ripercussioni sul benessere economico e sociale a diversi livelli.[63]

All'interno del "*Piano Base di Chūō*" (2023)[64] è possibile confrontare l'anda-



Fig. 56

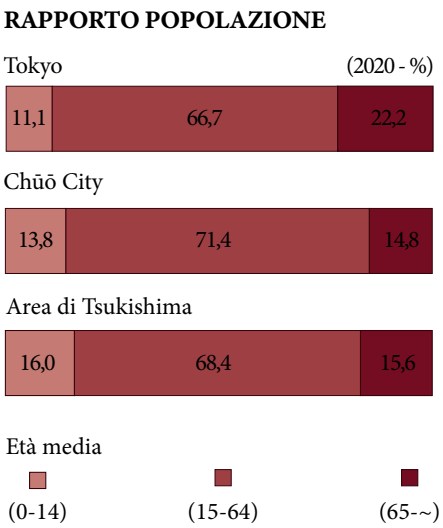
63: Tokyo Void: Possibilities in Absence, Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Jovis, Berlino, 2014), pp. 116-117.

64: 中央区基本計画 – Piano base di Chuo (2023), CHUO CITY, https://www.city.chuo.lg.jp/documents/13816/kihonkeikaku2023.pdf

Fig.56: Anziana signora nella sia Manchiya tradizionale.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-last-remnants-of-an-old-tokyo-shopping-street/

mento demografico del quartiere, rispetto l'andamento del distretto di Tsukushima.

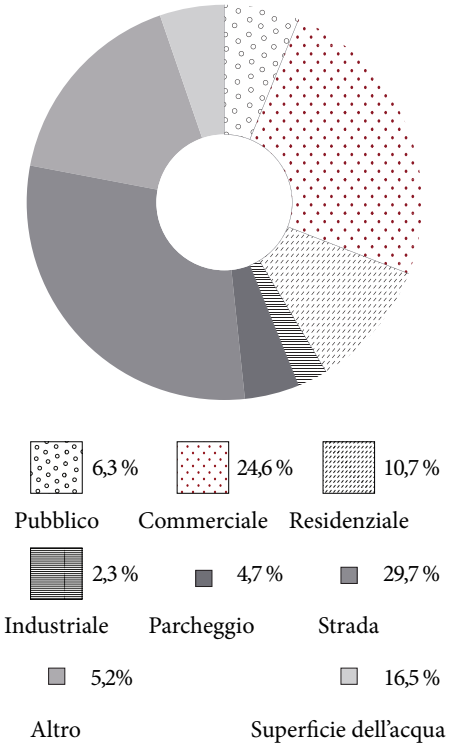


Come possiamo riscontrare dalle percentuali riportate, nel quartiere di Chūō, il tasso di invecchiamento della popolazione era del 40,8% nel 2020, mentre nell'area di Tsukushima questo valore risultava ancora più elevato.
Secondo le proiezioni demografiche del registro *Chūō World Future Population*, la popolazione anziana aumenterà di circa 1,4 volte nei prossimi 15 anni, con un incremento ancora più marcato nell'area di Tsukushima.
La percentuale di popolazione più giovane si mantiene bassa in tutto il quartiere, segnalando un progressivo invecchiamento demografico e una ridotta vitalità sociale, fenomeni riscontrabili sull'intera città di Tokyo.

I problemi demografici dell'area probabilmente influenzano anche la domanda di servizi e strutture per il tempo libero e lo svago, specialmente quelle rivolte ai giovani.
L'offerta di attività attrattive per la vita serale è limitata, contribuendo a rendere la vita notturna di Tsukudajima e Tsukishima limitata e concentrando l'afflusso di popolazione durante le ore diurne.

Inoltre, la presenza dei poli attrattivi sotto questo aspetto, come River City 21, che ospita una concentrano di servizi commerciali, sportivi e privati ai piani terra; possono distogliere flussi e interessi dall'area, riducendone la centralità e l'attrattività urbana.

ANALISI DEI SERVIZI DI CHUO -KU



EXPLORING BUILDING TYPOLOGIES

The architectural diversity

> *Tokyo [...] è forse la più straordinaria capitale dell'architettura contemporanea.*[65]

I fattori che hanno portato alla creazione di un panorama architettonico tanto vasto e creativo si trovano indubbiamente nelle favorevoli condizioni economiche del paese, ma soprattutto nella forte sperimentazione della scena creativa architettonica degli ultimi decenni, spinta dalla consapevolezza di avere poco da perdere in termini di tutela dell'esistente.

Come osserva Vittorio Gregotti:

> *L'architettura giapponese riprodotta sulle riviste specializzate è ampia e spesso di buonissimo livello morfologico e tecnico ma certo chi volesse risalire da questa ad un ritratto del paese dovrebbe compiere un un'impresa indiziaria praticamente impossibile, anche quando questi indizi fossero forniti dalle migliori architetture di questi anni".*

L'indomabile eclettismo a cui Gregotti fa riferimento è frutto dell'influenza occidentale.
A Tokyo l'immagine architettonica è strumento di marketing ed è questa la ragione che ha condotto una grande concentrazione di maestri stranieri nella capitale giapponese.[66] Il lavoro di grandi architetti americani, europei e giapponesi si è intrecciato, specialmente negli ultimi decenni del Novecento, globalizzando la scena architettonica della città. Possiamo convenire che la vivacità, la caoticità e la creatività dell'attuale scena progettuale difficilmente avrebbero raggiunto i livelli a cui oggi assistiamo senza una presenza così significativa di grandi maestri.[67]

Come anticipato nei capitoli introduttivi, l'influenza occidentale tra gli anni '80 e '90, è uno dei fattori che ha contribuito a generare contraddizioni interne e che, insieme a una condizione insediativa insolita e processi di pianificazione profondamente distanti da quelli europei, costituiscono la base di un quadro architettonico del tutto speciale. Si intrecciano così sistemi di suddivisione del suolo di origine antichissima con poli tecnologici avanzati, complessi produttivi di grandi dimensioni e insediamenti talvolta collocati all'interno di vaste aree urbanizzate.[68]

Sull'isola di Tsukuda si riflettono le stesse contraddizioni: alti complessi ad uso misto, prodotti di operazioni di rinnovamento urbano, crescono su un panorama di basse case tradizionali, talvolta sostituendo intere porzioni di uno dei quartieri più tipici della capitale.

65: "Tokyo-To, Architettura e Città", Livio Sacchi (Milano: Skira Editore, 2004), p. 137

66: "Una modernità dis-orientata", Vittorio Gregotti in Casabella, nn. 608–609 (Milano: Electa/Mondadori, 1994), p. 2.

67: "Tokyo-To, Architettura e Città", Livio Sacchi (Milano: Skira Editore, 2004), p. 137-138.

68: "Una modernità dis-orientata", Vittorio Gregotti in Casabella, nn. 608–609 (Milano: Electa/Mondadori, 1994), p. 3

Lo studio morfo–tipologico sull'edificato dei distretti di Tsukudajima e Tsukishima mette in luce una forte eterogeneità del tessuto edilizio. All'interno dello stesso isolato possono convivere piccole abitazioni lignee tradizionali o filari di edifici bassi affiancati a torri residenziali, edifici commerciali o industriali, tra cui occasionalmente è possibile scorgere un piccolo santuario tra i loro interstizi. La coerenza tra edifici adiacenti, infatti, a Tokyo così come a Tsukuda, non è richiesta, tutto ciò che avviene su un lotto dipende esclusivamente dal proprietario o dallo sviluppatore ed è influenzato da fattori economici e politici.

Infatti, l'economia immobiliare giapponese, in cui il valore del terreno supera di gran lunga quello dell'edificio, ha diffuso una pratica comune nei distretti residenziali come Tsukishima e Tsukudajima: la continua suddivisione dei lotti in appezzamenti sempre più piccoli. Ne derivano abitazioni costruite su porzioni di terreno progressivamente ridotte, spesso inferiori ai 100 metri quadrati, a comporre un tessuto urbano che si sviluppa su una microscala.[69]

In questo contesto, caratterizzato da piccoli frammenti urbani in continua trasformazione, si inseriscono le scelte di pianificazione su larga scala promosse da sviluppatori esterni e dal quartiere di Chūō.

La complessità e le dimensioni della struttura urbana non agevolano la comprensione di un quadro architettonico così ampio e articolato. Senza la pretesa di comprendere le ragioni profonde che si celano dietro l'architettura di Tokyo, questo capitolo si propone di analizzare le tipologie edilizie nel contesto circoscritto, dell'isola di Tsukuda.

Il metodo utilizzato consiste nell'analisi dell'edificato e sull'individuazione di specifici archetipi, attraverso i quali le tipologie architettoniche vengono classificate. Ciascuno di questi archetipi è riconducibile a forme geometriche pure e a specifici rapporti dimensionali, seguendo un approccio geometrico-proporzionale. Per ogni archetipo possono essere individuati diverse tipologie base e le possibili variazioni nelle tre dimensioni, che restano comunque sempre comprese entro le proporzioni caratteristiche dell'archetipo stesso. Inoltre, per ogni tipologia vengono considerate le possibili collocazioni all'interno del lotto, le quali determinano la posizione delle aperture e degli accessi, oltre alle relazioni spaziali e funzionali con gli edifici adiacenti.

Grazie all'applicazione di questo sistema è stato possibile chiarire l'effettiva entità delle sovrapposizioni tra le diverse tipologie edilizie e la reale scala architettonica che compone l'isola. L'analisi ha portato all'individuazione dei seguenti archetipi: le torri e le stecche, le manshon, le case di piccole dimensioni e le nagaya, le machiya, ed infine, gli edifici religiosi.

69: "City with an Hidden Past" Fumihiko Maki, (Kajima Istitute, 2018), p. 9

Fig. 57: Confronto tra architettura tradizionale e moderna sull'isola di Tsukishima, in cui la presenza storica dell'architettura del santuario testimonia la persistenza della tradizione, affiancata nel dallo sviluppo della tipologia moderna e dai nuovi interventi residenziali.

Source: https://www.tokyostreetview.com/?s=tsukishima

Fig. 58: Confronto tra l'architettura tradizionale di impianto storico e l'architettura moderna sviluppata in altezza, che coesistono all'interno del tessuto morfologico urbano di Tsukishima.

Source: https://japan-luxurylifestyle.com/en/2024/11/12/5-red-flags-when-buying-property-in-japan-2/



Fig. 57



Fig. 58

TIPOLOGIA BASE

TORRE

TORRE CORTE

TORRE STELLA

TORRE A "L"

TIPOLOGIA BASE

STECCA

STECCA A "L"

VARIAZIONI











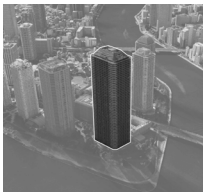


PROPORZIONI

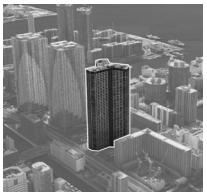
H > (L*P)
15 piani > H > 54 piani
L ≈ P

H < (L*P)
L > P

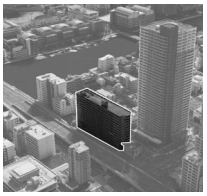
ESEMPIO

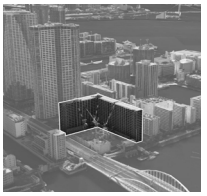












ALTEZZA (H)



15 p. >H > 30 p.



15 p. >H > 30 p.



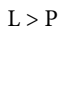
15 p. >H > 30 p.

5 piani > H > 10 piani

LUNGHEZZA (L)



L = P

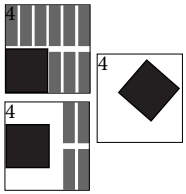


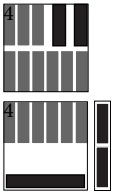
L > P

L = P



N° AFFACCI





LE TORRI E LE STECCHE

L'archetipo della torre nel tessuto edilizio è facilmente riconoscibile, in quanto sono sempre riconducibili a proporzioni in cui la profondità e la lunghezza della base risultano approssimativamente simili tra loro e notevolmente inferiori all'altezza complessiva dell'edificio, indipendentemente dalle variazioni nel numero di piani. Le stecche, analogamente, hanno la lunghezza sempre maggiore rispetto al rapporto tra altezza e profondità.

Queste tipologie edilizie, in particolare la torre, testimoniano lo slancio verso la modernità avviato nel secolo precedente. Fanno principalmente parte gli interventi promossi dal governo di Chūō o da altri sviluppatori privati, volti a rispondere all'aumento della popolazione sull'isola. Talvolta, nascono dalla demolizione di intere aree costituite da abitazioni basse, fatiscenti o abbandonate, che costituiscono un importante rischio per la sicurezza pubblica.

Altre volte vengono edificate su porzioni territoriali designate come "zone di sviluppo" dal piano urbanistico. In questi casi, intere porzioni di quartiere sono state demolite per far spazio a nuove aree residenziali, con la conseguente perdita di settori caratterizzati dalle significative qualità comunitarie e storiche.

Sia le torri sia le stecche, costituiscono principalmente edilizia residenziale, sebbene in alcuni casi i piani terra siano destinati a funzioni commerciali, oppure di edifici a uso misto che combinano spazi commerciali e uffici con gli appartamenti. Alcuni di questi interventi sorgono su vaste aree aperte e spazi verdi che rifletto-



Fig. 59

Fig. 59: Vista dalla riva di Tsukishima.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukishima/

Fig. 60: Grattacieli a Tsukishima.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukishima/

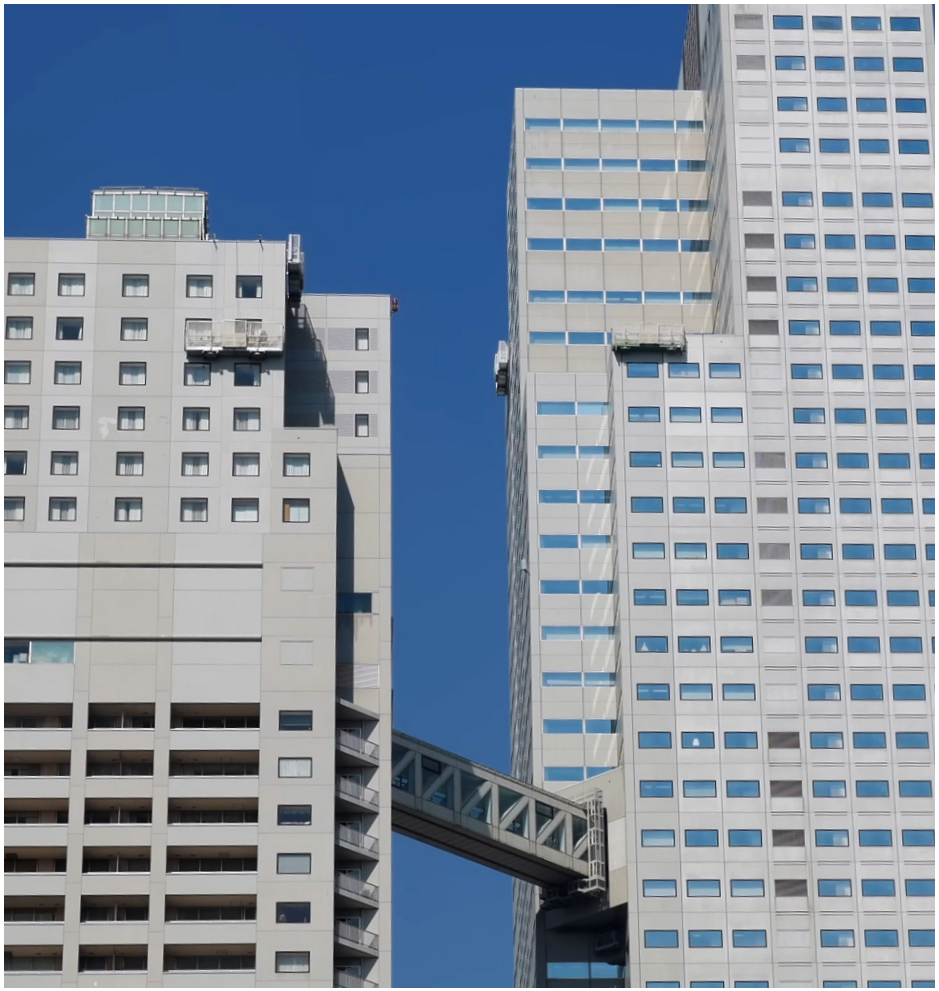


Fig. 60



Fig. 61

no l'influenza della cultura architettonica occidentale anche sullo spazio pubblico. Infatti, queste aree sono molto differenti dai microspazi urbani dell'isola di Tsukuda usati come spazio pubblico.

Il caso dell'Ōkawabata River City 21 rappresenta un esempio emblematico della tipologia edilizia della torre e degli ampi spazi aperti che circondano questi interventi. Con la chiusura del cantiere navale, tutte le vecchie strutture furono sgomberate e gli sviluppatori iniziarono a costruire grandi tawā manshon (grattacieli), un progetto che mirava a definire un'edilizia urbana di tendenza per il futuro.

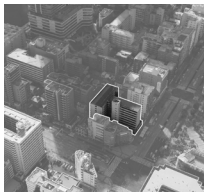
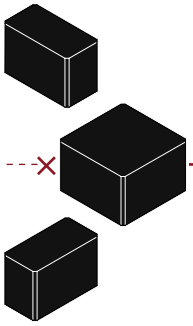
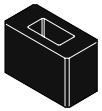
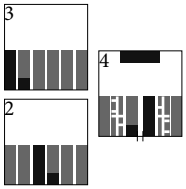
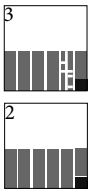
River City 21 è stato realizzato come partenariato pubblico-privato e comprende torri di media, alta e altissima altezza. Ospita appartamenti per circa 4000 residenti in 15 edifici residenziali di altezza compresa tra 6 (River City Edificio n. 7) e 54 piani (Century Park Tower), costruiti tra il 1988 e il 2000. Accanto ai grattacieli di River City 21, torri più recenti, tra cui la Famille Tsukishima Grand Suite Tower (40 piani, 2002), la Crest Tower (32 piani, 2004) e la Lions Tower Tsukishima (32 piani, 2006) sono sorte accanto al quartiere di Tsukuda 1-chōme e all'interno del quartiere di Tsukuda 2-chōme, dominando il panorama della baia.
I successivi progetti di torri realizzati tra il 2002 e il 2015 a sud della stazione di Tsukishima testimoniano la continua evoluzione del quartiere.[70]

Fig. 61: Vista dalla baia sul complesso residenziale River City 21.

Source: https://www.tokyostreetview.com/tsukishima/

70: Tokyo Roji The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition", Heide Imai (New York: Routledge, 2019), p. 147

TIPOLOGIA BASE

	MANSHON	TORRE CORTE	TORRE STELLA	TORRE A “L”	
VARIAZIONI					
PROPORZIONI	PROPORZIONI 4 piani > H < 15 piani L ≈ P < H	H ≈ 15 piani			
ESEMPIO					
LUNGHEZZA (L) PROFONDITÀ (P)					 L = P/L ≠ P
N° AFFACCI					

LE MANSHON

L'archetipo della Manshon è una tipologia edilizia molto diffusa nel quartiere di Tsukishima, caratterizzata da proporzioni che vedono un rapporto tra profondità e lunghezza molto variabile e un'altezza compresa tra i 4 e 15 piani.[71]

Con il termine "manshon" in Giappone ci si riferisce ai moderni edifici residenziali a più piani, solitamente realizzati in cemento armato o acciaio, garantendo una maggior resistenza a incendi e terremoti e prestazioni sismiche sempre aggiornate. Ovviamente, trattandosi di moderni condomini residenziali, assicurano un migliore qualità di vita rispetto le abitazioni basse diffuse sull'isola, grazie alle spesse pareti che garantiscono ottime prestazioni termiche e acustiche, una migliore efficienza energetica e strutturale e la presenza di spazi progettati secondo standard abitativi contemporanei.

Si tratta di una tipologia edilizia che si adatta facilmente a differenti tipi di tessuti urbani, dai più moderni e spaziosi, a quelli più tradizionali e frammentati. Infatti, l'impronta a terra di questi edifici è fortemente influenzata dalla sagoma del lotto che caratterizza l'area.
I blocchi, presentano diverse variazioni nella forma e nelle dimensioni per sfruttare al meglio lo spazio disponibile, in alcuni casi invece, rompono lo schema della maglia preesistente.
Trattandosi di un'area urbana costituita da micro-lotti, molti di questi condomini residenziali, possono avere un'impronta a terra piccola, tendendo a svilupparsi in altezza.

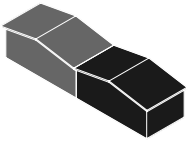
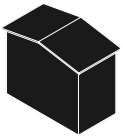
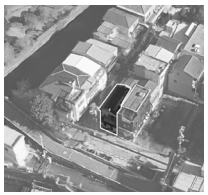
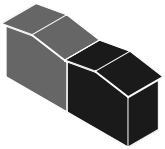
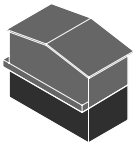
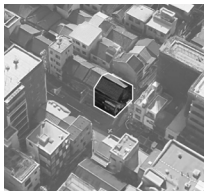
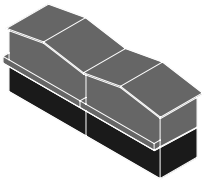
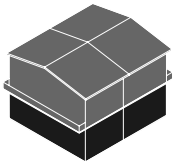


Fig. 62

71: "Qual è la differenza tra apaato e manshon?", YourJapan, 2022. https://itsyourjapan.com/difference-between-manshon-and-apaato/

Fig. 62: Complessi residenziali manshon situati in prossimità della stazione di Tsukishima.

Source: https://www.realestate-tokyo.com/rent/B0024644/ipse-tokyo-tsukishima/

TIPOLOGIE	ESEMPIO NEL SITO	PROPORZIONI	ALTEZZA (H)	LUNGHEZZA (L)	PROFONDITÀ (P)
NAGAYA BASE		1 UNITA' A = ~ 23 m² L = ~ 6,37 m P = ~ 3,64 m L > P > H	H = 1 piano		
N° AFFACCI	1 	2 	3 	4 	Una o una serie di case a schiera a un piano affiancate, ciascuno con un accesso diretto dall'esterno.
N. VERTICALE			1 UNITA' A = ~ 23 m² * 2 L = ~ 3,18 m P = ~ 3,64 m L > P < H	H = 2 pian	 
ALTEZZA (H)	1 	2 	3 	4 	Un'unita' abitative a un due piani con accesso dall'esterno.
N.ORRIZZONTALE			2 UNITA' PER BLOCCO A_1 = ~ 23 m² / A_2 = ~ 23 m² L = ~ 6,37 m P = ~ 3,64 m L > P < H	H = 2 pian	 
N° AFFACCI	2 	3 	4 	Edificio collettivo continuo, su due piani, ogni piano corrisponde a un'unità abitativa.	

LE NAGAYA

Buona parte del tessuto urbano dell'isola è costituita da abitazioni di piccola scala e a bassa altezza. La maggioranza di queste è rappresentata da case prefabbricate prive di particolari qualità architettoniche, realizzate in legno o acciaio e rivestite con materiali ignifughi, come pannelli metallici o ceramici. Pur trattandosi di costruzioni moderne, esse riprendono le stesse caratteristiche spaziali della nagaya, la piccola casa tradizionale che, fino a poco prima delle grandi devastazioni, dominava il paesaggio urbano dell'isola.

Così come le nagaya tradizionali, in queste abitazioni la lunghezza è sempre maggiore della profondità e dell'altezza, sia per le disposizioni verticali sia orizzontali rispetto ai vicoli e, generalmente, non superano i due piani di altezza.
Per comprendere la morfologia urbana dell'isola è fondamentale partire dalla tipologia edilizia della nagaya. Oggi alcune di queste case tradizionali sono ancora presenti nei di stretti di Tsukudajima e Tsukishima, in parte grazie all'impegno della comunità in iniziative volte a preservare le architetture storiche e l'atmosfera urbana che esse contribuiscono a creare, insieme ai vicoli.

Le nagaya, erano le tradizionali residenze a schiera abitate dalla classe popolare durante il periodo Edo. Esse costituivano una parte fondamentale della vita di quartiere, poiché rappresentavano il centro della cultura urbana della città. Si tratta di un modello abitativo standardizzato basato sull'unità di misura base del tatami, che definiva uno spazio fisso tra gli elementi strutturali e uno standard dimensionale non solo per gli spazi abi-

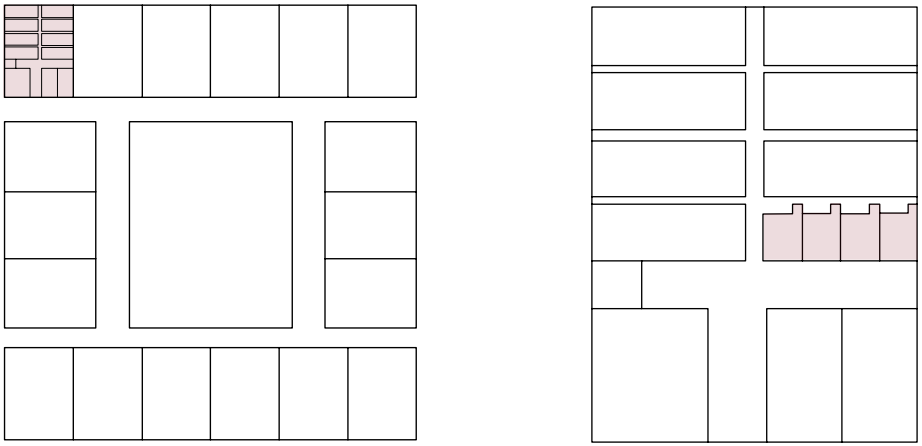


Fig. 63

72: "Short Film Explores the Standardization of Traditional Japanese Housing in Osaka", Andreea Cutieru. ArchDaily, 2020. https://www.archdaily.com/945874/short-film-explores-the-standardization-of-traditional-japanese-housing-in-osaka?utm_source

Fig. 63: Schema della distribuzione delle nagaya a schiera all'interno dell'isolato, evidenziando l'organizzazione urbana dei chō e dei roji.

Source: https://www.sahanz.net/wp-content/uploads/muminovic-m-difference-and-repetition.pdf

Fig. 64: Case a schiera, nagaya a Tsukishima.

Source: https://deepland.blog/tsukishima-sanpo/

Fig. 65: Evoluzione del nagaya

Source: https://www.researchgate.net/publication/342767626_The_locus_of_my_study_of_Tokyo_From_building_typology_to_spatial_anthropology_and_eco-history/figures?lo=1

Fig. 66: Nagaya tradizionalii di Osaka.

Source: https://www.archdaily.com/945874/short-film-explores-the-standardization-of-traditional-japanese-housing-in-osaka

tativi, ma anche per la griglia strutturale, nota come hashirama sōchi.[72]
Queste abitazioni si disponevano linearmente lungo i roji, simili a case a schiera, spesso raggruppando più unità abitative sotto lo stesso tetto. Nel corso del tempo, la tipologia del nagaya ha subito trasformazioni significative:

Durante il periodo Edo, le nagaya erano composte da una singola stanza per unità abitativa e si sviluppavano su un solo piano. Nel periodo Meiji, pur rimanendo prevalentemente a un piano, iniziano a essere introdotti servizi igienici e cucine. L'accesso alle nagaya avveniva direttamente dal vicolo, percepito come uno spazio semiprivato condiviso tra gli inquilini e vissuto come un'estensione dell'abitazione.

Ancora oggi, a Tsukudajima e Tsukishima, lo spazio del vicolo rappresenta uno luogo d'incontro tra la sfera pubblica della strada e quella privata della casa. Questa particolare condizione urbana è stata preservata dalle piccole case basse che compongono questi distretti che, pur non essendo nagaya storiche, riescono a mantenere vivo questo modello abitativo e urbano.

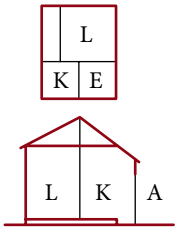
Lo spazio di ingresso (genkan) conduceva direttamente alla stanza principale (zashiki) con pavimento rivestito in tatami. Accanto si trovavano piccoli spazi di servizio o cucine (okudo-san), mentre pozzi e latrine erano spesso situati lungo i roji e condivisi tra più unità.

A seconda della classe sociale che vi abitava, le nagaya variavano in posizione, dimensioni e qualità: Le famiglie più abbienti vivevano in case più ampie lungo le strade principali, mentre le abitazioni

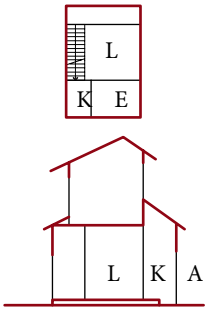


Fig. 64

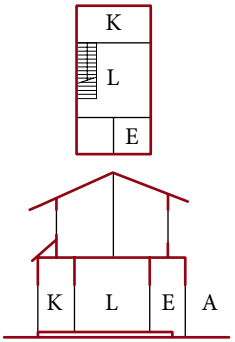
Tipologia A: 1890



Tipologia B: 1915



Tipologia C: 1930



A: Vicolo
E: Ingresso
K: Cucina
L: Soggiorno

Fig. 65



Fig. 66

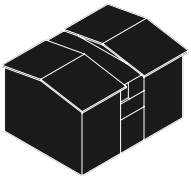
standard destinate agli artigiani e ai commercianti più poveri si trovavano spesso in vicoli secondari ed erano composte da sole due stanze.
Nonostante oggi la densità di questi insediamenti sia spesso romanticizzata per la sua dimensione ridotta e umana, la vita nei nagaya era frequentemente segnata dal sovraffollamento e da condizioni abitative difficili, soprattutto tra le classi sociali più povere.

Sarà necessario attendere i periodi Taishō e Shōwa per assistere a una crescita in altezza e a una maggiore complessità planimetrica: la maggior parte delle nagaya divenne a due piani, con un incremento delle dimensioni degli alloggi e una crescente attenzione alla privacy.
Dopo il Grande Terremoto del Kantō, l'introduzione dell'acqua corrente e del gas consentì lo spostamento della cucina verso il retro dell'abitazione e la possibilità di aggiungere una piccola stanza in prossimità dell'ingresso.[73]

L'evoluzione della nagaya ha portato allo sviluppo di due principali tipologie: una che dispone unità abitative individuali, pur mantenendo le pareti condivise; e un'altra che conserva la struttura a schiera con più unità raggruppate sotto un unico tetto. Ovviamente il modo in cui queste abitazioni sono state utilizzate e trasformate, è stato influenzato anche dai cambiamenti dei modelli di proprietà.
Possiamo affermare che la nagaya ha subito trasformazioni necessarie ad adattarsi ai cambiamenti sociali, urbani ed economici avvenuti nel tempo, per sopravvivere nella città moderna. Ha introdotto numerose trasformazioni costruttive e spaziali, tra cui l'adozione di basamenti in cemento e la sostituzione dei materiali lignei tradizionali con rivestimenti contemporanei.

Queste variazioni hanno dato origine alle piccole case basse presenti sull'isola, una tipologia abitativa che può essere considerate una naturale evoluzione della nagaya, poiché ne conserva molte caratteristiche spaziali e costruttive, pur rispondendo alle esigenze contemporanee dei residenti.

TSUKISHIMA NAGAYA SCHOOL



Per comprendere questa tipologia edilizia, è stato particolarmente utile il lavoro svolto dalla Tsukishima Nagaya School, un'associazione affiliata alla comunità dello Shibaura Institute of Technology (SIT), situata nel cuore dei tradizionali isolati di Tsukishima.
Demolita nel 2022, l'edificio originale era stato costruito nel 1926 come tipica casa a schiera composta da due unità abitative, poi ristrutturata nel 2003 e adattata a funzioni sia comunitarie che residenziali.

La struttura si affacciava su una strada lar-

73: "Differenza e ripetizione. Riattivazione degli elementi architettonici di Tokyo a Nezu", Milica Muminovic (University of Canberra, 2017).



Fig. 67

ga circa 5,4 metri e su un piccolo vicolo, mantenendo il rapporto tra spazio pubblico e privato tipico dei *nagaya*. La sua demolizione è testimone dei processi di riqualificazione urbana dell'area, avviati a partire dal 2016 dal distretto di Chūō.

Prima della demolizione, il gruppo di lavoro composto da studenti e professori del *Laboratorio Regionale di Progettazione* del Dipartimento di Architettura della Facoltà di Ingegneria del SIT ha lasciato una testimonianza dell'edificio storico, realizzando un modello 3D che oggi permette di visualizzarne tutte le parti anche dopo la sua scomparsa.

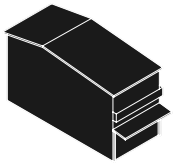
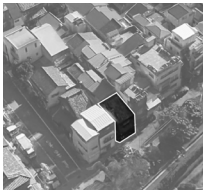
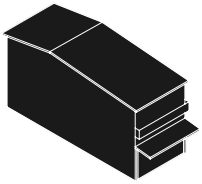
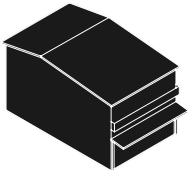
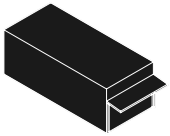
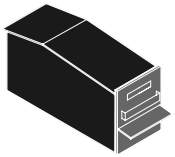
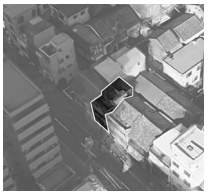
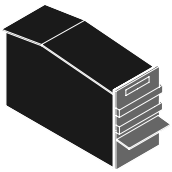
L'edificio si sviluppava su due piani, ciascuno con una funzione distinta: Il piano terra, di 9 tatami (circa 15 m²), ospitava la Tsukishima Nagaya School, utilizzato per seminari, lezioni universitarie, incontri di studio, attività di ricerca e riunioni e conferenze pubbliche per i cittadini di Tsukishima. Il secondo piano dell'edificio era adibito a residenza privata, mantenendo la funzione abitativa tradizionale del *nagaya*.

In questo modo, la Tsukishima Nagaya School rappresentava un esempio significativo di adattamento contemporaneo.[74]

74: Tsukishima-Nagaya-School. 2020. https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=443

Fig. 67: Cerimonia di addio alla Tsukishima Nagaya School.

Source: https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=543

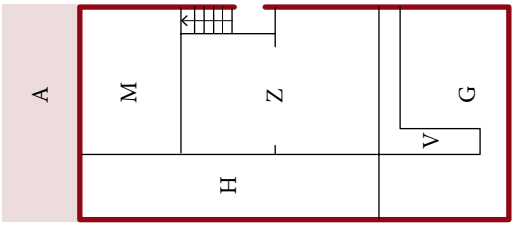
TIPOLOGIE	ESEMPIO NEL SITO	PROPORZIONI	ALTEZZA (H)	LUNGHEZZA (L)	PROFONDITÀ (P)
MACHIYA			INTERO BLOCCO A = ~ 110 m² * 2 L = ~ 20 m P = ~ 5,4 - 6 m L > P < H	H = 2 pian		
N° AFFACCI						
M. A UN PIANO			INTERO BLOCCO A = ~ 110 m² L = ~ 20 m P = ~ 5,4 - 6 m L > P ≤ H	H = 1 piano		
ALTEZZA (H)						
M. KANBAN			INTERO BLOCCO A = ~ 110 m² * (2/3) L = ~ 20 m P = ~ 5,4 - 6 m L > P < H		2 > H < 3 piani	
N° AFFACCI					Evoluzione del Machiya nell'era Taishō, quando la facciata veniva reinterpretata come una vetrina monumentale: intonacata e decorata non secondo i canoni tradizionali, ma con richiami allo stile occidentale.	

LE MACHIYA

"machiya" si compone delle parole *machi* (città) e *ya* (casa-negozio). Di fatti, le machiya sono case a schiera tradizionali completamente realizzate in legno, che combinano la funzione residenziale a quella commerciale, come negozio o luogo di lavoro dei proprietari.[75]
Anch'essa è una tipologia edilizia tipica del Giappone, generalmente alta due piani, anche se alcune possono raggiungere i tre piani fuori terra.

Così come per le nagaya, la loro lunghezza è notevolmente maggiore rispetto le altre due dimensioni. I terreni delle machiya, infatti, non erano molto larghi, solitamente andavano tra 5,4 e 6 metri, ma erano molto lunghi, circa 20 metri; e l'estensione della loro superficie era tradizionalmente considerato un indicatore di ricchezza.[76]

La prima stanza della casa, entrando direttamente dalla strada, è chiamata "mise



A: Vicolo
M: Mise-no-ma
Z: Zashiki
H: Hashiriniwa
G: Giardino provato
V: Verranda

Fig. 68

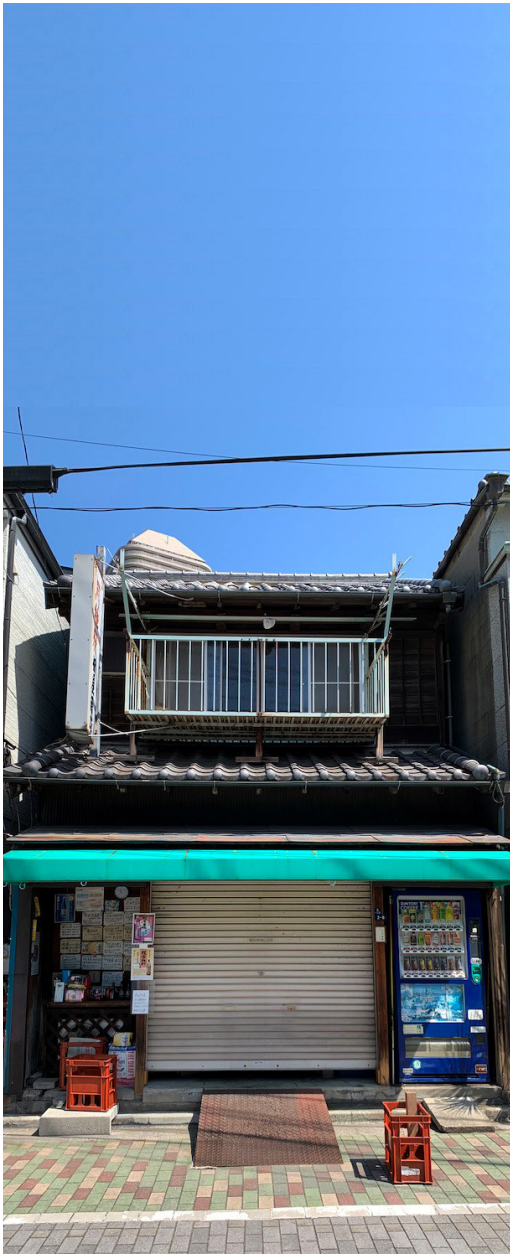


Fig. 69

75: "What is a Machiya? History on Japan's Traditional Houses, Natsuki", Manchiya Magazine, 2025. https://www.machiya-inn-japan.com/blog/what-is-a-machiya-a-brief-history-on-traditional-japanese-townhouses-2/

76: Jinnai H. "The locus of my study of Tokyo: From building typology to spatialanthropology and eco-history. Japan Architectural", Hidenobu Jinnai, (Review. 2020; 3:271–283. https://doi.org/10.1002/2475-8876.12167)

Fig. 68: Esempio di pianta i una machiya tradizionale.

Source: https://short.do/i_DJdR

69: Edificio a uso misto di tipologia machiya a Tsukishima.

Source: https://hid0083.hatenablog.com/entry/2022/06/04/110421

no ma" (spazio negozio). È qui che i proprietari mostrano le loro merci poiché, affacciando direttamente sulla strada.
Questo spazio assume la funzione di vetrina espositiva. Proprio accanto a questa stanza, si trova quella che è conosciuta come "mise niwa" (giardino commerciale), l'area in cui si svolge l'attività quotidiana nella vendita di merci. Nel cuore della casa si trova la "zashiki" (sala di ricevimento), di solito affiancata da un cortile interno; qualora l'edificio fosse a un solo piano, questa stanza poteva essere utilizzata anche come camera da letto. Infine, l"hashiriniwa", che ospita la cucina, i servizi igienici e i bagni. I piani superiori erano dedicati alle camere e gli spazi per la famiglia.[77]

Nonostante il loro valore storico, le machiya hanno subito un rapido declino, tra il 1993 e il 2003. Alcune sono state demolite e sostituite da edifici moderni, mentre altre, così come le nagaya, si sono dovute adattare ai nuovi cambiamenti.

Una breve parentesi nella storia dell'evoluzione delle machiya è rappresentata dallo stile Kanban Kenchiku (architettura delle insegne).
Nato in seguito al grande incendio di Tokyo del 1923, questo stile costituì una risposta diretta e innovativa alle nuove normative edilizie, che imponevano l'uso di materiali ignifughi come mezzo per impedire che tragedie simili potessero ripetersi.

Il Kanban Kenchiku prevedeva l'impiego di materiali resistenti al fuoco, come rame, malta e piastrelle, utilizzati per rivestire e rinnovare le facciate delle tradizionali machiya in legno.
Le facciate erano concepite per essere al tempo stesso funzionali e di forte impatto visivo.



Fig. 70

77: "What is a Machiya? History on Japan's Traditional Houses, Natsuki", Manchiya Magazine, 2025. https://www.machiya-inn-japan.com/blog/what-is-a-ma chiya-a-brief-history-on-traditional-japanese-townhouses-2/

Fig. 70: I Kanban Kenchiku di Monja street.

Sourch: http://sumainoact.blog58.fc2.com/blog-entry-1817.html

71: Casa Lida a Tsukishima.

Source: https://bunka.nii.ac.jp/heritages/detail/567198

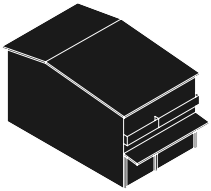


Fig. 71

Presentavano elaborate decorazioni e fungevano da vere e proprie insegne, con l'obiettivo di attirare l'attenzione dei passanti e dei clienti verso le attività commerciali.

Lo stile fiorì durante il periodo Taishō (1912–1926) e all'inizio del periodo Shōwa (1926–1989), una fase segnata da una rapida modernizzazione e da una crescente influenza occidentale. Nonostante la progressiva scomparsa del *Kanban Kenchiku* nel secondo dopoguerra, a causa degli intensi processi di ristrutturazione urbana, alcuni esempi sopravvissuti sono ancora visibili anche a Tsukishima.[78]

CASA LIDA



Anch'essa, come la Tsukishima Nagaya School, si configura come un caso emblematico e particolarmente utile per la comprensione della tipologia architettonica delle machiya, poiché rappresenta uno dei pochi esempi tradizionali sopravvissuti nell'area.

Casa Lida, costruita nel 1920 come abitazione e stabilimento per il commercio del pesce collegato al mercato ittico di Nihonbashi, è situata nel centro di Tsukudajima. Sopravvissuta ai bombardamenti di Tokyo e al Grande Terremoto del Kanto, l'edificio rimase vacante alla scomparsa del suo proprietario nel 2022.

Temendo che potesse subire lo stesso destino di tante abitazioni tradizionali prima di lei, per prevenire la demolizione i residenti locali hanno istituito il *"Comitato per l'utilizzo della casa Iida di Tsukudajima"*, avviando diverse attività per preservare e continuare a mantenere attivo l'edificio storico.[79]

78: "Kanban Kenchiku: una capsula del tempo dell'architettura giapponese dei primi del XX secolo", Toshiko Sakurai, Voyapon, 2024. https://voyapon.com/kanban-kenchiku-japanese-architecture/

79: "Study on the preservation and utilization of historical building. Case study of the Iida house in Tsukudajima, Tokyo", Kei Hagiwara, Hideki Shimura (School of architecture / Shibaura Institute of Technology, 3-7-5 Toyosu, Koto-Ku, Tokyo 135-8548 Japan, Corresponding author: mj23123@sic.shibaura-it.ac.jp).

I SANTUARI

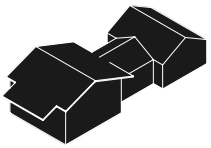
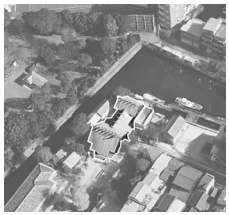
Templi e santuari sono tipologie di architettura religiosa essenziale per il paesaggio culturale e spirituale del Giappone. Questi luoghi sacri, sparsi in tutto l'arcipelago, riflettono la ricca storia religiosa del Paese e svolgono un ruolo centrale nella vita quotidiana del popolo giapponese. Dal più piccolo santuario di quartiere al più grande complesso religioso, questi edifici testimoniano il patrimonio architettonico e spirituale unico del Giappone.

I santuari shintoisti, noti come jinja, sono dedicati ai kami, le divinità della religione shintoista. Si riconoscono per il torii, la tradizionale porta rossa che segna l'ingresso allo spazio sacro. I torii sono tra gli elementi più distintivi, rappresentano il portale di ingresso del santuario e separano l'area sacra dallo spazio quotidiano della città.

Questi edifici, generalmente costruiti in legno e con poche decorazioni, si caratterizzano per la loro semplicità, riflettendo l'estetica minimalista giapponese e il rapporto che l'architettura instaura con la natura circostante. L'edificio principale, chiamato honden, ospita l'oggetto sacro che rappresenta il kami. Spesso è preceduto da un haiden (sala di preghiera) e da un heiden (sala delle offerte).[80]

Tsukuda Jinja è un santuario shintoista appartenente al gruppo dei santuari Sumiyoshi, dedicati alle divinità marine, ampiamente diffusi in Giappone. Si tratta dell'unico santuario principale presente sull'isola, collocato nel distretto di Tsukudajima; tuttavia, numerosi santuari minori sono disseminati lungo i vicoli e negli interstizi tra gli edifici.

Il luogo conserva ancora un'atmosfera leggermente nostalgica, testimone della sua storia. Costruito dopo la bonifica di Tsukudajima nel 1646, il santuario nasce come guardiano spirituale dell'isola e dei suoi pescatori, circondato dal canale che scorre lungo i lati nord ed est del santuario seguendo il percorso del mare che originariamente circondava l'isola.[81]

SANTUARIO	ESEMPIO NEL SITO		ALTEZZA (H)
TIPOLOGIA				H = 1 piano

80: "Templi e santuari in Giappone", Japan Experience, 2024. https://www.japan-experience.com/it/decouvrir/temples-sanctuaires.

81: "Templi Giapponesi", Tonkatsu, 2022. https://todokujapan.com/blogs/blog/templi-giapponesi?srsltid=AfmBOopGsX6h3iSea_s44E7inx0hYaVvlSpViKPybp1Kd0Nu_QABBn2b



MAPPA DELLE TIPOLOGIE ARCHITETTONICHE

Fuori scala

0 500m

Torri
Edifici di media altezza
Stecche
Mashon
Edifici bassi
Machiya
Nagaya
Santuari



MAPPA UTILIZZO DELLA TIPOLOGIA

Fuori scala

0 500m

Industriali
Uffici
Culto
Commerciali
Misto (residenziale /commerciale)
Residenziale
Pubblico

THE ISSUES OF THE CONTEMPORARY CITY







FROM CONTEXT ANALYSIS TO THE FORMULATION OF A DESIGN STRATEGY

Sulla base delle analisi introdotte nei capitoli precedenti, dalle quali sono emerse le principali potenzialità e criticità, nonché le caratteristiche architettoniche e morfologiche dell'area, è possibile delineare un quadro chiaro della situazione attuale dell'isola.
Le questioni emerse costituiscono pertanto una base di riflessione per l'individuazione di possibili strategie di progetto volte, non solo a rispondere alla questione urbana dei distretti di Tsukishima e Tsukudajima, ma anche alla rigenerazione dei contesti urbani ad alta densità in senso più ampio.

Come emerso dall'analisi SWOT, l'isola presenta un elevato utilizzo del suolo, con una percentuale significativa di superficie occupata da elementi orizzontali e verticali: edifici tradizionali e santuari convivono con grattacieli e infrastrutture imponenti, dando vita a un tessuto profondamente complesso, stratificato ed eterogeneo. L'alta densità e l'eterogeneità del tessuto edilizio definiscono un panorama urbano che sfugge a qualsiasi forma statica o definita.

I lotti e i vicoli, i due elementi principali che compongono la maglia urbana di

Tsukudajima e Tsukudashima, si espandono, si contraggono e si trasformano continuamente, generando spazi urbani fortemente dinamici. Infatti, sebbene l'assetto originario della griglia storica sia stato preservato nel tempo, i microspazi dell'isola sono in costante mutazione, soggetti a continue trasformazioni architettoniche e funzionali.
La flessibilità con la quale sono in grado di rispondere alla dinamicità dei processi di trasformazione di Tokyo, è una caratteristica intrinseca del tessuto urbano dei densi quartieri bassi, che ha consentito loro di adattarsi nel tempo e di non scomparire, sepolti sotto gli sviluppi urbani e architettonici moderni.

Le normative edilizie, adottate durante il processo di modernizzazione che hanno interessato alcune aree specifiche di Tokyo, come la *"Legge relativa a misure straordinarie per il rinnovamento urbano"* del 2002, permisero agli imprenditori privati di negoziare direttamente con le autorità locali, innescando una trasformazione radicale e diffusa nella città.[1]
Nelle aree più moderne di Tsukuda emerge una chiara visione strategica, con interventi che puntano su accessibilità e polifunzionalità, ridisegnando ampie porzioni di città e introducendo nuovi modi dell'abitare, come nel caso del complesso residenziale di River City 21. Tuttavia, molte di queste trasformazioni guidate dalle grandi imprese, hanno introdotto grattacieli e progetti di ampia scala, con un forte impatto economico e urbano.

> *"Se da un lato favoriscono innovazione e competitività, dall'altro possono generare gentrificazione, aumenti del costo della vita e progressivo allontanamento della popolazione residente. In questo scenario, le strategie urbane assumono inevitabilmente una dimensione sociale, politica e culturale, sollevando interrogativi cruciali sul futuro della città e dei suoi spazi."*[2]

Inevitabilmente, queste dinamiche influenzano direttamente i microspazi, dove le demolizioni diventano sempre più frequenti per far posto a nuove strutture o, in molti casi, a spazi vuoti privi di una funzione definita. Oggi, all'interno di questi luoghi considerati marginali,

> *"il lotto viene spesso trattato come un foglio bianco, sul quale le tracce del passato (vicine o lontane) non sono che sottili segni a matita facilmente cancellabili."*[3]

Nonostante in Giappone ogni anno vengano costruite mediamente 800.000 nuove abitazioni in risposta ad una domanda abitativa apparentemente pressante, le statistiche più aggiornate suggeriscono che nella capitale 817.000 case raccontano una storia di abbandono, rappresentando il 3,1% dell'intera superficie della città.[4] I processi di trasformazione urbana dell'isola fanno emergere due problematiche strettamente collegate:
Da un lato, si assiste alla continua costru-

1: "Ritratti di città: Tokyo, grande e piccolo nella metropoli che non si ferma", Riccardo Chiaro, Il giornale dell'architettura.com, 2025, (https://ilgiornaledellarchitettura.com/2025/06/16/ritratti-di-citta-tokyo-piu-citta-in-una/#:~:text=Abitata%20da%2037%20milioni%20di,e%20si%20contrae%2C%20trasformandosi%20continuamente).

2: "Ritratti di città: Tokyo, grande e piccolo nella metropoli che non si ferma", Riccardo Chiaro, Il giornale dell'architettura.com, 2025, (https://ilgiornaledellarchitettura.com/2025/06/16/ritratti-di-citta-tokyo-piu-citta-in-una/#:~:text=Abitata%20da%2037%20milioni%20di,e%20si%20contrae%2C%20trasformandosi%20continuamente).

3: "Ritratti di città: Tokyo, grande e piccolo nella metropoli che non si ferma", Giorgia Greco, Il giornale dell'architettura.com, 2019, (https://ilgiornaledellarchitettura.com/2019/05/08/ritratti-di-citta-il-doppio-volto-di-tokyo/#:~:text=Ma%20com'%C3%A8%20possibile%20che,possibili%20danni%20post%2Dcatastrofe%20ambientale).

zione di nuovi edifici, che modificano lo skyline dei densi quartieri bassi con torri e manshon. Dall'altro lato, nascono costantemente nuovi spazi vuoti, spesso destinati a rimanere inutilizzati.

Queste dinamiche sono legate a diversi fattori economici, demografici, culturali e sociali, tipici del contesto giapponese. Alcuni di questi sono già stati introdotti attraverso l'analisi SWOT, come la decrescita demografica, legata all'invecchiamento della popolazione e alla contrazione della natalità che, combinata all'elevata pressione fiscale sui trasferimenti di proprietà che disincentiva gli investimenti immobiliari, accelerano il deprezzamento e la frammentazione dei lotti.[5]
Quindi, i meccanismi di demolizione e, in alcuni casi, di nuova costruzione derivano in larga parte dalla necessità di prevenire danni causati da catastrofi, come incendi o terremoti. La pianificazione urbana e le nuove tipologie edilizie sono fortemente orientate alla sicurezza:

> *nel contesto giapponese, la resilienza urbana si fonda tradizionalmente più sulla cedevolezza e duttilità dell'ambiente costruito che sul suo rafforzamento statico: le città si rigenerano grazie a un ciclo deliberato di demolizione e ricostruzione, un processo che ha avuto e continua ad avere un impatto significativo, sia pratico che concettuale, sul modo di progettare e costruire.*[6]

Pur essendo state introdotte strategie volte a conservare la morfologia storica dei vicoli di Chūō, come la ricostruzione di nuove abitazioni sui lotti esistenti entro un limite di tre piani e l'ipotesi di



Fig. 1

4: "Ritratti di città: Tokyo, grande e piccolo nella metropoli che non si ferma", Giorgia Greco, Il giornale dell'architettura.com, 2019, (https://ilgiornaledellarchitettura.com/2019/05/08/ritratti-di-citta-il-doppio-volto-di-tokyo/#:~:text=Ma%20com'%C3%A8%20possibile%20che,possibili%20danni%20post%2Dcatastrofe%20ambientale).

5: "Ritratti di città: Tokyo, grande e piccolo nella metropoli che non si ferma", Giorgia Greco, Il giornale dell'architettura.com, 2019, (https://ilgiornaledellarchitettura.com/2019/05/08/ritratti-di-citta-il-doppio-volto-di-tokyo/#:~:text=Ma%20com'%C3%A8%20possibile%20che,possibili%20danni%20post%2Dcatastrofe%20ambientale).

6: "La distopia di un enorme complesso residenziale come strategia anti-incendio di Tokyo", Beatrice Balducci, Domus, 2024, (https://www.domusweb.it/it/architettura/2024/03/13/higashi-shirahige-un-prototipo-distopico-di-edificio-anti-incendio-a-tokyo-.html).

Fig.1: Tsukishima demolizione di una machiya tradizionale.

Source: https://tsukutsuki.com/life/useful-info/6929/



Fig. 2



Fig. 3

ampliamento delle strade, nella pratica queste misure incontrano forti limiti. Al contempo, gli interventi di scala maggiore, sebbene economicamente rilevanti, rischiano di compromettere la continuità del tessuto urbano tradizionale, creando tensioni tra modernità e tradizione.
A fronte di questa tensione tra conservazione e trasformazione, emerge la necessità di sviluppare una nuova strategia di intervento, orientata all'utilizzo dei lotti vuoti. Oggi questi spazi marginali:

> *compensano la carenza di aree pubbliche nel quartiere, creando un senso di permeabilità visiva e continuità nell'intera zona. Offrono, inoltre, opportunità per giardini, orti o piccole attività comunitarie: un fenomeno comune nelle aree residenziali basse e ad alta densità, noto come afuredashi o overflow.*[7]

I lotti vuoti possono essere ulteriormente valorizzati, rendendo più efficienti le funzioni già presenti, attraverso strategie concrete di progettazione volte alla riattivazione di quegli spazi in parte o completamente abbandonati, integrandoli nella rete urbana di quartiere.

> *Le piccole strutture in legno, sebbene possano rappresentare un rischio per la sicurezza in caso di calamità, offrono al contempo un'elevata flessibilità: possono essere facilmente adattate, ampliate, riutilizzate e trasformate. Mantenere nel quartiere una dotazione di architetture economiche e trasformabili contribuisce a promuovere la diversità sociale ed economica.*[8]

La flessibilità garantita dalla tipologia edilizia e dalla morfologia urbana dell'isola, consente al quartiere non solo di essere in grado di rispondere alle esigenze della comunità, finora poco considerate, ma offre anche l'opportunità di generare nuove possibilità.

Nella città contemporanea è fondamentale riconoscere il potenziale dei lotti vuoti e delle strategie di densificazione orientate alla loro riattivazione. Questo approccio progettuale consente di valorizzare la città densa, senza frammentarne ulteriormente il tessuto urbano.

I vuoti nei microspazi di Tokyo rivelano il paradosso della città densa, contesti apparentemente saturi che nascondono spazi ancora in attesa di una progettazione consapevole, configurandosi come palcoscenici urbani per sperimentare nuovi progetti.

Fig.2: Sovrapposizione tra grande e piccolo a Tsukishima.

Source: https://www.japantimes.co.jp/culture/2019/09/14/general/shadow-giants-high-rise-condominiums-destroying-local-communities/

Fig. 3: Tsukishima, con le sue molteplici tipologie edilizie presenti all'interno di un unico tessuto urbano.

Source: https://muza-chan.net/japan/index.php/blog/glimpse-of-old-japan-tsukishima-streets

7: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 180

8: "Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City", Jorge Almazàn e Studio Lab (California: Oro Editions, 2022), p. 181



RE-CYCLE THE CITY

The City as a Renewable Resource

> *Il concetto di "città diffusa", certamente noto alle città americane, è in realtà un ossimoro, una contraddizione in termini della stessa idea di città. La città, che storicamente è per sua natura compatta, è il luogo della complessità resa possibile solamente dalla sovrapposizione di attività e funzioni sociali e della loro continua interazione. La varietà e la coesione del suo tessuto sono quindi condizioni necessarie alla sua stessa esistenza.* [9]

I vantaggi della densificazione dei contesti urbani hanno ricevuto poca attenzione nei processi di costruzione della città contemporanea. Oggi, tuttavia, emerge con urgenza la necessità di riflettere sui temi della crescita e della rigenerazione della città, orientando lo sguardo verso territori e periferie dimenticate per rimetterle in azione, senza precipitarsi ad occupare altro spazio.[10]

In un'ottica orientata alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica, il contenimento del consumo di suolo rappresenta la prima operazione necessaria per controllare la dispersione e il fenomeno della *città diffusa*.

9: "Densità, Città, Residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl", Luca Reale. (Roma: Gangemi Editore, 2008), p. 45

10: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), p.101-104

La dispersione della città produce un elevato consumo di suolo nelle aree di frangia, l'incremento dei costi per gli spostamenti e della mobilità su mezzi privati, sprechi energetici e ambientali, la caduta della qualità di vita nelle aree periferiche, caratterizzate da una bassa mixitè di funzioni e scarsa popolazione.[11] Per tutta questa serie di ragioni, risulta decisamente più conveniente minimizzare l'espansione delle città al di fuori delle zone già edificate, con l'ovvia eccezione delle infrastrutture di trasporto e logistica. Questo implica una necessaria operazione di riconversione dell'industria edilizia verso il riciclo degli spazi urbani residuali e dimenticati, le aree "malate" della città che possono essere recuperate, ricostruite, restaurate, sostituite o riorganizzate.

Questa logica, applicata al contesto urbano dell'isola di Tsukuda, apre la possibilità di una rigenerazione alla scala urbana, intervenendo puntualmente sui territori dimenticati, quegli spazi marginali che sfuggono allo sguardo quotidiano di cittadini e istituzioni. Dalla ricomposizione degli "scarti" possono nascere nuove terre cui, attraverso strategie di densificazione della città, questi luoghi hanno la possibilità di essere riattivati, generando effetti positivi sia sul piano urbano sia su quello sociale.

> *"La grande originalità della Città Generica sta semplicemente nell'abbandonare ciò che non funziona, ciò che è sopravvissuto al proprio uso, spezzando l'asfalto dell'idealismo con il martello pneumatico del realismo, e nell'accettare qualunque cosa cresca al suo posto."* [12]

Koolhaas ci racconta della *Città Generica*, un soggetto che non conosce fasi di rielaborazione, manifestando un'incapacità genetica di riutilizzare, di riciclare, di rinnovare.
Una città in cui tutto ciò che non funziona più viene abbandonato, con la conseguente costruzione di nuovi edifici più utili e più nuovi in un altro luogo.

La semplice riqualificazione dell'oggetto architettonico non rientra nelle dinamiche di questo sistema urbano per motivi culturali ed economici riconducibili al sistema produttivo.
Una città governata da un'urbanistica che sembra quindi seguire meccanismi di produzione e consumo, e che produce niente più che un oggetto di mercato. Il risultato è quindi una città che segue un ciclo vitale simile a quello degli oggetti.

Tokyo non risponde al modello di Città Generica descritta da Koolhaas, tuttavia, alcuni dei suoi comportamenti, talvolta sono riconoscibili in alcune dinamiche che possono manifestarsi a Tokyo, come ad esempio la cultura della demolizione e ricostruzione. I cambiamenti sociali e urbani portano alla demolizione di edifici, talvolta nuovi, per essere sostituiti da nuovi involucri per nuove funzioni, abbassando la vita media dell'edificio rispetto alle medie di altri paesi.

La rigenerazione del costruito e degli spa-

11: "Densità, Città, Residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl", Luca Reale. (Roma: Gangemi Editore, 2008), p. 40

12: "La città generica" in "Junkspace: Per un ripensamento radicale dello spazio urbano", Rem Koolhaas. (Macerata: Quodlibet, 2006), p.37

Fig. 4: Demolizione della Metabolic Nakagin Capsule Tower di Kisho Kurokawa, (Tokyo, 2022). La demolizione dell'iconico edificio dimostra l'attitudine alla demolizione, anche nel caso di architetture di elevato valore simbolico e storico. Tale approccio si pone in netto contrasto con la cultura della conservazione prevalente in ambito occidentale, in particolare nel contesto italiano.

Source: https://www.dezeen.com/2022/04/29/nakagin-capsule-tower-demolition-video-tokyo-japan/



Fig. 4

zi residuali rappresenta un tema centrale per la città contemporanea. Come osservato in precedenza, il riciclo e il riuso dell'architettura non rappresentano una pratica particolarmente radicata nella cultura architettonica giapponese. Tuttavia, nel vasto mare di edilizia di Tokyo, i territori dell'abbandono possono assumere una rilevanza significativa nel contesto di interventi di rigenerazione urbana.

Gilles Clément ci offre una visione positiva degli scarti urbani, quelli che lui definisce *Terzo Paesaggio*. Questi territori dell'abbandono assumono, rispetto alla città, il ruolo di aree di riserva disponibili a compensare, se necessario, o anche solo a compartecipare al disegno globale.

La definizione di terzo paesaggio include tutti quegli spazi in attesa dell'esecuzione di progetti o di decisioni politiche e che, nel corso di questa attesa, restano disponibili ad accogliere la diversità biologica, vegetale e umana.

Clément, analizzando le repentine mutazioni che interessano il terzo paesaggio, evidenzia la sua progressiva frammentazione e la conseguente perdita di struttura. Queste dinamiche indeboliscono le potenzialità di riuso delle aree dell'abbandono e le condannano a diventare semplici spazi di risulta, impedendone la possibilità di strutturarsi insieme.

La mancanza di continuità e le dimensioni minute che sempre più connotano questi spazi spesso ne limitano l'operatività, anche quella autogestita da chi li vive quotidianamente, restando invece un bacino fertile di situazioni inattese, dove, talvolta al limite della legalità, prende corpo la



Fig. 5

Fig. 5: Esempio di "Terzo Paesaggio".

Source: https://perimetro.eu/nicola-bertellotti/il-terzo-paesaggio/

Fig.6: Hotel nel quartiere di Sanya, Tokyo, invaso dalla vegetazione.

Source: https://www.tokyotimes.org/sanya-a-window-into-a-very-different-tokyo-world/



Fig. 6



Fig. 7

creatività delle pratiche comuni, capaci di dar luogo a una città imprevista.[13]

Considerando il contesto sia fisico sia temporale possiamo immaginare un gran numero di edifici, spazi urbani e paesaggi nelle città che hanno compiuto il loro "ultimo" ciclo. Non solo luoghi inadeguati o dismessi, ma soprattutto progetti che hanno esaurito le loro risorse e la loro efficienza.

In diversi contesti cittadini possiamo riconoscere gli effetti della città che si ritira e lascia grandi e piccoli territori abbandonati e semiabbandonati: attività industriali che muoiono o migrano altrove, comunità intere che si spostano lasciandosi dietro spazi non più utilizzati. L'esempio più emblematico di questo fenomeno è la città di Detroit in seguito agli effetti dello Shrinking urbano. Tutto questo costituisce l'occasione per applicare puntuali strategie di riciclaggio volte alla rigenerazione di interi contesti urbani.[14]

> *"Sarebbe stato impossibile pensare di modificare realmente il paesaggio urbano con la pura aggiunta di poche architetture belle e buone nel mare dell'edilizia brutta e cattiva. La soluzione è stata allora quella di concentrarsi su uno sforzo ostinato e irriguardoso di recupero e trasformazione degli edifici e degli spazi esistenti, più o meno dismessi, più o meno banali, più o meno autoritari che fossero."*[15]

Riciclare vuol dire determinare un nuovo ciclo, una nuova vita. Un'azione che spinge l'esistente verso il futuro trasformando lo spazio e l'edificio, ma istituendo un profondo legame tra memoria e innova-

Fig. 7: Esempio di lotto vacante, Tokyo.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-empty-plots-and-newly-exposed-structures-of-old-tokyo/

13: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), pp.114-117

14: "Per un'architettura non edificante", Pippo Ciorra in "RE-CYCLE: Strategie per l'architettura, la città e il pianeta", a cura di Pippo Ciorra, Sara Marini. (Milano: Electa, 2011), p. 28

15: "Per un'architettura non edificante", Pippo Ciorra in "RE-CYCLE: Strategie per l'architettura, la città e il pianeta", a cura di Pippo Ciorra, Sara Marini. (Milano: Electa, 2011), pp. 16

zione. L'architettura e la città si sono da sempre riciclate nel corso della storia, esempi come il Teatro Marcello a Roma o il Duomo di Siracusa, per citarne alcuni, sono manifesti del riciclo.

È importante però non confondere le strategie di riciclo con il restauro: se le operazioni di conservazione tendono a cristallizzare l'immagine dello spazio architettonico e urbano nel tempo, attribuendo valore all'immutabile, per gli interventi di riciclaggio il cambiamento è il valore aggiunto.[16]

Si ricicla ciò che è soggetto ad un ciclo di vita: parti di città, oggetti, materiali. Parlare della città come qualcosa che può essere riciclato comporta considerarla come un'entità soggetta a ritmi ciclici.
A differenza dei sistemi biologici, però, la città non segue un percorso immodificabile, ma ha la capacità di rigenerarsi al termine di un ciclo, superando il declino e reinterpretando sé stessa. Riciclare dunque, non è semplicemente riusare, ma, seguendo l'analogia con il mondo organico, proporre un nuovo ciclo di vita, assumendo che di vita e di cicli si tratti.

In quest'ottica possiamo accettare l'ipotesi della città come risorsa e che questa possa essere riciclata per episodi o nel suo insieme, alla conclusione di differenti cicli di vita.

Allora le città nel loro farsi e disfarsi non sono altro che "risorse rinnovabili".[17]
Come vedremo, i luoghi dell'abbandono di Tsukishima e Tsukudajima seguono dinamiche economiche, demografiche, politiche e sociali specifiche che li distinguono dagli spazi analoghi presenti in altre città del mondo. Tali dinamiche determi-



Fig. 8

Fig. 8: Esempio di lotto vacante, Tokyo.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-empty-plots-and-exposed-buildings-of-disappearing-old-tokyo/

16: "Re-cycle Manifesto", Mosè Ricci in "RE-CYCLE: Strategie per l'architettura, la città e il pianeta", a cura di Pippo Ciorra, Sara Marini. (Milano: Electa, 2011), p. 72-73

17: "Riciclare Città", Paola Viganò "RE-CYCLE: Strategie per l'architettura, la città e il pianeta", a cura di Pippo Ciorra, Sara Marini. (Milano: Electa, 2011), p. 102-106

nano non solo le caratteristiche spaziali e funzionali intrinseche di questi luoghi, ma anche specifici cicli di vita.

Attraverso l'osservazione nel tempo, mediante strumenti quali Google Earth o Street View, è possibile individuare con chiarezza differenti cicli di vita, utili a classificare questi spazi in categorie specifiche.

Ciclo di vita di un territorio / edificio

Nascita: È la fase della concezione e costruzione, un nuovo elemento urbano viene ideato per rispondere a un bisogno funzionale, sociale o simbolico.

Maturità: Il soggetto urbano raggiunge la massima efficienza d'uso, gli spazi sono utilizzati secondo le funzioni previste e il sistema è attivo e integrato nel contesto.

Declino: Con il mutare delle esigenze economiche, tecnologiche o sociali, l'elemento urbano perde funzionalità o attrattività.

Abbandono: È la fase in cui il soggetto urbano diventa residuo, un vuoto o una traccia del passato.

Riattivazione: Attraverso le strategie di riciclo degli spazi urbani, che non si possono attuare attraverso tecniche stereotipate o con strumenti tradizionali. Ogni luogo e ogni caso prevedono un progetto diverso.

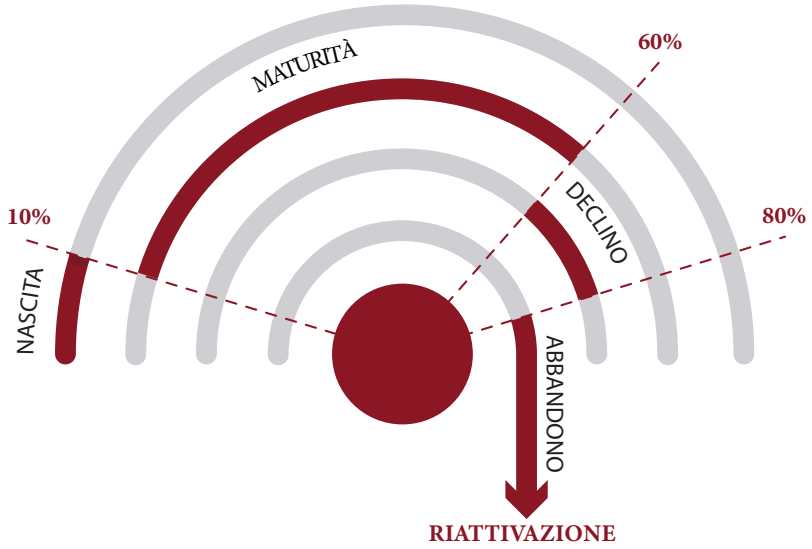


Fig. 9

Fig. 9: Il diagramma in figura illustra un modello generico del ciclo di vita di uno spazio urbano o oggetto edilizio che porta alla sua riattivazione, indicando la durata delle sue quattro fasi.

URBAN DENSIFICATION STRATEGIES

> *Una delle ragioni per cui comunemente le basse densità sono considerate come un fattore positivo, è che spesso si fa confusione tra elevata densità di abitazioni e sovraffollamento. Elevata densità di abitazioni significa un alto numero di alloggi per ettaro; sovraffollamento vuol dire invece che troppe persone abitano in un alloggio in relazione al numero dei vani che lo compongono.* [19]

Dall'analisi dei distretti di Tsukishima è Tsukudajima è emerso come dato rilevante l'alta densità di costruito, intesa come superficie di edificato rispetto la superficie di terreno disponibile. Caratteristica che in alcuni vicoli, se combinata con la presenza di materiali infiammabili e le ridotte dimensioni stradali, può contribuire ad aumentare il rischio di esposizione ai disastri.

Osservando l'area, a un primo sguardo sembrerebbero mancare terreni liberi sui quali intervenire; ciò porta a pensare che la rigenerazione urbana possa realizzarsi esclusivamente attraverso azioni sull'edilizia esistente, mediante azioni di demolizione e sostituzione di edifici o attraverso l'edificazione di nuove terre.

A questo punto si pone una questione fondamentale: *possiamo considerare come strategia più efficace per la rigenerazione del quartiere la densificazione urbana, attraverso lo sfruttamento dei lotti liberi di Tsukishima e Tsukudajima?*

Per trovare una risposta a questa domanda dobbiamo ripensare il concetto di densità. La densità, infatti, non è soltanto un parametro quantitativo e numerico, ma tiene in considerazione anche aspetti sociali e ambientali della vita nelle città. Intendiamo per densità non soltanto la superficie edificata ma anche la qualità dello spazio urbano e le relazioni che questo genera. Un campo da indagare per affrontare questo tema è sicuramente quello della prossemica, la disciplina che studia cosa sia lo spazio personale e sociale e come l'uomo lo percepisce, applicabile in qualsiasi contesto spaziale, non solo nei sistemi urbani, ma anche in quelli domestici, ad esempio. La "distanza", intesa come lo spazio che intercorre tra individuo e gruppo sociale di appartenenza ci dice molto di come sono strutturati gli spazi nella città.

Le densità che ci interessa ricreare nel contesto urbano dell'isola sono soprattutto, *densità di usi* e *densità di incontri*.

La prima è un parametro che permette di misurare la qualità di una città in relazione anche alla quantità e varietà di funzioni che un settore urbano può offrire. La mixitè, infatti, rappresenta un imprescindibile fattore di successo per nuovi

19: "The Death and Life of Great of American Cities", Jane Jacobs. (Torino: Edizioni di Comunità, 1961), p. 191-192

interventi urbani.
In molti casi, gli interventi edilizi che hanno avuto maggiori problemi di gestione, sono stati quelli in cui la mancanza di varietà nelle funzioni, attività e servizi, insieme alla uniformità di fascia sociale ed economica dei residenti, hanno trasformato alcuni di questi interventi in luoghi di emarginazione.

Un importante valore positivo della densità di usi sta nella possibilità di svolgere attività non programmate in anticipo, come brevi soste e attività diverse durante il tragitto lavoro-casa o durante la pausa pranzo, reso possibile dalla vicinanza e concertazione di funzioni differenti. Il mix funzionale deve essere interessante e variegato in modo da offrire mete che giustifichino spostamenti a piedi.

La densità d'incontro, invece, è indice di ciò che consente la vicinanza e l'incontro, soprattutto fisico, tra individui.
Nonostante ad oggi esista la possibilità di sfruttare le reti informatiche per rendere veloci e semplici i contatti, i rapporti "faccia a faccia" rappresentano ancora un elemento irrinunciabile per gran parte delle attività lavorative e di svago.

La qualità urbana di una città è sicuramente misurata dalla semplicità con cui le relazioni tra le persone vengono permesse tramite la vicinanza tra i cittadini e le attività. Una città di buona qualità è dunque caratterizzata da una densità che non dovrà essere troppo bassa, senza neanche raggiungere il limite del sovraffollamento. La giusta densità di incontri all'interno di una città offre ai suoi residenti gli strumenti necessari per opporsi all'isolamento, all'uniformità e all'emarginazione socioculturale, sia nei quartieri più nuovi e abbienti, sia in quelli più degradati e poveri.

Questo livello medio-alto di densità consente ai cittadini di imbattersi in situazioni e persone che non si è scelto di incontrare e, di fatto, rappresenta la ricchezza principale di una città che favorisce il continuo scambio di idee, opinioni e confronti.[20]

Densità e mixitè di attività e soggetti sono quindi le due variabili fondamentali per la creazione di un contesto urbano vivace.

Esiste una relazione tra la densità e la morfologia urbana. Per ottenere una città più compatta e plurifunzionale si possono mettere a punto delle vere e proprie strategie di densificazione urbana, che agiscono attraverso nuove densificazioni, ricuciture e innesti.

Si tratta di tecniche invasive rispetto al contesto, per cui non si presentano come modelli, piuttosto come spunti operativi per intervenire sulla crescita urbana. È chiaro che queste strategie non devono essere viste necessariamente come operazioni indipendenti, ma ognuna di queste tecniche può essere utilizzata in maniera combinata alle altre.

Le tecniche di massimizzazione della

20: "Densità, Città, Residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl", Luca Reale. (Roma: Gangemi Editore, 2008), pp. 35-39

densità possono essere riunite in quattro famiglie:

EDIFICI BORDO

Si tratta del sistema più estremo, in quanto si basa sulla realizzazione di un grande edificio o un sistema di edifici, paragonabili alla scala di un intero quartiere o settore urbano. Sono casi in cui il disegno architettonico e urbano vanno a sovrapporsi, creano un legame diretto più con il paesaggio che con la città e soddisfano esigenze diverse: protezione, interruzione, demarcazione.
Il complesso residenziale Olivetti a Ivrea è un chiaro esempio di Edifici bordo. Progettato da Roberto Gabetti e Aimaro Isola nel 1969-70, l'edificio costituisce un limite alla città verso il paesaggio, attraverso la creazione di un unico segno che delimita un grande vuoto.[21]





Fig. 10

21: "Densità, Città, Residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl", Luca Reale. (Roma: Gangemi Editore, 2008), p. 130

Fig. 10: Vista aerea del complesso residenziale Talponia.

Source: https://censimentoarchitetturecontemporanee.cultura.gov.it/scheda-opera?id=4562

GRANDI ATTRATTORI URBANI

È una strategia che si basa sull'introduzione di forti concentrazioni di densità, non solo in termini di consistenze fisiche ma anche di funzioni o attività con grandi capacità attrattive, all'interno di tessuti urbani molto omogenei per quanto riguarda le tipologie, l'altezza degli edifici e le funzioni.

Si tratta di edifici ultra-densi, di scala maggiore rispetto al tessuto abitativo, in grado di creare da soli "l'effetto città" incorporando in un unico edificio vari tipi di funzioni. Ne consegue, quindi, uno sviluppo urbano basato su un'alternanza di episodi, costituiti da edifici ultra-densi, rispetto al contesto urbano regolare in cui si inseriscono.[22]

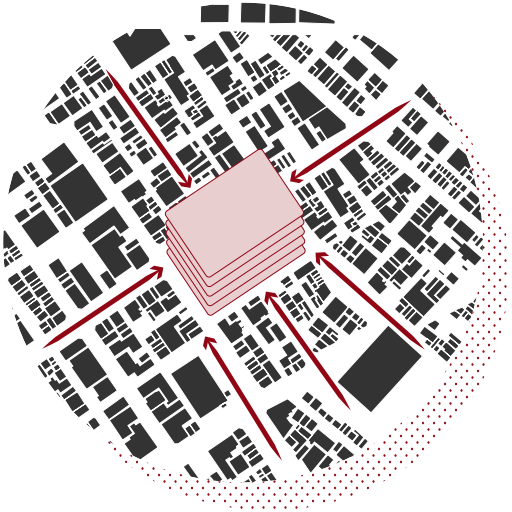




Fig. 11

22: "Densità, Città, Residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl", Luca Reale. (Roma: Gangemi Editore, 2008), p. 136

Fig. 11: Il complesso The Whale si inserisce in un'ex area portuale lungo le rive dell'IJ, vicino al centro di Amsterdam. L'introduzione di questa nuova tipologia edilizia nel contesto portuale ha permesso di raggiungere la densità di 100 abitazioni per ettaro richiesta dagli sviluppatori.

Source: https://www.archiweb.cz/en/b/vel-ryba-the-whale

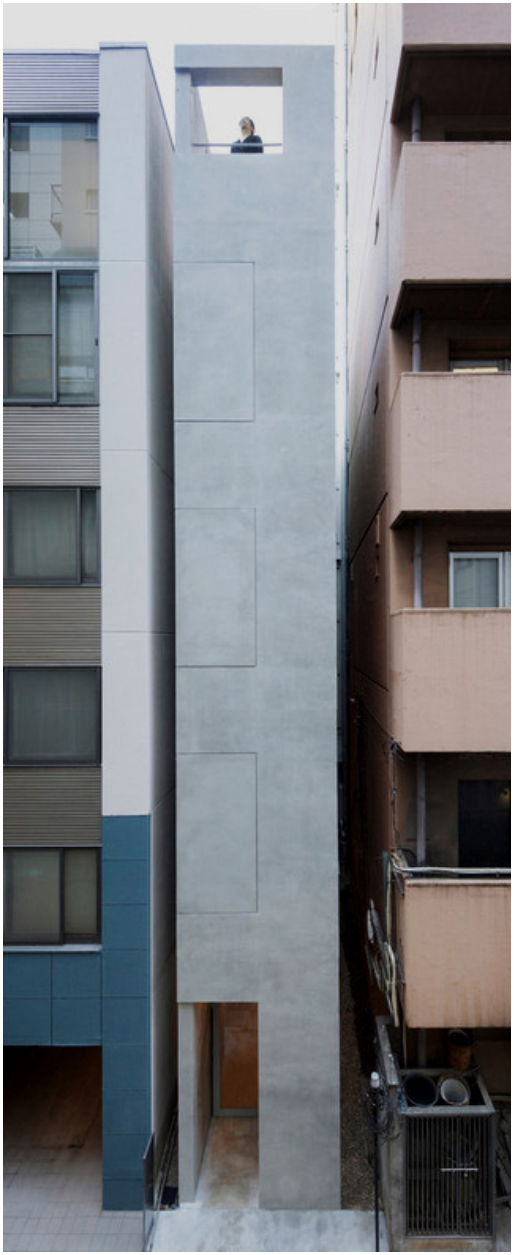


Fig. 12

Fig. 12: La "Tiny Tower" è stata realizzata come riempimento di un piccolo vuoto urbano nel quartiere di Ginza, (Tokyo, 2019).

Source: https://www.archdaily.com/923899/multi-tenant-building-in-ginza-so-and-co

23: "Densità, Città, Residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl", Luca Reale. (Roma: Gangemi Editore, 2008), p. 142

INFILL

Si tratta di una strategia di densificazione "leggera", che generalmente non modifica i margini del lotto o l'allineamento stradale. A questa categoria di interventi fanno riferimento le operazioni di riconnessione della trama urbana che sfruttano gli spazi residuali attraverso la sostituzione o ricostruzione di volumi o isolati.
I vuoti urbani vengono riempiti tramite frammenti singoli, modificando un tessuto esistente per eventi episodici, che possono essere isolati o parti di un unico piano di rigenerazione urbana su larga scala.
L'infill è la tecnica più adatta alla densificazione di tessuti esistenti e già consolidati, come ad esempio un centro storico dove si ha la necessità di ricucire un vuoto urbano generato da eventi naturali o antropici, costituendo nuovi luoghi e stabilendo una differente gerarchia o identità nel quartiere.[23]

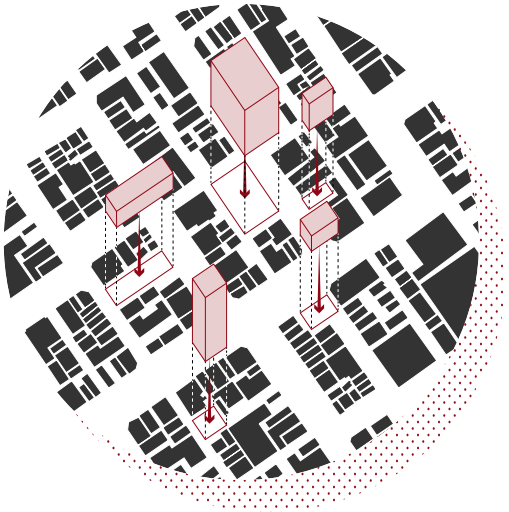




Fig. 13

PARASSITA

Questa strategia propone l'innesto di nuovi volumi o dispositivi architettonici su edifici o strutture urbane preesistenti, instaurando un rapporto di dipendenza e scambio tra "il parassita" e "l'ospite".

L'intervento non sostituisce né cancella l'esistente, ma lo riattiva, sfruttandone le potenzialità spaziali, strutturali e funzionali, e riabilitando parti residuali, sottoutilizzate o obsolete attraverso l'aggiunta di volumi sopra, sotto, dentro o accanto. La densificazione avviene non attraverso l'occupazione di nuovo suolo, ma mediante la sovrapposizione, l'addizione e la contaminazione dell'esistente.[24]

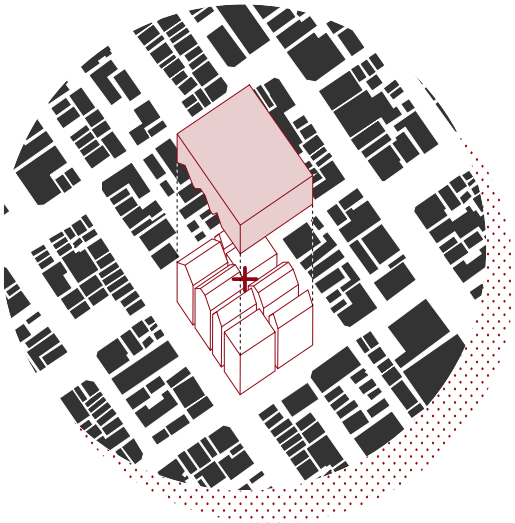


Fig. 13: Nel progetto S(ch)austall am Eiswoog, l'inserimento di un nuovo volume all'interno di un rudere preesistente, permette la riattivazione di una stalla come residenza.

Source: https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fn-p-architekten-schaustall-am-eiswoog/

24: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), pp: 28-29

Abbiamo già visto come, nel caso specifico di Tsukishima/Tsudajima, la maglia urbana dell'isola sia caratterizzata da lotti molto piccoli, seppur regolari, a differenza del modello di lotto diffuso a Tokyo, che spasso presenta forme frastagliate in cui lo spazio diventa difficile da ottimizzare. Questa caratteristica limita le tipologie di strategie di densificazione che possono essere impiegate in questo specifico tessuto urbano, designando, invece, l'infill e il parassita come le strategie più adatte.

Le ragioni principali risiedono nel fatto che entrambe le tecniche permettono di operare su differenti scale, su diversi tessuti urbani e, soprattutto, su contesti urbani già esistenti, poiché consentono di integrare volumi autonomi e indipendenti che possono lavorare come sistemi isolati oppure integrati in un unico intervento alla scala di quartiere, permettendo una maggiore flessibilità progettuale.

Come vedremo, le due tecniche di densificazione non lavorano in maniera necessariamente autonoma, ma all'occasione possono essere combinate a seconda delle caratteristiche del lotto.

DESIGNING IN ABSENCE AND CONTAMINATION

Where void and parasite intertwine

Come discusso nel capitolo precedente, tra le diverse strategie di densificazione esaminate, le tecniche di infill e di architettura parassita emergono come le più appropriate per il contesto di studio. Entrambe si fondano su una riflessione più ampia sul tema del vuoto urbano:

> *"inteso non come semplice assenza o lacuna nel paesaggio costruito, ma come insieme di spazi residuali [...] spesso privi di confini chiaramente definiti, generati dai processi di trasformazione della città."*[25]

Seppur facendo riferimento a due approcci progettuali differenti, l'infill e il parassita si presentano come strategie complementari. La prima definisce una "progettazione dell'assenza", mentre la seconda una "progettazione per contaminazione".

Il primo consiste nell'individuare uno spazio vuoto e intervenire su di esso per generare nuove funzioni.[26] Questa modalità di intervento richiama i principi del movimento del *"Void Metabolizing"*, in cui il vuoto viene concepito come componente attiva della città. Ne è un esempio la poetica di progettazione dall'Atelier Baw Wow, che si traduce nelle sette strategie di progetto, esposte nel libro Tokyo Metabolism; e applicate al progetto di Mariyama House:

Dismantling: creare architetture con poche barriere o smantellare quelle esistenti per migliorare i flussi.
Acentricity: generare un senso di multicentricità in cui ogni singolo spazio può diventare un centro.
Smallness: progettare architetture di piccola scala, rapportabili al corpo umano, modificando così l'esperienza spaziale e la relazione tra spazio e persona.
Creation of an Environment: integrare l'architettura con lo spazio circostante, armonizzando costruito e contesto.
Transparency: realizzare spazi e architetture leggere e trasparenti, che favoriscano visibilità e permeabilità
Multiple Tenancy / Density: inserire funzioni diverse all'interno di uno stesso spazio, rendendolo più dinamico e attraente.
The Absence of Borders: eliminare confini rigidi che limitano l'uso dello spazio, permettendo alla vita delle persone di espandersi liberamente.

Tutte o alcune di queste strategie possono essere integrate nel progetto di riempimento dei vuoti urbani, offrendo strumenti progettuali capaci di valorizzare gli spazi residuali.[27]

Il secondo approccio, tipico dell'architettura parassita, prevede l'intrusione di nuovi corpi nell'esistente e si configura, da un lato, come possibile modello di crescita urbana e risposta alla domanda di densificazione;

25: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p.19

26: "Tokyo Metabolizing", Koh Kitayama, Yoshiharu Tsukamoto, Ryue Nishizawa. (World Photo Press, 2010), pp. 29-43

27: "Tokyo Metabolizing", Koh Kitayama, Yoshiharu Tsukamoto, Ryue Nishizawa. (World Photo Press, 2010), pp. 76-99

Fig. 14: Casa Moriyama di Ryue Nishizawa/SANAA a Tokyo.

Source: https://www.thisispaper.com/mag/moriyama-house-ryue-nishizawa-sanaa



Fig. 14

dall'altro, come emergenza di pratiche informali che richiedono traduzioni spaziali in grado di adattarsi alle rapide modifiche dell'ordinario.

Il parassita sviluppa una doppia riflessione rispetto all'esistente: da un lato si inseriscono nel tessuto urbano come commento critico al disegno preesistente, evidenziando la carenza di spazi e servizi pubblici in contesti caratterizzati dalla frammentazione e dalla privatizzazione dei suoli, tipica delle aree di recente espansione; dall'altro, rappresentano l'emersione di scenari di trasformazione costruiti su aree marginali, sia nel presente sia sul patrimonio edilizio del passato prossimo.[28]

Ciascuna strategia opera autonomamente, perseguendo obiettivi specifici di densificazione, ottimizzazione dei servizi e attivazione di nuovi spazi urbani. La progettazione dell'assenza, tipica dell'infill, può intervenire sul vuoto urbano semplicemente riempiendo spazi liberi o abbandonati, senza alterare le strutture preesistenti; analogamente, la progettazione tramite contaminazione, propria dell'architettura parassita, può aggiungere nuovi volumi o funzioni agli edifici esistenti senza necessariamente aver bisogno di un vuoto a cui aggrapparsi. Tuttavia, le due strategie possono anche coesistere e collaborare. Sebbene apparentemente distinte, entrambe condividono una logica di progetto fondata sull'utilizzo del vuoto, evidente o generato dall'inserimento di nuovi elementi, creando tensioni tra vecchio e nuovo, permanenza e temporaneità, pieno e vuoto.

In questo scenario, il vuoto diventa il campo d'azione in cui intervenire, mentre l'architettura parassita e l'infill ne costituiscono la forma di attivazione, trasformando il vuoto in un supporto operativo o margine strategico in grado di integrare nuovi volumi, funzioni e servizi senza compromettere la continuità del tessuto urbano.[29]



Fig. 15

28: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), p. 19

29: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), pp. 45-46

Fig. 15: Il progetto Breathe di SO-IL, sintetizza l'integrazione tra le strategie di infill e di architettura parassitaria: il vuoto urbano (il gap tra edifici) diventa la base fisica dell'intervento, mentre il parassita ne è lo strumento operativo. L'architettura si aggancia alle preesistenze e colonizza l'interstizio, trasformando un'assenza di spazio in un organismo abitativo attivo e traslucido.

Source: https://www.archdaily.com/868550/mini-living-breathe-so-il

Fig.16: Appartamento a Tokyo, Sou Fujimoto è un esempio di architettura parassita, l'intervento sfrutta la copertura preesistente come nuovo suolo edificabile.

Source: https://www.flickr.com/photos/sanjoy87/16424273698



Fig. 16



VOID LANDS

In qualsiasi città, i processi di crescita, di rigenerazione o di declino, producono vuoti urbani. Gli spazi vuoti, che precedentemente abbiamo definito territori dell'abbandono, scarti urbani o *Terzo Paesaggio*, sono luoghi senza funzioni o confini chiaramente definibili, che attraversano un passaggio intermedio di transizione da una fase di sviluppo ad un'altra. Spesso, a causa della loro forma e della loro posizione, che le rendono inadatte allo sviluppo, non vengono prese in considerazione dai governi locali e dagli sviluppatori, restando rilegate al di fuori di qualsiasi considerazione.

Appaiono come crepe sulla superficie urbana, adatte solamente ad accogliere situazioni impreviste o, talvolta, attività indesiderate. Luoghi che diventano il negativo della città costruita, consentendo la crescita e lo sviluppo di nuovi habitat, consentendo alla natura selvaggia e non pianificata la rara opportunità di riappropriarsi del paesaggio urbano. I vuoti urbani diventando luogo di convivenza tra esseri umani e altre specie non umane. Da un lato la presenza dei vuoti urbani è potenzialmente un campo pericoloso, ma dall'altro offrono possibilità di scoperta e fughe dal noto.[30]

In molti luoghi in tutto il mondo, persone, pianificatori, designer e governi locali, hanno già iniziato a considerare i vuoti come una risorsa per le città contempo-

30: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 19-20

ranee, abbraciando questi spazi come una valida opportunità per la rigenerazione urbana. Il crescente interesse per l'argomento si riflette anche nel gran numero di pubblicazioni che sono emerse dalla metà degli anni 90 in poi, che vertono sui temi delle potenzialità di utilizzo degli spazi interstiziali e dei terreni abbandonati.[31]

Il valore dei terreni liberi è rimasto relativamente stabile nei quindici anni dell'economia della bolla, tra il 1985 (4,5%) e il 1991 (6%), periodo in cui i valori fondiari erano elevati e gli immobili erano considerati un'opportunità di investimento. Dopo il crollo dell'economia nel 1993, non si registra un picco nella percentuale di terreni non utilizzati, che si assesta al 4,1%. Ciò è stato probabilmente dovuto al fatto che i terreni vuoti sono tassati ad aliquote più elevate rispetto ai terreni occupati.[32]

Secondo i dati pubblicati sull'annuario statistico di Tokyo, nel 2023 della superficie complessiva dei 23 quartieri della metropoli, solo il 2% è stato classificato come terreno inutilizzato. Seppure la percentuale di spazio libero si sia significativamente ridotto fino ad oggi, per una città con una densità edilizia elevata come Tokyo, questi vuoti si traducono in un'incredibile risorsa spaziale per la città.[33]

Basti pensare che la trasformazione dei lotti vuoti in aree verdi o spazi pubblici aperti potrebbe rappresentare un'importante opportunità per aumentare la dotazione di spazio aperto a Tokyo, come parchi, giardini e piazze, che oggi si attesta intorno al 6%. In un tessuto urbano molto denso, i lotti vuoti possono quindi offrire preziosi spazi di respiro.[34]

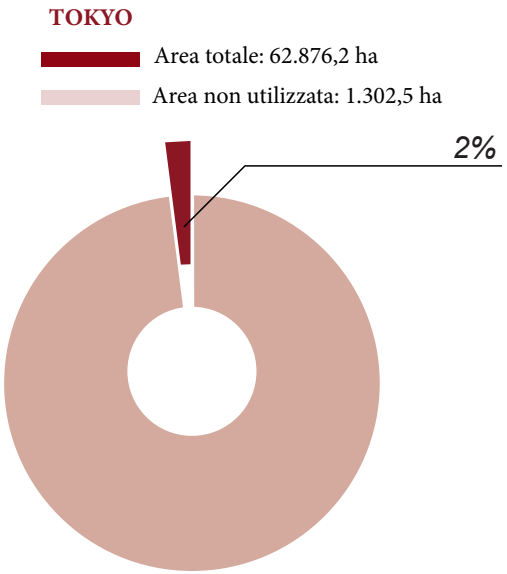


Fig. 17

> *Dal 2009, abbiamo mappato e monitorato i vuoti urbani a intervalli annuali in cinque aree di studio a Tokyo. Attraverso un processo di mappatura visiva, abbiamo scoperto che circa il 90% dei vuoti osservati rimanevano tali per diversi anni. A livello complessivo e anche nei singoli quartieri, il numero dei vuoti urbani sembra rimanere sorprendentemente stabile.*[35]

31: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 25

32: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 158

33: "Tokyo Statistical Yearbook" nella sezione "Terra e Clima", Tokyo Metropolitan Statistic, 2025. https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tnenkan/tn-eindex.htm

34: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 21

Fig. 17 Il grafico mostra la percentuale di terreno libero o non utilizzato sull'area complessiva di Tokyo nel 2023.
(I dati relativi al 2023 sono stati pubblicati il 23 aprile 2025 nel "75° Annuario Statistico di Tokyo 2023").

Source:https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tnenkan/tn-eindex.htm

35: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 157



Fig. 18



Fig. 19

È fondamentale evidenziare l'esistenza di una lacuna nell'acquisizione dei dati. Le informazioni statistiche fornite dai registri fiscali del Governo Metropolitano di Tokyo non hanno una componente spaziale. Ciò implica che la percentuale generale del 2% descrive esclusivamente l'andamento quantitativo dei vuoti urbani nel tempo, senza fornire indicazioni sulla loro distribuzione spaziale.
Restano, pertanto, indeterminate la localizzazione e l'estensione dei vuoti, rendendo impossibile monitorare gli spostamenti spaziali dei terreni liberi.

Tokyo è una città caratterizzata da cambiamenti dinamici e i vuoti urbani sono il prodotto di un organismo perennemente mutevole.
Dove un sito vuoto viene riprogrammato e la costruzione di un edificio viene completata, un edificio adiacente può essere demolito lasciando un nuovo lotto vuoto. Questi rapidi cambiamenti producono un numero complessivamente stabile di siti vacanti, ma che a livello spaziale si spostano dinamicamente da un'area all'altra della città.

Inoltre, i vuoti che si manifestano per periodi di tempo molto brevi, ad esempio per intervalli minori di un anno, semplicemente non vengono registrati. Per queste ragioni è fondamentale combinare l'analisi statistica a strumenti GPS e GIS, che consentono di monitorare l'andamento dei vuoti sia sul piano temporale sia su quello spaziale.[36]

Un aspetto importante riguarda l'uso temporaneo dei terreni inutilizzati o in attesa di progetto da parte dei cittadini. In molti contesti, questi spazi rappresentano forme di appropriazione informale



Fig. 20

Fig. 18-19: Esempi di lotti vuoti a Tokyo.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-empty-plots-and-newly-exposed-structures-of-old-tokyo/

36: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 157-158

Fig. 20: Il Campo de Cebada di Madrid rappresenta un esempio emblematico di vuoto urbano inteso come catalizzatore della creatività e dell'iniziativa civica. Questo spazio nasce come conseguenza del vuoto urbano creatosi dopo la demolizione del centro sportivo La Latina ed è stato reso possibile grazie alla volontà e all'iniziativa dei residenti che si impegnano a preservare questo spazio per la comunità.

Source: https://www.archdaily.cl/cl/02-281490/el-campo-de-cebada-la-ciudad-situada

e diventano strumenti di rigenerazione urbana guidata dalla comunità. Sebbene questa pratica sia molto diffusa in Europa e Nord America, dove i vuoti urbani ospitano giardini, gallerie, bar e mercati temporanei, a Tokyo solo una manciata di lotti vuoti supportano usi temporanei. Tra le ragioni principali vi sono le dimensioni ridotte dei lotti e la cultura giapponese.[37]

Diversamente dall'Occidente, infatti, in Giappone vige un forte rispetto per la proprietà privata. Spesso, un sottile confine per marcare il limite tra il pubblico e il privato, impedisce l'ingresso ad un potenziale intruso e ad attività impreviste, non pianificate e momentanee.[38]

Oggi a Tokyo cresce il numero di vuoti urbani temporaneamente riattivati dai cittadini che, spesso, tramite negoziazioni con i proprietari, sviluppano pratiche alternative e innovative.

Sebbene la quantità complessiva di spazi riattivati rimanga relativamente bassa rispetto alla media globale, questa tendenza segnala un cambiamento significativo nella società giapponese. In primo luogo, i cittadini mostrano una maggiore consapevolezza ambientale e un rinnovato apprezzamento per valori sociali e culturali tradizionali, che nel periodo di intensa crescita economica del paese erano stati in parte trascurati. Inoltre, la nascita di queste iniziative riflette un cambiamento di atteggiamento verso la creazione e l'uso di spazi pubblici all'aperto.[39]



Fig. 21

37: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 37-38

38: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 20

39: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 37-38

Fig. 21: Kasu Harappa ONDI, situato a Yanaka (Tokyo), è un raro esempio di utilizzo temporaneo dei lotti vuoti, nonostante le attività siano regolamentate dal proprietario del terreno, che affitta lo spazio a chiunque voglia sfruttarlo. Il lotto lbero sembra in attesa di una casa, ma in realtà è una base in continuo cambiamento per tutti i tipi di attività pubbliche, tra cui mercati, spettacoli, mostre, artigianato, ecc.

Source: https://tokyowa.wordpress.com/ondi/

Fig. 22-23: Le immagini mostrano rispettivamente il lotto nel suo stato di inattività e durante un'attività temporanea.

Source: https://tokyowa.wordpress.com/ondi/



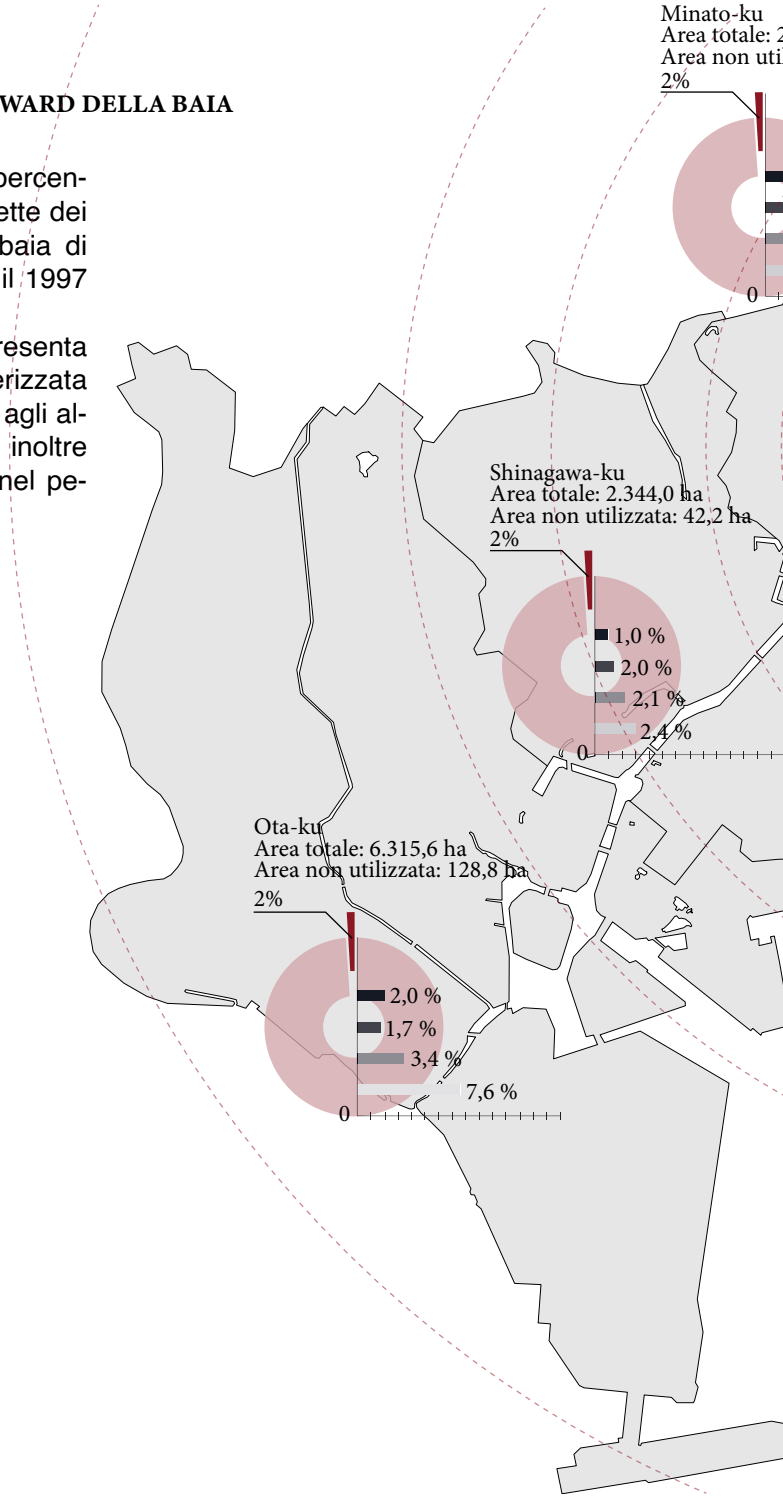
Fig. 22



Fig. 23

MONITORAGGIO DEI VUOTI IN 7 WARD DELLA BAIA

La mappa mostra l'andamento percentuale dei terreni non utilizzati in sette dei quartieri speciali affacciati sulla baia di Tokyo, nel periodo compreso tra il 1997 e il 2023.
Il quartiere di Chūō, tuttavia, presenta una quota di terreni liberi caratterizzata da una maggiore stabilità rispetto agli altri contesti analizzati, mostrando inoltre una lieve tendenza alla crescita nel periodo considerato.



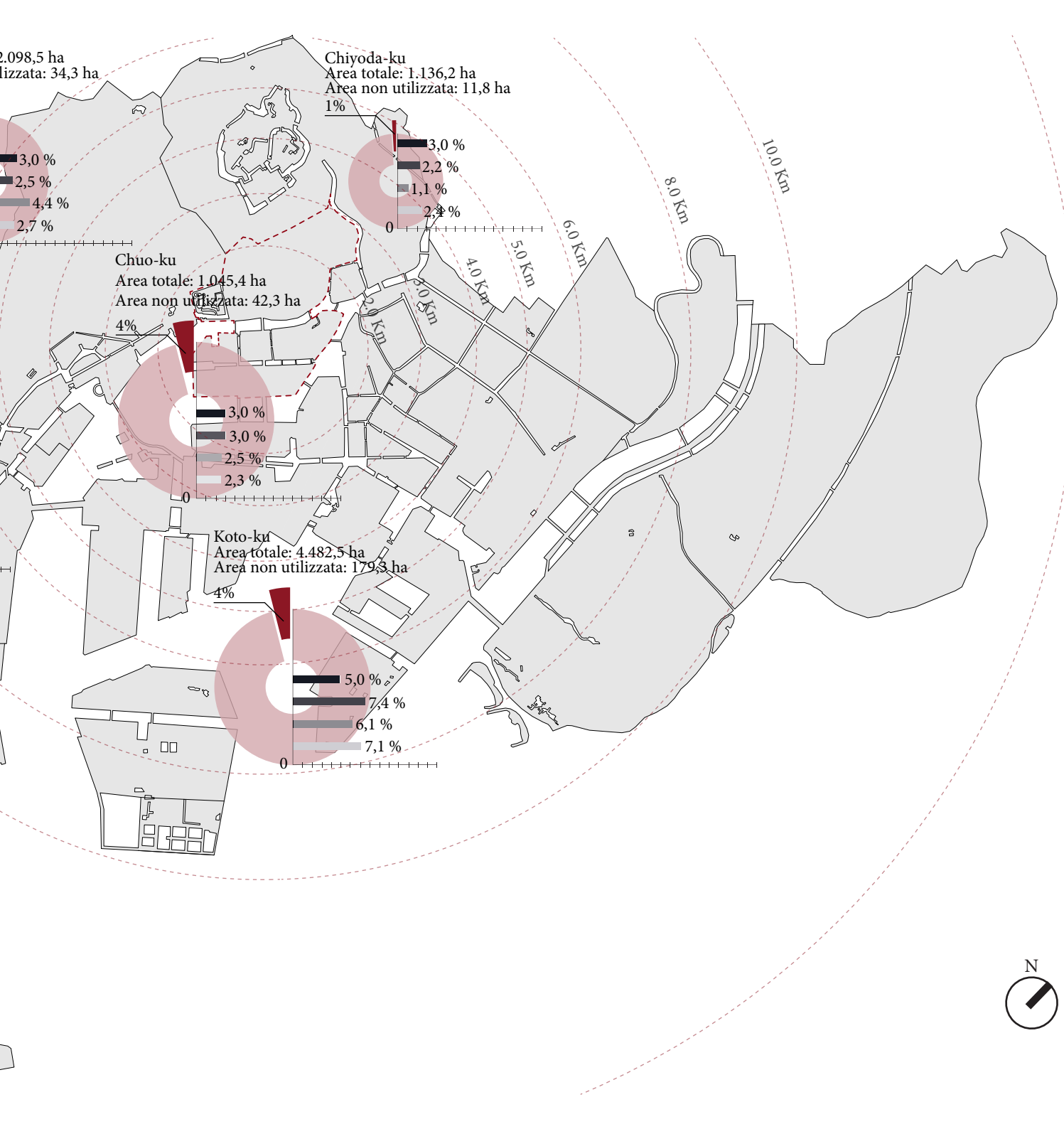
LEGENDA

- Area totale
- Area non utlizzata
- 2015
- 2007
- 2001
- 1997
- 2023

Rappresentazione grafica elaborata dagli autori sulla base delle analisi sviluppate in Tokyo Void, integrate con i dati relativi al periodo 2015–2023 pubblicati dal Tokyo Metropolitan Statistics.
(I dati relativi al 2023 sono stati pubblicati il 23 aprile 2025 nel "75° Annuario Statistico di Tokyo 2023").

Source: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 136-137.

https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tnenkan/tn-eindex.htm


2.098,5 ha
lizzata: 34,3 ha
3,0 %
2,5 %
4,4 %
2,7 %
Chiyoda-ku
Area totale: 1.136,2 ha
Area non utilizzata: 11,8 ha
1%
3,0 %
2,2 %
1,1 %
2,4 %
0
Chuo-ku
Area totale: 1.045,4 ha
Area non utilizzata: 42,3 ha
4%
3,0 %
3,0 %
2,5 %
2,3 %
0
Koto-ku
Area totale: 4.482,5 ha
Area non utilizzata: 179,3 ha
4%
5,0 %
7,4 %
6,1 %
7,1 %
0
2.0 Km
3.0 Km
4.0 Km
5.0 Km
6.0 Km
8.0 Km
10.0 Km
N

EXPLORING THE CAUSES OF URBAN VOIDS

Ogni contesto urbano nel mondo produce un proprio insieme di regole e condizioni che determinano la nascita di terreni inutilizzati.
Sebbene alcuni aspetti nelle dinamiche di produzione dei vuoti possano essere confrontabili con quelli di altre città nel mondo, la struttura morfologica della città, i processi di sviluppo urbano e le condizioni socioeconomiche, politiche e culturali che hanno portato alla nascita dei vuoti di Tokyo, riflettono circostanze locali molto specifiche e distintive.[40]

Anche per questa ragione, i vuoti urbani della capitale giapponese sono, sotto molti aspetti, piuttosto unici: si distinguono per forma, dimensione, proprietà, struttura legislativa, funzioni, temporanee o permanenti, ma soprattutto per i loro cicli di vita.
Per comprendere il reale potenziale di questi spazi come risorsa urbana, è fondamentale analizzare le condizioni contestuali che li hanno generati.

Dopo un lungo periodo di rapida crescita economica e urbana, iniziato nel secondo dopoguerra e culminato negli anni Ottanta, il Giappone ha subito un forte declino economico, in gran parte dovuto al crollo dei prezzi dei terreni e delle azioni gonfiati durante la bolla economica (1986-1991). Eventi successivi, come la crisi finanziaria globale del 2008 e il grande terremoto del Giappone orientale del 2011, hanno ulteriormente inciso negativamente sulla performance economica del Paese. Questa combinazione tra la rapida espansione urbana ed economica prima del 1995 e la stagnazione che ne è seguita ha rappresentato un fattore chiave nella formazione dei vuoti urbani a Tokyo.

Altri fattori hanno contribuito in modo più

40: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 110

Fig. 24: Il grafico mostra l'andamento della popolazione dal 1920 al 2025, nei 23 Ku e nei 26 Shi di Tokyo. Dopo un drastico calo demografico registrato durante gli anni della Seconda guerra mondiale, si osserva una rapida fase di crescita demografica. Tuttavia, tra gli anni Settanta e Ottanta emergono chiaramente gli effetti dei processi di suburbanizzazione, che si traducono in una lieve contrazione della popolazione nei ku e in un aumento nei shi.

Source: https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tnenkan/tn-eindex.htm

ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE DI TOKYO (1920-2025)

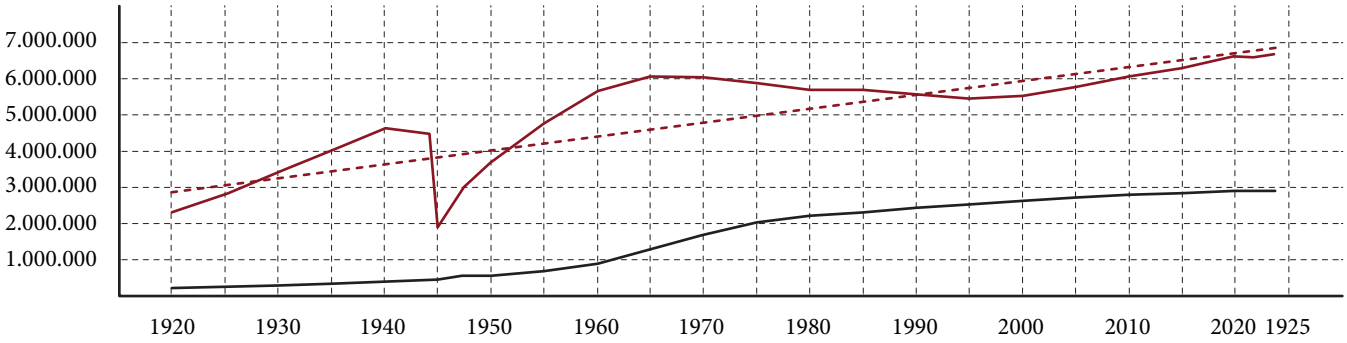


Fig. 24

diretto all'emergere di spazi vuoti su scala locale, tra cui la migrazione, il decentramento e la suburbanizzazione della popolazione, che hanno avuto un impatto drammatico sul declino demografico e il conseguente aumento dei posti vacanti nei quartieri centrali della città.

A Tokyo, la suburbanizzazione iniziata nel periodo di crescita post-bellica ha determinato un massiccio spostamento di popolazione in cerca di migliori opportunità di lavoro, dalle aree rurali e dalle città limitrofe verso la capitale.
Tuttavia, non tutti i nuovi cittadini potevano permettersi di trasferirsi nelle zone centrali, dove i prezzi degli immobili erano significativamente più alti. La maggior parte della popolazione dovette stabilirsi nelle periferie più economiche. In questo quadro socioeconomico della fine degli anni '70 si inserisce costruzione dei nuovi sobborghi (Shi) di Tokyo, nella regione di Tama, un progetto promosso dal governo per accogliere la nuova ondata di popolazione. Nonostante anche le aree centrali della città continuassero a registrare una crescita demografica durante questo periodo, l'accelerazione dei prezzi immobiliari durante l'economia della bolla costrinse un numero sempre maggiore di residenti a lasciare la città per trasferirsi in proprietà più convenienti nella periferia, generando un declino demografico che si protrasse fino al 1996. A partire dagli anni 2000 la diminuzione della popolazione di Tokyo è stata seguita da un'inversione della tendenza demografica a scala nazionale.

La popolazione complessiva in calo, l'invecchiamento demografico e il basso tasso di natalità contribuiscono non solo a produrre effetti preoccupanti sulla sfera economica del paese, ma influiscono in maniera diretta e inevitabile sul tessuto urbano delle città giapponesi.
A Tokyo, in particolare nei quartieri con una maggiore concentrazione di residenti anziani, queste dinamiche influiscono

Fig. 25: Il grafico mostra l'andamento della popolazione, divisa per fasce d'età, dal 1920 al 2020. Negli ultimi trent'anni la città ha visto un significativo ribaltamento demografico, oggi le fasce d'età più rappresentate sono quelle comprese tra i 30 e i 60 anni, insieme agli over 60.

Source: https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tnenkan/tn-eindex.htm

DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE DI TOKYO (1920-2020)

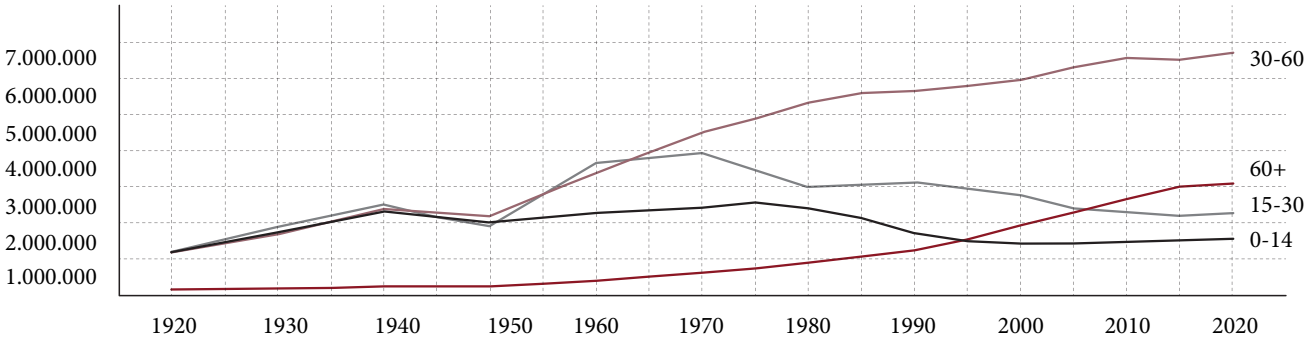


Fig. 25

specialmente sull'aumento del numero di immobili lasciati in stato di abbandono dopo la morte dei proprietari poiché, spesso, non ci sono eredi a cui trasferire la proprietà.

Nei quartieri bassi e densamente costruiti, dove le abitazioni in legno, lamiera e malta spesso non rispettano gli standard edilizi moderni, i proprietari sono generalmente tenuti a sostituire gli edifici con nuove abitazioni conformi agli ultimi codici antisismici e antincendio. Tuttavia, non sempre i residenti possono permettersi di sostenere i costi di ricostruzione o ristrutturazione; questo fa sì che, alla morte dei proprietari, le abitazioni restino disabitate, poiché poco attraenti e, in genere, gli eredi hanno scarsi incentivi a rinnovarle o sostituirle.
Queste abitazioni rimangono disabitate anche per anni, poiché le tasse sono più elevate sui terreni liberi che su quelli edificati, di conseguenza le demolizioni vengono ritardate il più possibile. [41]

Nonostante tali regolamenti governativi disincentivino la demolizione delle case abbandonate, in generale il mercato immobiliare di Tokyo segue continui cicli di demolizioni e ricostruzioni, che rappresentano il processo quotidiano di trasformazione urbana della città. La cultura costruttiva giapponese, infatti, si fonda più sulla tradizione della ricostruzione che su quella della ristrutturazione.
Queste continue demolizioni e ricostruzioni di edifici spesso sono la causa della formazione di lotti vuoti che possono rimanere tali per poche settimane, diversi mesi o anche per molti anni, in attesa di un nuovo progetto.[42]

In questo contesto di gestione dello svi-



Fig. 26

41: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 116-117

42: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 123

Fig. 26:Anziana signora nella sua abitazione tradizionale, rimasta disabitata e successivamente demolita nel 2014.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-life-cycle-of-an-old-tokyo-house-and-its-elderly-owner/

Fig. 27: Esempio di abitazioni abbandonate a Tokyo.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-last-remnants-of-an-old-tokyo-shopping-street/



Fig. 27



Fig. 28



Fig. 29

Fig. 28: Demolizione di una vecchia abitazione a Tokyo.

Source: https://www.tokyotimes.org/the-empty-plots-and-newly-exposed-structures-of-old-tokyo/

Fig. 29: Terreni di scarto ai bordi della strada dopo le operazioni di Riassetto stradale a Kitazawa. La recinzione, a sinistra nell'immagine, protegge i lotti da eventuali intrusioni.

Source: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 142

luppo urbano di Tokyo anche le strategie di pianificazione e gli interventi sulle infrastrutture della città determinano la nascita di spazi residuali.
Tra i più comuni vi sono gli effetti dei progetti di allargamento delle strade, che producono avanzi di terreno ai lati delle carreggiate. Questi interventi sono molto comuni nei quartieri bassi e densamente costruiti, dove le norme governative imposte sull'allargamento delle strade e sui margini di arretramento degli edifici, generano lotti dalle forme piccole e frastagliate. In alcuni casi, il terreno diventa troppo piccolo per consentire una costruzione convenzionale, restando così inutilizzato e recintato.[43]

La produzione di piccoli lotti di forma irregolare è una conseguenza diretta dei processi di suddivisione del terreno che hanno interessato Tokyo nel corso degli ultimi decenni, contribuendo significativamente alla frammentazione del tessuto urbano. Questo fenomeno si verifica soprattutto quando un sobborgo viene inglobato in un'ondata di urbanizzazione e le parcelle vengono ridotte per motivi fiscali o di successione. In particolare, durante l'economia della bolla degli anni Ottanta, con aliquote fiscali di successione fino al 70% del valore del terreno e prezzi del suolo alle stelle, la suddivisione rappresentava spesso l'unica soluzione per pagare le tasse. Oggi l'aliquota massima è del 50%, comunque tra le più elevate in Giappone, e l'imposta di successione deve essere versata in un'unica soluzione in contanti o, se ciò non è possibile, tramite la cessione della proprietà.
Poiché il lotto vuoto è tassato a un'aliquota superiore rispetto a quello edificato, gli eredi sono spesso costretti a demolire e trasformare la proprietà in un lotto vuoto

43: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 143

prima di cedere il terreno.
In un contesto nazionale caratterizzato da un basso tasso di natalità e da un numero sempre più ridotto di eredi, la suddivisione del suolo in lotti sempre più piccoli appare spesso l'unica soluzione per far fronte ai costi di successione. Tuttavia, poiché le dimensioni delle proprietà residenziali a Tokyo sono già tra le più ridotte al mondo, la sostenibilità di ulteriori frazionamenti è incerta. Storicamente, la suddivisione ha ridotto i lotti da circa 240 m² nel 1940 fino a un terzo di questa misura. Negli ultimi anni, si osservano nuove costruzioni su lotti di appena 30 m² e la crescente richiesta di queste micro-abitazioni solleva una questione chiave: *fino a che punto sarà possibile continuare a suddividere il terreno senza compromettere la funzionalità urbana?*

Nonostante le motivazioni individuali che spingono alla frammentazione del tessuto urbano siano comprensibili, la continua riduzione delle dimensioni dei lotti ha effetti negativi che si ripercuotono sulla città, tra cui la progressiva diminuzione di aree verdi: anche piccoli giardini privati diventano sempre più difficili da mantenere e questo porta a una perdita di attrattività dei quartieri, non solo per la mancanza di verde urbano, ma anche per la diminuzione della qualità ambientale, ad esempio nella mitigazione del calore e nella gestione dell'inquinamento atmosferico.

È possibile distinguere tre generazioni di patrimonio abitativo, classificate in base a caratteristiche spaziali distinte: la prima generazione comprende abitazioni indipendenti a un piano, circondate da giardini privati e siepi; nella seconda generazione aumenta la densità, con edifici più alti costruiti su lotti più piccoli; nella terza generazione, le trame frammentate e i lotti ridotti risultano meno attraenti per lo sviluppo residenziale, poiché richiedono soluzioni architettoniche più complesse e intelligenti.[44]

Negli ultimi anni, queste dinamiche hanno spinto politici e pianificatori a rivedere le normative relative alla suddivisione dei terreni. Un esempio è il distretto di Meguro, che ha introdotto regole per limitare la

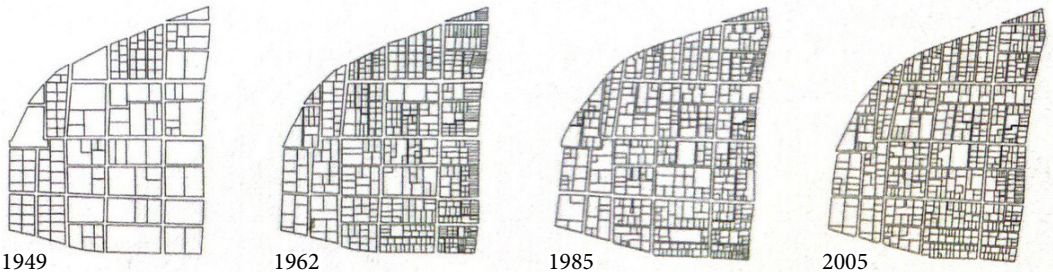


Fig. 30

44: "Tokyo Metabolizing", Koh Kitayama, Yoshiharu Tsukamoto, Ryue Nishizawa, 2010. p 39.

Fig. 30: Tendenza della suddivisione dei lotti mostrato in un diagramma che analizza l'area di Okusawa.

Source: "Tokyo Metabolizing", Koh Kitayama, Yoshiharu Tsukamoto, Ryue Nishizawa, 2010. p 39.

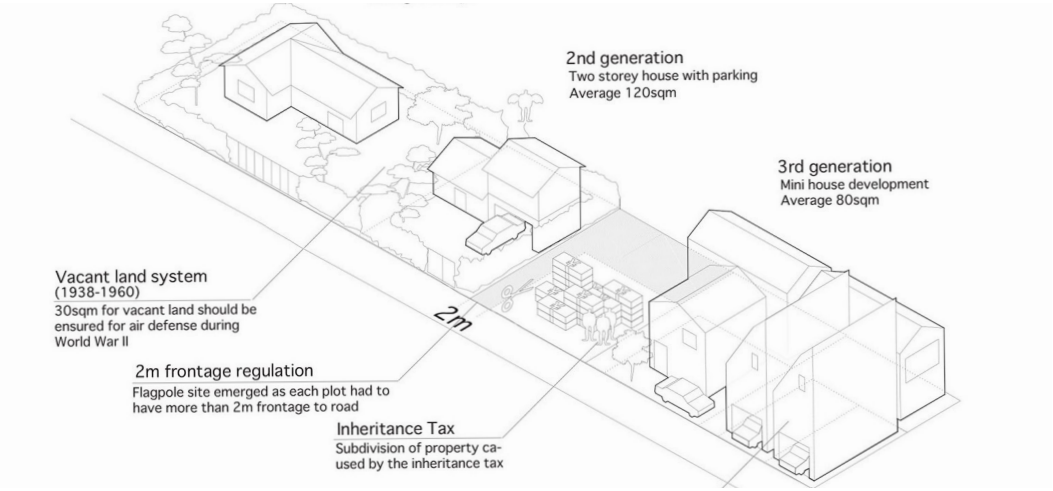


Fig. 31

Fig. 31: Lo schema in figura mostra l'evoluzione del lotto e della casa nel corso di tre generazioni.

Source: https://bennylee199767265.wordpress.com/2018/01/26/atelier-bow-wow-2/

dimensione minima dei lotti residenziali a 70 m², con l'obiettivo di preservare la vivibilità dei quartieri e garantire la presenza di spazi verdi anche nelle aree densamente costruite.[45]

Come evidenziato nella mappa "monitoraggio dei vuoti in 7 ward della baia", il quartiere di Koto, seguito da Chuo e Minato, presenta la percentuale più elevata di terreno non utilizzato. Ciò è il risultato diretto della deindustrializzazione degli ampi tratti di terra bonificata, creati per soddisfare le esigenze di una città in rapida espansione, fornendo spazio per nuove abitazioni, attività commerciali e impianti industriali. Dopo che molte aziende hanno trasferito la produzione in aree dove i terreni erano meno costosi e meglio collegati alle infrastrutture, vaste porzioni di questo paesaggio recuperato restano oggi vuote o non sviluppate, spesso colonizzate dalla vegetazione, testimonianza di ambizioni e progetti che non si sono concretizzati.

Tra gli anni Sessanta e Ottanta, l'aumento della produttività industriale, la crescita economica e i massicci investimenti nel settore immobiliare stimolarono la creazione di isole artificiali. Tuttavia, mentre in epoche precedenti la quantità di terreni bonificati era generalmente equilibrata con la domanda, l'andamento del mercato durante gli anni Ottanta portò a un'eccessiva offerta di terreni commerciali e residenziali. Tutti questi fattori lasciarono gran parte dell'area della baia in uno stato di:

> *"tabula rasa per la proiezione delle fantasie dei pianificatori, un terreno vuoto per l'espansione industriale e una discarica per la spazzatura di Tokyo."*[46]

45: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 149-152

46: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 128-130

THE MANY FACES OF URBAN VOIDS
From Vacant Lots to New Possibilities

Dall'analisi delle dinamiche che contribuiscono alla formazione e alla definizione degli spazi vuoti, si può essere condotti ad immaginare che esista una sola configurazione di lotto vuoto nella città di Tokyo. Certamente, quando si pensa agli spazi residuali, l'immagine più immediata e ricorrente è quella del lotto vuoto risultato dalla demolizione di una struttura preesistente. Tuttavia, nel tessuto urbano di Tokyo possiamo riconoscere una pluralità di spazi eterogenei che risultano essere abbandonati o sottoutilizzati: aree di riserva che possono essere considerate, a pieno titolo, veri e propri vuoti urbani.

Come evidenziato in precedenza, i lotti di Tokyo sono soggetti a un vero e proprio ciclo evolutivo: non conoscono una "fine" definitiva, ma attraversano fasi successive di trasformazione e riattivazione. In questo senso, il lotto vuoto si inserisce in una logica di continuo divenire, aprendo a forme di utilizzo circolare e sostenibile dello spazio urbano.
La demolizione di un edificio, dovuta al degrado fisico o ad altre dinamiche esterne, apre una fase intermedia in cui l'area assume la condizione di spazio vacante, sospeso tra la fine di un ciclo di vita e una nuova possibilità di utilizzo. Il lotto vuoto, quindi, a differenza dei corpi biologici, è uno spazio che alla conclusione di un ciclo di vita ha la possibilità di inserirsi in nuovi cicli.
Dall'analisi diretta sui vuoti urbani di Tsuki-

Fig. 32: Il diagramma mostra i cicli di vita dei lotti di Tsukishima-Tsukudajima. (Rappresentazione prodotta dagli autori).

Fig. 33-34: Le immagini mostrano un edificio abbandonato prima della demolizione e in seguito il lotto vuoto.

Source: https://www.tokyo-times.org/tokyo-before-and-after-part-2-of-2/

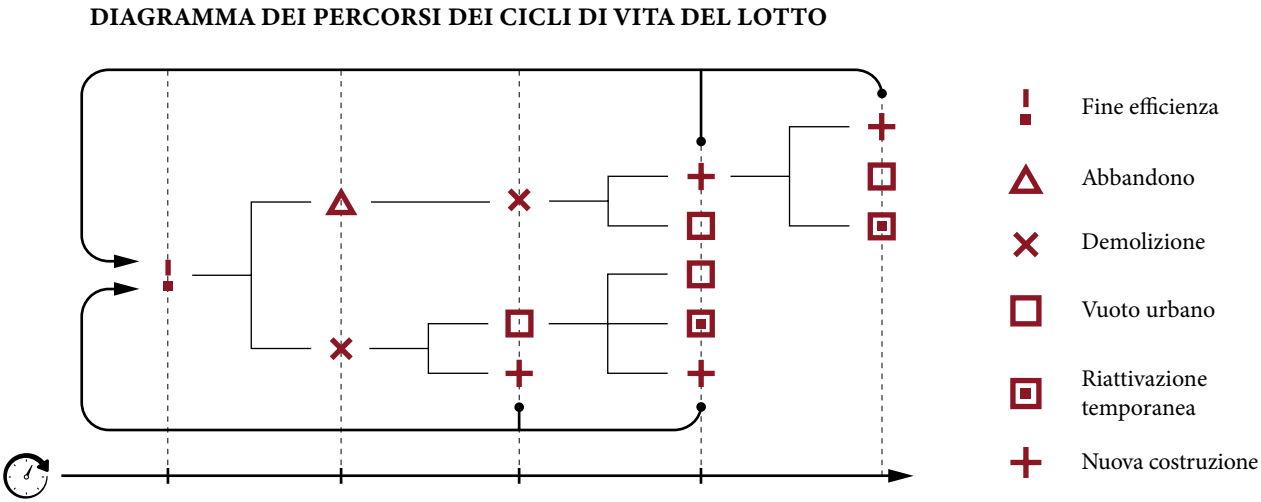


Fig. 32





Fig. 33-34

shima e Tsukudajima, attraverso strumenti come Google Earth e Google Maps, utilizzati come vere e proprie macchine del tempo, è stato possibile monitorare il ciclo di vita di diversi lotti sull'isola, individuando specifici percorsi evolutivi all'interno dei quali questi spazi si inseriscono. Un lotto può, infatti, seguire percorsi di riattivazione differenti: può essere nuovamente edificato con una struttura più moderna, accogliere funzioni marginali e temporanee, come piccoli orti o giardini in vaso che danno origine a nuove categorie di spazio urbano, oppure ospitare nuove funzioni produttive come parcheggi a gettoni.

Il riempimento degli spazi vuoti con parcheggi privati e pubblici costituisce una pratica diffusa sull'isola di Tsukuda e, più in generale, a Tokyo. Sebbene possa apparire come una soluzione funzionale alla gestione dei lotti vuoti della città, in realtà essa si configura come un mero "tappa bucchi". Lo spazio, infatti, non viene pienamente sfruttato e resta sottoutilizzato per diversi anni, sottraendo un capitale urbano importante per una città densa come Tokyo. Per questo motivo, pur essendo occupato, tali aree possono essere considerate a pieno titolo come veri e propri vuoti urbani. In quest'ottica possiamo quindi distinguere quattro tipologie di vuoti, che seppur a prima vista possono apparire come spazi utilizzati, in realtà sono privi di una funzione ben definita e possono trasformarsi in preziose risorse spaziali in un'ottica di rigenerazione urbana della città. Rientrano nella categoria dei vuoti urbani, insieme ai lotti non edificati, anche i parcheggi, i parchi pubblici e gli spazi residuali generati dalle infrastrutture di trasporto.

Le dinamiche che portano alla formazione di queste quattro tipologie di lotti vuoti sono comuni nell'intero contesto urbano di Tokyo e risultano chiaramente osservabili nei distretti di Tsukishima e Tsukudajima. Le differenze nella loro forma, dimensione, funzione e struttura legislativa evidenziano la necessità di una strategia progettuale mirata: non è più sufficiente un semplice riempimento o un riuso spontaneo dei lotti vuoti, ma occorre un approccio consapevole e mirato alla rigenerazione urbana.
Come sottolineato da studi recenti:

> *"Rigenerare la città, i suoi spazi ed edifici non utilizzati o sottoutilizzati significa ripensarne destinazioni e nuove funzioni di carattere produttivo, ricreativo e sociale. Una legislazione migliore può facilitare il cambiamento di destinazione temporanea o permanente, migliori finanziamenti possono sostenere gli adeguamenti necessari, e una maggiore conoscenza può incoraggiare cittadini più consapevoli a riappropriarsi di luoghi dimenticati."*[47]

Comprendere appieno i caratteri delle quattro tipologie di vuoti e le dinamiche dietro la loro formazione è fondamentale per orientare una strategia di progetto efficace, calibrata sulle specificità di ciascun tipo di vuoto.

47: "Riuso circolare e sotenibile di spazi e edifici", handbook, Partnership dell'agenda urbana europea su economia circolare, 2020. https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/handbook-online.pdf

Fig. 35-36: Le immagini mostrano un'abitazione tradizionale prima della demolizione e in seguito la sua sostituzione con un edificio moderno.

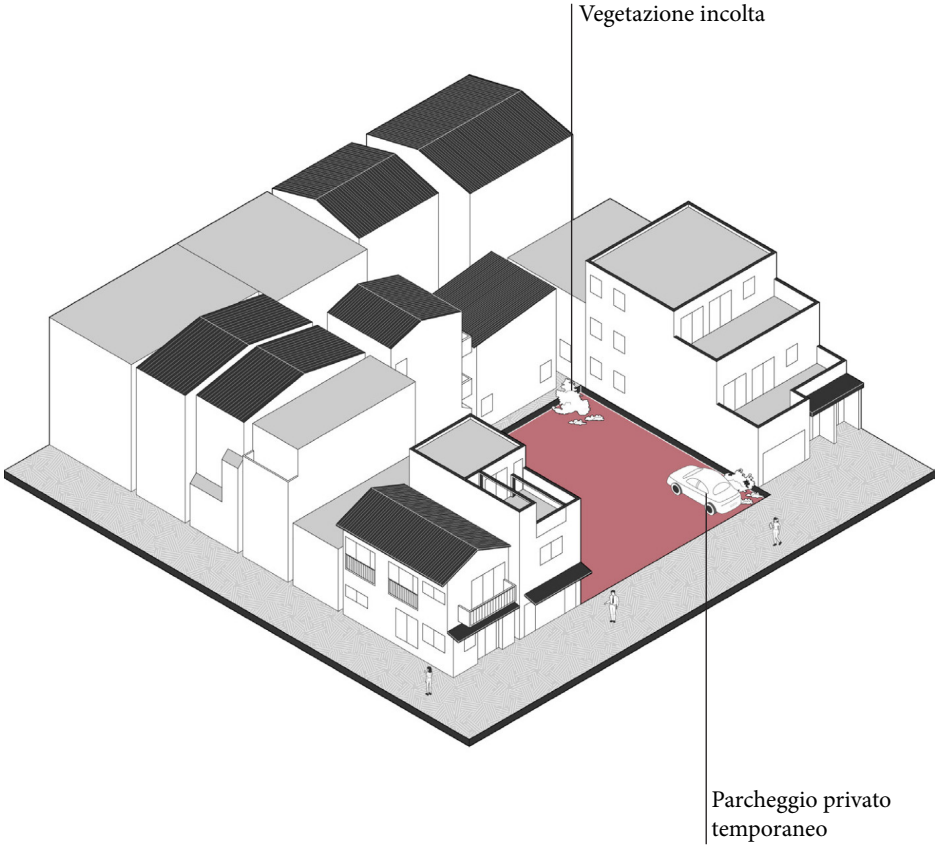
Source: https://www.tokyo-times.org/tokyo-before-and-after-part-1-of-2/





Fig. 35-36

SPAZI ABBANDONATI



THE MANY FACES OF URBAN VOIDS: FROM VACANT LOTS TO NEW POSSIBILITIES

VUOTI URBANI DI TSUKISHIMA-TSUKUDAJIMA



35°40’5.34”N, 139°46’57.55”E



35°39’56.71”N, 139°46’58.37”E



35°39’43.58”N, 139°46’49.57”E



35°39’42.01”N, 139°47’5.04”E



35°39’45.17”N, 139°47’6.81”E



35°39’59.83”N, 139°46’59.93”E



35°40’3.91”N, 139°46’59.62”E



35°39’47.55”N, 139°46’50.15”E



35°39’58.15”N, 139°47’6.29”E

CAPITOLO 7.3

GAPS AS PRODUCT OF GAIN

Parking

Nella città, i parcheggi a gettoni costituiscono l'uso principale dei lotti vuoti.
Vengono spesso installati su siti sfitti, poiché risulta la soluzione più facile, veloce ed estremamente redditizia per occupare temporaneamente o permanentemente un terreno in attesa di progetto:

> *Ovunque nei sobborghi, i parcheggi stanno sostituendo lotti abbandonati o demoliti, poiché rappresentano spesso l'uso temporaneo del suolo più lucrativo, e la proprietà delle auto e l'uso pro capite continuano ad aumentare.* [48]

Questo fenomeno non riguarda solo i sobborghi, ma è ancora più marcato nei quartieri centrali, dove la domanda di posti auto è più elevata.

Nonostante ciò, la proprietà dell'auto a Tokyo non è mai stata particolarmente diffusa. La città registra uno dei tassi di possesso di auto più bassi del Giappone, con soli 30 veicoli ogni 100 abitanti, grazie all'efficienza del trasporto pubblico e alla percorribilità dei quartieri a piedi, che riducono la necessità di possedere un'auto. Inoltre, l'acquisto di un veicolo richiede la disponibilità di un parcheggio, e la maggior parte dei proprietari di auto vive in abitazioni che ne forniscono già uno.
La diffusione di questa pratica è anche favorita dalle stesse aziende che gestiscono parcheggi a gettoni.
Questi, infatti, promuovono attivamente la trasformazione dei lotti vuoti, offrendo pacchetti completi di lavori di preparazione iniziali del sito che possono includere: i lavori di pavimentazione, di marcatura, di installazione della segnaletica stradale e di distributori automatici.
In alcuni casi è anche compresa la demolizione di edifici abbandonati.

In questa logica, questo tipo di interventi non solo garantisce un ritorno economico, ma contribuisce anche a prevenire comportamenti indesiderati associati a proprietà lasciate in stato di abbandono.
Il parcheggio a gettoni viene quindi presentato come una soluzione sicura e ordinata, volta a preservare l'integrità dei quartieri.
Nonostante ciò, i parcheggi si integrano solo apparentemente nel tessuto urbano.

La loro superficie asfaltata, i marcatori immacolati e l'ordine eccessivo creano un effetto di "iper-organizzazione" che li rende visivamente estranei all'ambiente circostante, apparendo inevitabilmente più vuoti rispetto la sua condizione di partenza.[48]

48: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 66-67

Fig 37-38: Le immagini mostrano una vecchio tabaccaio di Tokyo prima della demolizione e in seguito la sua trasformazione in parcheggio a gettoni.

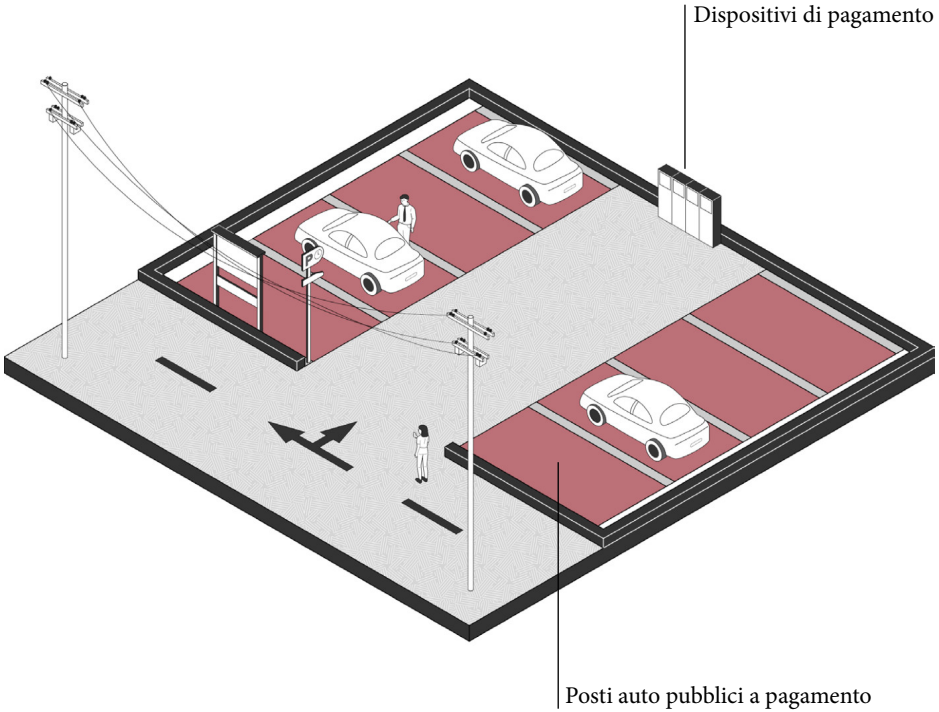
Source: https://www.tokyotimes.org/the-disappearance-of-a-dilapidated-old-tokyo-tobacconist/





Fig. 37-38

SPAZI DI RENDITA



VUOTI URBANI DI TSUKISHIMA-TSUKUDAJIMA



35°39’45.65”N, 139°47’6.37”E



35°39’56.71”N, 139°46’58.37”E



35°39’53.09”N, 139°46’54.19”E



35°39’54.11”N, 139°46’56.16”E



35°39’33.76”N, 139°46’52.56”E



35°39’40.85”N, 139°46’51.39”E



35°39’42.06”N, 139°47’1.21”E



35°39’43.88”N, 139°47’6.30”E



35°39’56.19”N, 139°46’57.31”E

CAPITOLO 7.4

GAPS AS PRODUCT OF NO CARE

Pocket parks

Una semplice ricerca immagini su Google per "*Tokyo Park*" restituisce scorci mozzafiato dei principali spazi verdi della città, come Ueno Park, Shinjuku Gyoen e la foresta del santuario Meiji.
Tuttavia, la realtà dei parchi di quartiere, più vicini alla vita quotidiana dei residenti, è molto diversa e spesso piuttosto deludente.
Molti di questi spazi non sono altro che:

> *una superficie asfaltata accanto a una superstrada sopraelevata, arredata solo con pochi dissuasori, siepi lungo la strada, una panchina, un recinto, un'altalena arrugginita e solo i senzatetto rappresentano il principale gruppo di utenti dei parchi pubblici di Tokyo.*[49]

Questo scenario descrive il prototipo del parco urbano contemporaneo di Tokyo.
La scarsa vegetazione e qualità del design, spesso accompagnata da numerose restrizioni, rappresentano i principali deterrenti nell'utilizzo dei parchi. Tuttavia, non sono solo le condizioni in cui vertono i parchi pubblici ad allontanarne i fruitori, ma diversi altri fattori ne limitano l'utilizzo, tra cui la concezione culturale dello spazio pubblico, più legata alle strade e ai vicoli che ai parchi. Inoltre, i cittadini non hanno abbastanza tempo libero da passare nei parchi pubblici, in particolare i lavoratori. Sono noti gli intensi ritmi



Fig. 39

Fig. 39: Parco Ueno, Tokyo.

Source: https://www.lonelyplanet.com/japan/tokyo/shinjuku-and-west-tokyo/attractions/shinjuku-gyoen/a/poi-sig/1235850/1323646



Fig. 40

di lavoro dei Tokyoites, caratterizzati da lunghe ore di lavoro e i tempi di pendolarismo.

Molti parchi di quartiere furono costruiti tra il 1970 e il 1990 principalmente come spazi gioco per bambini. Oggi, con il calo del tasso di natalità e una società in rapido invecchiamento, la domanda di tali spazi è diminuita drasticamente, ma le attrezzature non sono mai state adeguate a nuovi usi o per altre fasce di popolazione. Inoltre, la scarsa manutenzione ha ulteriormente deteriorato la qualità di questi parchi, cui interesse delle pubbliche amministrazioni si orienta prevalentemente sul loro utilizzo come base di evacuazione in caso di disastri.

Considerando i parchi di quartiere di piccole e medie dimensioni, è possibile identificarli come una sorta di "vuoto urbano": spazi progettati per garantire verde e funzione pubblica, ma la cui capacità effettiva di fornire questi servizi risulta estremamente limitata. Uno studio del 2008, condotto su tutti i parchi di quartiere in quattro distretti di Tokyo (Taito, Toshima, Meguro e Bunkyo), ha rilevato che solo 24 di essi presentavano caratteristiche positive in termini di qualità progettuale, valutata sulla base della composizione degli elementi interni, della qualità della vegetazione e del contesto circostante.[49]

Questa situazione ha favorito la diffusione di pratiche informali di arredo urbano. Una delle manifestazioni più significative di questo fenomeno si osserva negli spazi pubblici semi-privati dei roji, arricchiti da piccoli orti e giardini in vaso. I residenti dei vicoli praticano tradizionalmente il giardinaggio informale, definendo interi paesaggi stradali e creando spazi comunitari verdi, vivibili e socialmente ricchi.[50]

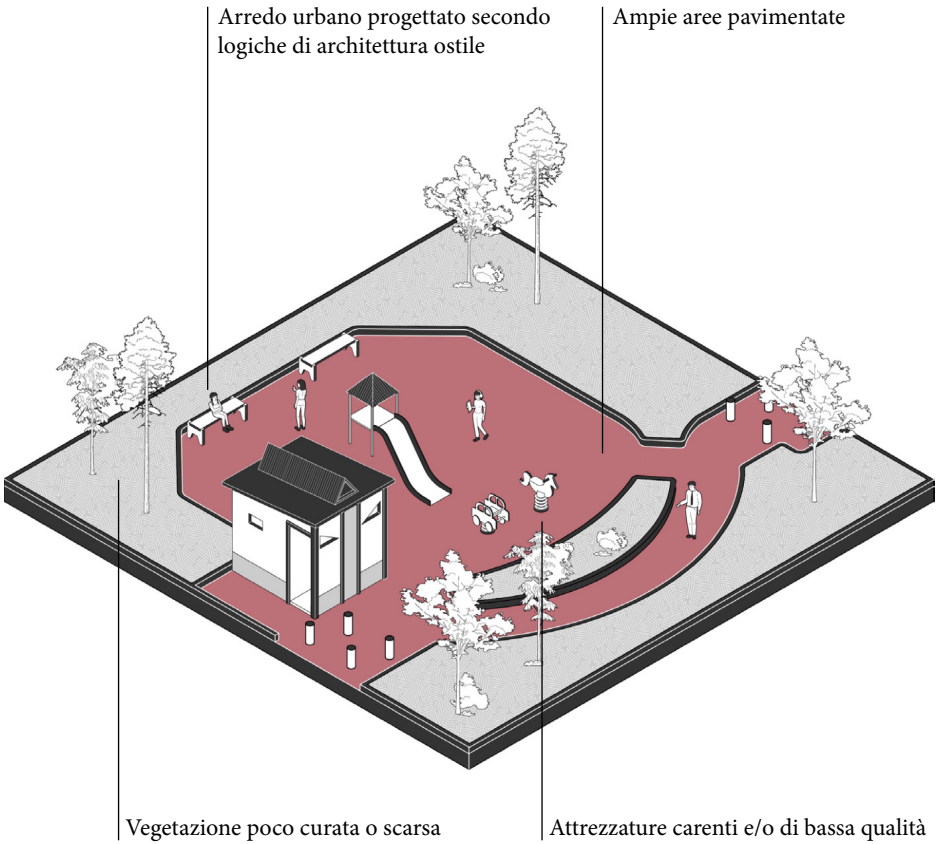
Fig. 40: Lavoratori Giapponesi.

Source: https://www.kblejungle.com/2022-05-morte-per-troppo-lavoro-karoshi/

49: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), pp. 60-61

50: "Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 62

SPAZI INSUFFICIENTI



GAPS AS PRODUCT OF NO CARE: POCKET PARKS

VUOTI URBANI DI TSUKISHIMA-TSUKUDAJIMA



35°40’0.94”N, 139°47’1.08”E



35°39’48.50”N, 139°47’4.00”E



35°40’1.13”N, 139°47’1.81”E



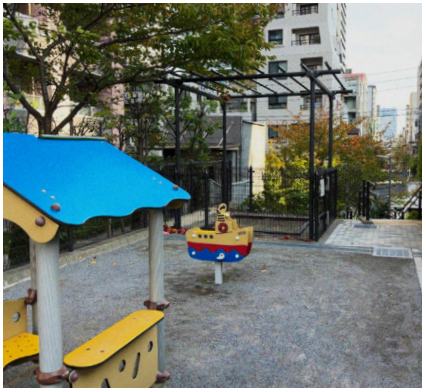
35°39’49.50”N, 139°47’10.12”E



35°39’47.92”N, 139°47’7.91”E



35°39’40.85”N, 139°47’13.71”E



35°39’52.79”N, 139°46’49.17”E



35°39’42.52”N, 139°46’58.29”E



35°39’32.86”N, 139°46’46.81”E

CAPITOLO 7.5

GAPS AS A PRODUCT OF INFRASTRUCTURE

L'ultima categoria di vuoti è quella generata dalle infrastrutture di trasporto. Queste strutture urbane producono spesso, spazi residuali, marginali o sottoutilizzati, che presentano significative potenzialità progettuali grazie alla loro natura ibrida, sospesa tra pieno e vuoto.
L'analisi di questi vuoti infrastrutturali è fondamentale per comprenderne il potenziale e per sviluppare strategie progettuali mirate all'interno dell'area di studio, con particolare attenzione alla riattivazione degli spazi sotto il cavalcavia Shingetsu.

Durante il secolo scorso, le infrastrutture legate alla mobilità si sono sviluppate rapidamente. Con l'aumento della popolazione mondiale, la crescita economica e la necessità di aumentare la velocità degli spostamenti, la loro presenza e il loro utilizzo sono cresciuti in maniera costante, rendendole sempre più necessarie e richieste.[51]

Nelle loro fasi di sviluppo all'interno di contesti cittadini, le infrastrutture di trasporto si sono separate sempre di più dalla superficie stradale, tramite trincee, tunnel o strutture sopraelevate.

La costruzione di queste grandi opere ha consumato ampie porzioni di territorio, impedendo alla città di avvicinarsi e generando spazi vuoti e poco utilizzati, distanza ulteriormente amplificata anche dalle norme legate alla sicurezza, al rumore e all'inquinamento.
Nelle città contemporanee di tutto il mondo possiamo assistere a numerosi



Fig. 41

51: "Gli spazi di sotto", Domus, 2017. (https://www.domusweb.it/it/portfolio/2017/01/31/gisela_erlacher_urban_under_spaces.html?_gl)

Fig. 41: Infrastruttura sospesa sull'acqua, Nihonbashi Tokyo

Source: https://www.nakasendoway.com/the-journey/kanda-to-nihonbashi/

esempi di questo fenomeno. Infrastrutture di trasporto che, per via della loro natura, interrompono la continuità dei tessuti urbani, generando linee di frammentazione soprattutto a livello stradale.
Il risultato che ne deriva sono i cosiddetti gap spaces, ovvero spazi interstiziali tra la città costruita e le grandi opere di trasporto.

I gap spaces possono presentare caratteri diversi a seconda del tipo di infrastruttura e della sua conformazione, ciascuno dei quali capace di stabilire permeabilità e rapporti differenti tra infrastruttura e città.[52] Sulla base delle tipologie di infrastruttura, si possono distinguere due principali tipologie di gap urbani.

52: "Urban Gapscapes: Problems and Opportunities in Urban Design Analysis of Gapspaces", Pedro Hormigo, Takao Morita in Elevated Railways, Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 2004. (https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3130/jaabe.3.181)

Fig. 42-43: Diagramma delle tipologie di vuoti prodotti dalle infrastrutture di trasporto. Rappresentazione grafica prodotta dagli autori.

BARRIER GAP

Si verifica quando un'infrastruttura interrompe la continuità urbana, rendendo difficile l'attraversamento e creando una cesura tra parti di città.
Questa tipologia di gap urbano viene prodotta da infrastrutture dalle configurazioni dette a *raso*, in *trincea* e su *rilevato*.

Anche quando queste infrastrutture consentono un certo grado di attraversamento, da parte di veicoli e pedoni, la permeabilità rimane comunque limitata alla carreggiata, impedendo una reale integrazione con la città circostante. Il risultato è uno spazio percorribile, ma non vivibile.

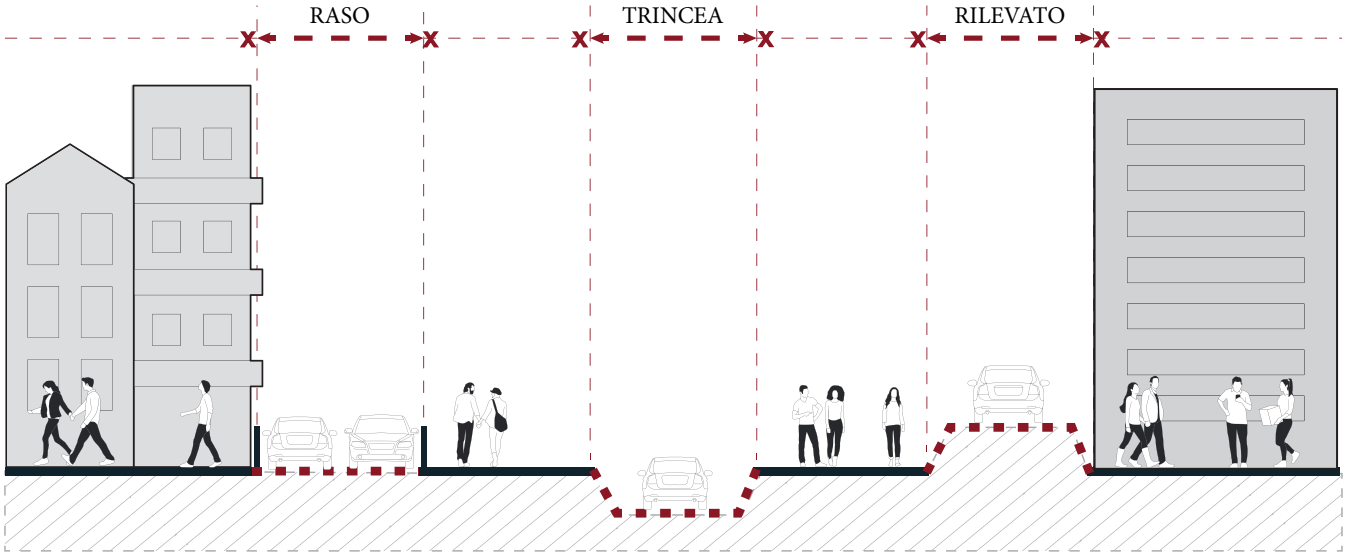


Fig. 42

VOID GAP

Si manifesta quando lo spazio sottostante risulta permeabile ma inutilizzato. Questa tipologia di vuoto si manifesta nelle infrastrutture sopraelevate, come i cavalcavia, e possono generare due scenari principali.
Nel primo l'infrastruttura, cui spazio sottostante è destinato esclusivamente a funzione stradale, costituisce una barriera attraversabile, ma che separa fisicamente parti di città.
Nel secondo scenario l'infrastruttura si pone, invece, come elemento di connessione. Lo spazio sottostante è permeabile e può integrarsi con la città, permettendo eventualmente l'inserimento di servizi, attività e progetti mirati alla trasformazione del vuoto.[53]

La capacità di offrire diverse possibilità di utilizzo e interazione è una caratteristica significativa degli spazi vuoti sotto le infrastrutture di trasporto sopraelevate.
Numerosi autori li descrivono come terre desolate, segnate da spreco, abbandono o marginalità. In realtà, gli spazi vuoti delle infrastrutture costituiscono risorse preziose all'interno di un contesto socio-economico più ampio.
Visti sotto questa prospettiva, queste aree non differiscono dagli altri spazi urbani: sono entità spaziali con prestazioni misurabili, sia in termini sociali, ecologici che economici. Il problema principale risiede nel fatto che il loro potenziale rimane largamente inutilizzato.[54]

53: "Urban Gapscapes: Problems and Opportunities in Urban Design Analysis of Gapspaces", Pedro Hormigo, Takao Morita in Elevated Railways, Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 2004. (https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3130/jaabe.3.181)

54: Tokyo Void: Possibilities in Absence", Marieluise Jonas, Heike Rahmann (Zlín: Jovis, 2014), p. 108

Fig. 44: Hakozaki Junction, Tokyo.

Source: https://www.reddit.com/r/InfrastructurePorn/comments/1gvnx4c/highways_in_central_tokyo/?tl=it

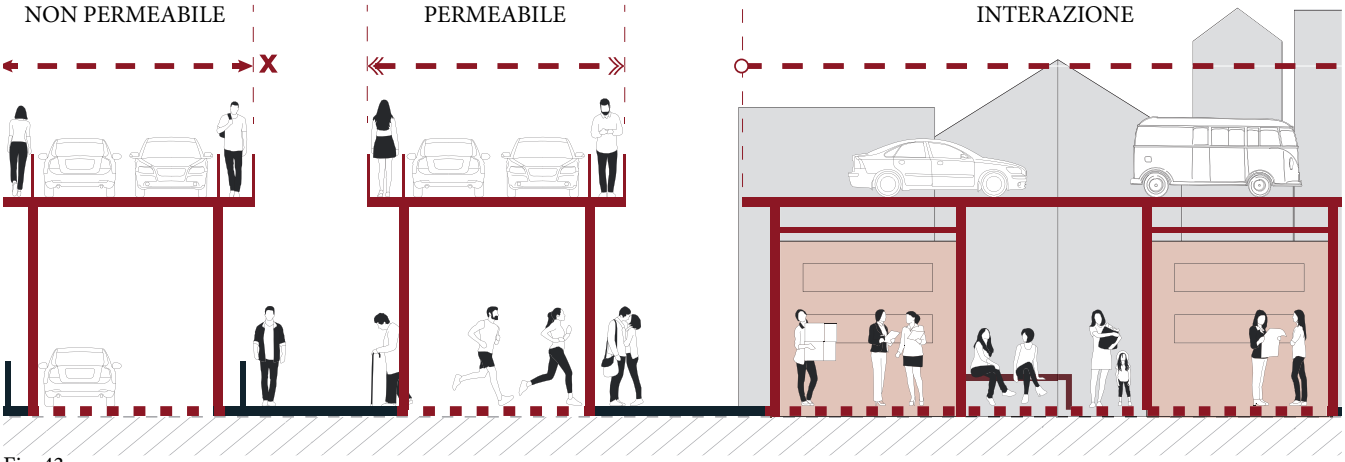
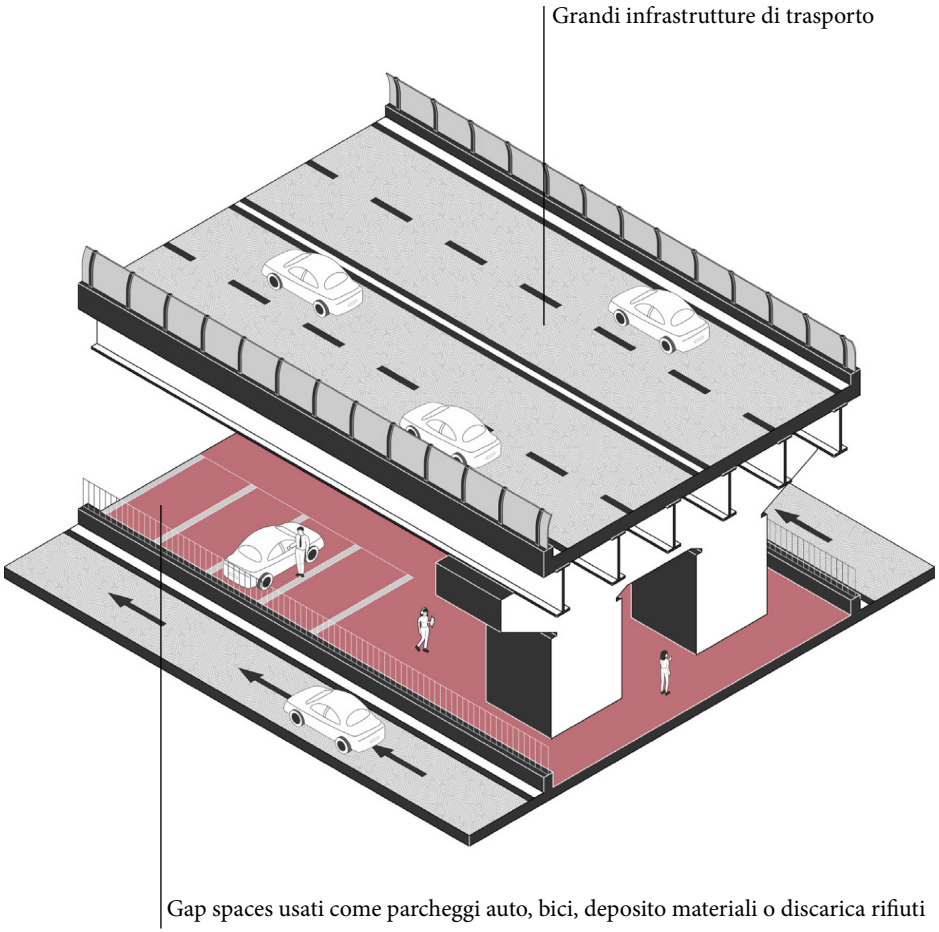


Fig. 43



Fig. 44

SPAZI SOTTOUTILIZZATI



VUOTI URBANI DI TSUKISHIMA-TSUKUDAJIMA



35°39’52.95”N, 139°47’4.20”E



35°39’56.03”N, 139°47’0.29”E



35°39’54.79”N, 139°47’0.99”E



THE PARASITE

Infrastructural void as a field of action for parasitic architecture

Finora si è discusso del ruolo del vuoto urbano all'interno delle strategie progettuali per la rigenerazione della città. A questo punto risulta necessario indagare e approfondire la natura, i principi di funzionamento e le modalità di applicazione dell'architettura parassita come strategia complementare alla colonizzazione dei vuoti. Risultano di particolare interesse, nel il contesto di studio dell'isola di Tsukuda, le pratiche e gli ambiti di intervento legati all'utilizzo dell'architettura parassita come strumento progettuale per l'ottimizzazione dell'uso degli spazi residuali generati dalle infrastrutture di trasporto urbano. In quest'ottica, tali infrastrutture assumono quindi il ruolo di supporti spaziali e strutturali capaci di accogliere nuovi usi.

> *"In architettura si distinguono, da un lato, restauro e recupero [...]; dall'altro la strategia definita parassitaria in cui la logica dominante è quella del nuovo corpo immesso e le cui modalità di relazione sono volte allo "sfruttamento" dell'ospite (sfruttamento del sistema impiantistico o strutturale o del suo stesso spazio). Il parassitismo è definito o, meglio, descritto come «rapporto di tipo ecologico fra due organismi*

> *diversi, di cui uno prende il nome di parassita e l'altro di ospite. Il parassita dipende sia dal punto di vista fisiologico sia da quello metabolico dal proprio ospite. [...] Il parassitismo è un rapporto di dipendenza tra due animali, il parassita e l'ospite, e che si crea una dipendenza tra i due in cui però restano chiare le identità in campo.*[55]

Gli studi sul parassitismo offrono una classificazione delle possibili modalità di relazione tra due organismi che, pur appartenendo all'ambito biologico, risultano utili come metafora interpretativa per comprendere diverse forme di relazioni. In questa prospettiva, le definizioni non vengono assunte in senso letterale, ma come strumenti concettuali per descrivere gradi differenti di dipendenza.

L'ectoparassita può essere letto come un sistema che si appoggia all'esterno dell'ospite, sfruttandone la struttura senza penetrarla, mentre *l'endoparassita* instaura una relazione più profonda, occupando lo spazio interno dell'organismo ospitante. Una condizione intermedia è rappresentata dal *mesoparassita*, che si inserisce in cavità esistenti e mette in relazione interno ed esterno, attivando zone di soglia.

Il vettore è l'elemento che permette la diffusione del parassita all'interno del soggetto ospitante che, a seconda della relazione che instaura con quest'ultimo, può assumere differenti ruoli: *l'ospite definitivo* è quello che consente al parassita di completare il proprio ciclo, mentre *l'ospite intermedio* rappresenta una fase di passaggio, necessaria alla trasformazione e all'adattamento. Infine, *l'ospite*

55: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), p. 45

Fig. 45: Pont9, progetto teorico non realizzato dell'architetto Stéphane Malka (2014), immaginato per il Pont Neuf a Parigi. L'opera rappresenta una visione dell'architettura parassitaria applicata alle infrastrutture, dove una serie di volumi modulari colonizza i fianchi e il piano stradale del ponte storico, sfruttandolo come supporto vitale per creare nuovi spazi abitativi e sociali senza consumo di suolo.

Source: https://www.cladglobal.com/CLADnews/architecture_design/Paris-architecture-design-placemaking-leisure-culture-Parasitic-Architecture-Studio-Malka/321773

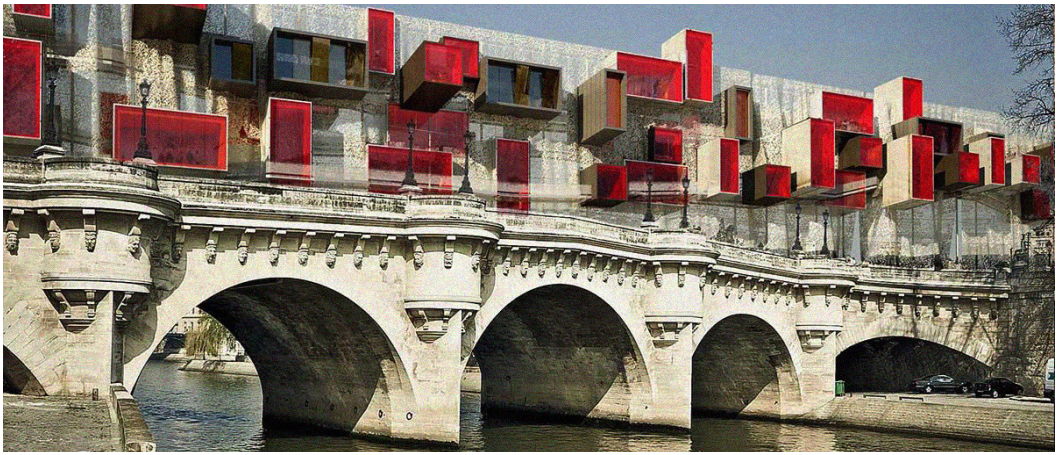


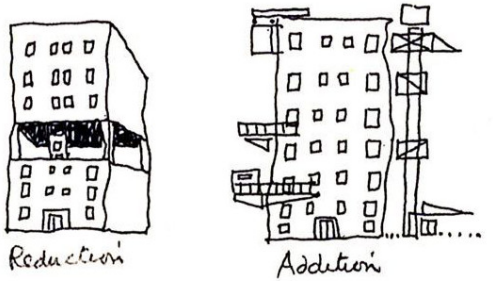
Fig. 45

paratenico svolge invece una funzione di supporto o di trasporto, senza subire alterazioni rilevanti.[56]

Tuttavia, al di là di questa classificazione concettuale-biologica, l'architettura parassita può essere letta e utilizzata in chiave progettuale e operativa, come strumento concreto per intervenire sugli edifici esistenti e sul tessuto urbano consolidato. Le principali strategie pratiche, individuate da Sara Marini nel libro *"Architettura Parassita e strategie di riciclaggio per la città"*, comprendono:

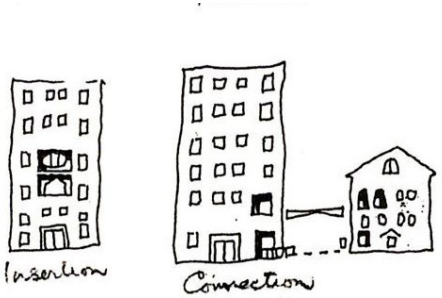
REDUCTION: sottrazione o riorganizzazione di parti dell'edificio esistente.

ADDITION: aggiunta di nuovi volumi o elementi distinti alla struttura esistente.



INSERTION: inserimento di nuove strutture all'interno di involucri o spazi vuoti preesistenti creando nuovi spazi o funzioni interne.

CONNECTION: collegamento o unione di edifici separati tramite nuovi elementi.



DEMOLITION: rimozione di parti non essenziali dell'edificio preesistente per creare lo spazio destinato a nuovi volumi più efficienti o funzionali.

EXPANSION: estensione della superficie o del volume dell'edificio, anche attraverso aggiunte adattabili o temporanee.[57]

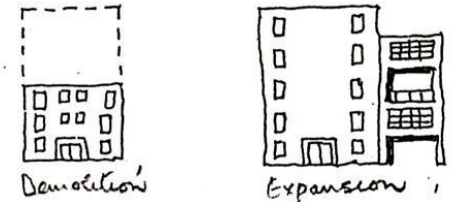


Fig. 46

La crescente necessità di luoghi pubblici rappresenta una delle principali motivazioni per adottare queste metodologie di intervento sull'esistente, grazie alla loro flessibilità e alla capacità di mettere in discussione la rigidità dei confini preesistenti.[58]

56: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), p. 46

57: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), p. 227

58: "Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città", Sara Marini. (Macerata: Quodlibet, 2008), p. 31

Fig. 46: Le sei strategie d'intervento dell'architettura parassita sull'esistente.

Source: https://www.europan-europe.eu/en/exchanges/hyper-txonta

UNDER -INFRASTRUCTURE, CURRENT CHALLENGES

La costruzione di infrastrutture sopraelevate, pur migliorando la mobilità e l'organizzazione urbana, ha generato nel tempo numerosi spazi residuali all'interno della città. Questi luoghi poco utilizzati, nella maggior parte dei casi risultano trascurati, poco sicuri e privi di funzioni, diventando zone rifiutate dai pedoni e, soprattutto, rappresentando uno spreco di suolo e di potenziale urbano.[59]

Lo spazio vuoto come sottoprodotto dell'infrastruttura è un tema che non è stato del tutto ignorato in passato, ma nel tempo hanno destato l'attenzione di artisti, pianificatori e studiosi. Finora questi spazi non sono stati realmente studiati né compresi nella loro complessità. Anziché considerarli semplicemente come margini da superare o colmare, è necessario iniziare a guardarli "dall'interno", riconoscendone le potenzialità.[60]
La fotografa austriaca Gisela Erlacher, con la serie *"Skies of Concrete"*, documenta spazi sotto grandi infrastrutture in Cina, Austria, Gran Bretagna e Paesi Bassi, concentrandosi non su ciò che avviene sopra, ma sull'ibrido, l'incongruo e l'improvvisato. Le sue immagini mostrano come la vita quotidiana, gli adattamenti spontanei e gli usi locali possano rivelare un potenziale urbano spesso trascurato dalla pianificazione tradizionale.[61]

Con la crescente domanda di alloggi e spazi pubblici, le sacche d'ombra sotto le infrastrutture sopraelevate, tradizionalmente relegate a usi esclusivamente pratici, come parcheggi o depositi, e spesso private di un ruolo attivo nell'ambiente urbano, stanno ricevendo una rinnovata at-



Fig. 47

59: "Advances in Civil Engineering, Commercial Value Assessment of Grey Space under Overpasses:Analytic Hierarchy Process", Hindawi, 2018. (https://short.do/NqJrxZ).

60: "Urban Gapscapes: Problems and Opportunities in Urban Design Analysis of Gapspaces", Pedro Hormigo, Takao Morita in Elevated Railways, Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 2004. (https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3130/jaabe.3.181).

61: "Gli spazi di sotto", Domus, 2017. (https://www.domusweb.it/it/portfolio/2017/01/31/gisela_erlacher_urban_under_spaces.html?_gl).

Fig. 47-48: Alcuni scatti di Gisela Erlacher che documentano le modalità di sfruttamento degli spazi residui sotto le infrastrutture di trasporto in diversi contesti urbani del mondo.

Source: https://www.domusweb.it/it/portfolio/2017/01/31/gisela_erlacher_urban_under_spaces.html?_gl



Fig. 48

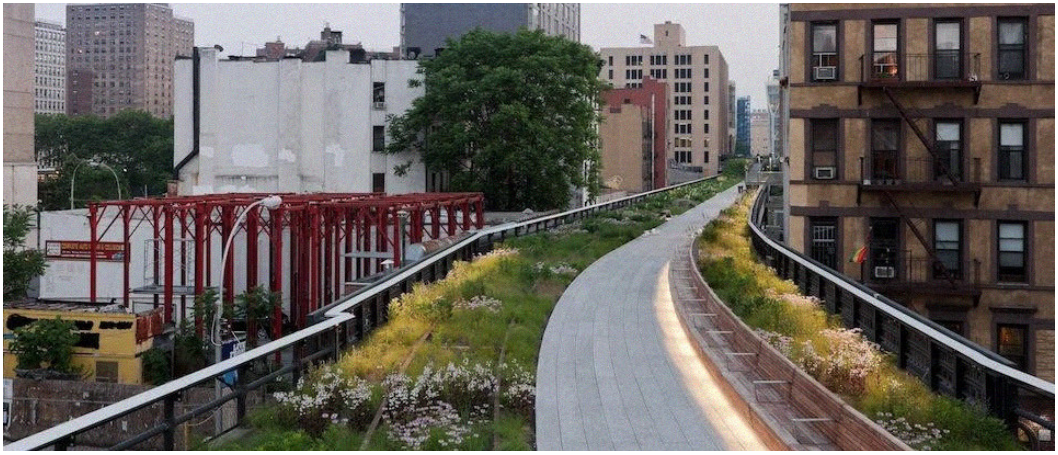


Fig. 49

Fig. 49: The High Line di New York.

Source: https://www.domusweb.it/it/architettura/2011/06/10/osservare-muoversi-e-riunirsi-le-funzioni-dell-high-line.html

tenzione da parte di architetti e urbanisti. Questi spazi vengono oggi riconosciuti come risorse da trasformare in aree funzionali, quali alloggi accessibili, servizi di quartiere, spazi verdi, percorsi pedonali o installazioni artistiche. Questo rinnovato interesse è testimoniato da diversi progetti sperimentali e concorsi dedicati, come Under Bridge: Winners of Buildner's 17th Affordable Housing Competition, che esplorano soluzioni innovative di riattivazione.[62]

I primi tentativi di riuso efficiente delle infrastrutture si sono concentrati sulla riattivazione della struttura stessa, in particolare sugli spazi superiori, piuttosto che su quelli sottostanti. Un esempio emblematico è la Promenade Plantée di Parigi (oggi Coulée Verte René Dumont), realizzata nel 1993 sul viadotto della dismessa ferrovia di Vincennes, che si configura come il primo caso al mondo di infrastruttura inutilizzata trasformata in un giardino lineare sopraelevato. Diventato un modello internazionale, da questa esperienza prenderà forma l'iconica High Line di New York, inaugurata nel 2009 su progetto di Diller Scofidio+Renfro, oggi esempio emblematico di rigenerazione urbana. L'High line non solo ha riqualificato l'infrastruttura dismessa, ma ha anche incrementato il valore sociale ed economico dei quartieri circostanti, diventando un vero catalizzatore di trasformazione urbana.[63]

Dopo il successo innegabile di High Line, la rigenerazione di strade sopraelevate è diventato un must per molte città tra qui Seoul, Singapore e Londra. Oggi alla lista si aggiunge anche Tokyo, che sta lavorando sulla propria High Line, un progetto di riqualifica zione urbana che prevede la trasformazione della superstrada KK Line (Tokyo Expressway) in un percorso pedonale.[64]

62: "Under Bridge, ArchDaily", 2024. (https://www.archdaily.com/1020375/under-bridge-winners-of-buildners-17th-affordable-housing-competition-announced).

63: Annual Report of Resco, Research Center for Sustainable Communities, Vol. 16, 2019. (https://www.ctie.co.jp/kokubunken/annual-report/pdf/2017_all.pdf?utm).

64: "Anche Tokyo avrà la sua High Line", Romina Totaro, Domus. 2024. (https://www.domusweb.it/it/citta-sostenibili/2024/06/14/anche-tokyo-sta-per-inaugura re-la-propria-high-line.html)

CAPITOLO 8.2

REUSE OF SPACE UNDER INFRASTRUCTURE IN JAPAN

Gli urbanisti e le autorità delle città asiatiche in rapida crescita stanno mostrando un crescente interesse per l'utilizzo dei terreni inutilizzati prodotti dalle infrastrutture. In particolare, nel contesto giapponese, l'atteggiamento verso gli spazi residuali è cambiato nel tempo.

Con l'aumento della domanda di spazio urbano, gli ambienti sotto le strutture sopraelevate hanno iniziato a essere utilizzati per funzioni diverse sviluppando approcci creativi. I proprietari di questi terreni, come le compagnie ferroviarie, le istituzioni pubbliche e gli enti immobiliari hanno cominciato a considerarli una nuova fonte di reddito, concedendoli in affitto per usi più vari.[65] La pianificazione del utilizzo degli spazi sottostanti viene coordinata dai governi locali in collaborazione con le compagnie ferroviarie e le autorità stradali; inoltre, le amministrazioni possono beneficiare gratuitamente di una porzione di tali aree, fino al 15%, per lo sviluppo di servizi pubblici o iniziative comunitarie.[66]

Come afferma Yossapon Boonsom, architetto paesaggista dello studio Shma di Bangkok:

> *"La terra cè, dobbiamo solo usarla in modo creativo, a beneficio delle persone e per ridurre la pressione sull'ambiente."*[67]

A Tokyo esistono diversi esempi significativi di interventi di parasitaggio delle infrastrutture, tra cui il Koganecho Centre,



Fig. 50

65: "Urban Gapscapes: Problems and Opportunities in Urban Design Analysis of Gapspaces", Pedro Hormigo, Takao Morita in Elevated Railways, Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 2004. (https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3130/jaabe.3.181).

66: Research Center for Sustainable Communities, Anual report of resco, 2018. (https://www.ctie.co.jp/kokubunken/annual-report/pdf/2017_all.pdf?utm_source).

67: "In Asia's space-starved cities, urban planners bring 'dead' land to life", Rina Chandran, Reuters, 2019. (https://www.reuters.com/article/world/in-asias-space-starved-cities-urban-planners-bring-dead-land-to-life-idUSKCN1PA0KR/).

Fig. 50-51: Koganecho Center (Giappone), esempio di intervento architettonico parassitario inserito nello spazio residuo sottostante il cavalcavia ferroviario a Koganecho

Source: https://www.archdaily.com/894480/5-architects-create-5-new-community-spaces-beneath-a-disused-japanese-overpass



Fig. 51

situato nel quartiere di Yokohama, sotto un cavalcavia ferro viario.
Storicamente, l'area sottostante il cavalcavia ospitava attività illecite legate al mercato nero e alla presenza del quartiere a luci rosse; tuttavia, con la cessazione delle attività illegali nel 2005, il sottopassaggio è stato riattivato. Il progetto ha rappresentato un'importante opportunità di rigenerazione per il quartiere, sia sulla scala urbana sia su quella sociale.

All'interno di una griglia spaziale predefinita, sono stati creati sette spazi comunitari progettati da architetti diversi: una galleria d'arte, una caffetteria, una biblioteca, uno studio d'artista, uno spazio di incontro, un laboratorio e una piazza all'aperto.
Le massicce colonne strutturali del cavalcavia vengono inglobate nei nuovi ambienti, svolgendo un ruolo chiave nell'integrazione tra il nuovo e il vecchio.

Il Koganecho Centre dimostra come un'area trascurata possa essere trasformata in un luogo di aggregazione culturale, incarnando la sensibilità giapponese per il riuso creativo, dove ciò che un tempo era "rotto" diventa la base per la nascita di nuovi spazi pubblici e sociali.[68]

Anche nel quartiere di Chūō, infrastrutture sopraelevate collegano l'isola alle altre terre nella baia, sorvolando strade, linee metropolitane e spazi pubblici. All'interno dell'area di progetto, uno di questi è il cavalcavia di Shingetsu, parte del cosiddetto ponte di *Terra della Luna Nuova*, che segna il confine del distretto di Tsukishima.
Storicamente, nel punto in cui oggi sorge, scorreva il fiume Tsukuda, attraversato da tre ponti: Tsukuda Bridge, Crescent Bridge e Hatsumi Bridge, che collegavano il villaggio di Tsudajima a Tsukishima. Tuttavia, a seguito della bonifica del tratto fluviale, il fiume fu interrato, modificando radicalmente la configurazione urbana. Oggi il cavalcavia Shingetsu rappresenta un importante nodo strategico per la circolazione veicolare e pedonale.[69]

Attualmente, gli spazi sotto il cavalcavia di Shingetsu ospitano alcune funzioni isolate, tra cui l'ingresso alla stazione di Tsukishima, fermate dell'autobus turistico, parcheggi per automobili e biciclette e altre attività di servizio.
Pur rappresentando un utilizzo del vuoto, queste funzioni risultano frammentate e disconnesse e prive di una strategia complessiva. Seppur utili, questi spazi non restituiscono nessun valore aggiunto al quartiere, tuttavia, il cavalcavia ha il potenziale per diventare un vero catalizzatore urbano: uno spazio in grado di unire le funzioni esistenti e introdurne di nuove in maniera coerente, strategica e sostenibile, aumentando l'attrattività del sito.

Se il vuoto fornisce lo spazio, l'architettura parassita offre lo strumento per agire: trasformando il sotto-cavalcavia in un luogo vivo, attrattivo e accessibile a tutti.

68: "Architecture reincarnated", Salvator-John A. Liotta, Domus, 2013. (https://www.domusweb.it/en/architecture/2013/06/26/architecture_reincarnated.html).

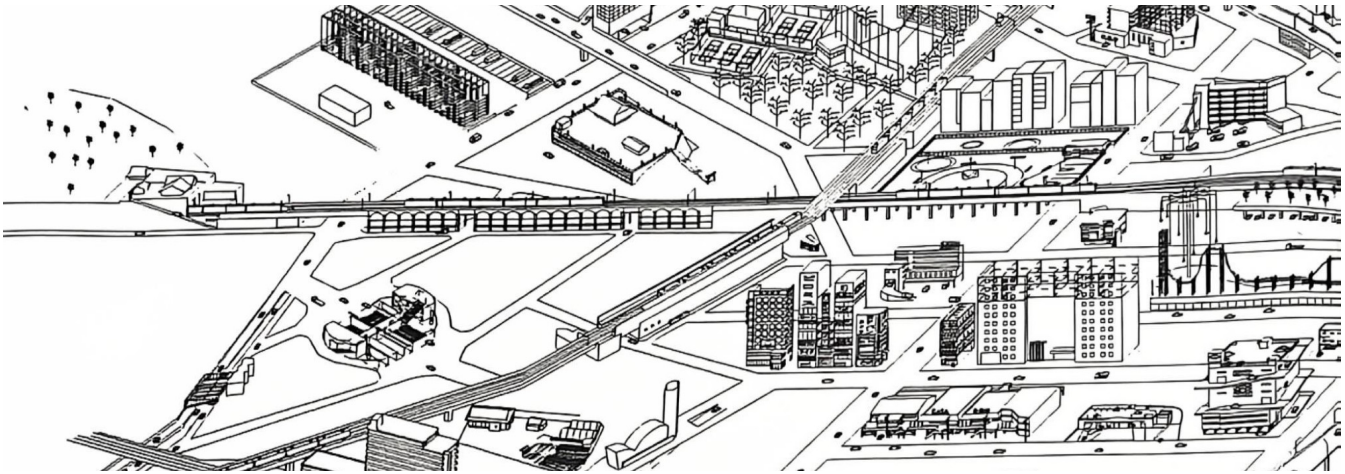
69: 新月陸橋,"Ponte della Terra della Luna Nuova", Wikipedia, 2024. (https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%96%B0%E6%9C%88%E9%99%B8%E6%A9%8B).

Fig. 52: Gap space situato sotto il cavalcavia di Shingetsu, nel distretto di Tsukishima

Source: https://mnmc.hateblo.jp/entry/2025/07/25/193000



Fig. 52



URBAN VOIDS IN TSUKISHIMA

Potential and Design Strategies

Sono chiare le ragioni del perché gli spazi vuoti non possano continuare ad essere rilegati come luoghi marginali in attesa di assumere un ruolo nella città. Il vuoto si configura come uno spazio potenzialmente abitabile e capace di assumere un valore attivo all'interno dei contesti urbani. Esso può diventare elemento organizzativo, strumento di misura, zona di tensione e di relazione tra masse costruite.

Il vuoto è quindi oggetto di esperienza, capace di produrre nuove spazialità e risorse per la costruzione di nuove forme di socialità. Uno spazio che non esiste come semplice assenza, ma come possibilità generata dall'azione umana.[70]

Come già anticipato all'interno dell'area di Tsukushima e Tsukudajima è possibile individuare numerose tipologie di spazi vuoti, differenti sotto diversi aspetti. Tuttavia, per comprendere le reali potenzialità di ciascuna di queste aree, oltre a una riflessione di carattere teorico, è stato necessario condurre un'osservazione diretta sulle sue diverse manifestazioni.

Come già ribadito, alcuni di questi spazi spesso presentano specifiche funzioni e proprietà differenti, pubbliche o private, rendendo necessario il coinvolgimen-

70: "Abitare il Vuoto L'alterità negli spazi contemporanei", Sandra Saviotto, Dottorato di ricerca, Università degli studi di Catania, 2011, p.68, (https://tesidottorato.depositolegale.it/static/PDF/web/viewer.jsp).

to dei soggetti direttamente interessati.

In particolare, emerge la necessità di definire accordi specifici con enti privati, amministrazioni pubbliche e cittadini proprietari dei terreni, al fine di poter intervenire sui vuoti urbani. La riattivazione di questi spazi richiede la stipula di patti di collaborazione con il governo di Chūō, che detiene la proprietà di parchi pubblici e di alcuni lotti abbandonati privi di edificato, nonché la definizione di accordi con le aziende private proprietarie dei parcheggi, con gli enti di trasporto privato che gestiscono gli spazi sotto il cavalcavia e, infine, con i cittadini che possiedono lotti in attesa di demolizione o vuoti. Queste variabili ovviamente influenzano le scelte progettuali che dovranno orientarsi verso soluzioni ibride per massimizzare l'utilizzo di questi terreni.

Il lavoro di analisi condotto sugli spazi vuoti di Tsukishima e Tsukudajima si è articolato in diverse fasi. Nella prima fase sono stati mappati i vuoti presenti nei due distretti, colmando la lacuna, evidenziata nei capitoli precedenti, relativa alla disponibilità di dati sulla superficie di terreno non utilizzato a Tokyo. A partire dal dato del 4% di suolo non utilizzato, indicato nei report statistici del *Governo Metropolitano di Tokyo*, si è reso necessario individuare nello spazio urbano i lotti non edificati e, successivamente, i terreni sottosfruttati, che costituiscono le restanti tre tipologie di vuoti urbani. I lotti sono stati poi classificati in funzione delle loro caratteristiche principali: in base alla loro superficie, funzione e proprietà.

Una volta riconosciuti e catalogati, è emersa la necessità di considerare che, in particolare in relazione alle funzioni ospitate, a ciascuna tipologia di vuoto corrispondono differenti possibilità di intervento e specifiche modalità di collaborazione con attori pubblici e privati coinvolti.

Nel complesso, l'analisi evidenzia come, nonostante a un primo sguardo i due distretti non sembrino disporre di lotti disponibili per nuovi interventi, a causa dell'elevata densità edilizia in rapporto alla superficie di terreno disponibile, in realtà l'area presenta un numero significativo di lotti vuoti potenzialmente riattivabili in un'ottica di rigenerazione urbana del quartiere.

A seguito dell'analisi degli spazi vuoti nei due distretti, è risultato utile leggere questi spazi all'interno di una chiave interpretativa più ampia della città giapponese. In questo contesto, il lavoro di ricerca documentato nel libro *Made in Tokyo* di Kaijima, Kuroda e Tsukamoto si rivela un supporto creativo per l'approccio ai vuoti urbani di Tsukishima e Tsukudajima. Il libro vuole rappresentare una guida alternativa allo spazio urbano di Tokyo attraverso l'analisi di soluzioni architettoniche bizzarre, nate più da esigenze funzionali piuttosto che da ideali estetici.

Se Made in Tokyo tratta di architetture ibride nate per sfruttare al meglio lo spazio o per accoglierne usi differenti,



MAPPA DEI LOTTI VUOTI

Fuori scala

0 250m

CATALOGO DEI LOTTI VUOTI NELL'AREA DI PROGETTO

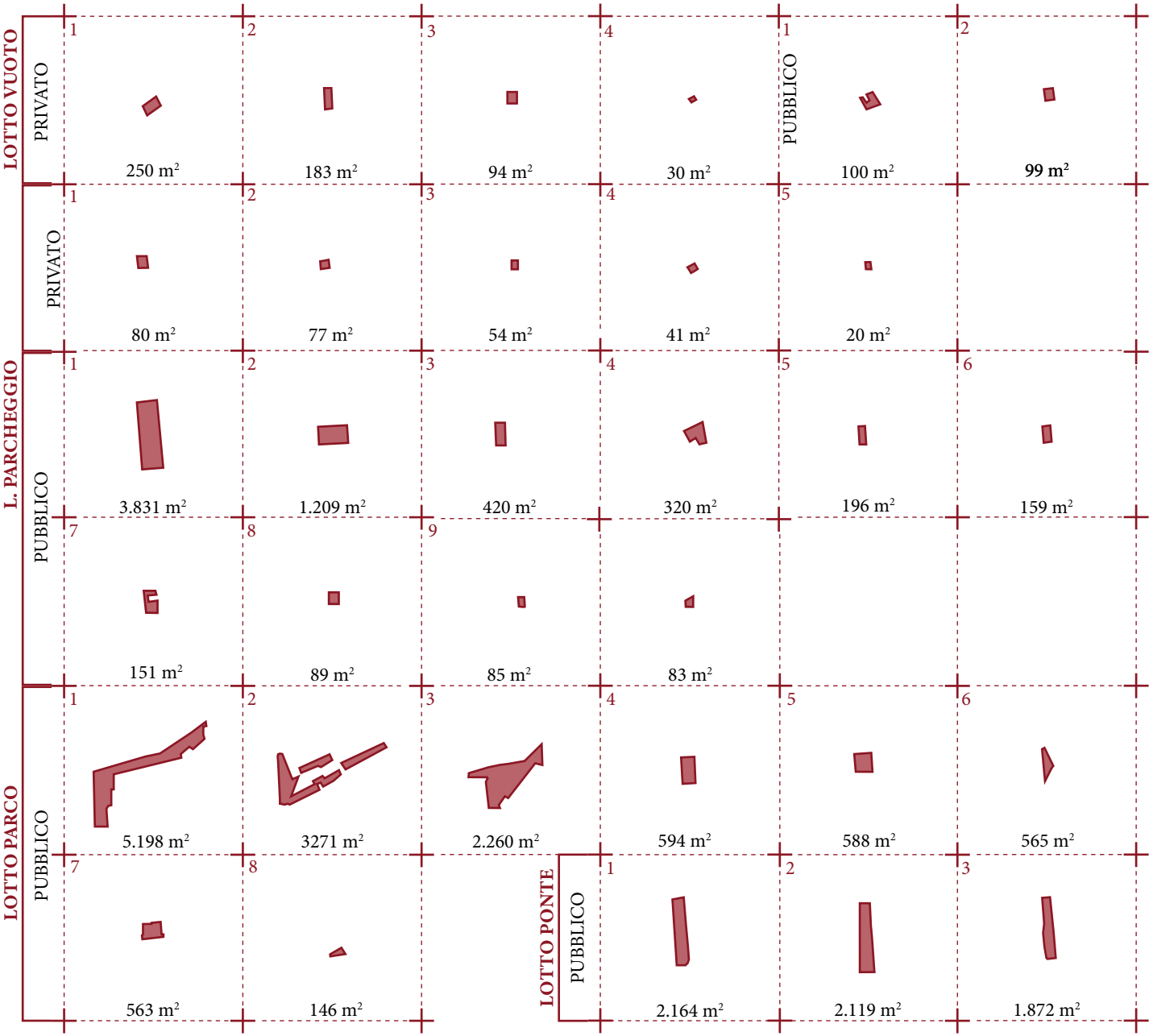




Fig. 53

Pet Architecture dell'Atelier Bow-Wow propone invece soluzioni architettoniche mirate al riempimento degli interstizi urbani di Tokyo, introducendo piccole architetture "tascabili" capaci di offrire risposte abitative intelligenti e adattive.

Le modalità di lettura dello spazio urbano proposte dai due volumi possono essere efficacemente reinterpretate in relazione alle quattro tipologie di vuoto individuate nei distretti di Tsukishima e Tsukudajima. Questo confronto non intende stabilire una relazione diretta o imitativa, ma piuttosto evidenziare analogie tipologiche e possibili modalità di sviluppo in spazi simili nel contesto urbano di Tokyo.

SPAZI ABBANDONATI

L'approccio del Atelier Bow-Wow agli interstizi urbani dimostra come anche lotti di piccole dimensioni possano essere reinterpretati in modo creativo e funzionale.
Pet Architecture è il termine con cui l'Ate-

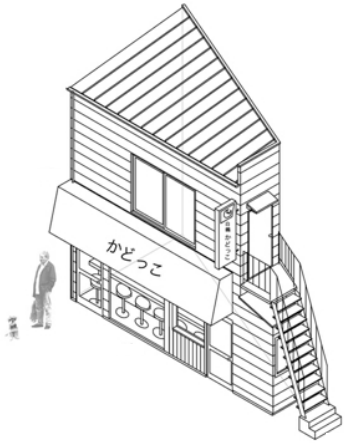


Fig. 54

Fig. 53-54: Esempio di Pet Architecture, realizzato dall'atelier Bow-Wow.

Source: https://benny-lee199767265.wordpress.com/2018/01/26/atelier-bow-wow-2/

lier Bow-Wow definisce questi "microprogetti urbani che si insinuano tra e attorno al tessuto urbano esistente. Sebbene alcune di queste architetture possano apparire insolite, risultano altamente funzionali e permettono di comprendere la filosofia alla base del design giapponese contemporaneo.[71]

SPAZI DI RENDITA

Il secondo esempio riguarda il progetto Miyashita Park a Shibuya Jingumae, presentato nel libro Made in Tokyo come Park on Park. Si tratta di un intervento che combina uno spazio pubblico con una struttura di parcheggio. Il sito è costituito da un terreno artificiale stretto, situato tra Meiji Street e i binari delle linee ferroviarie Yamanote e Saikyo. Il parco ha una larghezza compresa tra i 20 e i 30 metri e una lunghezza di circa 330 metri. Miyashita Park è realizzato sulla copertura del parcheggio, creando una continuità tra spazio verde e infrastruttura. L'accesso al parco avviene tramite passerelle pedonali sopra Meiji Street, e l'area verde si estende anche oltre la strada che divide il parcheggio sottostante.[72]
Questo esempio dimostra come uno spazio urbano vincolato, come un parcheggio, possa essere trasformato in un luogo pubblico attivo e integrato nel tessuto urbano, offrendo una strategia interessante da confrontare con i parcheggi a gettoni di Tsukushima.

SPAZI SOTTOUTILIZZATI

Il terzo esempio riguarda il progetto High Way Department Store, situato tra Yurakucho, Chiyoda-ku, e Ginza, Chuo-ku. Questo intervento combina un'infrastruttura di trasporto, l'autostrada urbana, con un grande magazzino, sfruttando in modo innovativo lo spazio sottostante disponibile.

Il magazzino si sviluppa in continuità con

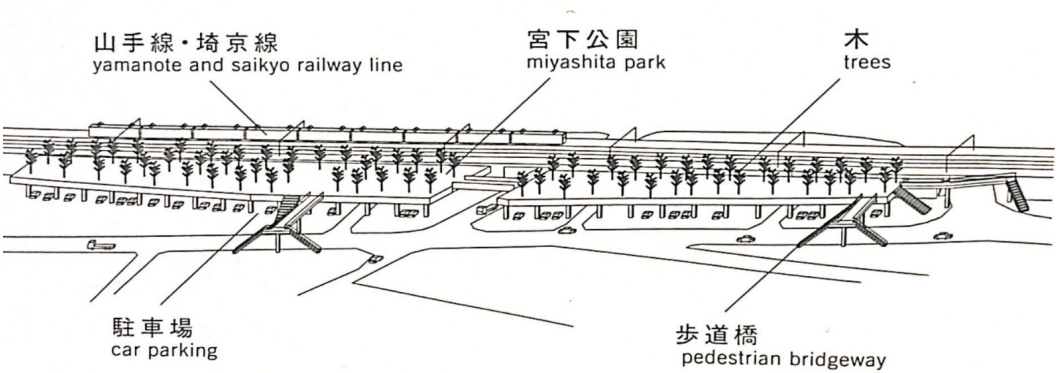


Fig. 55

71: Project 2, Atelier Bow-Wow: Pet Architecture, Kristy W., Medium, 2018, (https://medium.com/@risingskies2/project-2-atelier-bow-wow-pet-architecture-a4d6ef07a790).

72: Made in Tokyo: Guide Book, Kaijima, Kuroda e Tsukamoto (Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016), p. 64

Fig. 55: High Way Department Store.

Source: Made in Tokyo: Guide Book, Kaijima, Kuroda e Tsukamoto (Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016), p. 64

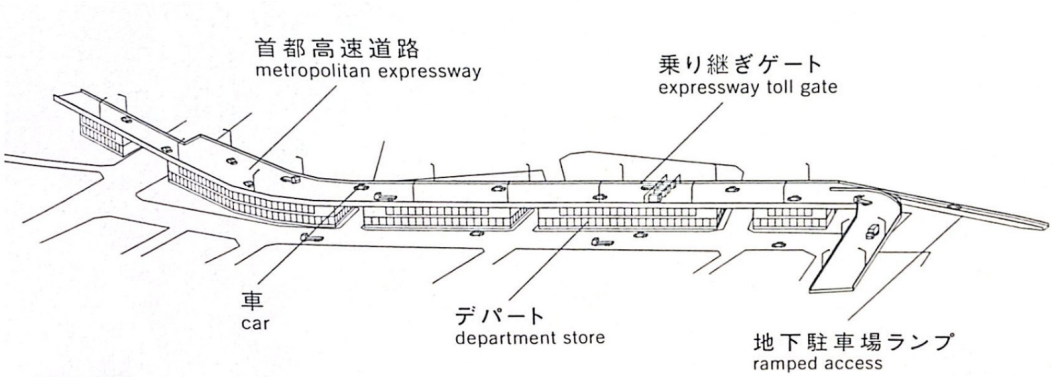


Fig. 56

le curvature dell'autostrada e occupa l'area che un tempo era attraversata dal fiume Shiodome. L'edificio commerciale si articola su due piani e si estende per circa 500 metri, mentre l'autostrada collega direttamente la struttura alla linea di accesso del parcheggio sotterraneo.[73]

Attraverso la combinazione di diverse funzioni, questo esempio mostra come spazi infrastrutturali, spesso percepiti come marginali, possano essere efficacemente integrati nel tessuto urbano della città.

SPAZI INSUFFICIENTI

Il quarto esempio riguarda il Vampire Park, situato a Sotokanda, Chiyoda-ku, di fronte alla stazione di Akihabara. Si tratta di uno spazio pubblico che combina un parco con un centro per la donazione del sangue, che si inserisce in modo discreto nel parco.

L'area aperta, circondata dagli edifici di Akihabara, ospita attività urbane come rampe per skateboard e campi da basket.[74] Il progetto mira ad attrarre il pubblico, integrando funzioni civiche e ricreative in un unico spazio urbano.

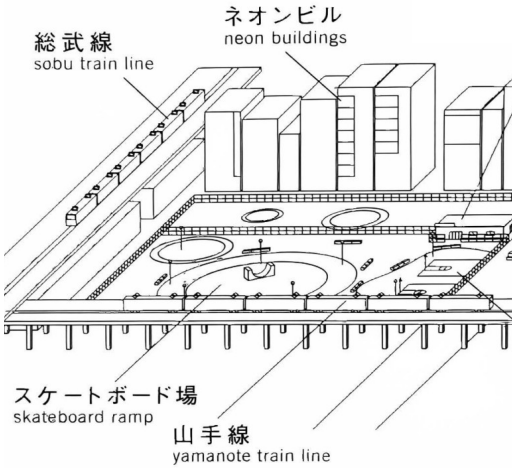


Fig. 57

Fig. 56: High Way Department Store.

Source: Made in Tokyo: Guide Book, Kaijima, Kuroda e Tsukamoto (Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016), p.46

73: Made in Tokyo: Guide Book, Kaijima, Kuroda e Tsukamoto (Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016), p. 46.

74: Made in Tokyo: Guide Book, Kaijima, Kuroda e Tsukamoto (Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016), p. 134

Fig. 57: High Way Department Store.

Source: Made in Tokyo: Guide Book, Kaijima, Kuroda e Tsukamoto (Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016), p. 134

CAPITOLO 9.1

INTRODUCTION TO URBAN PLANNING

Per comprendere come intervenire a livello progettuale sui vuoti urbani, è necessario analizzare il funzionamento della struttura di pianificazione urbana di Tokyo all'interno di un quadro più ampio, quello del sistema di governo del territorio giapponese.

Il sistema di pianificazione territoriale giapponese è organizzato secondo una struttura gerarchica e multilivello, dal governo centrale fino alle amministrazioni locali. Tale assetto consente di coordinare strategie di sviluppo nazionale con politiche urbane puntuali e interventi progettuali su scala locale.

A livello nazionale, il governo giapponese svolge un ruolo principalmente di direzione nella gestione del territorio. Attraverso la *City Planning Law* e l'azione del *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT)*, vengono definiti gli indirizzi strategici generali e gli strumenti di pianificazione di livello nazionale.
Tra questi, la *National Spatial Strategy* e il *National Land Use Plan* costituiscono il quadro di riferimento per l'organizzazione spaziale del territorio, stabilendo obiettivi, priorità e criteri per lo sviluppo urbano, infrastrutturale e ambientale dell'intero paese. Questi strumenti non hanno un carattere puramente indicativo, ma guidano concretamente le politiche locali attraverso standard, linee guida e sistemi di finanziamento e sussidio. Su scala regionale, per ciascuna delle otto regioni Giapponesi, il governo centrale opera attraverso i *Regional Development Bureau*, che elabora piani e relazioni di sviluppo specifici, declinando gli indirizzi nazionali in strategie territoriali calibrate sulle caratteristiche e sulle esigenze dei singoli contesti regionali.

Nel caso della regione del Kantō, di cui Tokyo fa parte, è il *Metropolitan Regional Development Plan* a coordinare le politiche di sviluppo urbano, infrastrutturale e ambientale dell'area metropolitana, affrontando temi come la mobilità, la crescita urbana, la resilienza e la gestione delle risorse.

Il livello successivo è quello prefetturale. Le quarantasette prefetture giapponesi, elaborano un General Land Use Plan, che traduce gli indirizzi nazionali e regionali in scelte spaziali più specifiche. A questo livello vengono definite le aree di promozione e di controllo dell'urbanizzazione, con l'obiettivo di contenere lo sprawl e indirizzare lo sviluppo in modo più compatto e controllato.

La Prefettura di Tokyo si articola in 23 distretti speciali (ku), che svolgono funzioni assimilabili a quelle di municipalità autonome, accanto a 26 città (shi), 5 cittadine (machi) e 8 villaggi (mura). I distretti speciali costituiscono la città di Tokyo e godono di un elevato grado di autonomia amministrativa, occupandosi direttamente di molte funzioni urbane.

A scala locale ogni quartiere elabora piani distrettuali e strumenti di dettaglio, che regolano in modo puntuale le destinazioni d'uso del suolo, le altezze e le volumetrie edilizie, nonché le funzioni ammesse dagli altri piani di sviluppo.[75]

Proprio a questo livello, Chūō-ku, attraverso il Consiglio di Pianificazione per lo Sviluppo Urbano, elabora un piano di base volto a orientare lo sviluppo del quartiere, in coerenza con le linee guida del piano prefetturale, mediante iniziative progettuali finalizzate alla gestione e al miglioramento della qualità della vita urbana. Le linee guida, specifiche per ciascun distretto di Chūō, comprendono interventi per il miglioramento della qualità ambientale nei blocchi ad alta densità, il potenziamento dei sistemi di trasporto e degli spazi verdi, nonché l'elaborazione di piani d'azione ambientale.[76]

Questo livello di pianificazione costituisce quindi il collegamento tra la strategia territoriale generale e l'applicazione concreta sul territorio, permettendo di tradurre sui distretti come Tsukishima e Tsukudajima, gli obiettivi prestabiliti.

75: Urban Planning System in Japan, Japan International Cooperation Agency, in coperazione con Ministry of Land, Infrastructure and Trasport, 2007. pp. 1-8.

76: Linee guida per lo sviluppo, CHUO CITY, 中央区ホームページ／まちづくりガイドライン・ビジョン等, (https://www.city.chuo.lg.jp/a0041/machizukuri/toshikeikaku/machi/guidelines/guidelines.html).

Fig. 58: Diagramma dei livelli di pianificazione urbana.
Rappresentazione prodotta dagli autori.

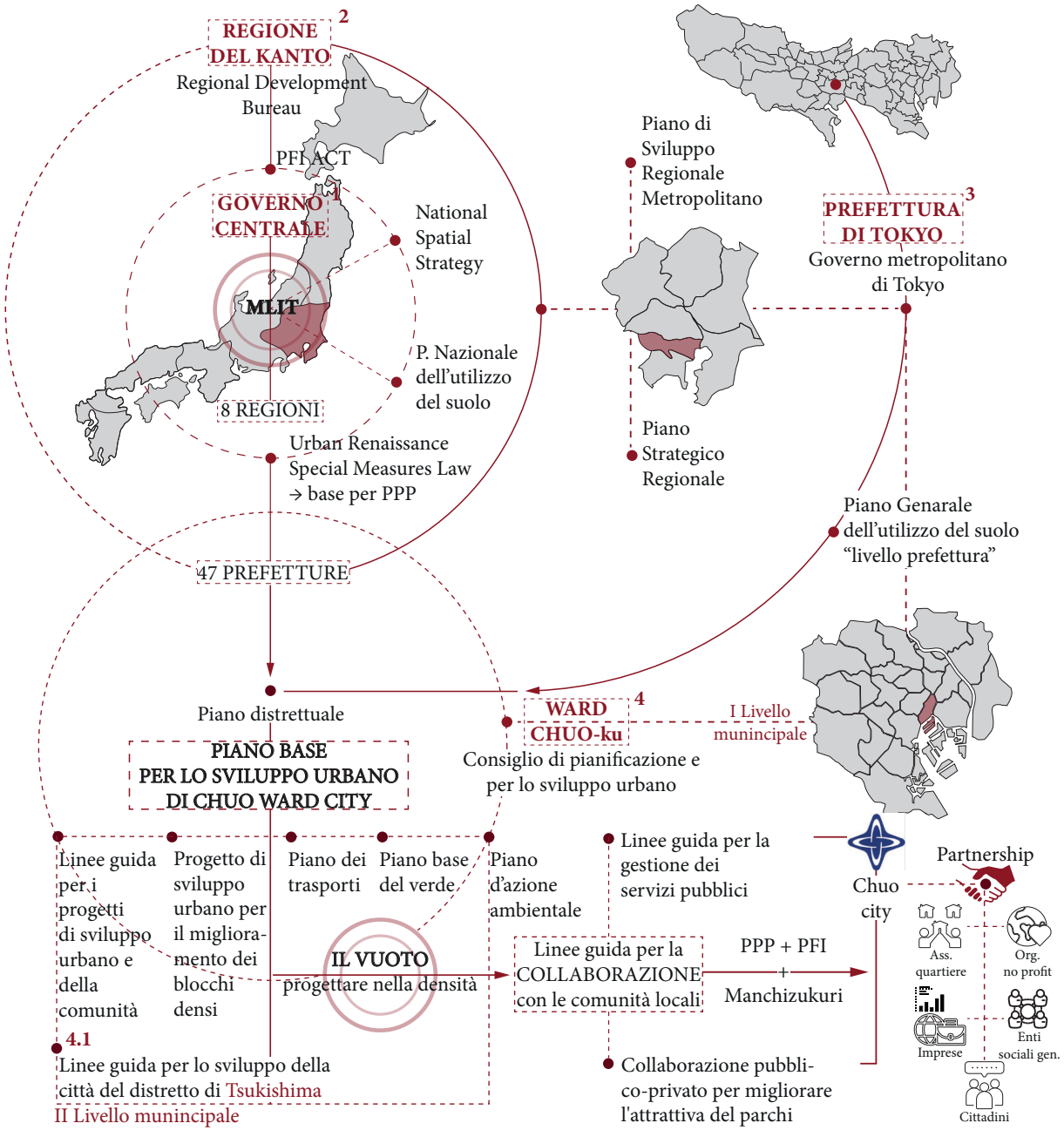

2
REGIONE DEL KANTO
Regional Development Bureau
PFI ACT
1
GOVERNO CENTRALE
National Spatial Strategy
MLIT
P. Nazionale dell'utilizzo del suolo
8 REGIONI
Urban Renaissance Special Measures Law → base per PPP
47 PREFETTURE
Piano di Sviluppo Regionale Metropolitano
Piano Strategico Regionale
3
PREFETTURA DI TOKYO
Governo metropolitano di Tokyo
Piano Genarale dell'utilizzo del suolo "livello prefettura"
Piano distrettuale
4
WARD CHUO-ku
I Livello munincipale
Consiglio di pianificazione e per lo sviluppo urbano
PIANO BASE PER LO SVILUPPO URBANO DI CHUO WARD CITY
Linee guida per i progetti di sviluppo urbano e della comunità
Progetto di sviluppo urbano per il miglioramento dei blocchi densi
Piano dei trasporti
Piano base del verde
Piano d'azione ambientale
IL VUOTO
progettare nella densità
4.1
Linee guida per lo sviluppo della città del distretto di Tsukishima
II Livello munincipale
Linee guida per la gestione dei servizi pubblici
Linee guida per la COLLABORAZIONE con le comunità locali
PPP + PFI + Manchizukuri
Collaborazione pubblico-privato per migliorare l'attrattiva del parchi
Chuo city
Partnership
Ass. quartiere
Org. no profit
Imprese
Enti sociali gen.
Cittadini

Fig. 58

PARTNERSHIPS AND FINANCING SYSTEMS

Il quadro amministrativo di sviluppo territoriale e urbano di Tokyo coinvolge un gran numero di attori e stakeholders, tra cui pubbliche amministrazioni, sviluppatori e cittadini.

L'amministrazione pubblica riconosce il potenziale della collaborazione sia attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini nei processi decisionali, come dimostrato dalla diffusione delle pratiche di *machizukuri* partecipativo, sia mediante la cooperazione con organizzazioni operanti sul territorio, che assumono il ruolo di nuovi fornitori di servizi pubblici. Attraverso il coinvolgimento di questi soggetti è possibile attuare interventi flessibili e calibrati sui contesti locali, favorendo l'emergere di nuove forme di iniziativa pubblica.

La pianificazione contemporanea di Tokyo integra strumenti legislativi a forme di cooperazione tra soggetti pubblici e privati, che permettono di finanziare e gestire progetti urbani complessi combinando risorse pubbliche e private. Numerosi interventi sono stati realizzati, a Tokyo e nel quartiere di Chuo, attraverso partenariato pubblico-privato (PPP), tra cui ricordiamo River City 21.

Rispetto a questa linea di azione, anche Chuo City e le amministrazioni locali del quartiere hanno sviluppato diverse azioni fondate sulla collaborazione con enti e comunità locali. Questo modello consente il coinvolgimento di associazioni di quartiere, organizzazioni non profit, enti del terzo settore, imprese e cittadini, favorendo la costruzione di una rete collaborativa orientata al beneficio collettivo. La partecipazione attiva dei cittadini permette infatti di individuare bisogni e criticità locali, garantendo risposte coerenti con le reali esigenze delle comunità coinvolte.

L'amministrazione sottolinea infatti:

> *"Nel quartiere, collaborando con organizzazioni che affrontano proattivamente le problematiche locali, puntiamo a rispondere in dettaglio ai bisogni diversificati dei residenti e a creare una comunità locale migliore. Pertanto, abbiamo formulato le Linee Guida per la Collaborazione con la Comunità, affinché il concetto di base e le modalità operative della collaborazione siano chiaramente definiti, permettendo alle organizzazioni attive nel quartiere e nella regione di affrontare varie questioni con una visione comune."* [77]

Oggi le associazioni sociali collaborano attivamente con l'amministrazione pubblica e con le imprese private, in particolare richiedendo interventi di riqualificazione, nuovi servizi e spazi pubblici da parte delle imprese per lo svolgimento

77: 地域との協働指針」を策定しました "Linee Guida per la Collaborazione con le Comunità Locali", CHUO CITY, Sono state formulate la homepage del Distretto di Chuo / "Linee guida di cooperazione con la comunità".

di attività sociali o di altre tipologie di progetti, assumendo il ruolo di intermediari e rappresentanti delle istanze dei cittadini.[78]

Il quadro amministrativo di sviluppo territoriale e urbano di Tokyo coinvolge un gran numero di attori e stakeholders, tra cui pubbliche amministrazioni, sviluppatori e cittadini.

L'amministrazione pubblica riconosce il potenziale della collaborazione sia attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini nei processi decisionali, come dimostrato dalla diffusione delle pratiche di *machizukuri* partecipativo, sia mediante la cooperazione con organizzazioni operanti sul territorio, che assumono il ruolo di nuovi fornitori di servizi pubblici. Attraverso il coinvolgimento di questi soggetti è possibile attuare interventi flessibili e calibrati sui contesti locali, favorendo l'emergere di nuove forme di iniziativa pubblica.

La pianificazione contemporanea di Tokyo integra strumenti legislativi a forme di cooperazione tra soggetti pubblici e privati, che permettono di finanziare e gestire progetti urbani complessi combinando risorse pubbliche e private. Numerosi interventi sono stati realizzati, a Tokyo e nel quartiere di Chuo, attraverso partenariato pubblico-privato (PPP), tra cui ricordiamo River City 21.

Rispetto a questa linea di azione, anche Chuo City e le amministrazioni locali del quartiere hanno sviluppato diverse azioni fondate sulla collaborazione con enti e comunità locali. Questo modello consente il coinvolgimento di associazioni di quartiere, organizzazioni non profit, enti del terzo settore, imprese e cittadini, favorendo la costruzione di una rete



Fig. 59

78: 協働ステーション中央とは, Collaborazione Station Central, (https://kyodo-station.jp/).

Fig. 59: Schema di funzionamento dei progetti di collaborazione del quartiere Chūō.

Source: https://www.city.chuo.lg.jp/a0013/kurashi/chiikicommunity/npokyoudou/kyoudou/tyuuoukukyodo.html

collaborativa orientata al beneficio collettivo. La partecipazione attiva dei cittadini permette infatti di individuare bisogni e criticità locali, garantendo risposte coerenti con le reali esigenze delle comunità coinvolte.

L'ampio interesse di Chūō City per la collaborazione attiva con diversi attori e stakeholder coinvolti nei processi di sviluppo e trasformazione urbana, rappresenta un elemento chiave per la riattivazione dei vuoti di Tsukishima e Tsukudajima. Come evidenziato nell'analisi precedente sugli spazi vuoti dell'area, le quattro diverse configurazioni di vuoto urbano si differenziano non solo per forma e dimensione, ma soprattutto per funzione e proprietà. Di conseguenza, non è possibile adottare una strategia di riattivazione unica per tutte le aree. Alcuni vuoti sono abbandonati, altri appartengono allo Stato, a cittadini privati o a aziende pubbliche. È quindi necessario definire patti di collaborazione con i diversi soggetti coinvolti, in modo da calibrare gli interventi in base alle caratteristiche specifiche di ciascun lotto e agli interessi pubblici o privati che lo riguardano.

L'amministrazione di Chūō propone diverse modalità di collaborazione definite nelle linee guida dedicate. È fondamentale scegliere la forma più adeguata di patto di collaborazione, tenendo conto delle caratteristiche del partner, degli obiettivi e del contenuto del progetto e le caratteristiche del contesto, al fine di garantire l'efficacia dell'intervento. Le principali forme di collaborazione sono:

COORGANIZZAZIONE: che prevede la gestione congiunta di un progetto o di un'attività tra amministrazione e partner esterni, con una chiara suddivisione di ruoli e responsabilità.
COOPERAZIONE PROGETTUALE: che riguarda lo sviluppo condiviso di interventi urbani, con un contributo attivo di competenze tecniche, conoscenze locali o risorse specifiche da parte del partner.

APPALTO COLLABORATIVO: in cui l'amministrazione affida a soggetti esterni la realizzazione di opere o servizi, mantenendo un ruolo di coordinamento e monitoraggio.

ACCOGLIMENTO DI PROPOSTE: che consente ai cittadini, alle associazioni o ad altri soggetti del territorio di presentare idee e progetti, integrandoli nei piani e nelle iniziative esistenti.

Nel caso dei vuoti urbani sull'isola di Tsukuda, la modalità di collaborazione più appropriata dipende dalla funzione attuale del lotto e la nuova destinazione d'uso che ospiterà, rispettando la proprietà del lotto, accogliendo le richieste della comunità cittadine e intensificando l'uso del terreno adattandolo a nuovi usi.

Un intervento efficace è quindi concepito come un progetto adatto alla collaborazione, in grado di sfruttare pienamente le competenze e le risorse di ciascun soggetto coinvolto, sia esso un ente pubblico, un'organizzazione privata o un gruppo di cittadini.[79]

79: 地域との協働指針（概要版）～ みんなでつくる快適で活力に満ちた都心型協働社会 ～,Linee guida per la collaborazione con la comunità (versione sintetica) ~ Creare insieme una società urbana collaborativa confortevole e vivace, CHUO CITY, (https://www.city.chuo.lg.jp/documents/5494/0426shishin2.pdf).

CAPITOLO 9.3

THE PRACTICE OF MACHIZUKURI

Tra gli stakeholders fondamentali all'interno dei sistemi di collaborazione discussi precedentemente, emerge il ruolo dei cittadini, che manifestano una volontà attiva di partecipazione e cooperazione con la pubblica amministrazione. Quest'ultima, a sua volta, attribuisce un valore significativo al contributo della popolazione locale, coinvolgendola nei processi decisionali relativi ai progetti urbani, sociali e di trasformazione dello spazio pubblico all'interno delle città giapponesi. Questa forma di partecipazione e collaborazione con i cittadini è comunemente definita machizukuri.

Il Machizukuri indica le pratiche di coinvolgimento dei cittadini nella pianificazione e nel miglioramento urbano. Il termine, da machi (città/quartiere) e tsukuru (creare), può essere tradotto come "sviluppo comunitario" o "costruire la città".[80] Questa forma partecipativa, nasce dai movimenti civici degli anni 50-60, ma si afferma solo dagli anni 90 come reazione al sistema centralizzato di pianificazione. Pur dovendo confrontarsi con una forte burocrazia statale, i gruppi locali hanno progressivamente conquistato maggiore legittimità e influenza nelle decisioni urbane.[81]

I movimenti contemporanei di machizukuri si caratterizzano per tre elementi principali. In primo luogo, operano su scala locale, concentrando gli interventi a livello di quartiere, in modo da rispondere direttamente ai bisogni della comunità. In secondo luogo, pongono particolare attenzione alla gestione degli spazi condivisi, come parchi, e altri luo ghi pubblici,

80: The Making of Urban Japan, André Sorensen, Routledge, 2002. p. 308

81: Living Cities in Japan: Citizens' Movements, Machizukuri and Local Environments. A. Sorensen e C. Funck, Routledge Nissan/Routledge Japan Studies, 2007. pp. 93-99/ 108-116



Fig. 60: Salone sociale, incontro di scambio idee con i cittadini di Chūō.

Source: https://kyodo-station.jp/posts/enuWjy3Q

Fig. 60

THE PRACTICE OF MACHIZUKURI



Fig. 61

in cui si sviluppa la vita sociale. Infine, la partecipazione attiva dei cittadini costituisce sia un obiettivo sia uno strumento per rafforzare la legittimità del gruppo, favorendo nuove forme di dialogo e decisione collettiva.

L'approccio principale dei progetti di *machizukuri* mira a coinvolgere tutti gli attori rilevanti del territorio. Ciò avviene, ad esempio, attraverso la collaborazione con le amministrazioni locali e l'accesso a fondi destinati alla realizzazione di interventi nel quartiere.
Allo stesso tempo, la comunità agisce in maniera unitaria nei confronti degli sviluppatori per tutelare i propri interessi e la visione del quartiere, ad esempio, i proprietari terrieri si impegnano a non vendere i terreni a sviluppatori esterni, garantendo così continuità e controllo locale.[82]

Oggi, integrare il machizukuri nelle strategie di progetto risulta particolarmente significativo per diversi motivi. Esso promuove interventi più efficaci, poiché il coinvolgimento partecipativo dei cittadini permette di considerare le esigenze specifiche dei contesti urbani e sociali in cui vivono.
Inoltre, questo approccio consente di superare il modello top-down tradizionale, introducendo una pianificazione urbana dal basso verso l'alto che contribuisce a ridefinire gli obiettivi della pianificazione urbana, spostando l'attenzione dalla semplice crescita quantitativa della città a una crescita qualitativa.[83]

La collaborazione tra pubblica amministrazione e cittadini può rappresentare una risorsa fondamentale nel contesto urbano di Tsukishima e Tsukudajima. In particolare, l'opinione della comunità locale sulle scelte progettuali da introdurre per la riqualificazione dei distretti permetterebbe di costruire un contesto urbano su misura. In questo modo, il progetto può rispondere in maniera coerente e consapevole alle esigenze dell'area e della comunità che la abita.

In Giappone, la fornitura di beni e servizi urbani, come infrastrutture, spazi pubblici e attività di sviluppo, avviene principalmente attraverso tre settori distinti, seppur non in modo rigido o esclusivo: il governo, responsabile della pianificazione urbana ufficiale e della gestione delle infrastrutture pubbliche; il mercato e le imprese, che promuovono lo sviluppo urbano commerciale e le iniziative imprenditoriali; e la società civile, costituita dai cittadini e dai residenti, che partecipano attivamente attraverso pratiche come il machizukuri o tramite enti associativi. Questi settori coesistono e si influenzano reciprocamente, contribuendo insieme alla crescita e alla gestione delle città.[84]

Quindi, intervenire sul territorio significa considerare tutti i livelli della pianificazione urbana. Questa consapevolezza è fondamentale per definire le modalità di intervento più appropriate e sfruttare al meglio gli strumenti disponibili.

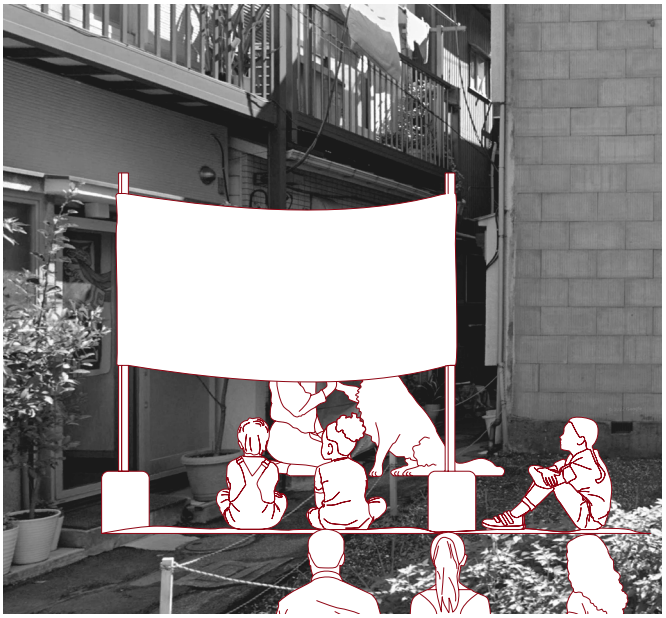
Fig. 61: Diagramma delle pratiche di Machizukuri.
Rappresentazione prodotta dagli autori.

82: The Politics of Civic Space in Asia, Building Urban Communities, Routledge, 2009. pp. 39.40/ 47-50

83: The Making of Urban Japan, André Sorensen, Routledge, 2002. p. 309

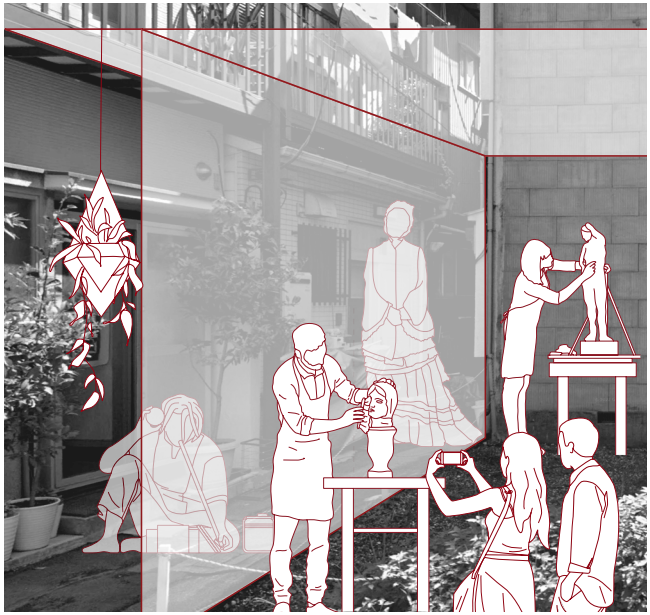
84: History Urbanism Resilience Volune C1, Ideas on the Move and Modernisation. International Planning History Society Proceeding. 2016. p. 18

ALCUNE DECLINAZIONI DEL MACHIZUKURI NELLA VITA QUOTIDIANA









THE DESIGN STRATEGY







SERIAL AND MODULAR

From the Nakagin Capsule Tower to a Modular City

Nel contesto dell'architettura giapponese, il concetto di standardizzazione, definito come la riduzione a un unico tipo o modello e l'unificazione dei processi produttivi e dei metodi di controllo, trova una delle sue espressioni più emblematiche nella Nakagin Capsule Tower, realizzata nel 1972 su progetto di Kisho Kurokawa. L'edificio rappresenta uno dei manifesti più significativi del movimento Metabolista giapponese, nato negli anni Sessanta, inoltre fu uno dei progetti più discussi e ammirati di Tokyo, non solo per la sua estetica anticonformista, ma anche per l'innovazione e la sperimentazione architettonica che lo caratterizzavano. Fin dalla costruzione, il progetto radicale di Kurokawa suscitò scalpore e curiosità, rendendo la torre non solo un simbolo dell'architettura metabolista, ma anche un'icona culturale internazionale. Sfortunatamente, tutto ciò non fu sufficiente a garantirne la sua sopravvivenza, i lavori di demolizione iniziarono il 12 aprile 2022, esattamente cinquanta anni dopo la sua inaugurazione.[1]

L'architettura del Metabolismo apparve per la prima volta alla World Design Conference del 1960 a Tokyo, come parte del manifesto proposto da un gruppo di giovani architetti giapponesi,

1: "Nakagin Capsule Tower: No Future for Tokyo's Most Futurist Icon", Toshiko Sakurai, Voyapon, 2021. (https://voyapon.com/nakagin-capsule-tower-future-of-tokyo-futurist-icon/).



Fig.1

noti come *"Metabolisti"*. I rappresentati del movimento erano Kiyonori Kikutake, Kisho Kurokawa, Fumihiko Maki, Masato Otaka e il critico di architettura Noboru Kawazoe, tutti sotto la guida di Kenzo Tange.

Condividevano le stesse idee su una nuova urbanistica, volta a creare un paesaggio urbano costituito da componenti sostituibili, in grado di adattarsi a un ambiente in continua evoluzione. Il concetto dei Metabolisti nasceva in risposta alla situazione postbellica del Giappone, che ha visto Tokyo, capitale del paese, pesantemente colpita dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale.

Per questi architetti, la distruzione di Tokyo non costituiva soltanto una condizione da superare, ma un'opportunità per ripensare radicalmente la città: non una semplice ricostruzione dell'esistente, bensì la progettazione di un nuovo assetto urbano concepito come una *tabula rasa*.

Tutti i Metabolisti, infatti, appartenevano a una generazione che aveva vissuto in prima persona la devastazione delle città giapponesi, il crollo del Giappone imperiale e la tragedia dell'olocausto nucleare. Questi eventi straordinariamente traumatici segnarono profondamente la loro visione del futuro: non potevano più credere in una società stabile e duratura.

L'utopismo futuristico divenne così per loro una forma di compensazione di una realtà drammatica, una via di fuga che rifletteva il bisogno di immaginare mondi alternativi. Sulla base di queste convinzioni, i

Fig. 1:"Nakagin Capsule Tower, Kisho Kurokawa, Ginza, Chuo-ku, Tokyo.

Source: https://www.flickr.com/photos/carlofumarola1978/4740192684/in/photostream/

Metabolisti svilupparono il concetto di megastruttura: la città doveva essere costruita attorno a un nucleo infrastrutturale permanente, collegato a unità componibili e sostituibili. Le Nakagin Capsule Tower sono il manifesto di questa nuova visione urbana.[2]

Concepita come abitazione per gli *"homo movens"*, persone in continuo movimento, prodotti della cultura del lavoro costante della società giapponese, l'edificio si articolava in due componenti principali: la megastruttura, costituita da due torri in cemento armato collegate da passerelle ogni tre piani, e le capsule, 144 unità abitative completamente identiche tra loro, progettate secondo un principio seriale-modulare.
Le due componenti erano progettate per avere un ciclo di vita programmato: le torri principali contenevano spazi di servizio e di circolazione, fungendo da terreno artificiale verticale, su cui erano installate le capsule. Queste erano progettate per avere una durata di vita utile di circa sessanta anni, mentre le capsule avrebbero dovuto essere sostituite ogni venticinque/trentacinque anni, secondo cicli "metabolici", esprimendo il concetto metabolista della città come processo continuo.

Disposte a differenti altezze e in un apparente schema casuale, ogni capsula era costruita con telai in acciaio leggero saldato di dimensioni 2,3 x 3,8 x 2,1 metri. La vita delle capsule era intesa non in termini meccanici, ma sociali, legata cioè ai bisogni e alle relazioni umane in evoluzione: gli interni erano meccanizzati e standardizzati, comprendendo bagno, letto, armadietti, televisore, orologio, cucina, frigorifero e condizionatore. Lo spazio minimale garantiva le condizioni essenziali di vita e la libertà individuale.

La costruzione avvenne in due fasi: in sito, per le torri e gli spazi di servizio, e

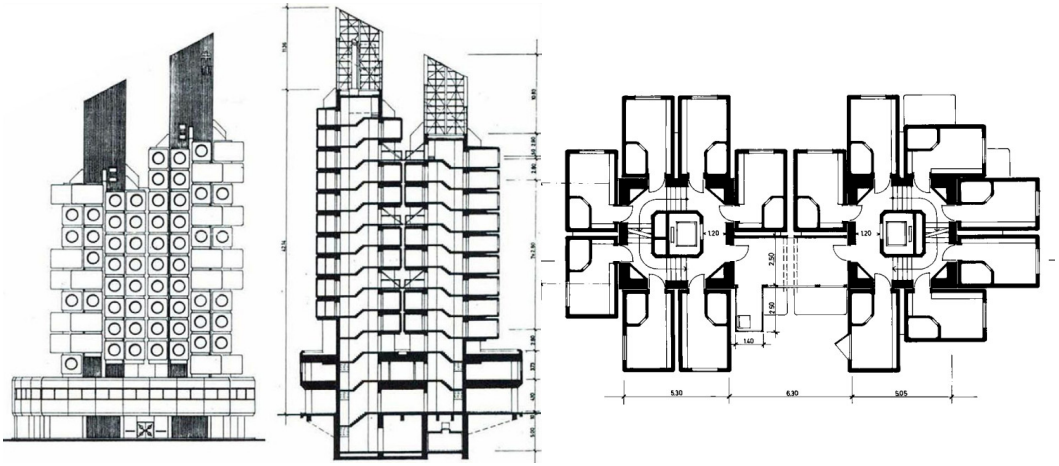


Fig. 2

2: "Tokyo's Next Metabolism", Lai, ho fung, Oxford Brookes University, 2019. (https://radar.brookes.ac.uk/radar/items/3bb1f405-1e14-423d-9622-ee9326fcf0bb/1/).

Fig. 2: Sezione e prospetto del Nakagin Capsule Tower.

Source: https://www.ohayo.it/cultura/architettura/nakagin-capsule-tower/

fuori sito, per la fabbricazione delle capsule, che vennero poi trasportate e agganciate ai nuclei in cemento armato.

All'epoca della sua inaugurazione nel 1972, la Nakagin Capsule Tower rappresentava un evento rivoluzionario in architettura, inaugurando il concetto di abitazione compatta e standardizzata per la città giapponese.[3]

Nonostante i presupposti iniziali, l'idea progettuale delle capsule rimase solamente un'utopia che non si tradusse in una vera soluzione funzionante, a causa di diversi problemi. In teoria, le 144 capsule dell'edificio erano state concepite da Kurokawa come sistemi capaci di rigenerarsi e rinnovarsi, evolvendosi nel tempo al passo con i cambiamenti sociali, culturali e economici della città. Nella pratica, però, la sostituzione delle capsule si rivelò estremamente complessa: per rimuovere una singola unità era necessario smontare tutte le capsule sovrastanti. Coordinare un'operazione simile con i residenti si dimostrò così complicato che nessuna capsula fu mai effettivamente rinnovata come previsto. La mancanza di manutenzione, unita all'usura del tempo dei materiali, trasformò così il sogno utopico in un problema concreto.[4]

Oltre il mancato rinnovamento periodico, la forte serialità dell'architettura limitò ulteriormente le possibilità dell'edificio. Le capsule, tutte identiche e indipendenti, resero difficile qualsiasi ampliamento o modifica. Inoltre, l'arredo interno, concepito per massimizzare lo spazio, era fisso e integrato nella struttura, creando ambienti estremamente compatti e statici.

In questo modo, l'utopia metabolista, pur affascinante, si concretizzò in un'architettura molto più rigida e inadeguata ad

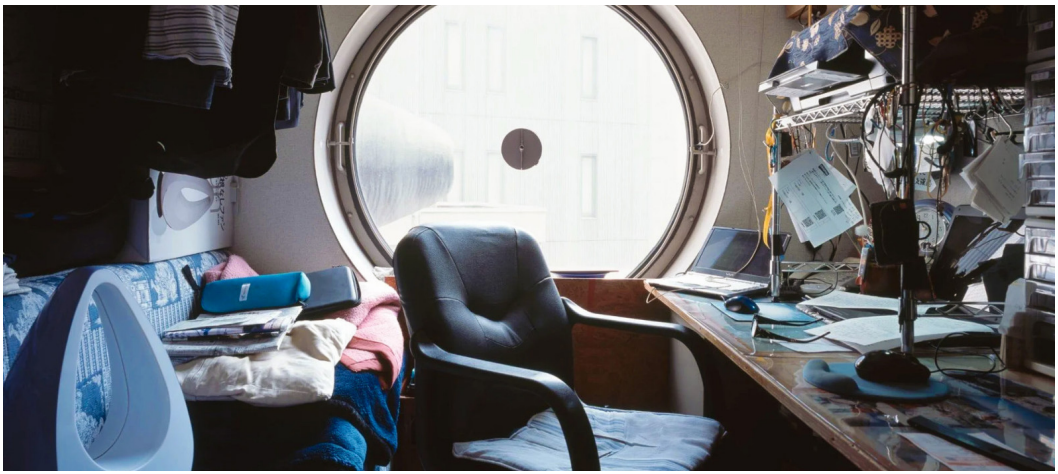


Fig. 3

3: "Kenzo Tange and the Metabolist Moviment, Urban Utopias of Modern Japan", Zhongjie Lin (Routhledge, New York, 2010), pp. 234-241

4: "Nakagin Capsule Tower: No Future for Tokyo's Most Futurist Icon", Toshiko Sakurai, Voyapon, 2021. (https://voyapon.com/nakagin-capsule-tower-future-of-tokyo-futurist-icon/)

Fig. 3: Interno delle capsule del della Nakagin Capsule Tower.

Source: https://www.artbooms.com/blog/nakagin-capsule-tower-fotografie-interni-norita-ka-minami

un adattamento flessibile. Gli architetti metabolisti non hanno considerato adeguatamente i fattori determinanti nell'evoluzione di Tokyo e, più in generale, della nazione. Trasformazioni sociali, economiche, demografici, politiche fiscali, le imposte sulle successioni sono tutti elementi variabili nel tempo, in grado di influenzare profondamente la città, la domanda abitativa e le dinamiche di trasformazione della città.[5]

La realtà urbana giapponese ha seguito traiettorie differenti e non previste dagli architetti metabolisti: la popolazione si è ridotta, le famiglie sono diventate più piccole, i lotti e le proprietà si sono frammentati, le case unifamiliari vengono demolite alla fine del ciclo di vita e lo spazio urbano si è ampliato man mano che le strutture tradizionali venivano rimosse. Inoltre, la ricostruzione postbellica e le politiche di proprietà hanno generato un tessuto urbano caratterizzato da piccoli proprietari e abitazioni indipendenti, piuttosto che da grandi megastrutture centralizzate. Il paesaggio urbano di Tokyo si è quindi evoluto in modo frammentato, enfatizzando la piccola dimensione urbana di Tokyo.[6]

Da questa constatazione emerge una nuova visione, definita *"Void Metabolism"*. A differenza del metabolismo degli anni Sessanta, fondato su megastrutture e su una tecnica fortemente seriale, il metabolismo del vuoto prende in considerazione le reali variabili della città contemporanea.

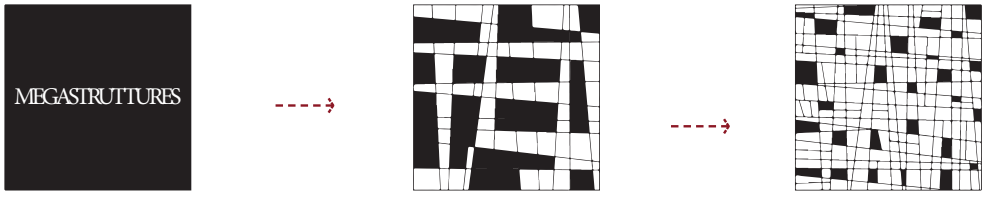
Questo approccio definisce strutture leggere e modulari, spesso ispirate all'architettura tradizionale giapponese e concepite in relazione alla scala umana, sulla base di proporzioni derivate dal corpo e dal rapporto tra spazio ed esigenze dell'individuo. Le sue origini possono essere fatte risalire agli anni Venti, con la prima fase di sviluppo delle aree suburbane. Da allora, il tessuto residenziale giapponese, in particolare quello delle abitazioni indipendenti, è stato segnato da ripetuti cicli di demolizione e ricostruzione nell'arco di circa novant'anni. La continua sostituzione degli edifici ha generato una città in costante trasformazio

5: "Tokyo's Next Metabolism", Lai, ho fung, Oxford Brookes University, 2019. (https://radar.brookes.ac.uk/radar/items/3bb1f405-1e14-423d-9622-ee9326fcf0bb/1/).

6: "Void Metabolism", Yoshiharu Tsukamoto, Wiley online library, 2012. (https://onlinelibrary-wiley-com.ezproxy.biblio.polito.it/doi/epdf/10.1002/ad.1466).

Fig. 4: "Dal metabolismo del nucleo al vuoto: le strutture si riducono mentre lo spazio urbano si amplia."

Source: https://radar.brookes.ac.uk/radar/items/3bb1f405-1e14-423d-9622-e-e9326fcf0bb/1/



Metabolismo anni 60
Grandi strutture-assenza di vuoto.

Void Metabolism
Piccole strutture
Piccoli spazi urbani

The nect Metabolism
Piccolissime strutture
Ampi spazi urbani

Fig. 4

ne, fatta di pieni e di vuoti urbani.

In questo contesto si inserisce il lavoro dello studio Atelier Bow-Wow, uno dei principali interpreti contemporanei di questo approccio. Le piccole abitazioni progettate dallo studio a Tokyo, spesso collocate in lotti irregolari o in vuoti urbani residuali, possono essere interpretate come espressione della quarta generazione del Metabolismo del Vuoto. Questi interventi permettono di leggere e comprendere il paesaggio urbano attuale, offrendo al tempo stesso uno strumento critico per analizzare le tre generazioni precedenti.[7]

È proprio da questa attenzione al lotto, alla scala ridotta, alle dinamiche della città e alla variabilità nel tempo dello spazio che segna il passaggio dall'architettura "seriale" all'architettura "modulare". Non più la ripetizione rigida di un sistema identico, ma l'utilizzo del "modulo" come strumento progettuale flessibile, capace di adattarsi a spazi differenti, di rispondere a esigenze specifiche e di evolvere nel tempo. Il modulo diventa così un'unità aperta alla trasformazione, alla combinazione e alla variazione, permettendo all'architettura di confrontarsi con l'incertezza, il cambiamento e la complessità della città contemporanea.

> *"La concezione di oggetti, città e architetture basate su sistemi modulari ha rappresentato un passaggio centrale nella cultura progettuale a partire dal Novecento. Il valore principale di questo approccio risiede nella possibilità di comporre, ricombinare ed estendere l'architettura attraverso unità elementari, consentendo una maggiore adattabilità ai contesti, alle funzioni e alle trasformazioni nel tempo.*
>
> *Il modulo non definisce un risultato fisso, ma costituisce una struttura aperta, capace di evolversi e di rispondere a condizioni differenti. Storicamente, l'architettura modulare è spesso stata associata ai processi di industrializzazione, a esigenze di economicità e alla semplificazione delle tecniche costruttive, in particolare per quanto riguarda il montaggio e lo smontaggio.*
> *Tuttavia, nel corso del tempo, essa ha assunto significati e declinazioni progettuali molto diverse: dall'approccio olistico ed egualitario dello strutturalismo olandese, alle sperimentazioni radicali e utopiche del metabolismo giapponese, fino ad arrivare a pratiche contemporanee legate all'architettura umanitaria o a espressioni più libere e scultoree."*[8]

7: Tokyo's Next Metabolism, Lai, ho fung, Oxford Brookes University, 2019. (https://radar.brookes.ac.uk/radar/items/3bb1f405-1e14-423d-9622-ee9326fcf0bb/1/)

8: "Architetture modulari: 15 opere tra utopia, scultura e industrializzazione", Kevin Santus, Domus, 2023. (https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2023/07/07/architetture-modulari-15-opere-tra-utopia-scultura-e-industrializzazione.html)

CAPITOLO 10.1

THE POTENTIAL OF THE MODULE

Il progetto delle Nakagin Capsule Tower ha evidenziato i limi della costruzione seriale per il contesto urbano di Tokyo, soprattutto se la si osserva in un'ottica di rigenerazione ciclica dell'edificio. Sebbene i termini seriale e modulare vengano spesso utilizzati come sinonimi, essi presentano differenze sostanziali, con vantaggi e criticità specifici che dipendono dagli obiettivi progettuali, dai requisiti funzionali e dalle condizioni logistiche del contesto. Il nostro obiettivo è quello di fornire una risposta alla questione urbana di Tsukishima, sfruttando le potenzialità del modulo.

L'architettura modulare presenta numerosi vantaggi rispetto ai metodi di costruzione tradizionali, soprattutto in relazione ai temi dell'efficienza, della qualità e dell'adattabilità nel tempo. Uno dei principali benefici riguarda la velocità di realizzazione: i moduli vengono prodotti in stabilimento, all'interno di ambienti controllati, consentendo una maggiore efficienza del processo costruttivo e una significativa riduzione dei tempi di cantiere.

Dal punto di vista economico, la prefabbricazione modulare permette una riduzione dei costi complessivi, grazie alla standardizzazione dei processi produttivi, alla diminuzione della manodopera in loco e alla riduzione degli sprechi di materiale. A questo si affianca un miglior controllo della qualità costruttiva: la produzione industriale, basata su tolleranze precise, garantisce prestazioni più elevate e una maggiore durabilità dell'edificio, limitando le problematiche successive alla costruzione.

Un ulteriore aspetto rilevante è la sostenibilità ambientale. La costruzione modulare consente un uso più razionale delle risorse, una riduzione dei rifiuti di cantiere. Inoltre, la natura stessa del modulo favorisce il riutilizzo e la riconfigurazione degli elementi nel tempo, riducendo l'impatto ambientale lungo l'intero ciclo di vita dell'edificio.

Dal punto di vista progettuale, l'architettura modulare offre una notevole flessibilità compositiva: Seguendo una griglia spaziale predefinita, i moduli possono essere combinati, ampliati o modificati in base alle esigenze funzionali, sociali o spaziali, rispondendo in modo più efficace ai cambiamenti nel tempo. Questa caratteristica si traduce anche in un uso efficiente dello spazio, poiché ogni modulo è concepito per ottimizzare le superfici disponibili.[9]

Nella storia è possibile individuare una serie di progetti che hanno disegnato ritmi, composizioni e sistemi spaziali rivelando la forza espressiva e generativa del modulo. Dai cluster di Moshe Safdie a Montréal e Herman Hertzberger in Olanda, ai paesaggi di De Carlo e Aires Mateus, fino ai monumenti di BIG e di OMA.[10]

9: "Benefici e complessità dell'Architettura Modulare e Prefabbricata", TeamSystem, 2024. (https://www.teamsystem.com/magazine/construction/benefici-e-complessita-dellarchitettura-modulare-e-prefabbricata/).

10: "Architetture modulari: 15 opere tra utopia, scultura e industrializzazione", Kevin Santus, Domus, 2023. (https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2023/07/07/architetture-modulari-15-opere-tra-utopia-scultura-e-industrializzazione.html).


STRADA SECONDARIA
PIAZZA
STRADA PRINCIPALE
STRADA SECONDARIA

Fig. 5

Tra i progetti modulari più significativi spiccano le Case Evolutive di Renzo Piano, sviluppate insieme a Peter Rice nel 1978. L'obiettivo era creare abitazioni flessibili, capaci di adattarsi nel tempo alle esigenze dei propri abitanti, sia in termini di spazi sia funzionali. Il progetto rappresenta una riflessione sull'architettura partecipativa, con la distinzione tra struttura primaria, progettata dall'architetto, e struttura secondaria, cui modificazione nel tempo viene lasciata agli abitanti, che possono riorganizzare gli spazi interni secondo i propri bisogni. Il sistema di moduli prefabbricati, facilmente combinabili e modificabili, funzionano come uno "scheletro" su cui intervenire progressivamente, riflettendo la crescita naturale degli esseri viventi.

La Casa Evolutiva ha avuto un impatto sull'architettura contemporanea, anticipando i concetti di sostenibilità, modularità e flessibilità abitativa. La sua innovazione principale è il considerare l'edificio come un processo in evoluzione, capace di crescere e modificarsi nel tempo secondo le esigenze dei suoi abitanti.[11]

Dai progetti di Renzo Piano sulla *Casa Evolutiva*, così come da numerosi altri esempi, emerge con chiarezza il potenziale della modularità come strategia progettuale, capace di integrare variabilità e adattabilità senza imporre vincoli rigidi alla configurazione dell'architettura.
Proprio su questa traiettoria si intende sviluppare il progetto all'interno del contesto di studio. La condizione urbana dell'isola di Tsukuda, caratterizzata da una forte dinamicità nei cambiamenti spaziali, funzionali, sociali e culturali, richiede un approccio progettuale flessibile e capace di rigenerarsi nel tempo.

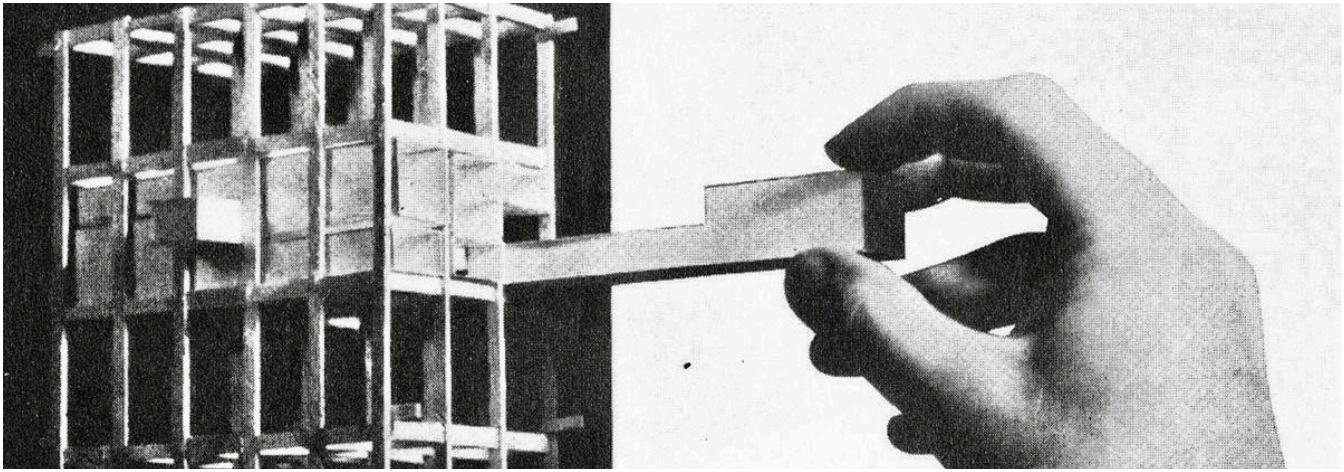
Nonostante l'intenzione degli architetti metabolisti fosse la creazione di un'architettura in grado di rinnovarsi con la città, attraverso il sistema seriale delle capsule, questa utopia non si è concretizzata: le unità sono rimaste statiche, sia nel loro insieme sia individualmente.

Di conseguenza, come già sottolineato, il risultato finale ha dato vita ad un sistema rigido, poco adatto a contesti urbani dinamici come quello di Tokyo. Per queste ragioni, al principio della serialità si vuole privilegiare l'uso del modulo, capace di considerare diverse variabili e di rispondere alle molteplici dinamiche di un territorio così complesso e in continua trasformazione.

Fig. 5: Casa Evolutiva, Renzo Piano, Corciano, Umbria.

Source: https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2023/07/07/architetture-modulari-15-opere-tra-utopia-scultura-e-industrializzazione.html

11: "La Casa Evolutiva di Renzo Piano", Sara Mancini, Casa Radio, 2025. (https://casaradio.it/la-casa-evolutiva-di-renzo-piano/).



CONCEPT

A City That (De)Grows

Il progetto sviluppato intende proporsi come una soluzione alternativa alle tradizionali pratiche di intervento promosse nel quartiere di Chūō.

Le pubbliche amministrazioni tendono a incentivare progetti orientati alla modernizzazione, spesso attraverso forme di partenariato pubblico-privato, in collaborazione con diversi sviluppatori. Come già affrontato nei capitoli precedenti, tali interventi risultano funzionali al miglioramento della qualità della vita dei residenti e alla sicurezza dei quartieri, in particolare grazie all'allargamento dei fronti stradali e all'introduzione di architetture moderne, conformi agli standard di sicurezza più aggiornati. Tuttavia, nelle comunità di Tsukishima e Tsukudajima permane un diffuso malcontento. Questi progetti, infatti, oltre a provocare significativi disagi agli edifici di bassa altezza diffusi nei distretti, determinano la scomparsa di interi isolati ricchi di storia e cultura tradizionale, minacciano in modo particolare la dimensione comunitaria costituita dalla cosiddetta "società dei vicoli", formatasi nel corso di secoli di storia urbana di Tokyo.

La comunità risulta fortemente legata alla "piccolezza" che caratterizza gli spazi urbani dell'isola e, in più occasioni, si

è esposta attivamente contro la realizzazione di interventi di riqualificazione urbana su larga scala, confidando che il miglioramento della sicurezza del quartiere potesse essere perseguito attraverso strategie meno invasive del tessuto urbano tradizionale.

Nonostante le pubbliche amministrazioni si mostrino aperte a forme di collaborazione con i residenti e dimostrino un sincero interesse nei confronti delle proposte e delle esigenze dei cittadini, le criticità intrinseche di queste aree risultano spesso troppo rilevanti per poter essere ignorate. È inoltre opportuno ricordare che Tokyo è stata protagonista di numerosi eventi catastrofici, legati alle caratteristiche geografiche del Giappone, anche per questa ragione, il Governo Metropolitano di Tokyo si dimostra disposto ad affrontare la problematica delle "aree densamente edificate con costruzioni in legno" ricorrendo a qualsiasi mezzo disponibile.

La strategia di progetto promossa dalla presente ricerca si inserisce all'interno di questo conflitto tra tradizione e modernità che, a partire dagli ultimi decenni del secolo precedente, si è progressivamente accentuato. Applicato al contesto urbano di Tsukishima e Tsukudajima, il progetto intende offrire un approccio alternativo alla riqualificazione urbana dei densi quartieri bassi di Tokyo.

In un'area densamente edificata come quella dell'isola di Tsukuda, il progetto mira a dimostrare come la rigenerazione urbana del quartiere possa attuarsi attraverso la riattivazione degli spazi vuoti, dei luoghi dimenticati e delle aree marginali, consentendo a questi territori di tornare a partecipare attivamente alla scena urbana, secondo la logica del riciclo di vere e proprie risorse rinnovabili messe a disposizione dalla città. Le tecniche di densificazione, quali l'infill e l'architettura parassita, consentono di intervenire sui tessuti urbani dei due distretti mediante azioni puntuali di colonizzazione del vuoto, calibrate sulle caratteristiche specifiche di ciascun lotto. Nonostante tali interventi possano essere considerati autonomi e indipendenti, essi si inseriscono all'interno di un più ampio processo di riqualificazione alla scala del quartiere.

Partendo dalle caratteristiche principali di queste aree, quali la dinamicità e la flessibilità, nonché la ridotta dimensione degli spazi urbani, compatibile con la scala umana, è stato sviluppato un concept di progetto in grado di adattarsi ai cambiamenti dinamici cui tali contesti sono soggetti. I distretti, infatti, in virtù della tipologia architettonica delle abitazioni a schiera di bassa altezza e della resilienza della comunità dei vicoli, presentano una spiccata capacità di modificarsi e di adattarsi alle trasformazioni che investono la città nel corso del tempo.

La marcata dinamicità dei distretti di Tsukishima e Tsukudajima richiede un approccio progettuale non definitivo, in grado di rigenerarsi autonomamente nel tempo. Il concept di progetto propo-

ne quindi un approccio modulare, che si configura come lo strumento ideale per intervenire sulla micro-scale di Tokyo. Come affrontato nei capitoli precedenti, la sua efficacia risiede sia nell'efficienza dei processi costruttivi, sia nella capacità di adattarsi dinamicamente ai cambiamenti sociali, culturali, politici ed economici che interessano i tessuti urbani.

La modularità consente infatti di integrare variabilità e adattabilità, evitando di imporre vincoli rigidi e consentendo al progetto di assecondare in modo flessibile i rapidi mutamenti della città, in particolare i ricorrenti cicli di demolizione e ricostruzione caratteristici di Tokyo, nonché le esigenze e i bisogni dei cittadini, destinate a mutare nel corso della vita utile del progetto.

Il singolo modulo reinterpreta in chiave contemporanea l'archetipo della Nagaya, la tipologia architettonica tradizionale dell'isola. La Nagaya stessa nasce come sistema modulare, basato sull'unità di misura del tatami, tradizionale tappeto giapponese utilizzato per rivestire i pavimenti degli ambienti interni.
Le dimensioni del tatami derivano dalle proporzioni del corpo umano: esso si configura come strumento di misurazione tanto dello spazio personale, destinato al riposo e alla meditazione, quanto dello spazio architettonico, contribuendo alla definizione di ambienti a misura d'uomo.[12]

Impiegato come standard per la definizione delle planimetrie, il tatami ha reso possibile l'implementazione di una precisa modularità nel modello abitativo della Nagaya. Tale caratteristica permise, in alcune città giapponesi, lo sviluppo di sistemi di produzione seriale di elementi architettonici, anticipando logiche della

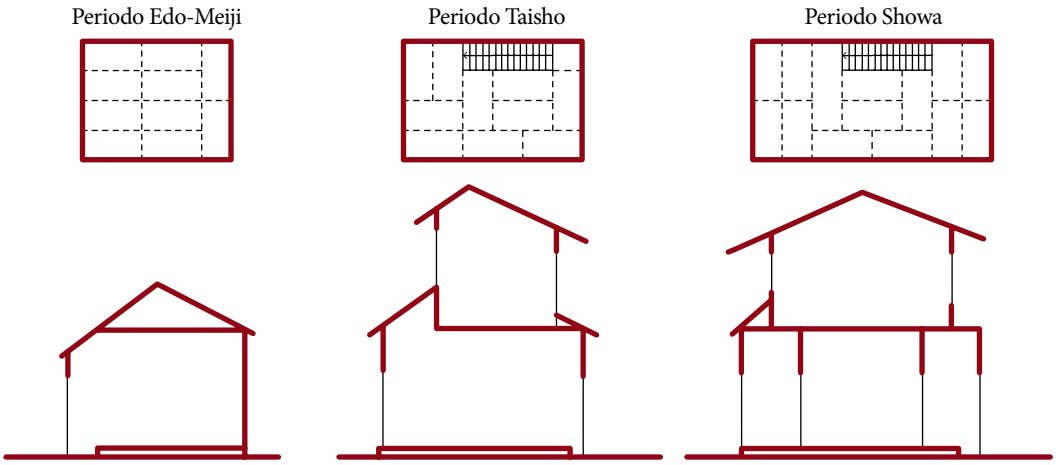


Fig. 6

12: "Piattaforma, corpo, spazio: Tatami", Nieuwe Instituut, 2017. https://nieuweinstituut.nl/en/projects/platform-body-space/tatami

13: "Un cortometraggio esplora la standardizzazione delle abitazioni tradizionali giapponesi a Osaka", Andreea Cutieru, Archdaily, 2020. (https://www.archdaily.com/945874/short-film-explores-the-standardization-of-traditional-japanese-housing-in-osaka

Fig. 6: Lo schema mostra l'evoluzione spaziale della Nagaya in funzione del tatami.

Source: "The locus of my study of Tokyo: From building typology to spatial anthropology and eco-history", Jinnai H. Japan Architectural Review. 2020;3:271–283. https://doi.org/10.1002/2475-8876.12167

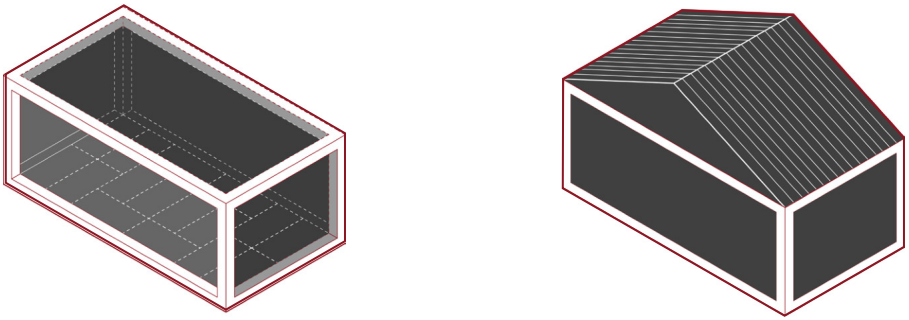


Fig. 7

moderna cultura della prefabbricazione.[13] La Nagaya si configura dunque come un modello di riferimento ideale per lo sviluppo del modulo di progetto, in particolare per le sue proporzioni, compatibili sia con la piccola scala urbana dei distretti e sia con la scala umana.
Il modulo fa riferimento all'ultima fase evolutiva della Nagaya, sviluppatasi nel corso del periodo Shōwa, momento in cui questa tipologia raggiunge una maggiore definizione spaziale e funzionale.

Assumendo tale configurazione come riferimento, il singolo modulo di progetto segue uno schema basato su 15 tatami, con dimensioni pari a 3,60 m di larghezza e 7,20 m di lunghezza.

Fig. 7: Rappresentazione del modulo di progetto.



Fig. 8

Fig. 8: Il progetto "Sinseol-dong Hanok" di CoRe architects sviluppa un ampliamento per un hanok, casa tradizionale coreana. Il nuovo volume è una reinterpretazione della tipologia architettonica preesistente, entrando in sintonia con il contesto architettonico circostante.

Source: https://www.archdaily.com/790711/sinseol-dong-hanok-co-re-architects

CONCEPT: A CITY THAT (DE)GROWS

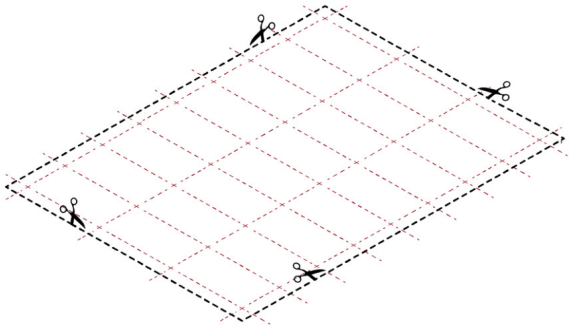
I vuoti urbani vengono scanditi grazie all'uso di una griglia spaziale predefinita, che stabilisce i vincoli di progetto, ovvero i confini entro i quali il progetto può espandersi. Il sistema della griglia è la base di riferimento sulla quale sviluppare una struttura portante che scandisce la divisione dello spazio in moduli uguali.

A seguito di successive demolizioni o nuove costruzioni, la griglia strutturale del progetto può espandersi, colonizzando nuovi vuoti, oppure ritirarsi, lasciando spazio ad altri interventi.

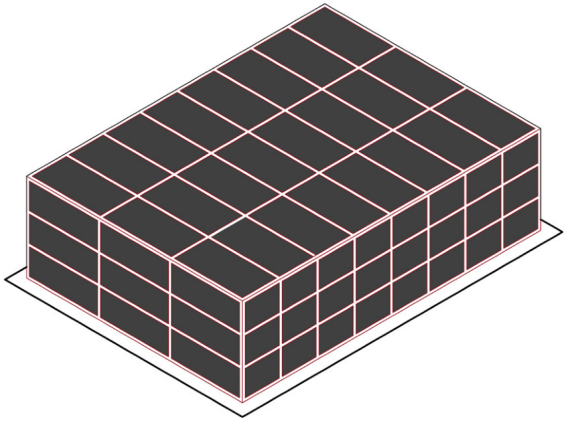
Il progetto si pone così nelle condizioni di crescere e decrescere in sintonia con l'evoluzione della città. La flessibilità della griglia e del modulo consente al progetto di assecondare i rapidi mutamenti temporali di Tokyo, ottimizzando l'uso delle superfici attraverso una gestione efficiente dello spazio, nonché di rispondere alla necessità di aggiungere, modificare o aggiornare le funzioni previste.

Ogni modulo, infatti, può ospitare una funzione autonoma oppure aggregarsi ad altri, dando origine a diverse combinazioni spaziali in base alle esigenze funzionali.
Tali configurazioni non sono tuttavia destinate a restare immutate nel tempo, ma possono variare adattandosi alle nuove richieste ed esigenze sociali e funzionali dei residenti.

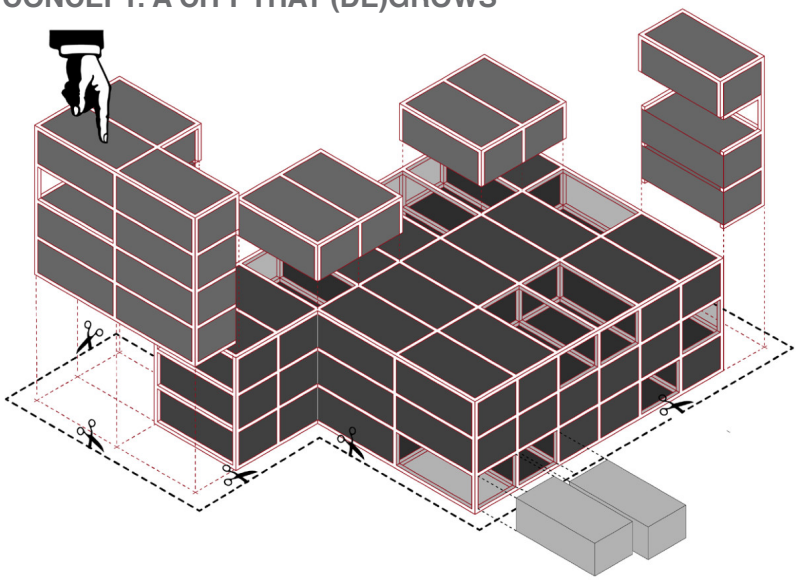
La modularità flessibile del concept di progetto, in contrapposizione alla seria-



GRIGLIA



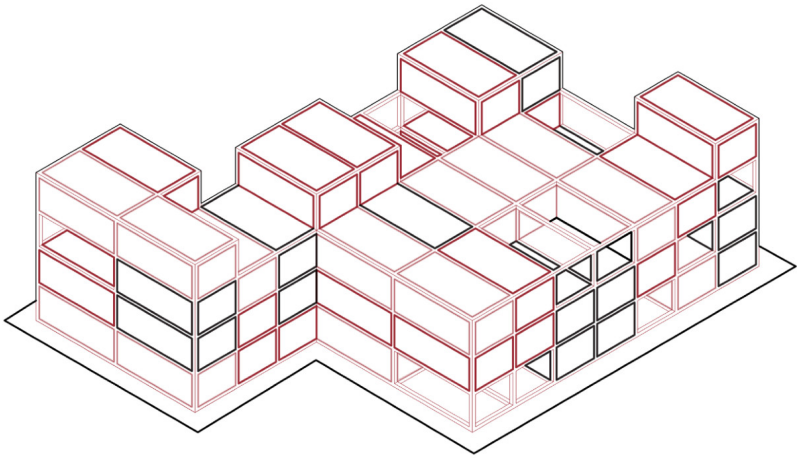
RIEMPIMENTO



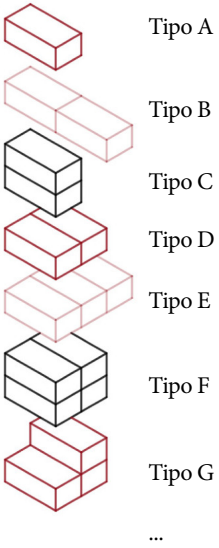
(DE)CRESCITA

lità rigida delle Nakagin Capsule Tower, potrebbe rappresentare la caratteristica in grado di garantirne l'evoluzione e la sopravvivenza nel tempo dell'edificio.

Il catalogo nella pagina seguente elenca una serie di possibili utilizzi e combinazioni dei moduli.
Tuttavia, non intende proporsi come una rassegna esaustiva di tutte le possibili declinazioni funzionali del modulo, ma piuttosto mostra come, all'interno di una singola capsula di soli 26 m², possa svilupparsi una funzione indipendente, eventualmente ampliabile e combinabile mediante l'aggiunta di ulteriori moduli. Presenta infatti solo alcuni dei moduli e delle rispettive combinazioni impiegate all'interno del progetto.



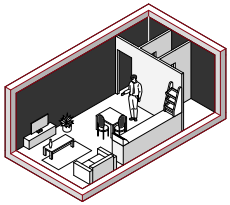
COMBINAZIONI

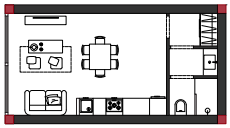


RESIDENZIALE

MODULO BASE

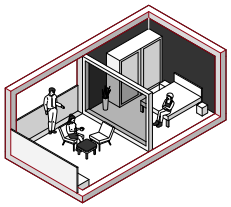
A

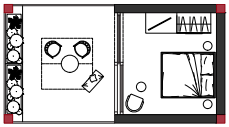




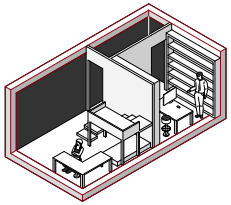
COMPONENTI

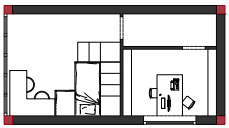
1



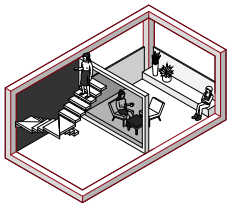


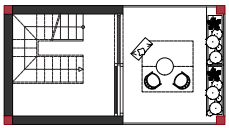
2



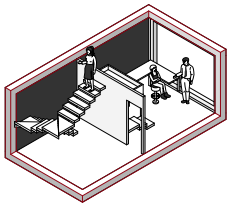


3



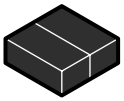


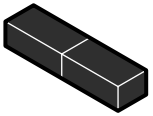
4



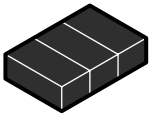


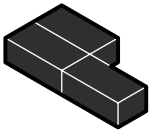
A + 1

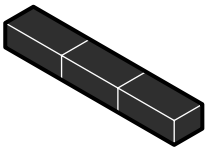




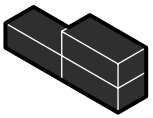
A + 1.2



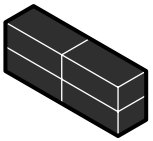




A + 3.4



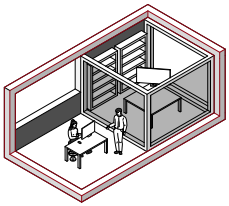
A + 1.3.4

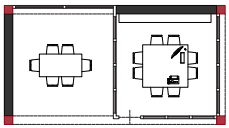


PUBBLICO

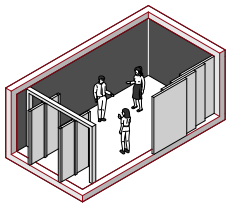
MODULO BASE

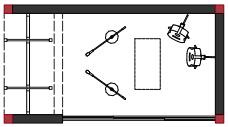
A



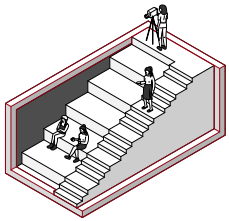


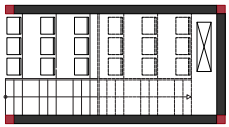
B





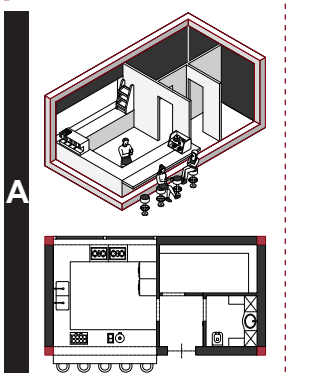
C

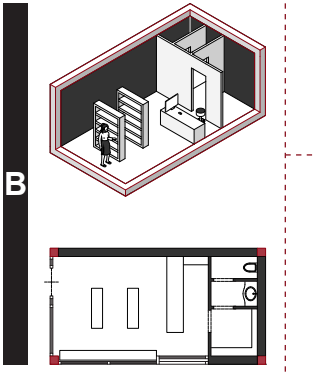


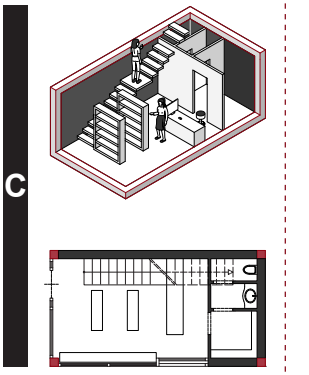


COMMERCIALE

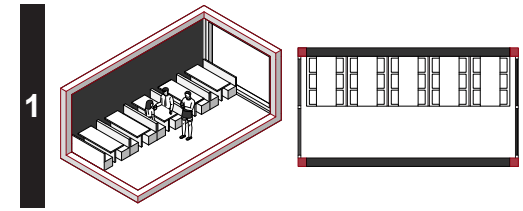
MODULO BASE

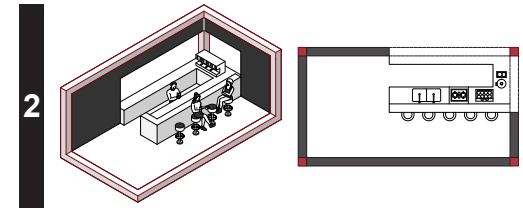


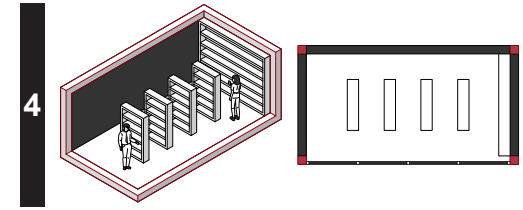


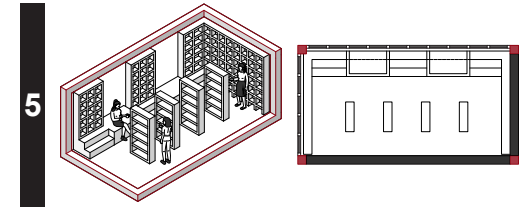


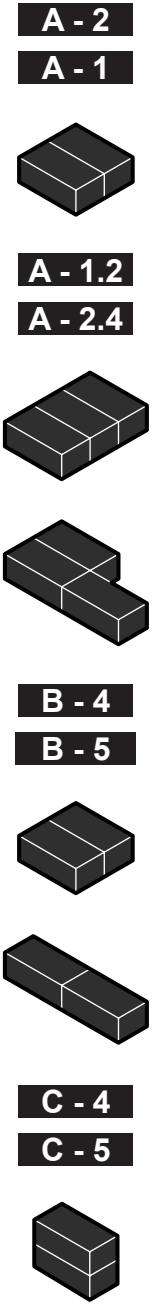
COMPONENTI





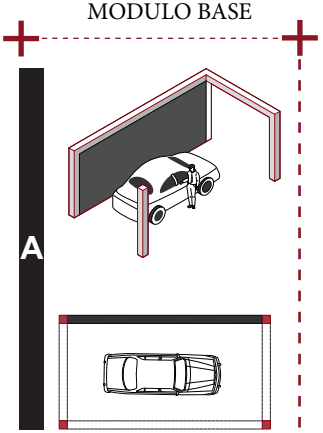


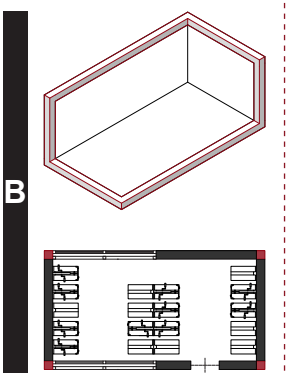




MOBILITÀ

MODULO BASE





MORE...

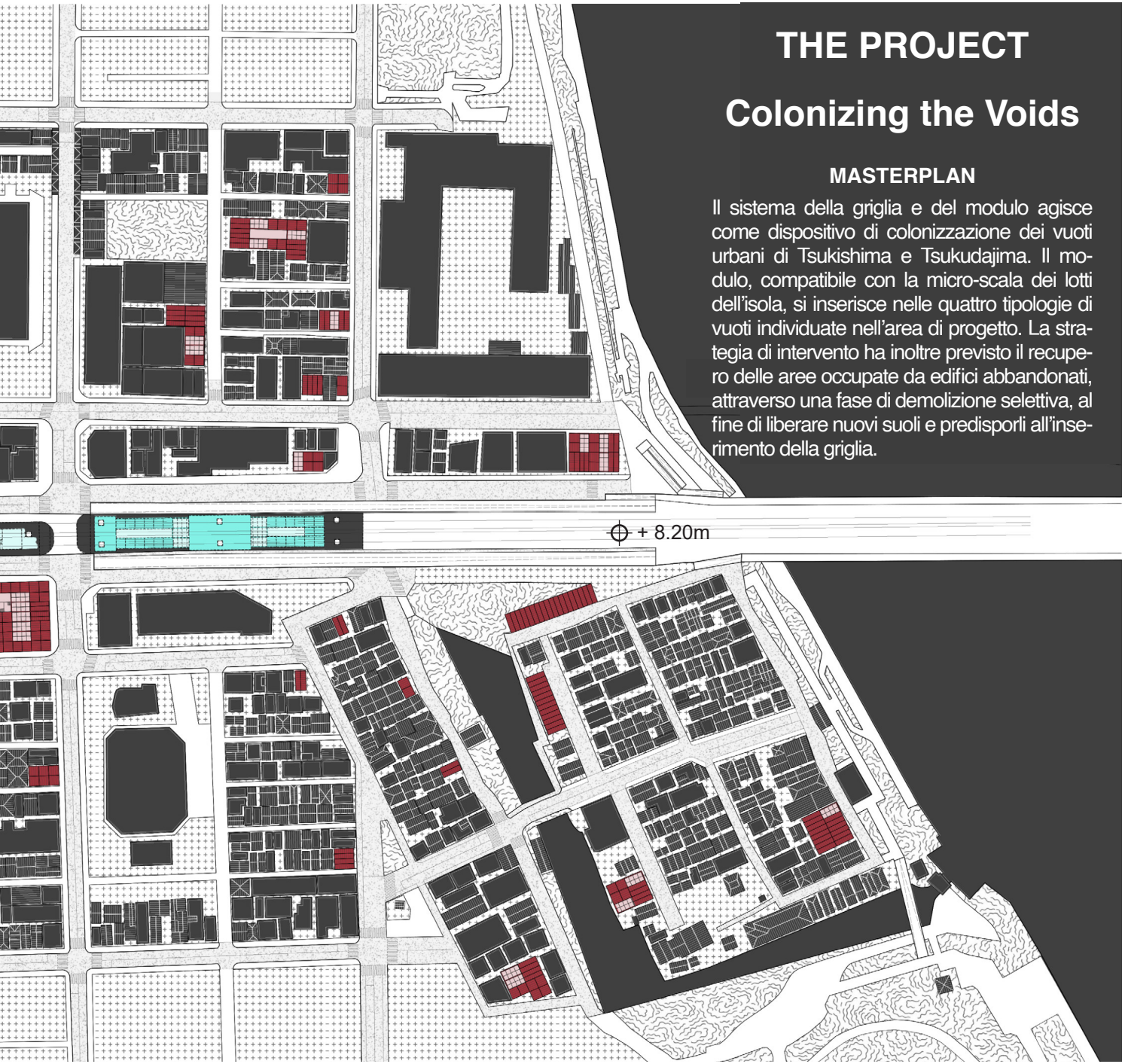

+ 0.00m
+ 8.20m
+ 0.00m
N
Fuori scala
0
50
100
150 m

THE PROJECT

Colonizing the Voids

MASTERPLAN

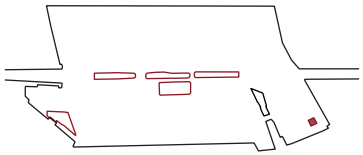
Il sistema della griglia e del modulo agisce come dispositivo di colonizzazione dei vuoti urbani di Tsukishima e Tsukudajima. Il modulo, compatibile con la micro-scala dei lotti dell'isola, si inserisce nelle quattro tipologie di vuoti individuate nell'area di progetto. La strategia di intervento ha inoltre previsto il recupero delle aree occupate da edifici abbandonati, attraverso una fase di demolizione selettiva, al fine di liberare nuovi suoli e predisporli all'inserimento della griglia.



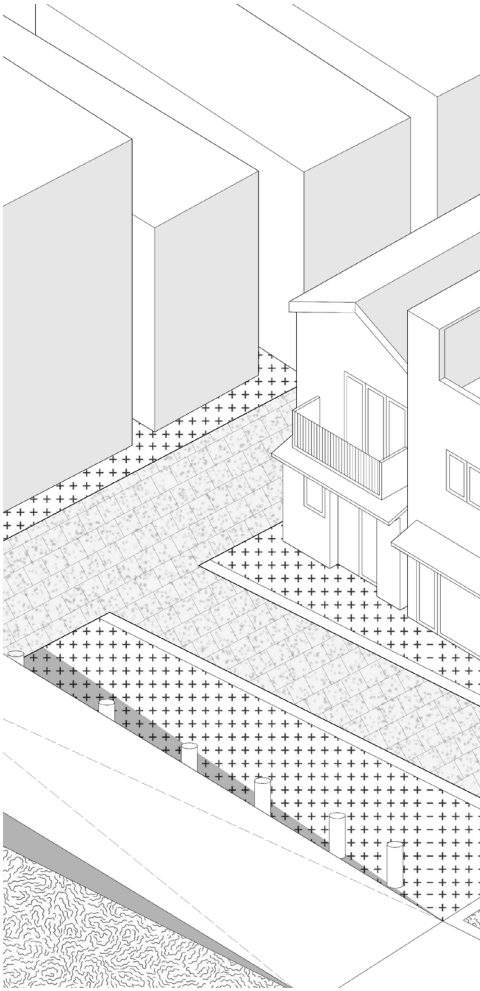
LOTTO 1: LA CELLULA MINIMA

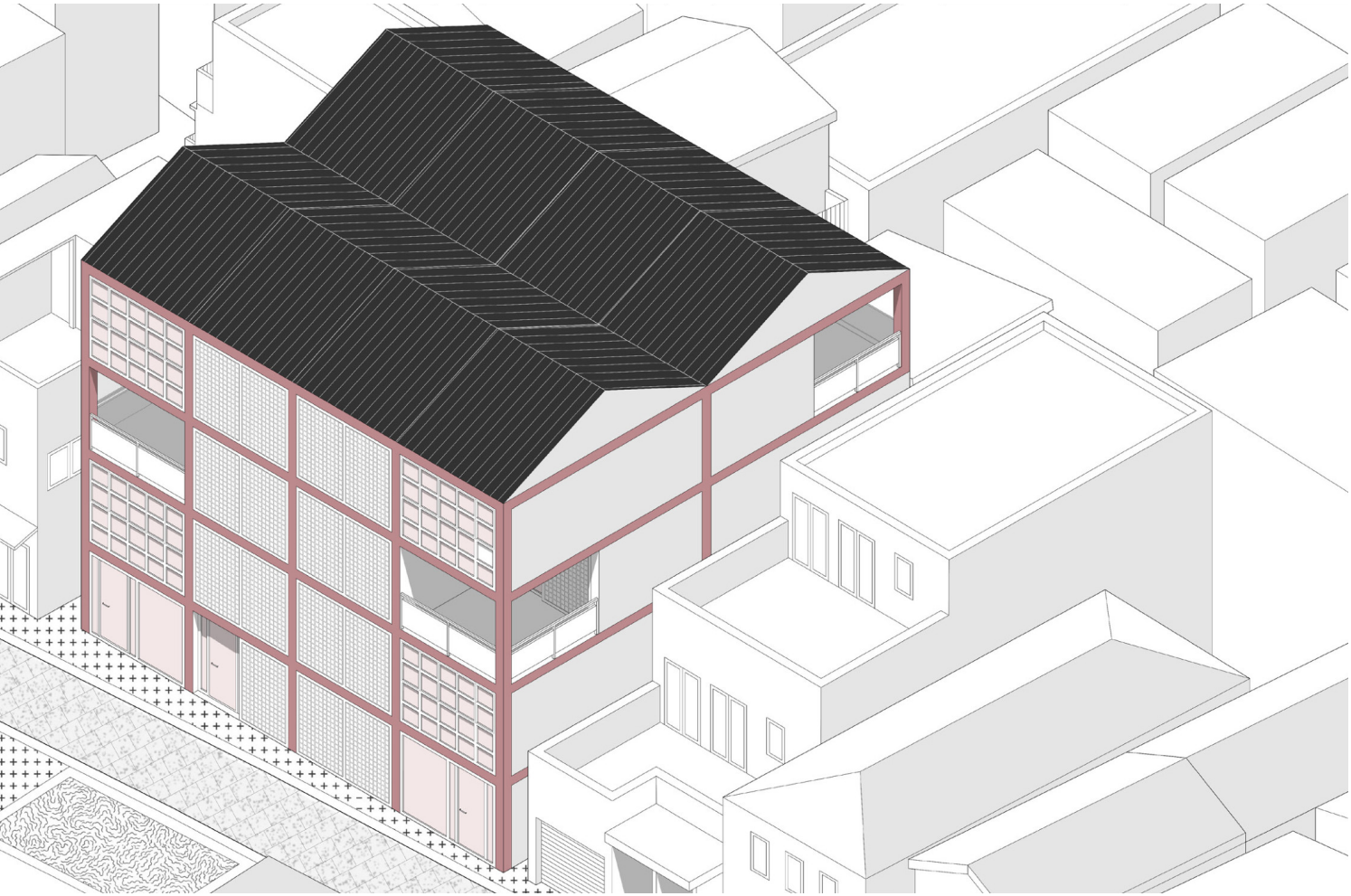
Il lotto porta con sé la memoria della Casa Ozawa, storica residenza in legno del periodo Taisho, un tempo landmark visivo e culturale di Tsukuda grazie alla sua vicinanza al fiume Sumida e alle torii rosse del Santuario di Sumiyoshi.

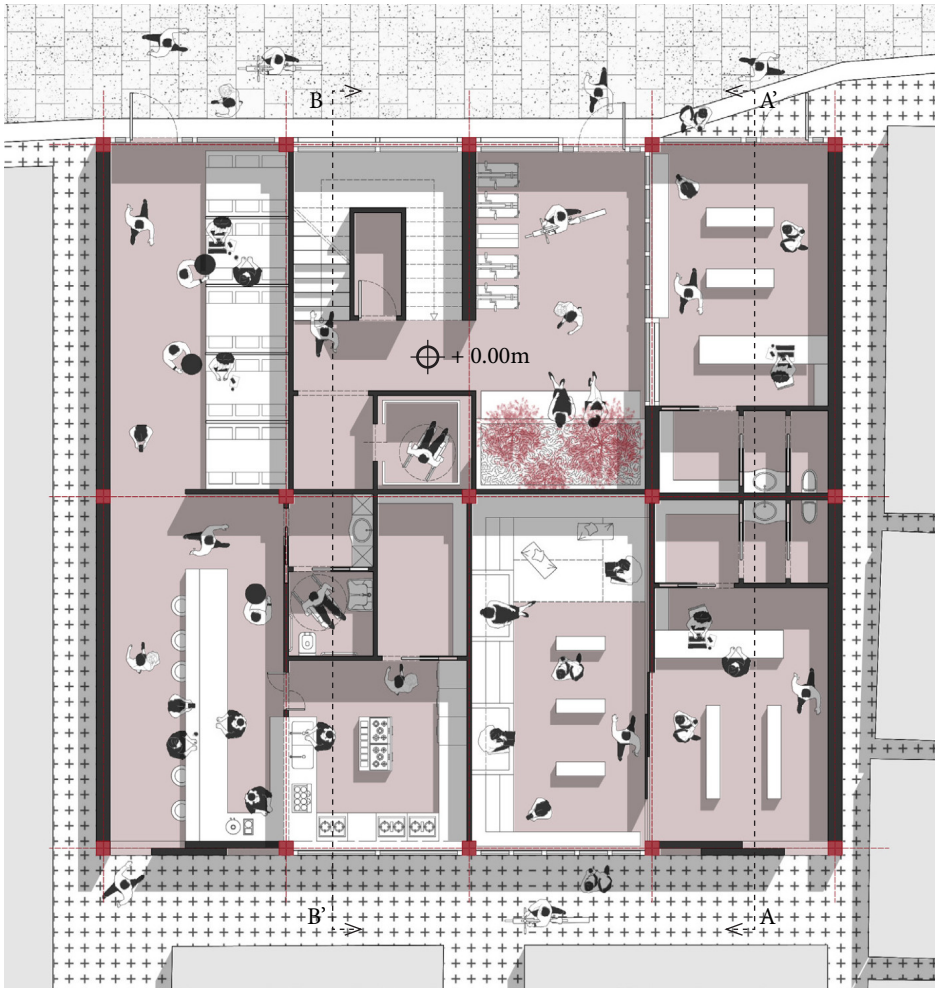
La demolizione del 2023 ha lasciato un vuoto non solo fisico, ma anche storico, generando un gap nel tessuto urbano, che il progetto intende ricucire.



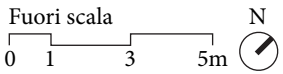
35°40’5.34”N, 139°46’57.55”E







Pianta P.T

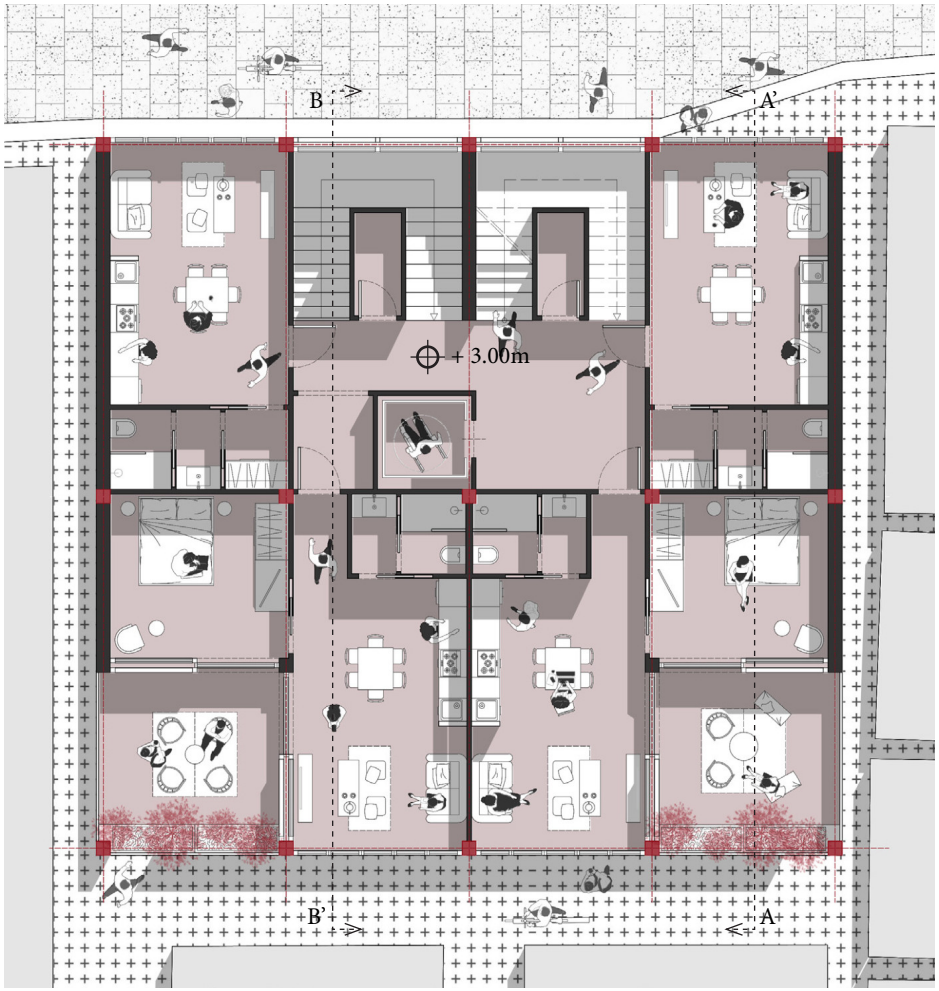


L’intervento si inserisce nel tessuto urbano preesistente, dialogando con gli edifici circostanti attraverso una griglia composta da otto blocchi modulari, sviluppata su tre piani fuori terra. Al piano terra, i moduli sono progettati per garantire un’elevata permeabilità spaziale e favorire l’attivazione sociale sia sul fronte strada sia sul vicolo retrostante.

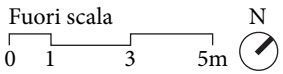
L’organizzazione degli otto moduli è concepita per accogliere tre attività commerciali e, in posizione centrale, due moduli dedicati all’accesso dei residenti alle unità abitative dei piani superiori. Di questi, il primo svolge una funzione di filtro, ospitando il deposito bici riservato ai residenti, dotazione particolarmente richiesta nei due distretti in ragione dell’ampio utilizzo della bicicletta, favorito dalla presenza dei roji. Il secondo modulo accoglie invece il nucleo di distribuzione verticale, comprendente scale e ascensore.

I moduli affacciati sulla strada principale ospitano un esercizio commerciale e un ristorante; quest’ultimo si estende in ulteriori due blocchi destinati all’area bar, alla cucina e ai servizi.

Il roji diventa parte integrante dell’organizzazione spaziale del piano terra, garantendo l’accesso ad una libreria distribuita su due moduli, scelta progettuale volta a mantenere la centralità urbana dei vicoli di Tsukudajima, trasformandoli da semplici percorsi di attraversamento in luoghi di sosta e di produzione culturale.



Pianta P.1





Prospetto Sud-Est

Fuori scala

0 1 3 5m



Collage fotografico, vista del monolocale

THE PROJECT: COLONIZING THE VOIDS

I moduli residenziali si sviluppano a partire da una cellula base, configurata come un monolocale, scandito dalla griglia modulare del tatami.
Questo riferimento alla tradizione abitativa giapponese definisce un principio ordinatore capace di garantire spazi minimi a misura d'uomo, ma altamente efficienti. All'interno della cellula base, la zona living, l'angolo cottura e i servizi sono integrati in un unico ambiente fluido, in cui l'organizzazione dello spazio è calibrata per ottenere la massima efficienza spaziale e funzionale.
A partire da questo nucleo di base, l'abitazione può espandersi attraverso l'aggregazione di ulteriori moduli, adattandosi nel tempo alle esigenze del nucleo familiare.

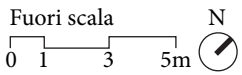


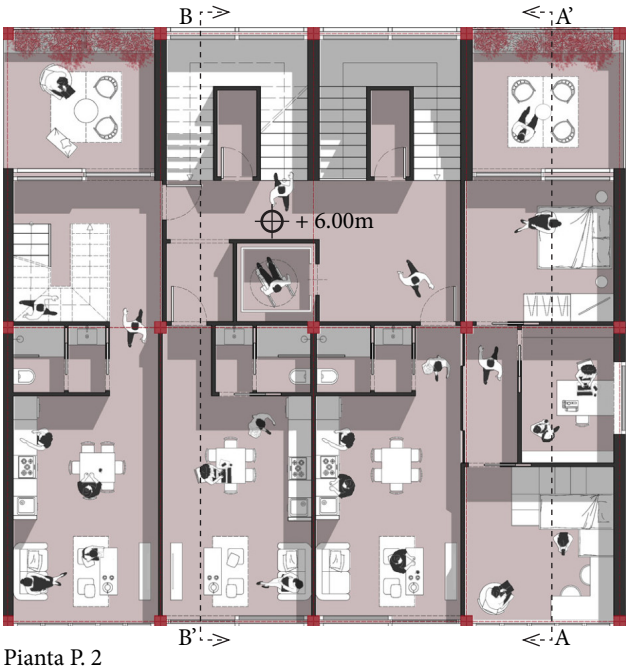
Sezione A-A

La prima variazione tipologica prevede una configurazione bilocale, ottenuta mediante l'aggregazione di un modulo aggiuntivo alla cellula base. Tale ampliamento consente l'inserimento di una camera matrimoniale, direttamente collegata allo spazio esterno attraverso una terrazza privata.

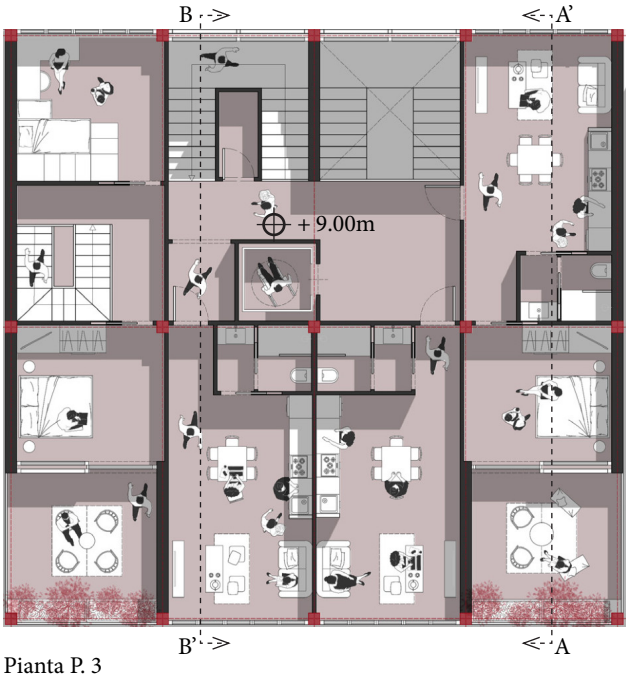
Per nuclei familiari più numerosi, il progetto propone due differenti configurazioni di trilocale.
La prima si sviluppa interamente su un unico livello e deriva dall'aggiunta di due moduli alla cellula base: il primo suddiviso tra una camera doppia e uno studio, mentre il secondo ospita la camera matrimoniale e il terrazzo.
La seconda configurazione si articola invece come un duplex su due livelli.
In questo caso, la cellula base è affiancata da un modulo contenente il vano scala e una terrazza in continuità con la zona living; il piano superiore è interamente destinato alla zona notte ed è organizzato in due moduli, dedicati alle camere da letto.

L'intero organismo architettonico non si configura come un insieme di appartamenti statici, ma come una struttura adattiva, capace di rispondere alle trasformazioni della vita dei residenti.
Il progetto consente di mantenere una scala abitativa intima e rispettosa della tradizione di Tsukudajima, trasformando la dimensione minima dello spazio disponibile in un valore progettuale fondato sulla qualità del dettaglio e sulla modularità del vuoto.

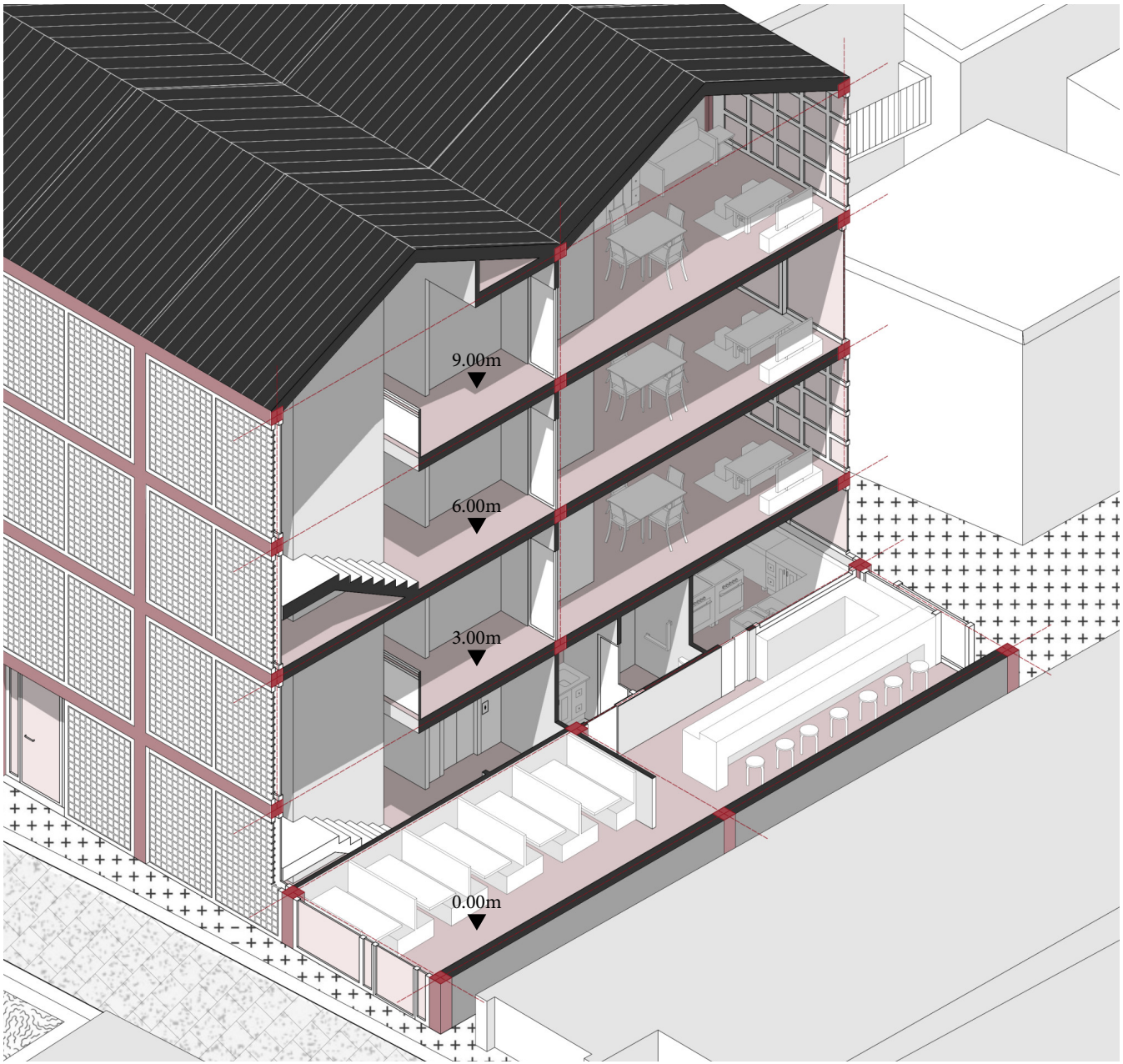




Pianta P. 2



Pianta P. 3

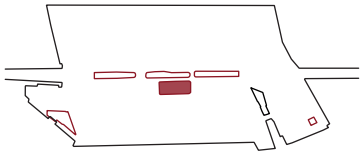


Spaccato assonometrico, sezione B-B'

LOTTO 2: SECONDO SUOLO

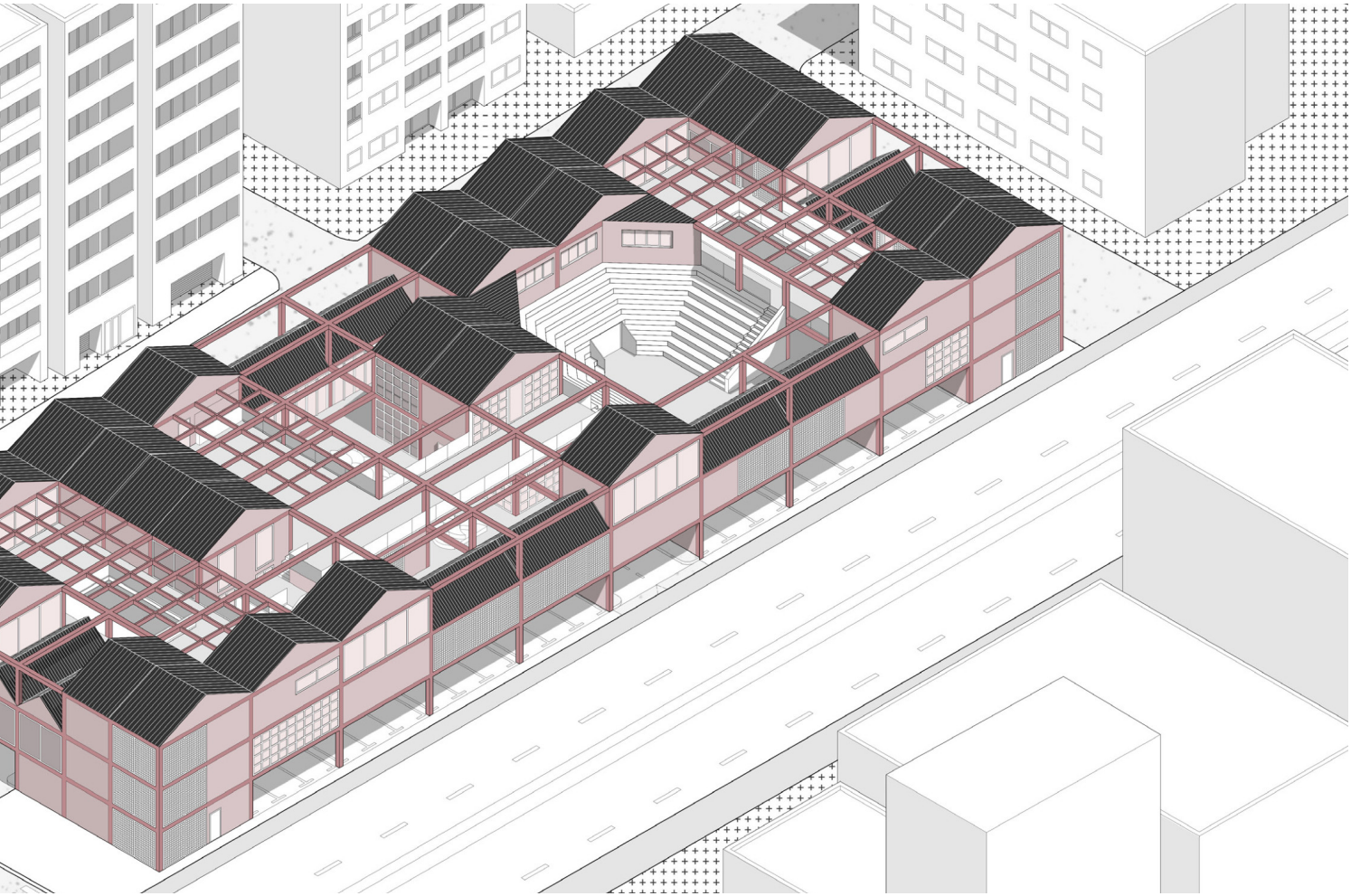
Il lotto, attualmente utilizzato come parcheggio pubblico a raso, rappresenta un vuoto funzionale, attualmente occupato da posti auto detenuti da diverse aziende private.

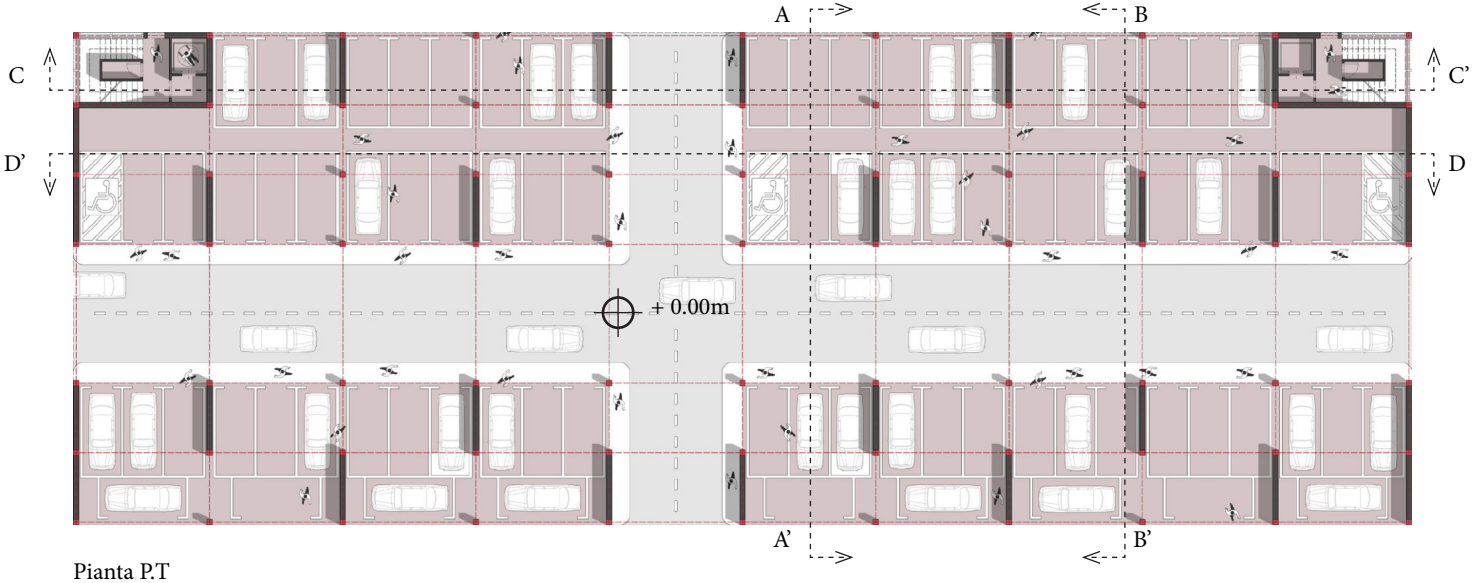
Considerata l'elevata domanda di parcheggi nel centro di Tokyo, la strategia di progetto mira a massimizzare l'utilizzo del suolo, mantenendo la funzione di sosta e integrandola con nuovi servizi destinati alla comunità. Un intervento di questo tipo richiede l'attivazione di un processo di co-progettazione con gli stakeholder privati e il governo di Chūō, seguendo le linee guida per la collaborazione e il miglioramento dei servizi pubblici.



35°39'55.02"N, 139°47'3.96"E







Pianta P.T

Fuori scala

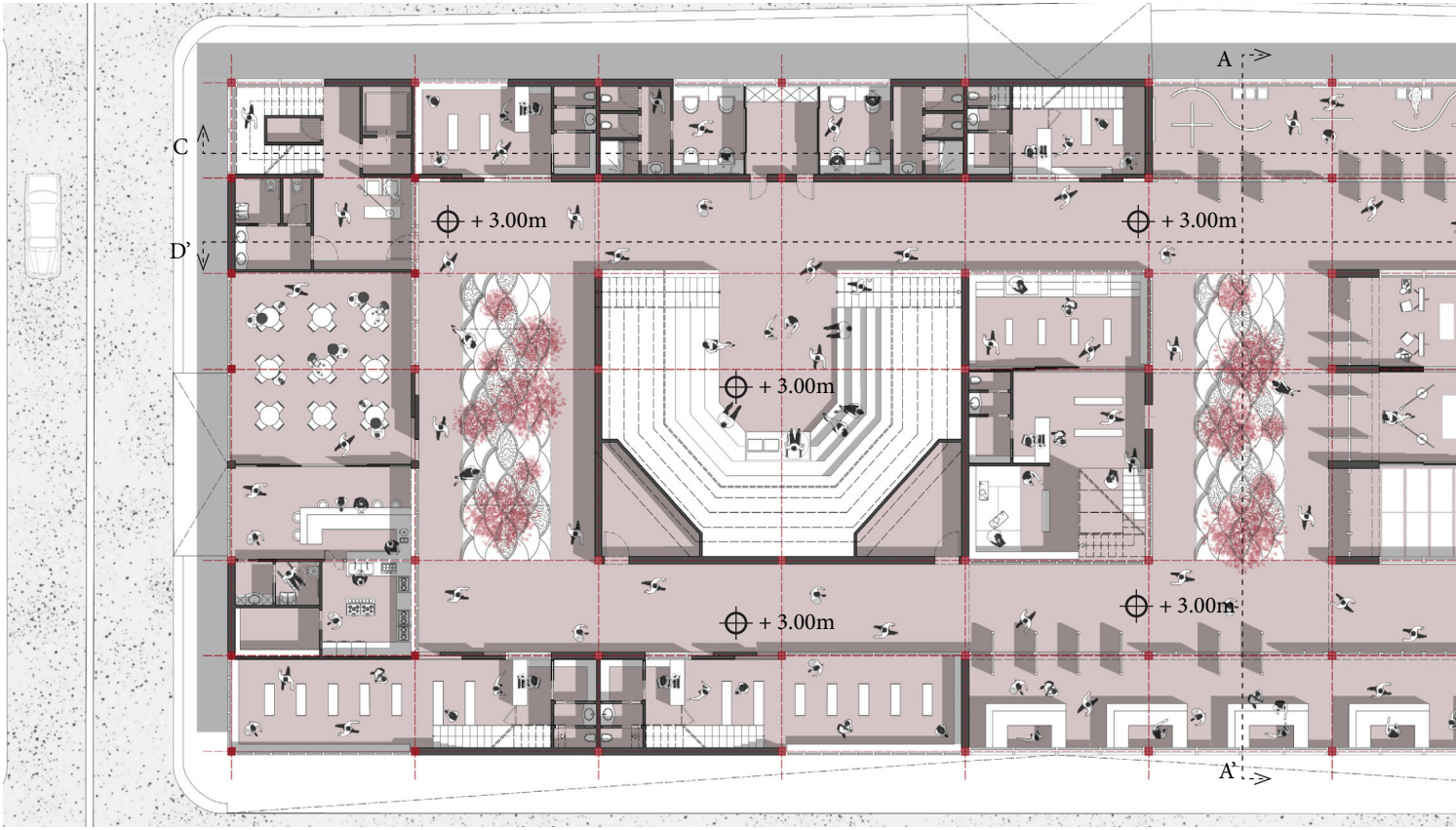
0 2 5 10m

N

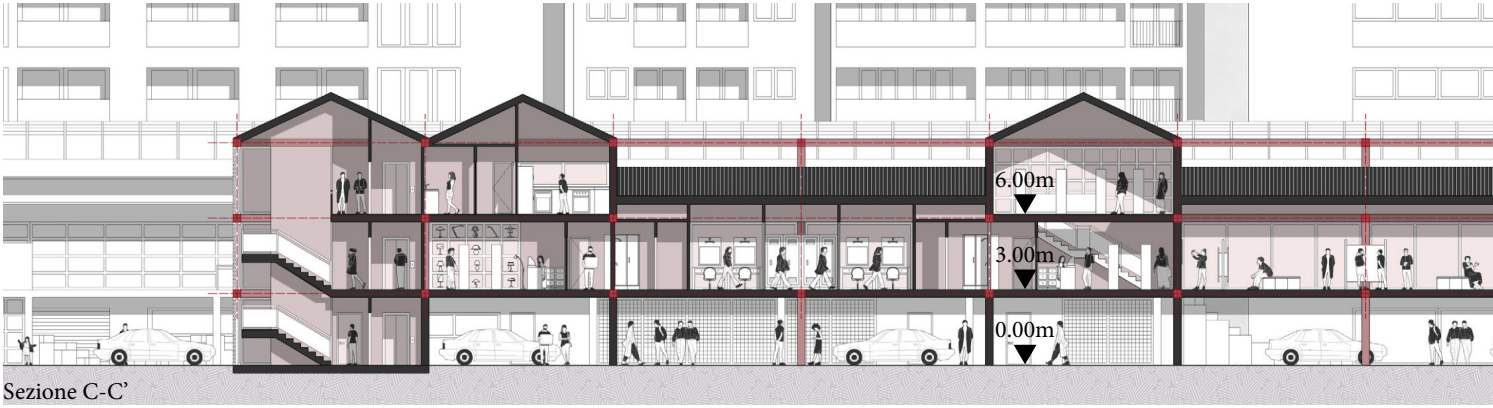
Oltre a incrementare l'offerta di servizi e attività a beneficio dei cittadini, l'intervento contribuirebbe ad accrescere l'attrattività dei parcheggi, attirando utenti interessati ad usufruire dei servizi offerti generando, al contempo, un ritorno economico per le aziende private coinvolte.

L'edificio si sviluppa su due piani fuori terra tramite una griglia di 70 blocchi modulari. Al piano terra, la distribuzione del parcheggio è stata riorganizzata per ottimizzare i flussi di percorrenza rispetto agli assi stradali principali.

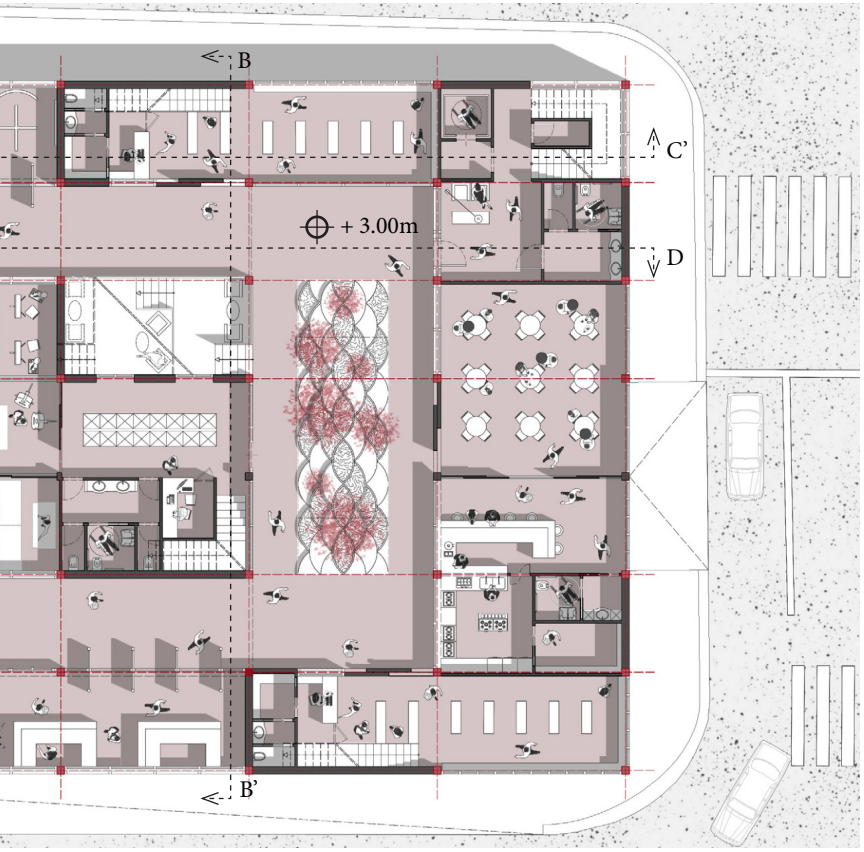
Due nuclei di distribuzione verticale agli estremi del lotto garantiscono l'accesso ai piani superiori, mentre gli elementi tecnici e impiantistici sono inseriti all'interno dei setti murari, in continuità con i piani superiori, che scandiscono il piano terra senza ostacolare la circolazione veicolare.

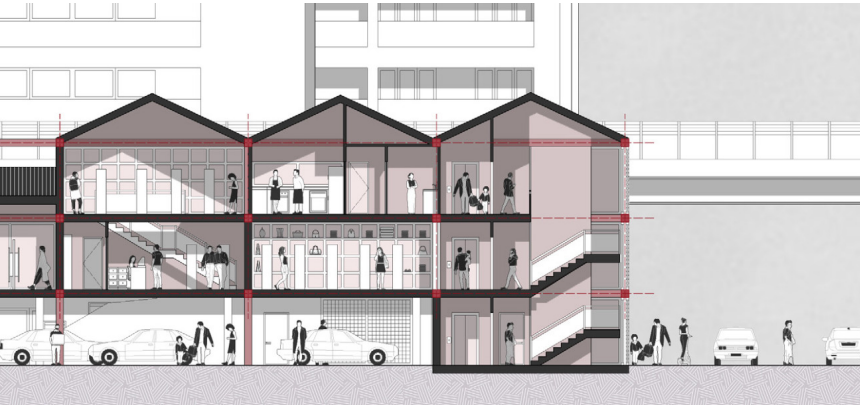


Pianta P.1



Sezione C-C'

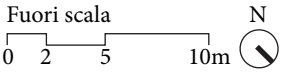




Il piano primo si configura come una piastra multifunzionale. I flussi di percorrenza sono organizzati lungo un anello di transito circolare all'aperto, che collega i diversi blocchi rispettando la modularità della griglia. Tale sistema distributivo garantisce l'indipendenza funzionale dei singoli moduli e la continuità tra le diverse funzioni.

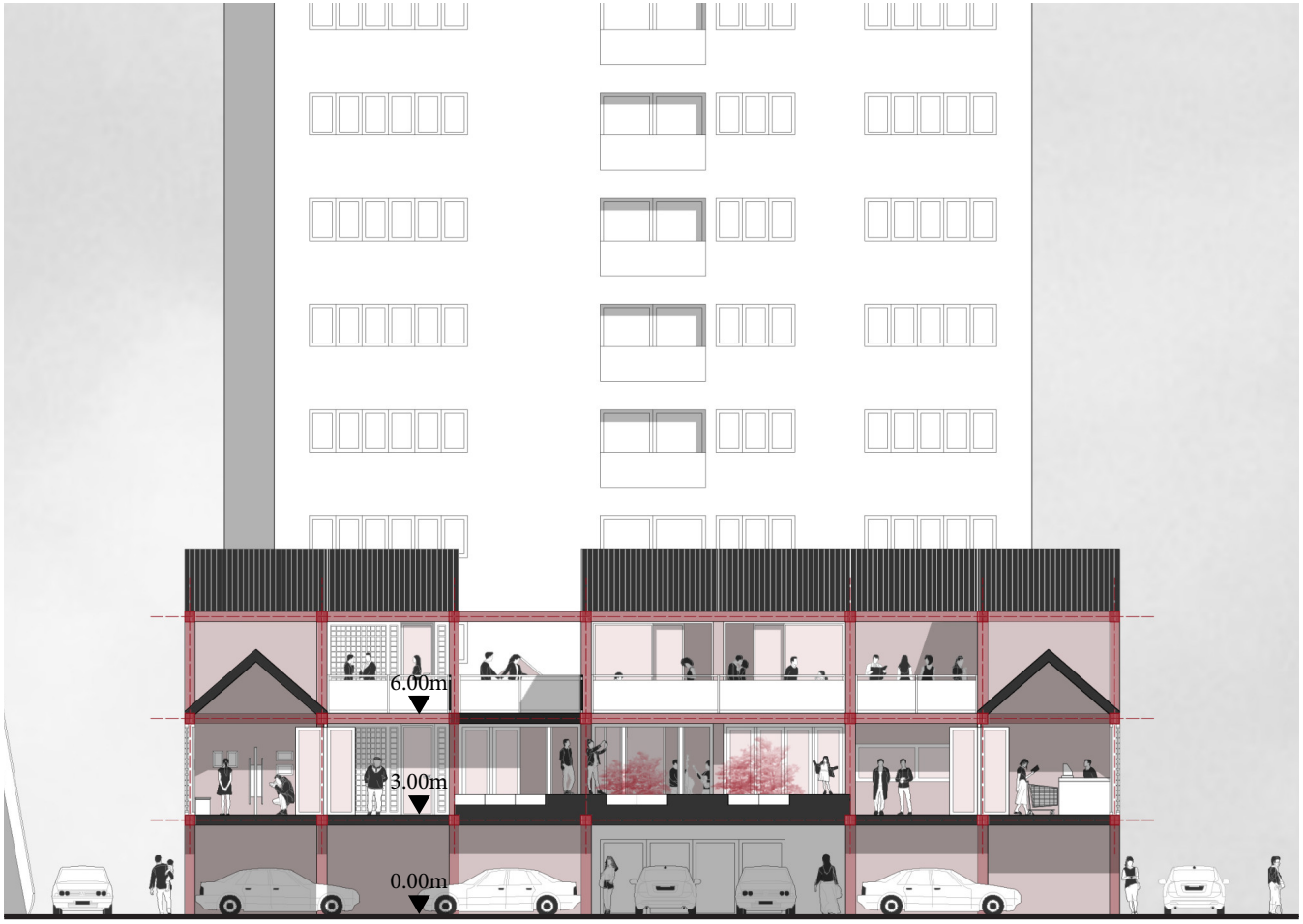
Il percorso anulare articola lungo il suo sviluppo negozi, aree per la ristorazione, spazi espositivi, zone dedicate al mercato e sale polifunzionali.

Alcuni ambienti, in particolare il mercato e la sala polifunzionale, sono caratterizzati dalla presenza di aperture rotanti che consentono una relazione diretta con lo spazio esterno, aumentando permeabilità e flessibilità di questi spazi.





Collage fotografico, vista sul percorso anulare del piano primo

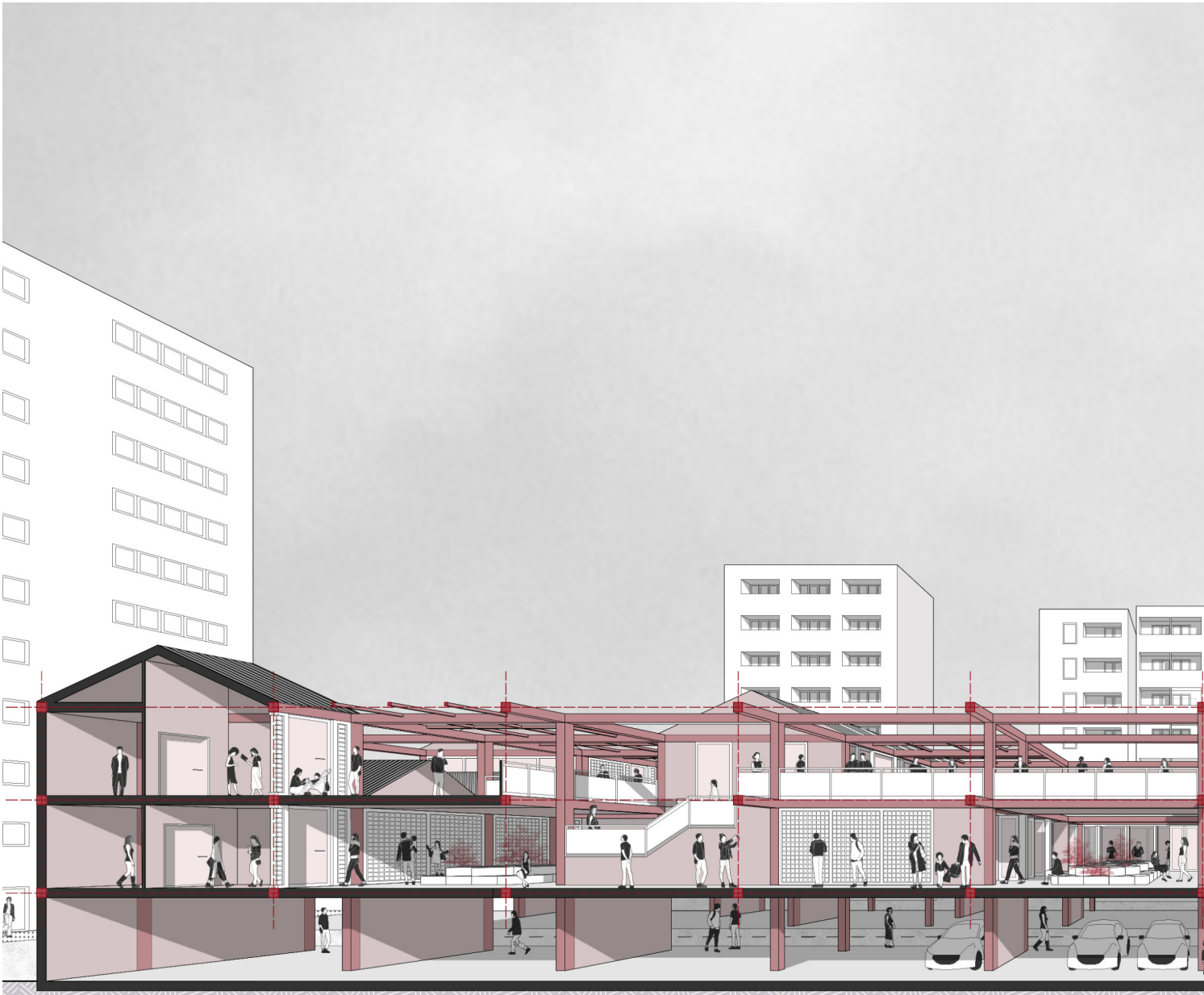


Sezione A-A'

Fuori scala

0 2 5 10m

Il piano primo è scandito da tre piazze *evento*, attorno alle quali si organizzano le principali polarità del progetto: L'auditorium, al quale sono connessi i relativi moduli di servizio, quali camerini e sale tecniche. La libreria, sviluppata su due livelli, e la sala polifunzionale, configurata mediante pareti scorrevoli che consentono di modificare lo spazio in funzione delle diverse esigenze, rendendolo idoneo ad accogliere eventi e laboratori. Hub, anch'esso sviluppato su due livelli, destinato allo studio e al coworking.

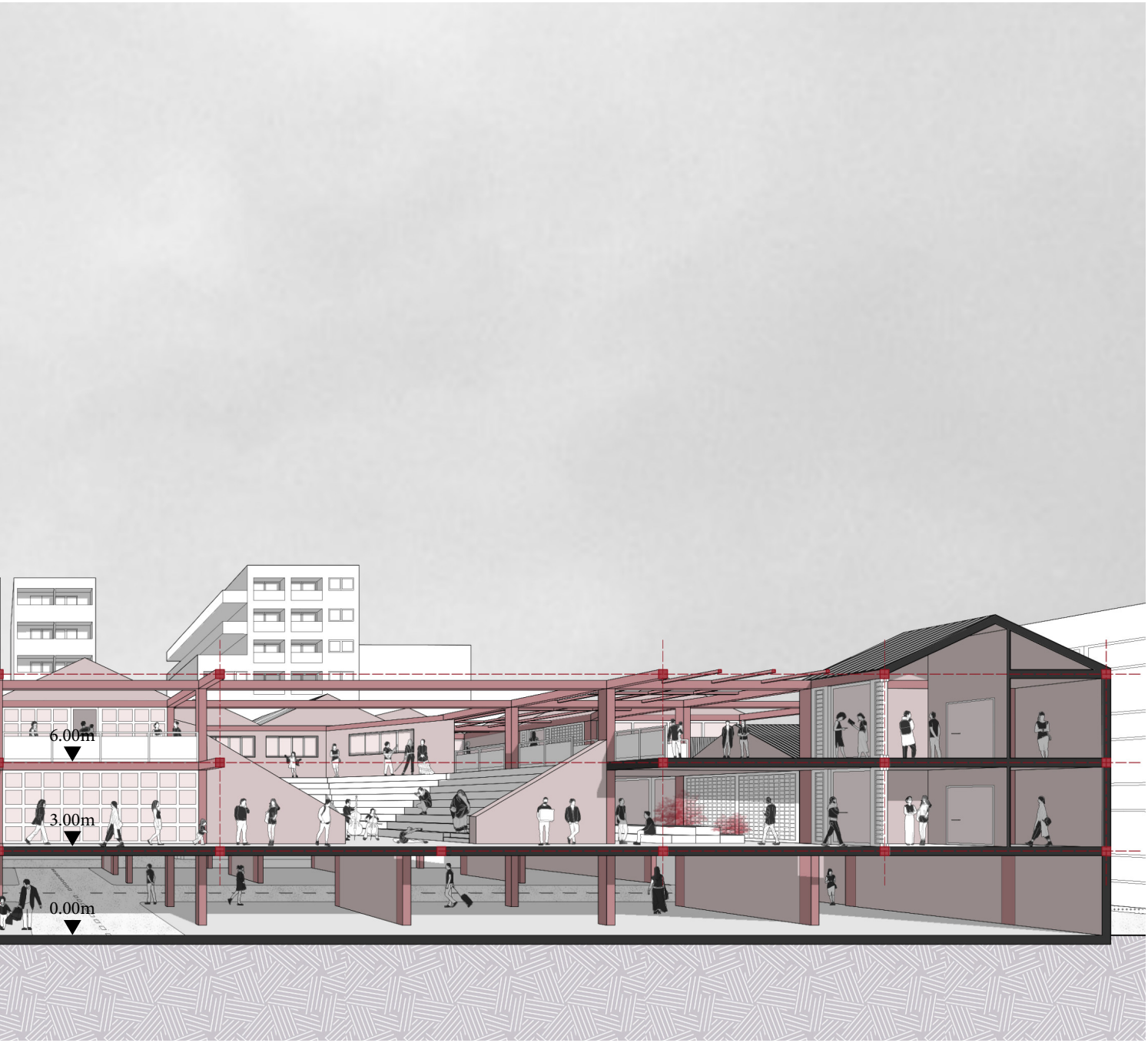


Sezione D-D'

Fuori scala

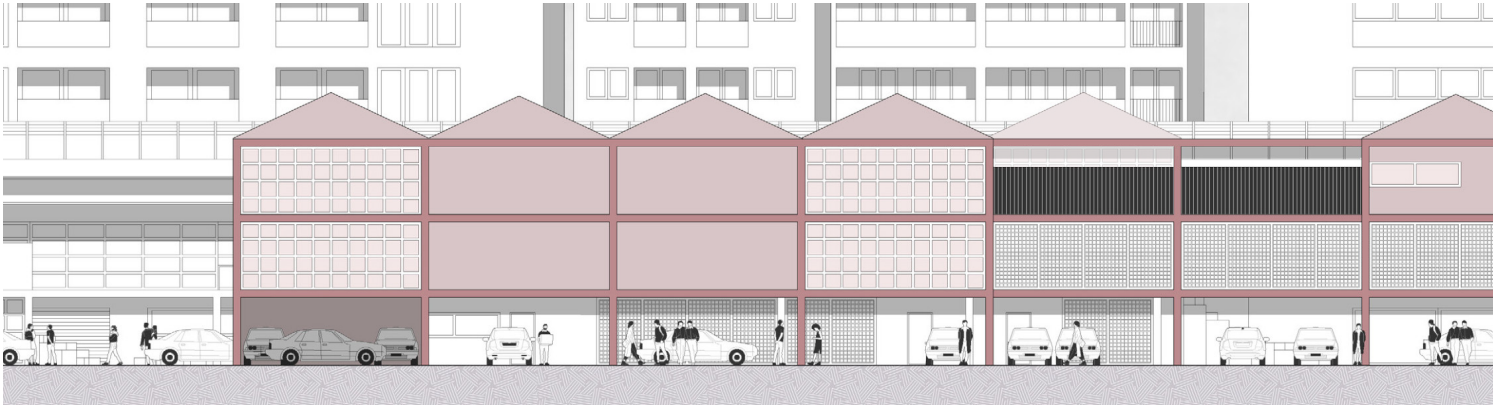
0 2 5 10m

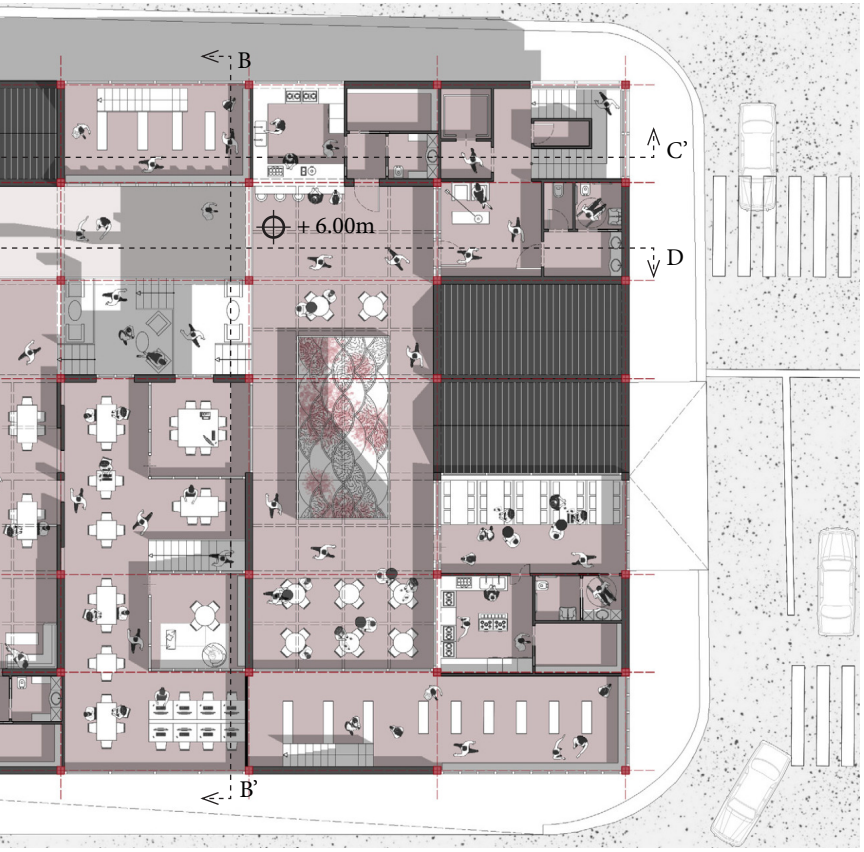
THE PROJECT: COLONIZING THE VOIDS

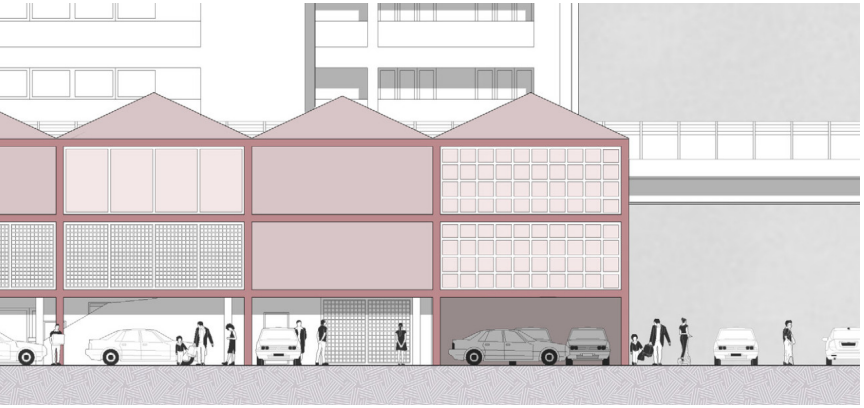




Pianta P.2



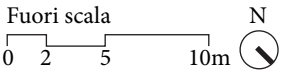




Il sistema di gradinate a ventaglio delle piazze genera sedute e piccole isole verdi disposte a differenti quote. Il loro pattern modulare trae ispirazione dal motivo tradizionale giapponese *Seigaiha*, noto come "onde del mare blu".

Questo disegno, composto da archi semicircolari sovrapposti, rappresenta un elemento ricorrente nell'arte e nell'architettura giapponese, in particolare nelle arti decorative.

Nel progetto, tale riferimento richiama visivamente le scaglie di pesce e le onde stilizzate, evocando la memoria storica dell'isola dei pescatori e il profondo legame del luogo con l'acqua.



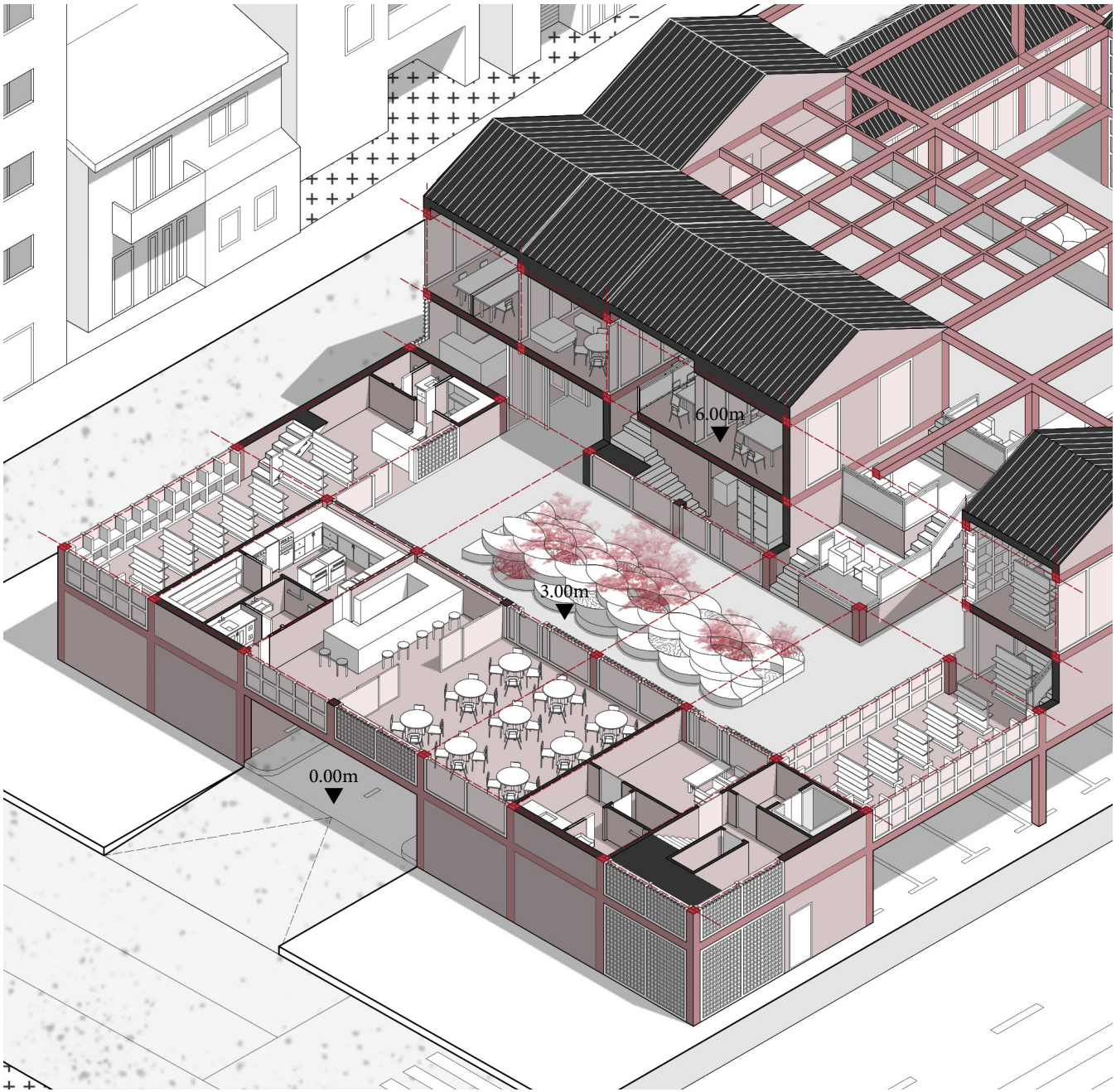


Sezione A-A'

Fuori scala

0 2 5 10m

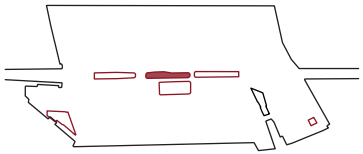
Il progetto trasforma un'area oggi monofunzionale in un sistema ibrido, ottimizzando l'uso del suolo in un contesto ad alta densità.
Oltre alla valorizzazione del lotto, l'intervento genera benefici urbani, sociali ed economici per il quartiere.



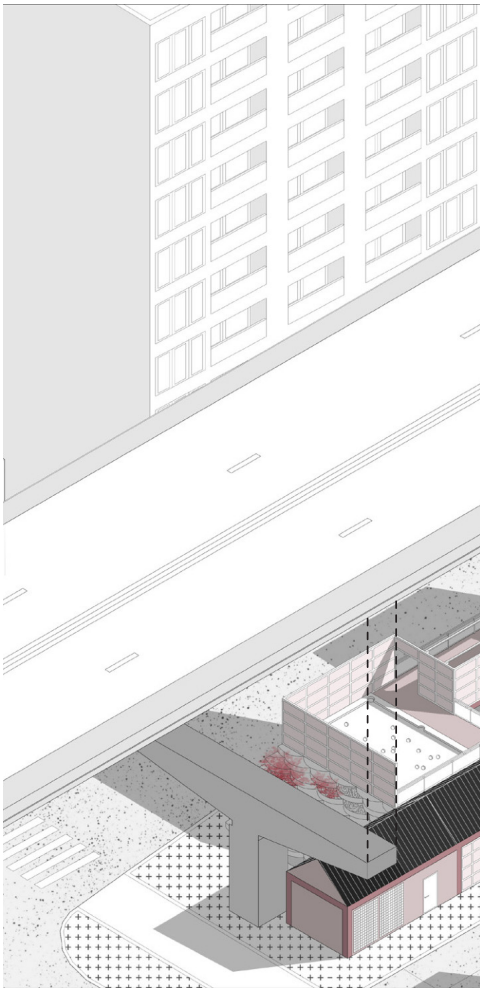
Spaccato assonometrico, sezione B-B'

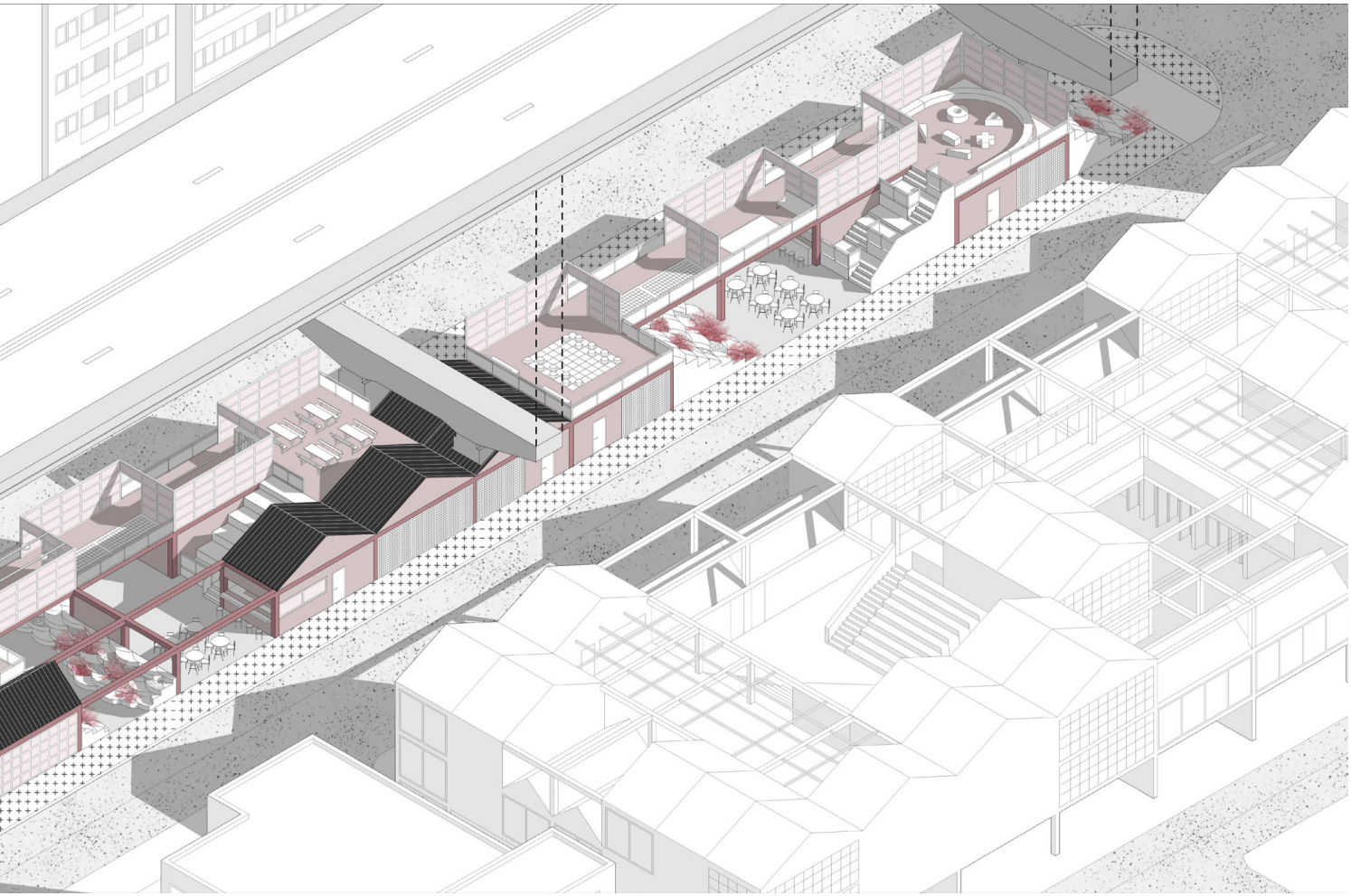
LOTTO 3: INFRASTRUTTURA ABITATA

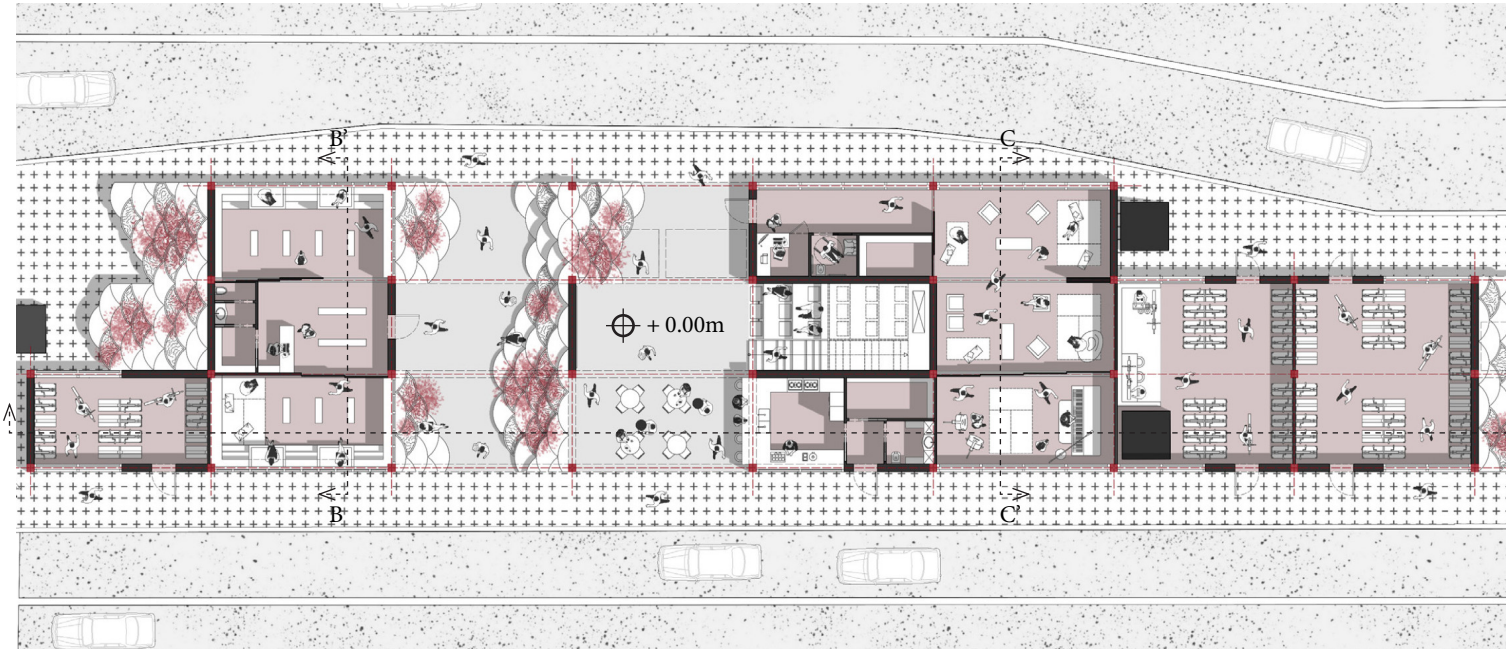
L'intervento sotto il cavalcavia Shingetsu costituisce l'operazione di scala maggiore all'interno del sistema dei Gap Spaces individuati.
Nei tre lotti, la colonizzazione del vuoto generato dall'infrastruttura avviene attraverso la combinazione di due strategie di densificazione. L'incontro tra infill e parassita consente di sfruttare il suolo sottoutilizzato e di riconnettere lo spazio marginale al tessuto urbano, introducendo nuove volumetrie al di sotto del cavalcavia e inglobandone la struttura portante. Il progetto restituisce nuova vita ad uno spazio altrimenti destinato a configurarsi come "terra di nessuno", instaurando un rapporto di dipendenza funzionale e spaziale con l'infrastruttura che lo ospita.



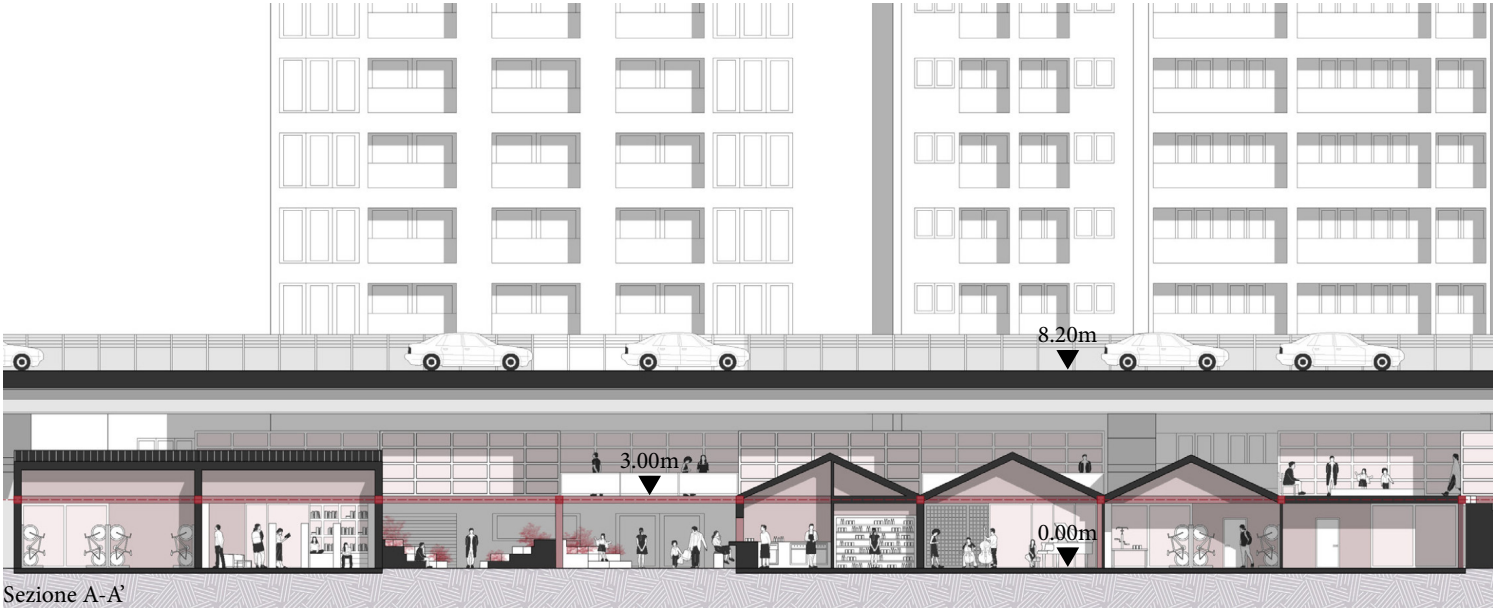
35°39'54.23"N, 139°47'2.76"E



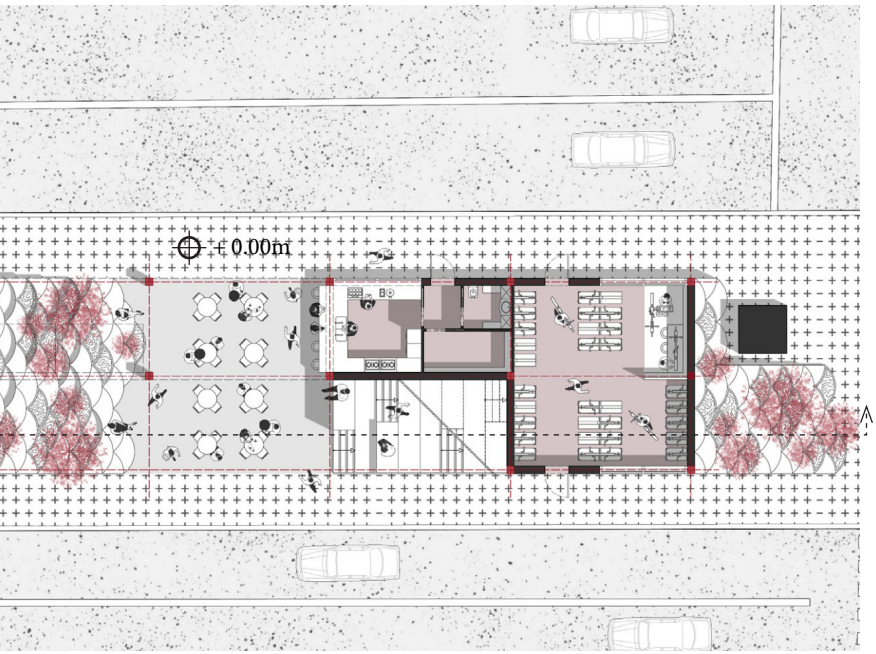


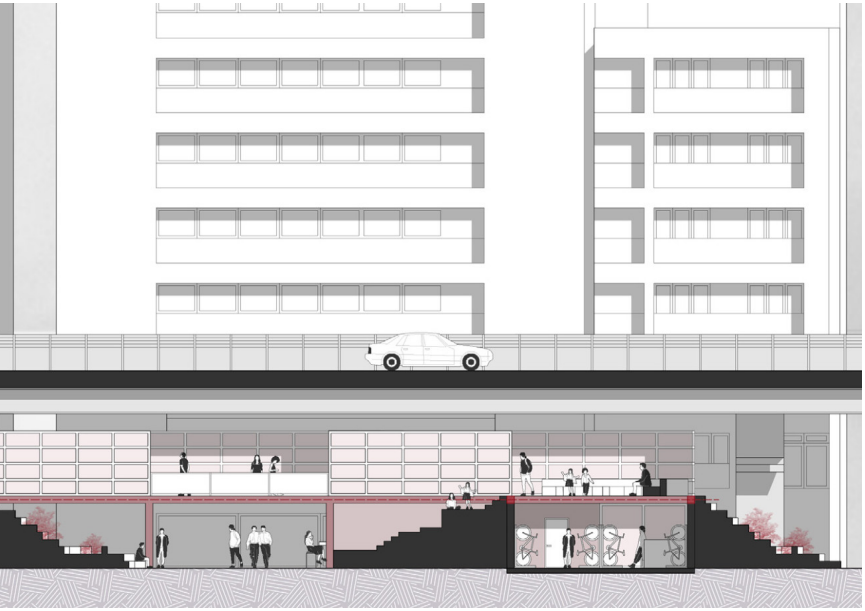


Pianta P.T



Sezione A-A'



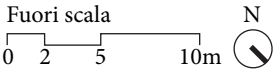


Il lotto n. 3 si configura come uno spazio di parco pubblico attrezzato, integrando moduli con funzioni commerciali e pubbliche.

Il piano terra si articola attorno a due piazze, attrezzate con il sistema di gradinate a ventaglio, che integrano verde urbano e aree di sosta. Queste garanti-scono la permeabilità tra la città e il progetto, evitando che l'intervento si configuri come una barriera, al fine di favorire l'interazione tra i due distretti.

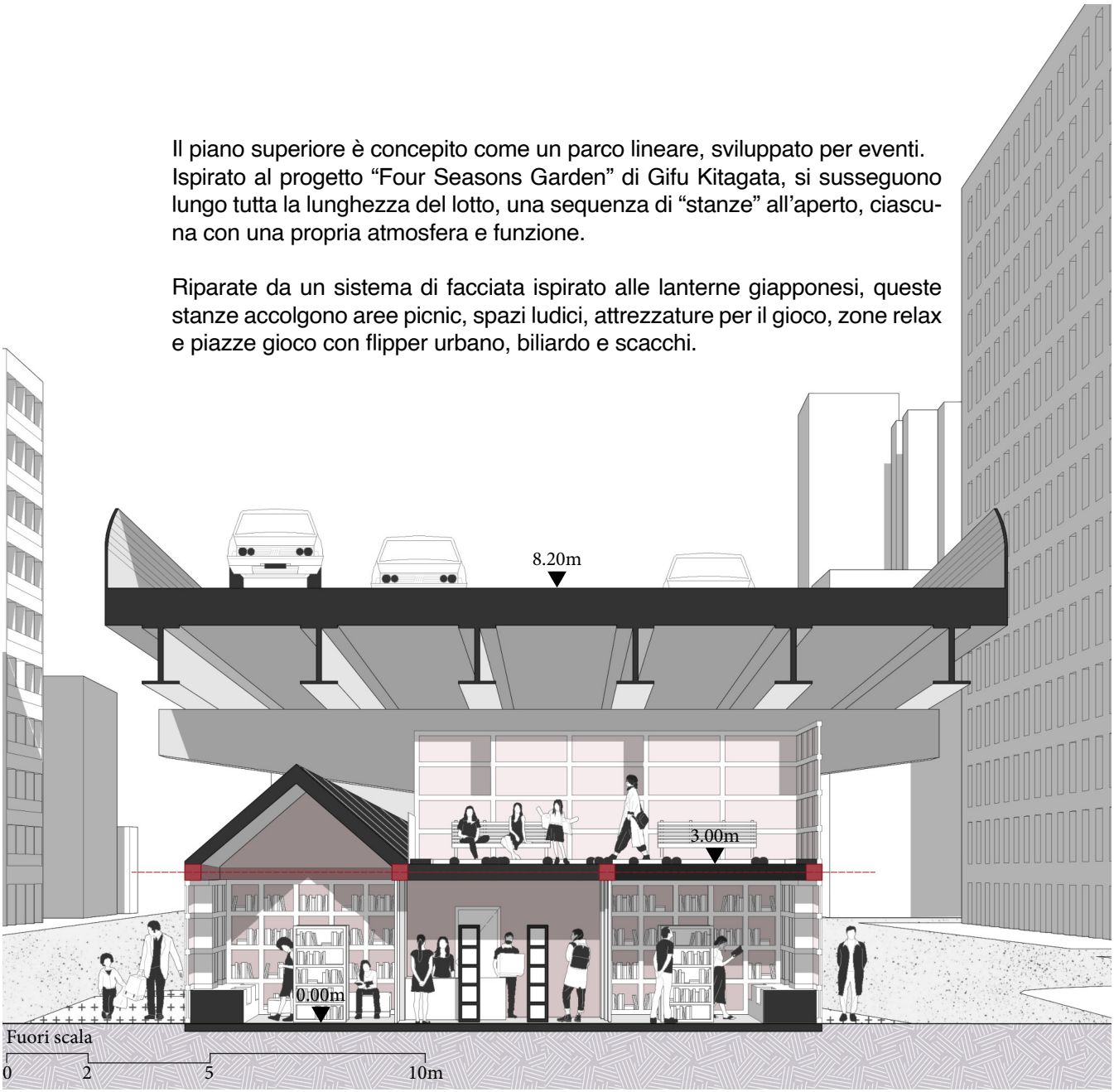
I moduli al piano terra ospitano librerie di quartiere, attività di ristorazione direttamente con-nesse alle piazze, sale polifunzionali in cui svolgere laboratori e attività rivolte ai cittadini e numerosi parcheggi per biciclette, dotati di spazi dedicati a manutenzione e riparazioni
Questi ultimi permettono di preservare la funzione dello spazio sotto il cavalcavia, oggi interamente occupato da stalli per bici, rispondono alla domanda del quartiere di nuovi parcheggi per bici-clette.

Due sistemi di collegamento verticale conducono al piano superiore. Le salite sono concepite come spazi di sosta, una di queste utilizzabile come cinema all'aperto o spazio per eventi.

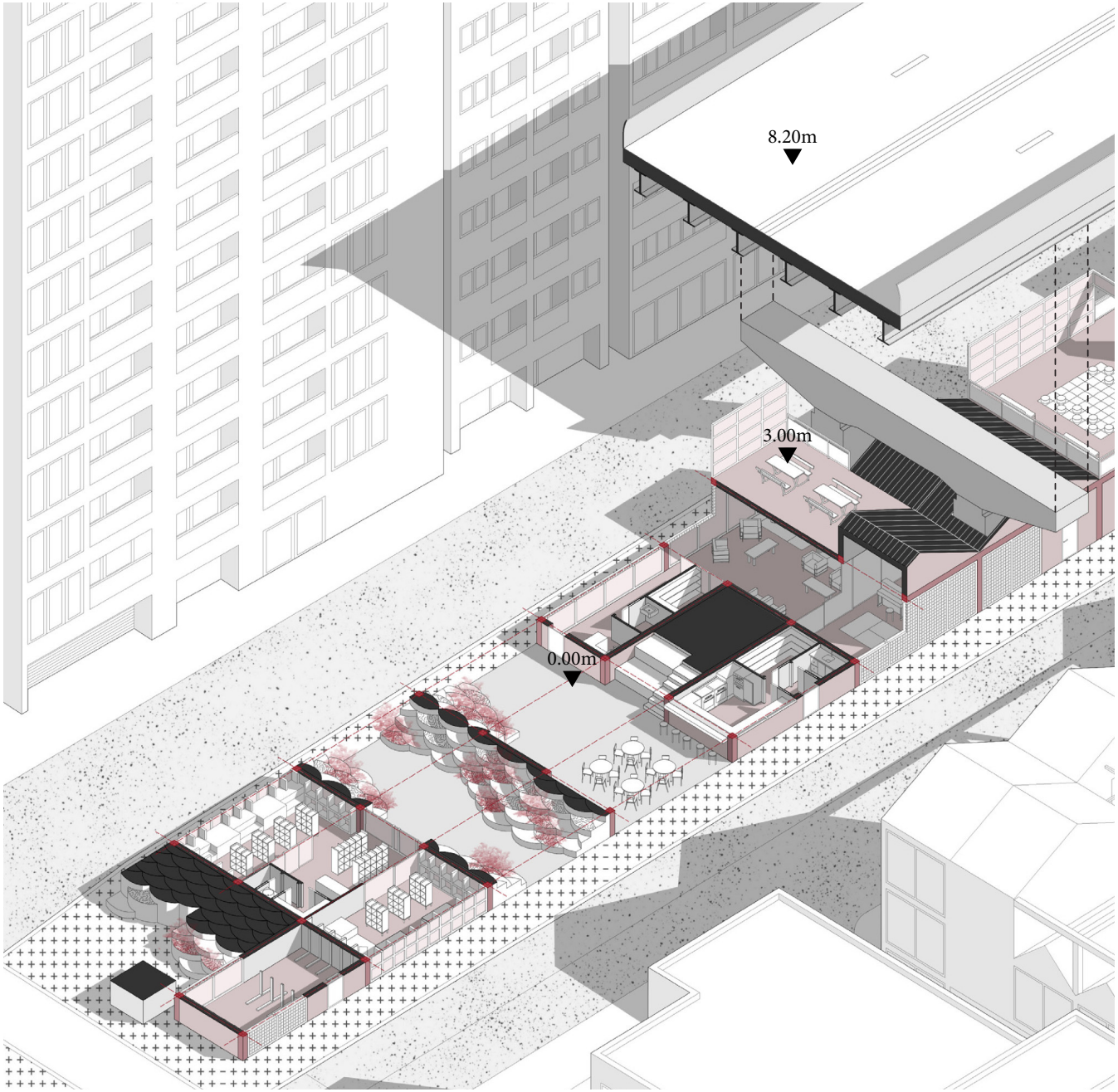


Il piano superiore è concepito come un parco lineare, sviluppato per eventi. Ispirato al progetto “Four Seasons Garden” di Gifu Kitagata, si susseguono lungo tutta la lunghezza del lotto, una sequenza di “stanze” all’aperto, ciascuna con una propria atmosfera e funzione.

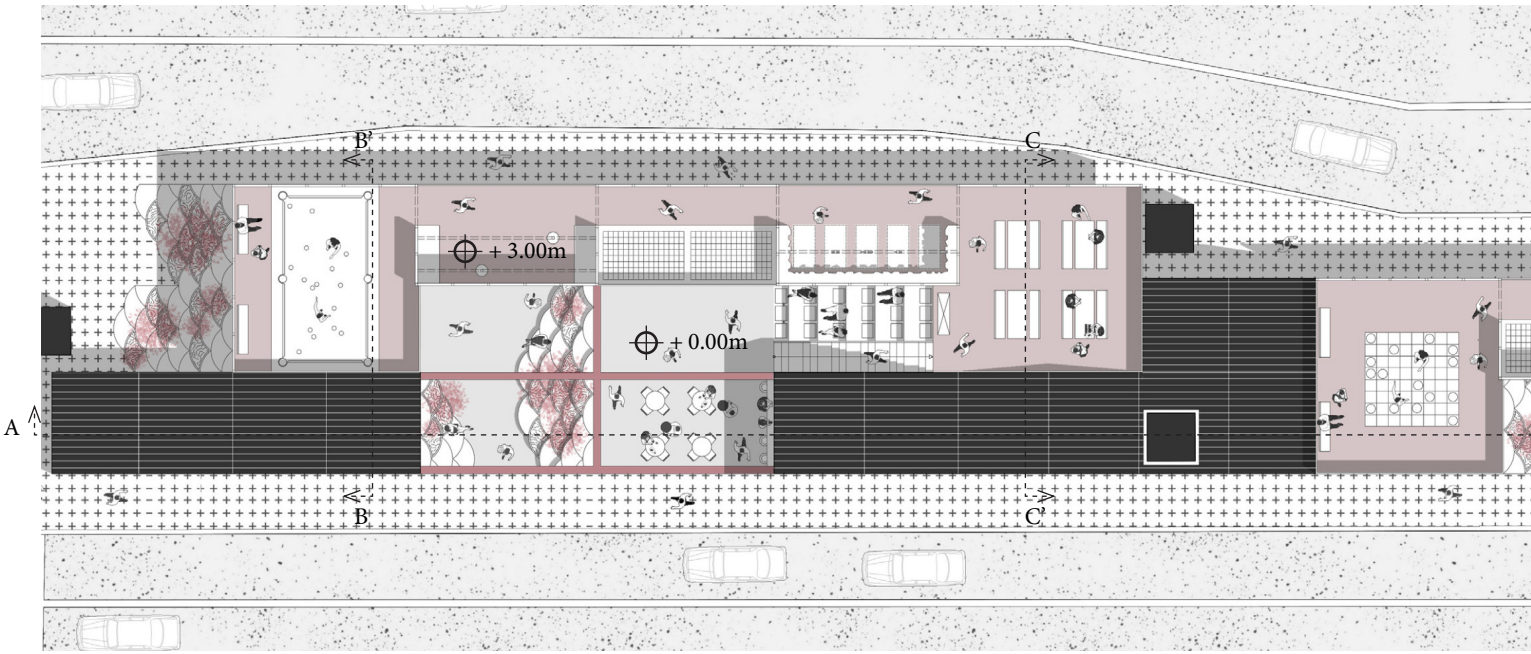
Riparate da un sistema di facciata ispirato alle lanterne giapponesi, queste stanze accolgono aree picnic, spazi ludici, attrezzature per il gioco, zone relax e piazze gioco con flipper urbano, biliardo e scacchi.



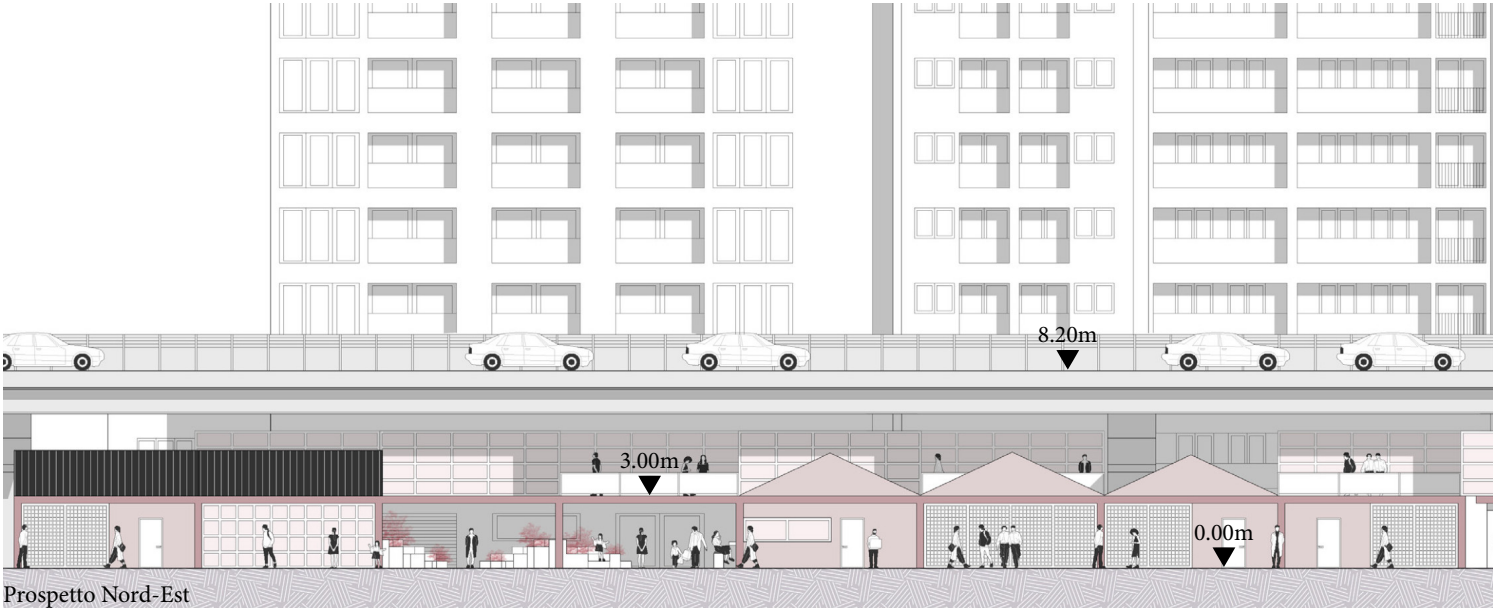
Sezione B-B’



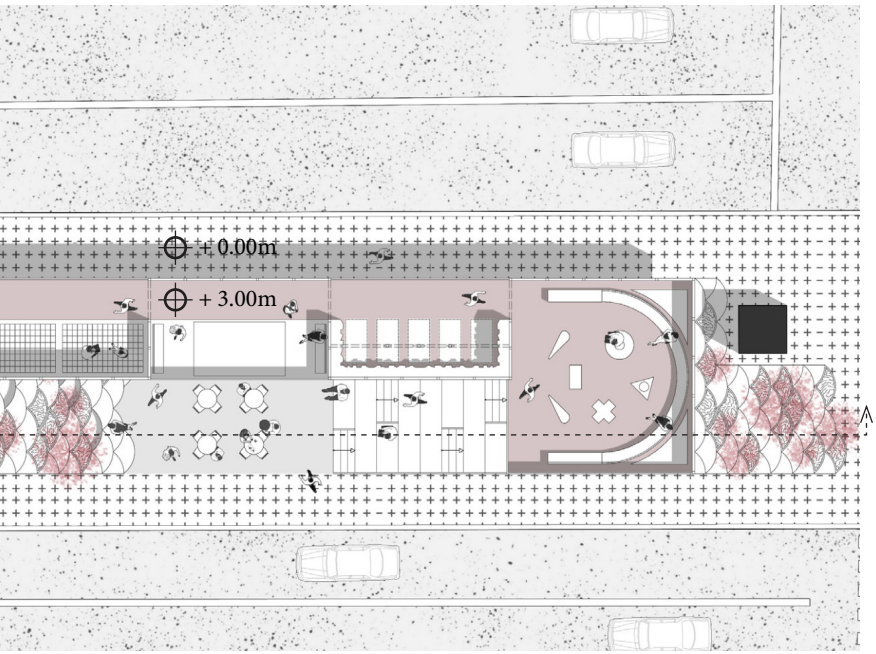
Spaccato assonometrico, sezione C-C'

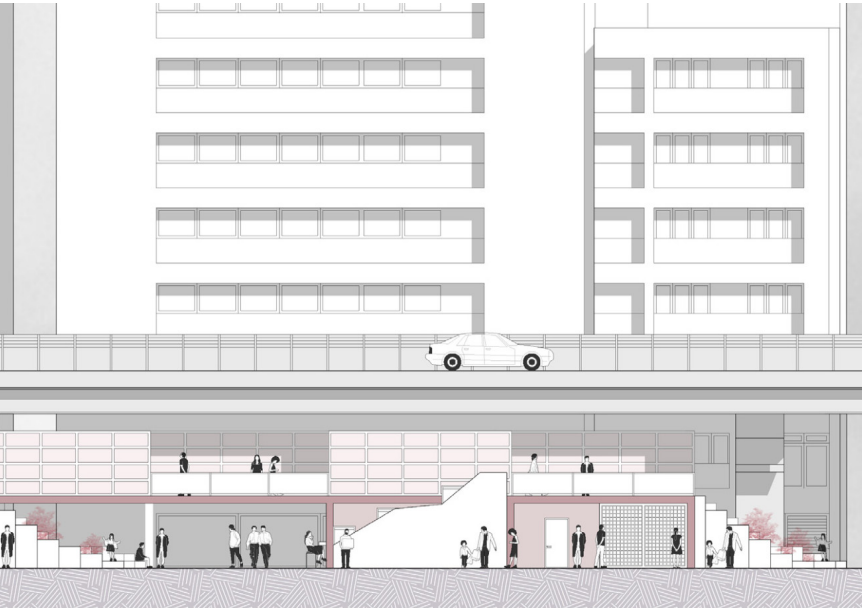


Pianta P.1



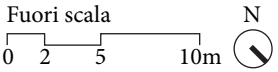
Prospetto Nord-Est

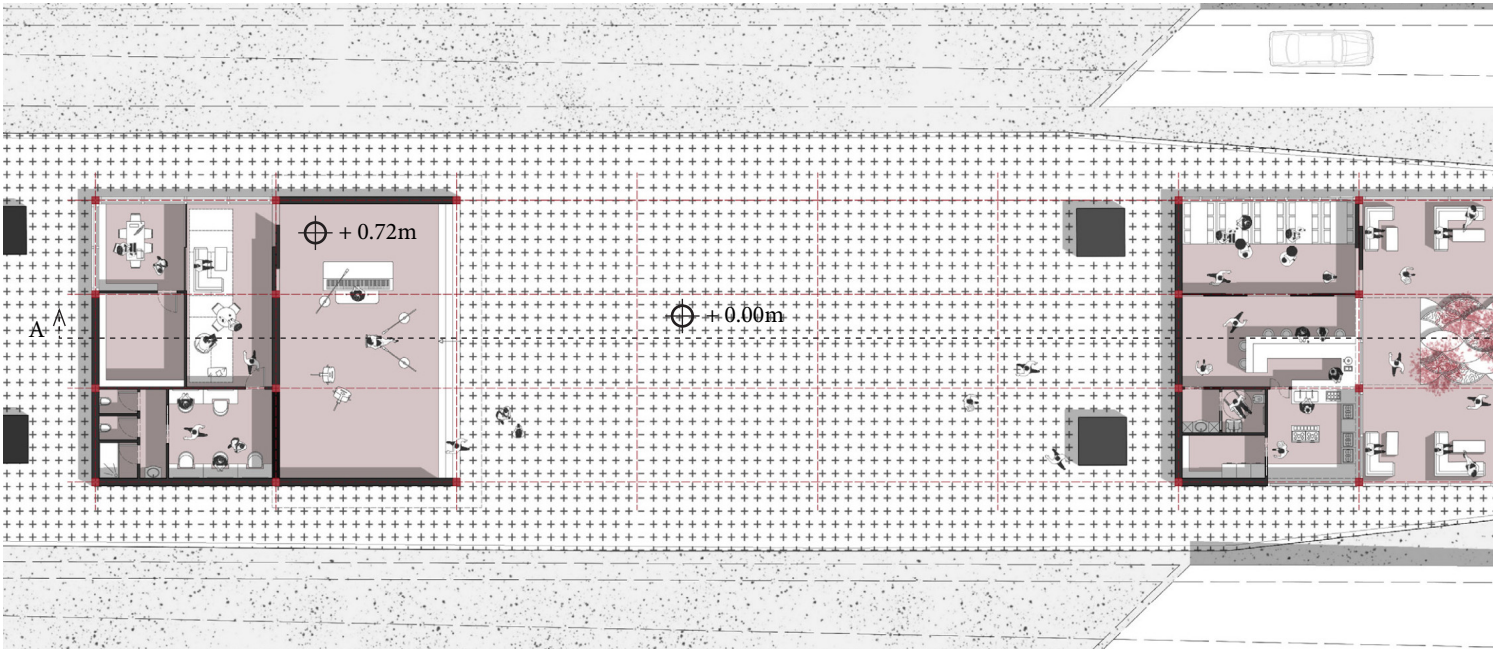




La disposizione delle funzioni in successione obbliga gli utenti del parco a percorrere l'intero percorso per poterne usufruire, creando un ambiente dinamico, più vicino alla cultura giapponese del vicolo come luogo pubblico che a quella occidentale della piazza.

Nel suo insieme, l'intervento assume la forma di un dispositivo urbano in grado di ricucire la distanza, fisica e percepita, tra infrastruttura, aree marginali e città, offrendo al quartiere un nuovo polo d'incontro e compensando la carenza di spazi pubblici adeguatamente attrezzati per una gamma di utenti più vasta.

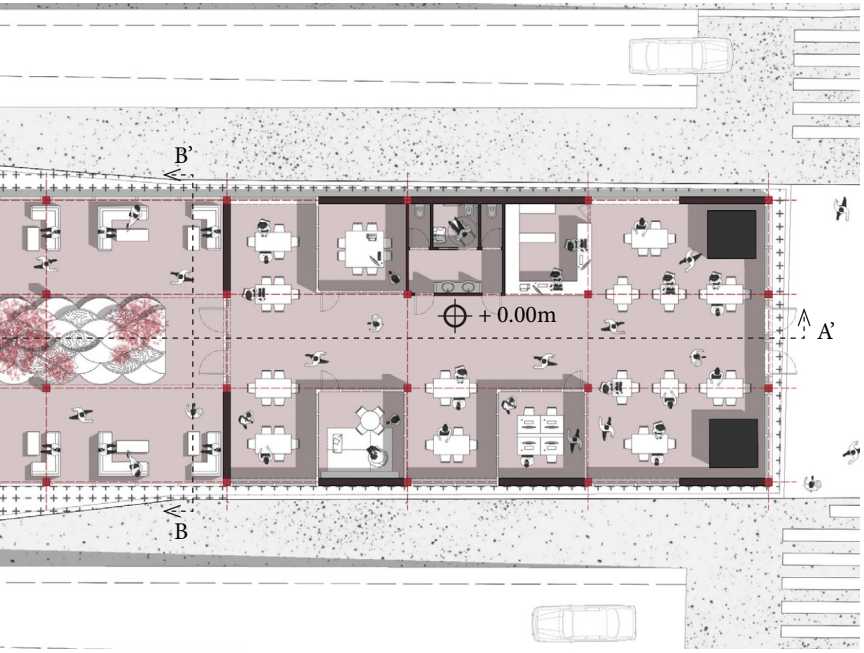




Pianta P.T



Sezione A-A'

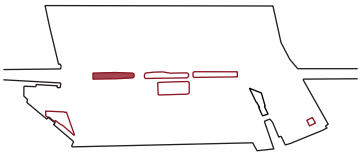




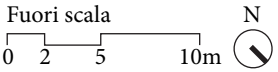
LOTTO 4: INFRASTRUTTURA ABITATA

Il lotto n. 4 è concepito come un hub polifunzionale articolato in più moduli dalle funzioni differenti.
Una parte degli spazi è destinata ad attività di coworking e a sale studio, mentre il restante volume è progettato come un ampio spazio flessibile, adatto a ospitare eventi, spettacoli e altre attività collettive.

L'area antistante il palco, dotata di spazi tecnici e di supporto dedicati, si presenta come una grande superficie aperta al pubblico.



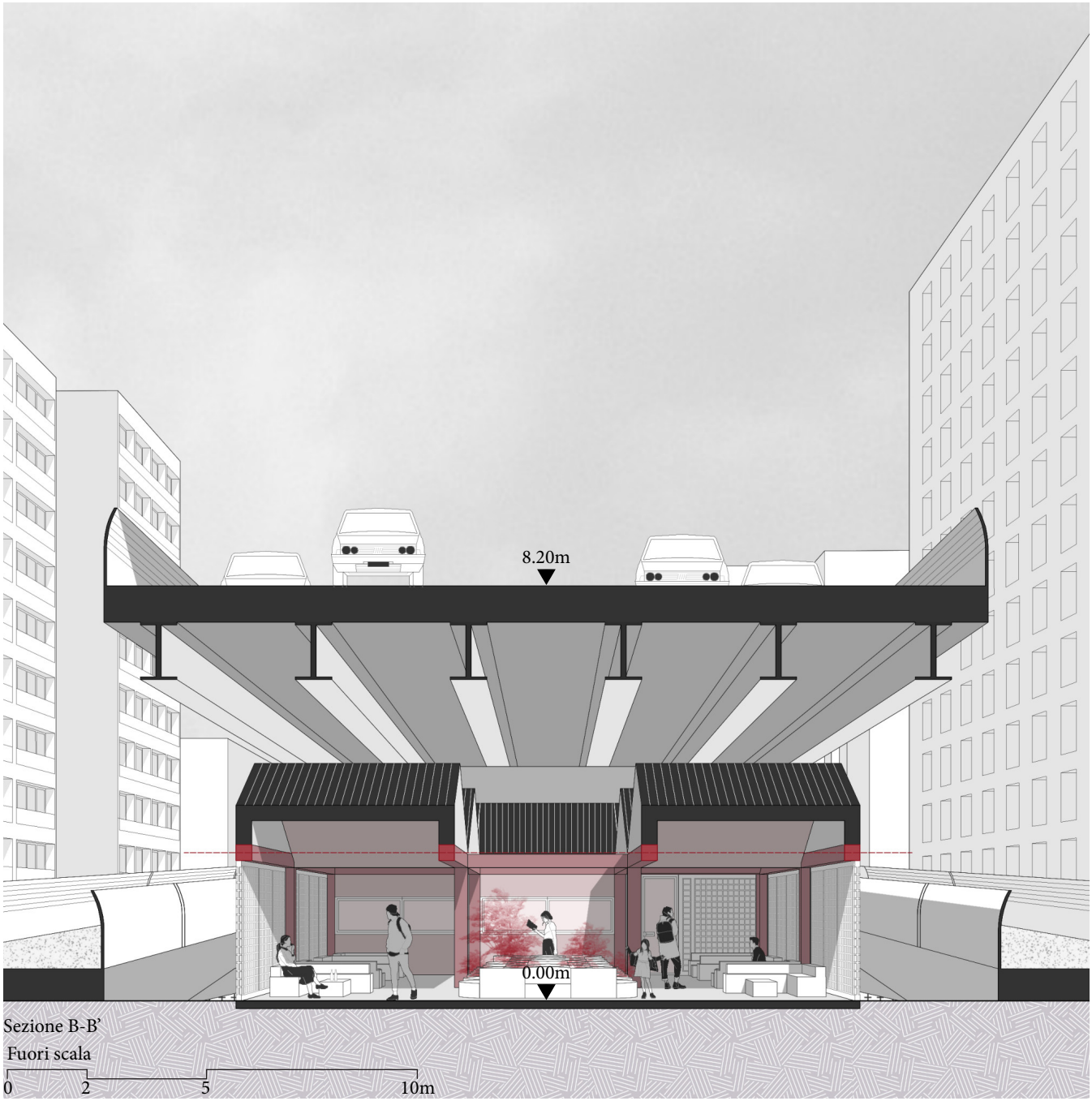
35°39'51.16"N, 139°47'6.16"E

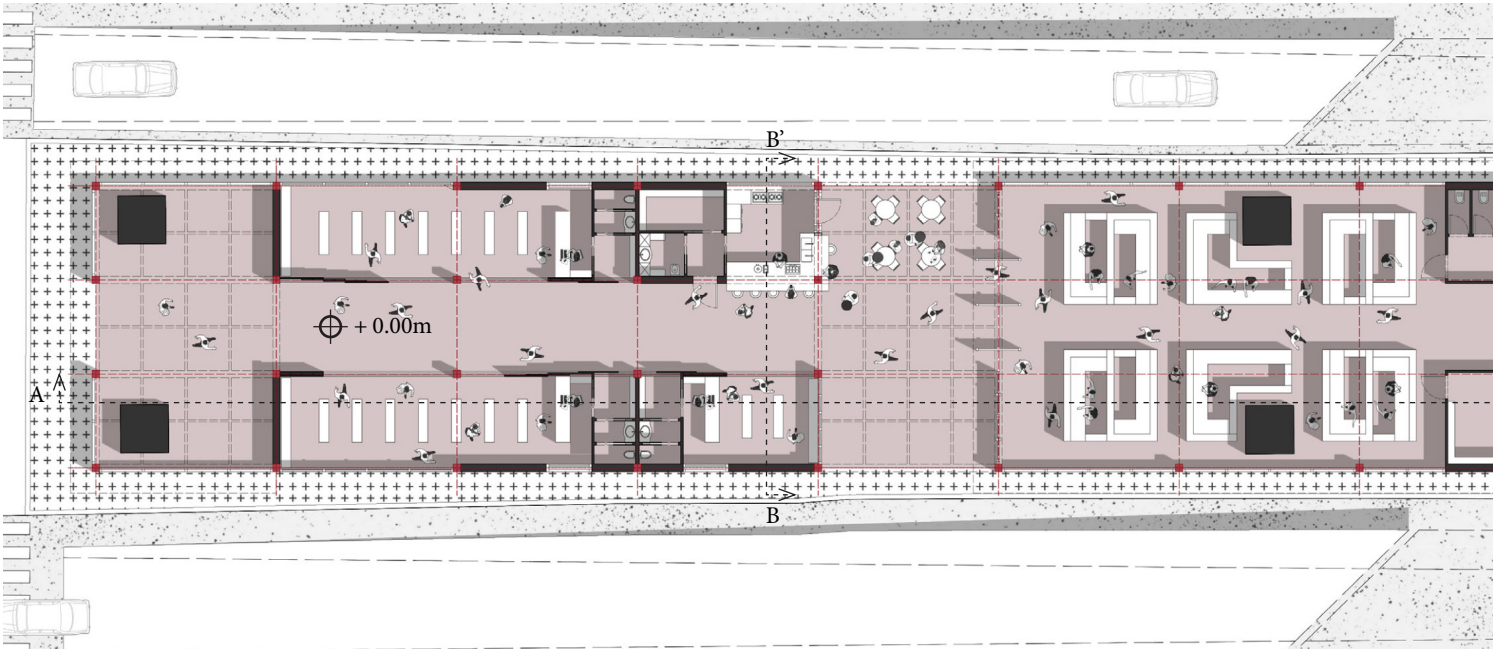


La modularità della griglia consente allo spazio di adattarsi a differenti allestimenti in relazione alle esigenze degli eventi previsti. Tale impostazione garantisce una fruizione libera e continua, restituendo alla collettività un'area ampia, coperta e accessibile, utilizzabile in qualsiasi condizione climatica.

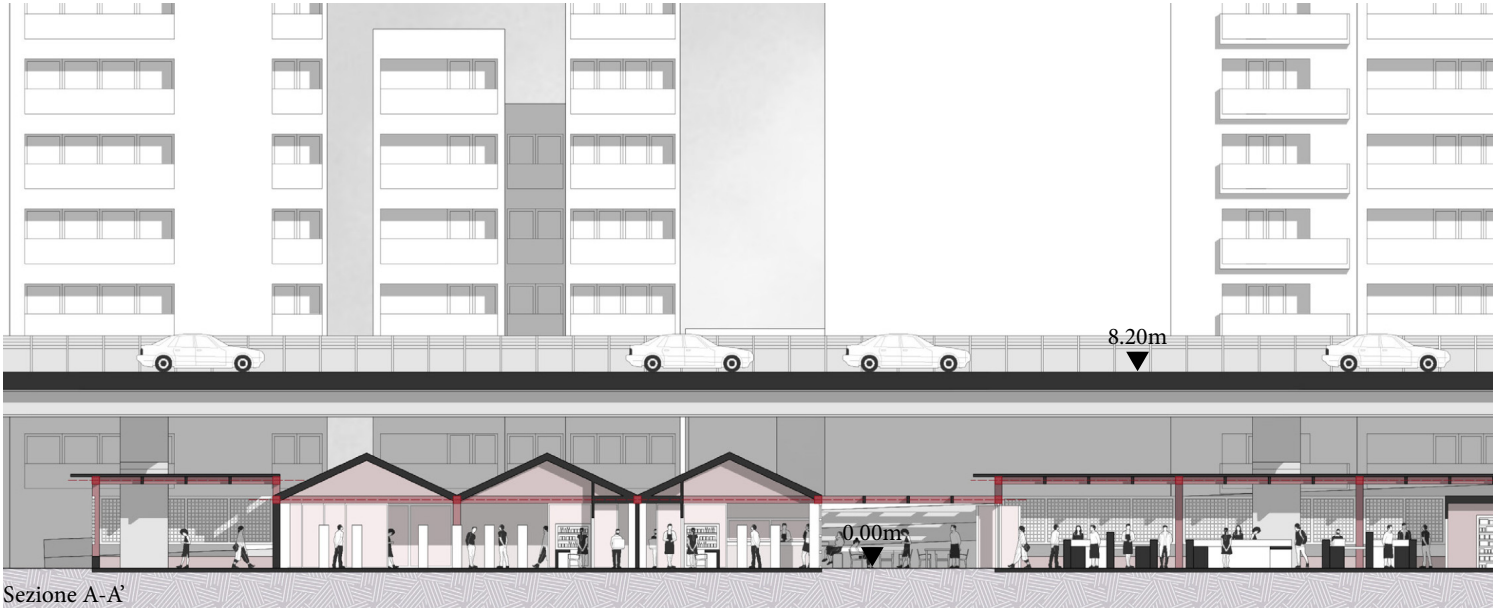
Un secondo blocco ospita le funzioni di ristoro, strettamente connesse agli ambienti dedicati allo studio e al coworking. Il collegamento tra i diversi moduli è garantito da una corte centrale all'aperto, attrezzata con sedute e tavolini, concepita come spazio di pausa e di relazione a servizio di entrambi i moduli.

THE PROJECT: COLONIZING THE VOIDS

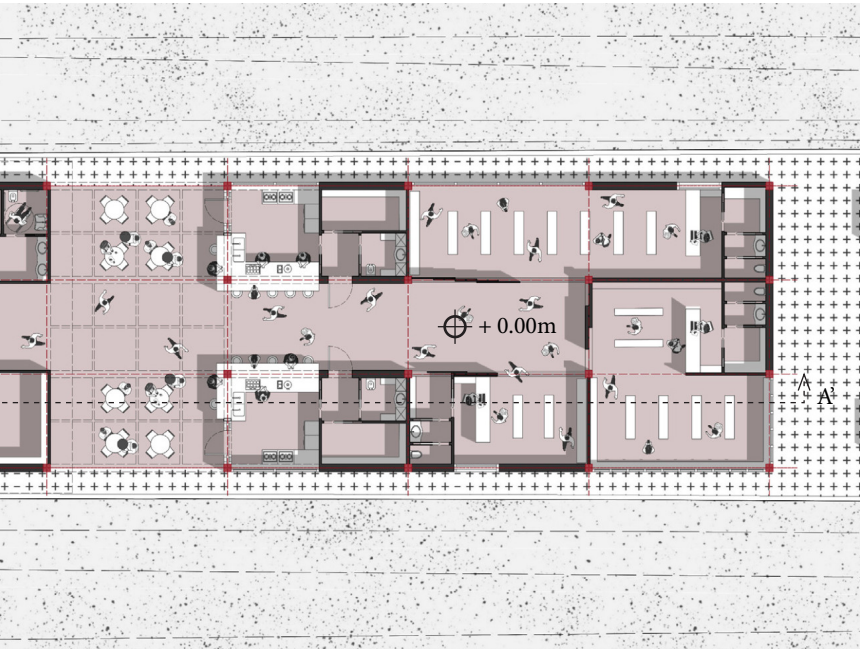




Pianta P.T



Sezione A-A'

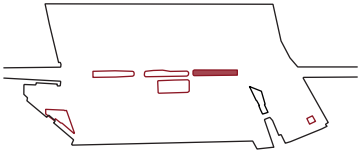




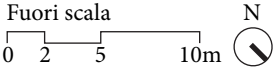
LOTTO 5: INFRASTRUTTURA ABITATA

Il lotto n. 5, situato in corrispondenza della via commerciale Monjia, si configura come prolun-gamento funzionale della via.
Concepito come un polo commerciale, il complesso ospita moduli destinati a mercato coperto, ristorazione e negozi.

Il progetto si sviluppa lungo un asse distributivo principale sul quale si affacciano le attività di vendita.
Il rivestimento mediante pareti scorrevoli consente di instaurare una continuità spaziale tra l'interno delle unità commerciali e lo spazio di distribuzione, che assume quindi la funzione espositiva dei prodotti. I moduli, concepiti come unità indipendenti, possono essere ampliati o sostituiti a seconda delle esigenze degli esercenti.



35°39'57.50"N, 139°46'59.24"E





Collage fotografico, vista interna del mercato coperto

Il mercato coperto centrale costituisce l'elemento fulcro del progetto. Questo spazio è caratterizzato da un sistema di copertura a cassettoni posto a una quota superiore rispetto agli spazi laterali, conferendo al mercato maggiore monumentalità e riconoscibilità visiva.
L'ambiente è delimitato da pannelli rotanti, che consentono di ottenere una continuità tra spazio interno ed esterno.

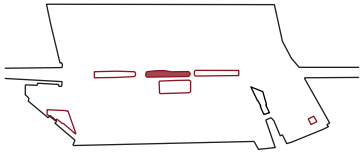


Sezione B-B'

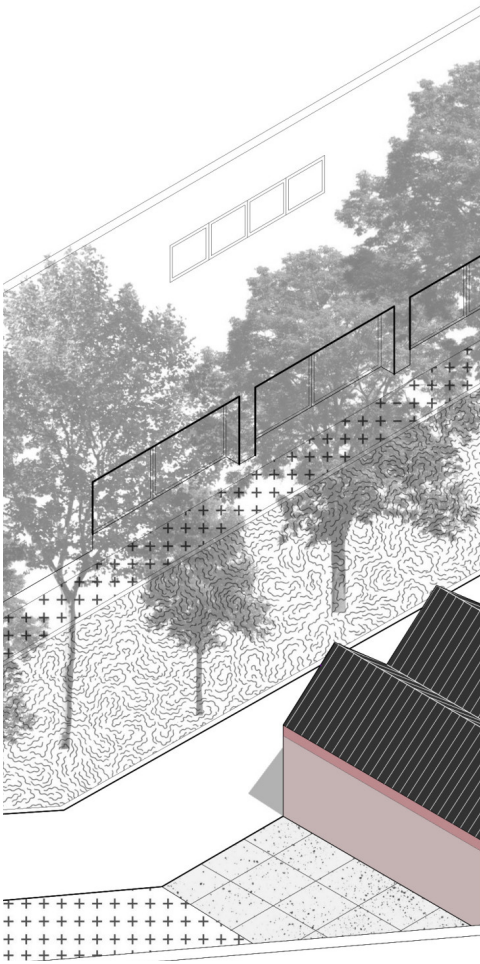
LOTTO 3: INFRASTRUTTURA ABITATA

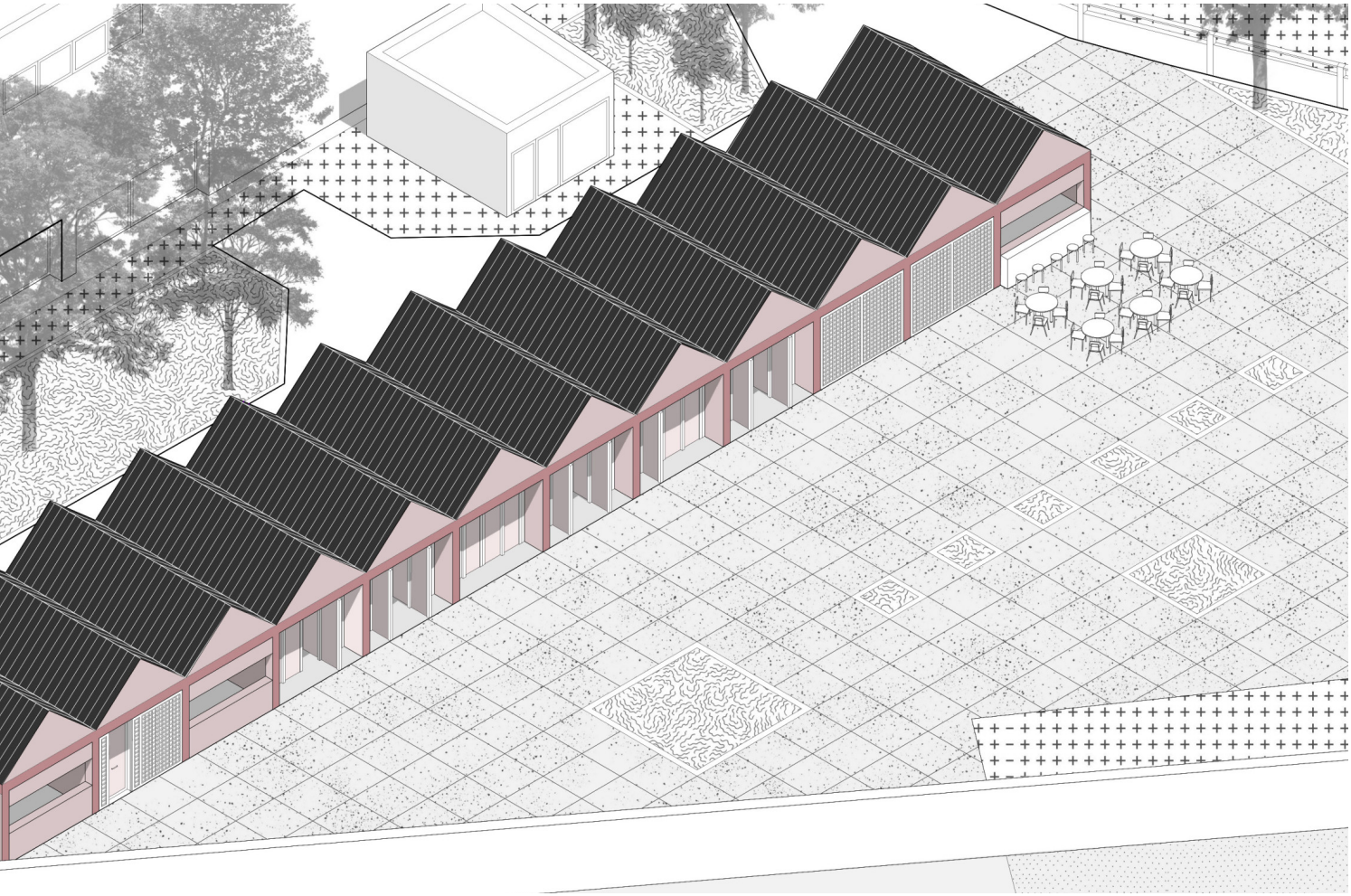
Il progetto si inserisce all'interno del parco Tsukuda 3-chome, in prossimità dell'argine del waterfront.
La fase di analisi ha evidenziato due principali criticità: da un lato, i parchi pubblici si configurano come vuoti urbani, caratterizzati dalla mancanza di attrezzature adeguate, ampie superfici asfaltate e vegetazione scarsa o poco curata; dall'altro, si registra una generale carenza di strutture dedicate alla prevenzione dei disastri a scala dell'isola.

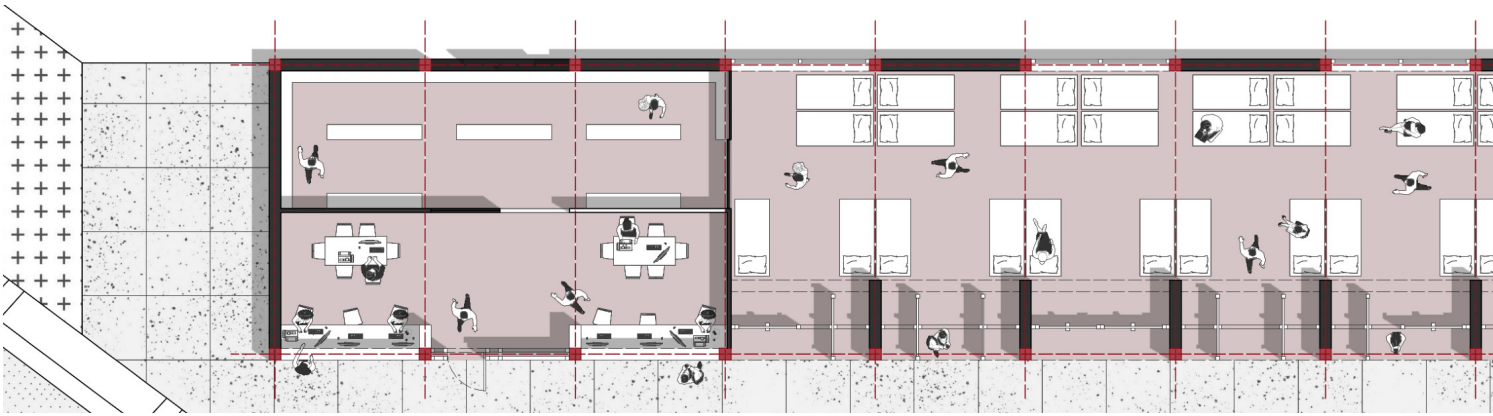
Il progetto nasce dall'esigenza di riattivare questi spazi, mediante l'introduzione di servizi dedicati alla protezione civile.



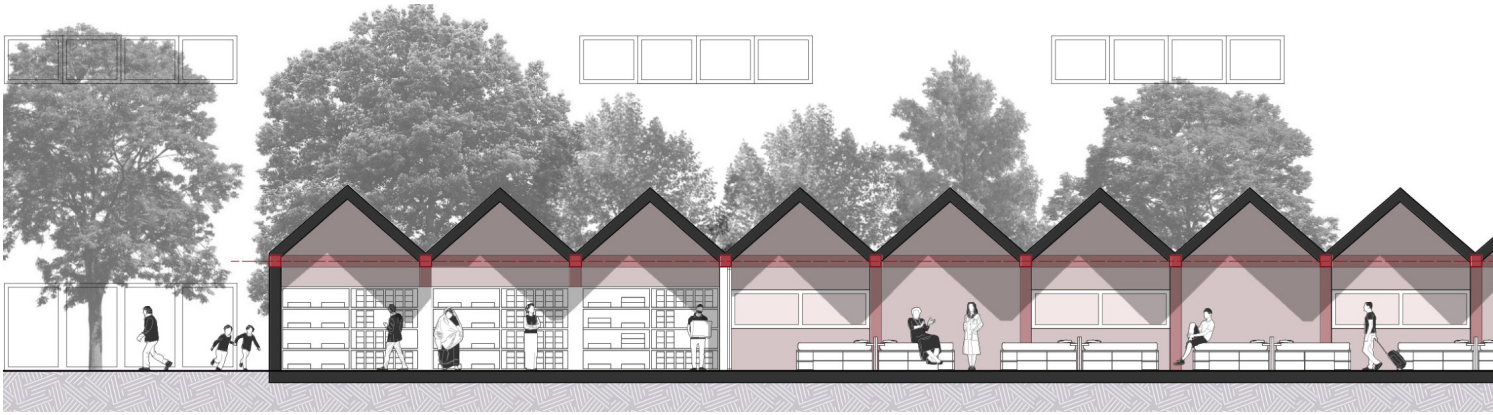
35°39'54.23"N, 139°47'2.76"E







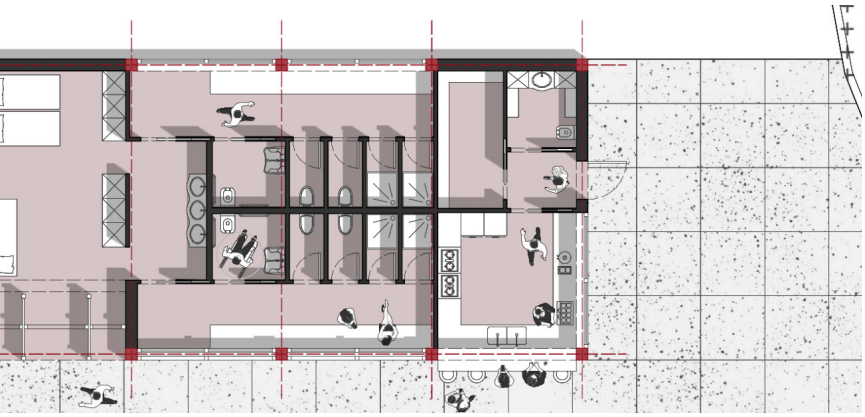
Pianta P.T



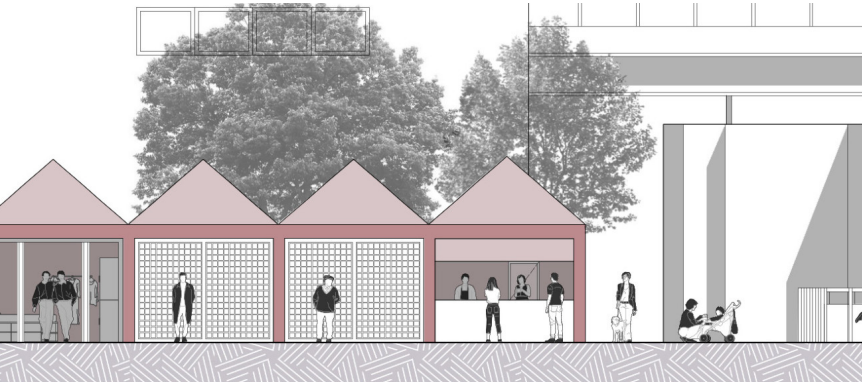
Sezione A-A’



Prospetto Nord-Est



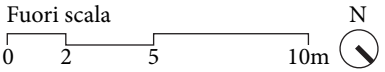




Attraverso patti di collaborazione con il governo di Chuo, il progetto prevede l'utilizzo degli ampi spazi aperti dei parchi pubblici che, insieme alle principali arterie viarie e alle piazze, sono considerati dall'amministrazione tra i siti più idonei per ospitare strutture dedicate alla prevenzione dei disastri, grazie alla loro distanza dalle zone urbane più dense, dove i rischi legati a crolli e incendi sono maggiori.

Seguendo le linee guida fornite dall'amministrazione di Chuo, tutti gli ambienti sono progettati secondo un principio di flessibilità d'uso.
Nella vita quotidiana, la struttura può ospitare attività ricreative e sociali aperte ai cittadini. In caso di disastri, grazie all'assenza di arredi fissi, gli stessi spazi possono essere rapidamente convertiti in dormitori temporanei per l'accoglienza degli sfollati. In questo modo, la struttura alterna l'uso ordinario con funzioni straordinarie legate alla protezione civile.

Ulteriori moduli di servizio comprendono spazi di ristoro e depositi attrezzati per la distribuzione di provviste e beni di prima necessità, oltre a sportelli per informazioni e gestione delle emergenze, direttamente connessi allo spazio aperto antistante, a supporto dell'organizzazione e della gestione della popolazione durante le emergenze.



CONCLUSIONI

L'indagine sulla complessità urbana di Tokyo consente di riconoscere la città come un organismo stratificato e intrinsecamente complesso, nel quale coesistono scale, temporalità e logiche differenti. All'immagine consolidata della metropoli compatta, verticale e fortemente infrastrutturata si sovrappone, infatti, una dimensione urbana minuta, più discreta e quotidiana. È nei densi quartieri bassi che tale complessità diviene pienamente leggibile, poiché essi custodiscono una micro-scala sulla quale questo gigante urbano continua a crescere e a fondarsi.

L'analisi dei distretti di Tsukishima e Tsukudajima ha evidenziato come tali tessuti, direttamente ereditati dalla struttura urbana di Edo e da processi di pianificazione formali e informali, non costituiscano un residuo del passato, ma una risorsa attiva e adattiva, capace di assorbire e mediare i continui processi di trasformazione che interessano la città contemporanea.

Questa minuta dimensione urbana, costruita grazie alle pratiche quotidiane e spontanee degli abitanti dei vicoli, costituisce uno straordinario ecosistema urbano compatibile con la scala umana e profondamente radicato nelle antiche pratiche della città di Edo. La forte coesione sociale e il senso di apparenza dei residenti a questi luoghi, ha permesso a molti di questi densi quartieri bassi di resistere ai moderni processi di trasformazione urbana che hanno investito la città negli ultimi decenni.

Le diffuse criticità comuni a questi quartieri hanno reso necessari interventi di riqualificazione su larga scala che, tuttavia, hanno spesso ignorato il ruolo fondamentale che le caratteristiche morfologiche, architettoniche e dimensionali hanno nella complessità urbana di Tokyo. Tali interventi hanno marcato ulteriormente la tensione tra piccolo e grande, tradizionale e moderno, minacciando il modello di vita quotidiana costruito nel corso di secoli di evoluzione della città.

Il presente lavoro di ricerca si propone di delineare una nuova filosofia di intervento per la riqualificazione dei densi quartieri bassi di Tokyo, sfruttando la resilienza delle comunità locali, che quotidianamente si impegnano nella tutela della dimensione urbana di questi tessuti, e l'interesse delle pubbliche amministrazioni nei confronti dell'opinione pubblica.

Intervenire in contesti urbani altamente densificati come quelli analizzati ha reso necessario un ripensamento dell'approccio alla progettazione su scala urbana. Le problematiche della città contemporanea inducono a adottare un approccio legato al riciclo delle aree residuali o marginali, ovvero tutti quegli spazi di risulta tradizio-

nalmente esclusi dalla “scena” del teatro urbano. In questo quadro, l’osservazione incrociata delle trasformazioni morfologiche, delle dinamiche demografiche e delle politiche urbane ha consentito di mettere in luce l’esistenza di un sistema diffuso di vuoti in tutta Tokyo.

Tali spazi, spesso ignorati o relegati a usi temporanei di scarso valore urbano, sono stati reinterpretati come risorse rinnovabili e come elementi strutturali del metabolismo della città, soggetti a cicli di vita ricorrenti e portatori di un potenziale progettuale latente. Il vuoto non si configura quindi come una semplice assenza di costruito, ma come una fase intermedia di un processo continuo di trasformazione, nel quale demolizione, abbandono, uso temporaneo e riattivazione si susseguono nel tempo.
Questo approccio, applicato ai contesti urbani di Tsukishima e Tsukudajima, si dimostra la strategia progettuale adeguata a risolvere la questione urbana dei densi e bassi quartieri di Tokyo. La rigenerazione del quartiere si attua attraverso la riattivazione degli spazi vuoti, intesi come dispositivi attraverso i quali la densità urbana può essere continuamente rinegoziata nel tempo.

In questa prospettiva, la densità non coincide esclusivamente con l’accumulo volumetrico o con la verticalizzazione dello spazio costruito, ma si manifesta come densità di usi, di relazioni sociali e di pratiche quotidiane. È questa combinazione tra densità e mixité di attività e di soggetti, a costituire la principale ricchezza di una città vivace.

Su queste premesse prende forma l’intervento progettuale, che individua nelle strategie di densificazione leggera, di infill e di architettura parassita, strumenti capaci di operare su tessuti consolidati senza comprometterne l’identità morfologica e sociale. L’approccio modulare proposto, basato sulle proporzioni del tatami e sull’archetipo della nagaya, si configura come un dispositivo flessibile e adattabile, in grado di dialogare con la micro-scala urbana e di evolversi nel tempo in risposta alle dinamiche trasformazioni che caratterizzano il quartiere.

Il progetto per Tsukishima e Tsukudajima, sviluppato su quattro lotti rappresentativi di differenti tipologie di vuoto urbano, non si propone come un esito definitivo, ma come un sistema aperto e adattivo, capace di crescere, ridursi, aggiornarsi ed evolversi in relazione alle esigenze della comunità e alle condizioni specifiche del contesto.

Pur potendo essere esteso ad altri lotti vuoti individuati nell’area di studio e in contesti analoghi della città, il sistema non si configura come un modello da applicare in modo automatico, bensì come un dispositivo che richiede, di volta in volta, una rilettura critica delle dinamiche sociali, economiche e normative che hanno generato la morfologia del vuoto e ne orientano le possibili modalità di trasformazione. Il risultato è una proposta reversibile e sostenibile che riattiva socialmente e architettonicamente la micro-scala di un gigante urbano.

BIBLIOGRAFIA

Alessio Lorena, Entropic Tokyo: *Metropolis of uncertainty, multiplicity and flexibility*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa, 2021.

Almazàn Jorge e Studio Lab, *Emergent Tokyo: Designing the Spontaneous City*, Oro Editions, California, 2022.

Atelier Bow-Wow; Tokto Institute of Technology Tsukamoto Architectural Laboratory, *Pet Architecture Guide Book*, World Photo Press, Giappone, 2002.

Boontharm Davisi; Radovic Darko, *Small Tokyo: Measuring the Non-Measurable*, Flick Studio, 2012.

Carioli Rosa; Soriani Stefano, *Fragile and Resilient Cities on Water: Perspectives from Venice and Tokyo*, Cambridge Scholars Publishing, UK, 2017.

Ciorra Pippo; Marini Sara (a cura di), *Re-cycleStrategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano, 2011.

Covatta Alice; Pernice Raffaele, Zuccaro Marchi Leonardo (a cura di), *International Planning History Society Proceedings: The (High Density) Metropolis and Region in Planning History*, vol.
20, TU Delft Open, Hong Kong, 2024.

Da Costa Susana Couceiro; Da Costa Manuel Jorge Rodrigues Couceiro da Costa; Roseta Filipa; Lages Joana Pestana (a cura di), *Architectural research addressing societal challenges*, vol. 2, CRC Press, London, 2017.

Daniere Amrita; Douglass Mike,*The polititics of Civic Space in Asia*, Routledge, London, 2008.

Funck C.; Sorensen A., *Living Cities in Japan: Citizens' Movements, Machizukuri and Local Environments*, Routledge Japan Studies, Giappone, 2007.

Hein Carola, *History Urban Resilience: Ideas on the Move and Modernisation*, Tu Delft Open Books, Netherlands, 2016.

Imai Heide, *Tokyo Roji The Diversity and Versatility of Alleys in a City in Transition*, Routledge, Ney Work, 2019.

Jacobs Jane, *The Death and Life of Great of American Cities*, Edizioni di Comunità, Torino, 1961.

Jinnai Hidenobu, *Tokyo a Spatial Anthropology*, University of California Press, Berkeley; Los Angeles; London, 1995.

Jonas Marieluise, Rahmann Heike, *Tokyo Void*: Possibilities in Absence, Jovis, Zlín, 2014.

Kaijima Momoyo; Kuroda Junzo; Tsukamoto Yoshiharu, *Made in Tokyo: Guide Book*, Kajima Institute Publishing, Tokyo, 2016.

Kitayama Koh; Nishizawa Ryue; Tsukamoto Yoshijharu, *Tokyo Metabolizing*, Toto Publishing, Tokyo, 2010.

Koolhaas Rem, *La città generica in Junkspace: Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Quodlibet, Macerata, 2006.

Lin Zhongjie, *Kenzo Tange and the Metabolist Moviment, Urban Utopias of Modern Japan*, New York, Routhledge, 2010.

Maki Fumihiko, *City with a hidden past, Kajima Institute*, Tokyo, 2018.

Marini Sara, *Architettura parassita: Strategie di riciclaggio per la città*, Quodlibet, Macerata, 2008.

Reale Luca, *Densità, Città, Residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl*, Gangemi Editore, Roma, 2008.

Sacchi Livio, *Tokyo-To: Architettura e Città*, Skira Editore, Milano, 2004.

Sorensen André, *The Making of Urban Japan*, Routledge, 2002.

Spita Leoni, *Saper credere in architettura, trentadue domande a Fumihiko Maki*, Clean, Napoli, 2003.

Unno Kazutaka, *Cartography in the traditional East and Southeast Asian societies*, University of Chicago Press, Chicago, 1994.

ARTICOLI E RIVISTE

Agushinta, L.; Yudhistira, G.; Iqbal, M., "Transportation System in Japan: A Literature Study", *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog)*, 2015, https://www.researchgate.net/publication/318555942_TRANSPORTATION_SYSTEM_IN_JAPAN_A_LITERATURE_STUDY

Balducci, Beatrice, "La distopia di un enorme complesso residenziale come strategia anti-incendio di Tokyo", *Domus*, 2024.

"Benefici e complessità dell'Architettura Modulare e Prefabbricata", *TeamSystem Magazine*, 2024, https://www.teamsystem.com/magazine/construction/benefici-e-complessita-dellarchitettura-modulare-e-prefabbricata/

Bourdier, Marc, "L'opportunismo al servizio dell'urbano. Pubblico e privato nello sviluppo di Tokyo", *Casabella*, nn. 608-609, Electa/Mondadori, Milano, p. 88, 1994.

Chandran, Rina, "In Asia's space-starved cities, urban planners bring 'dead' land to life", *Reuters*, 2019, https://www.reuters.com/article/world/in-asias-space-starved-cities-urban-planners-bring-dead-land-to-life-idUSKCN1PA0KR/

Chiaro, Riccardo, "Ritratti di città. Tokyo, grande e piccolo nella metropoli che non si ferma", *Il Giornale dell'Architettura*, 2025, https://ilgiornaledellarchitettura.com/2025/06/16/ritratti-di-citta-tokyo-piu-citta-in-una/

De Pieri, Filippo, "How Tokyo became small", *Territorio XIX,* n. 74, Franco Angeli, Milano, pp. 20-29, 2015.

Erlacher, Gisela, "Gli spazi di sotto", *Domus*, 2017, https://www.domusweb.it/it/portfolio/2017/01/31/gisela_erlacher_urban_under_spaces.html

Greco, Giorgia, "Ritratti di città. Il doppio volto di Tokyo", *Il Giornale dell'Architettura*, 2019, https://ilgiornaledellarchitettura.com/2019/05/08/ritratti-di-citta-il-doppio-volto-di-tokyo/

Gregotti, Vittorio, "Una modernità dis-orientata", *Casabella*, nn. 608-609, Electa/Mondadori, Milano, p. 2, 1994.

Hagiwara, Kei; Shimura, Hideki; Nakashima, Momo; Guo, Xiaowen, "Study on the Preservation and Utilization of Historical Buildings. Case Study of the Iida House in Tsukudajima, Tokyo", *Shibaura Institute of Technology*, 2024, https://www.researchgate.net/publication/379835617_Study_on_the_Historical_Significance_and_Reuse_Project_of_the_Iida_House_in_Tsukudajima_Tokyo

Higashi Shirahige: un prototipo distopico di edificio anti-incendio a Tokyo, *Domus*, 13 marzo 2024, https://www.domusweb.it/it/architettu-

ra/2024/03/13/higashi-shirahige-un-prototipo-distopico-di-edificio-anti-incendio-a-tokyo-.html

Hindawi, “Commercial Value Assessment of Grey Space under Overpasses: Analytic Hierarchy Process”, *Advances in Civil Engineering*, 2018, https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1155/2018/4970697

Ho Fung Lai, “Tokyo’s Next Metabolism”, *Oxford Brookes University*, 2019, https://radar.brookes.ac.uk/radar/items/3bb1f405-1e14-423d-9622-ee9326fcf0bb/1/

Hormigo, Pedro; Morita, Takao, “Urban Gapscapes: Problems and Opportunities in Urban Design Analysis of Gapspaces Originated by Elevated Railways”, *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, vol. 3, 2004, https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3130/jaabe.3.181

Iwai, Yuki; Murayama, Yuji, “Geographical Analysis on the Projection and Distortion of Inō’s Tokyo Map in 1817”, *International Journal of Geo-Information*, 2019. https://doi.org/10.3390/ijgi8100452

Japan International Cooperation Agency, “Urban Planning System in Japan”, *JICA*, vol. 2, 2007, https://planning-org-uploaded-media.s3.amazonaws.com/documents/Urban-PlanningSystem_all.pdf

Liotta, Salvator-John A., “Architecture reincarnated”, *Domus*, 2013, https://www.domusweb.it/en/architecture/2013/06/26/architecture_reincarnated.html

Mancini, Sara, “La Casa Evolutiva di Renzo Piano”, *Casa Radio*, 2025, https://casaradio.it/author/sara/

Novozhlova, Marla, “Spazio pubblico dinamico”, *Domus*, 2015, https://www.domusweb.it/it/architettura/2015/02/13/spazio_pubblico_dinamico_.html

Research Center for Sustainable Communities, “Annual Report of RESC”, 国土文化研究所年次報告, vol. 16, 2019, https://www.ctie.co.jp/kokubunken/annual-report/pdf/2017_all.pdf

Sakamoto, Tsuto, “Revitalising Tsukiji Fish Market”, *NUS DOA M.Arch1 Options Studio*, 2022, https://issuu.com/nusdoa/docs/nus_doa_m.arch1_options_studio_-_revitalising_tsuk

Santus, Kevin, “Architetture modulari: 15 opere tra utopia, scultura e industrializzazione”, *Domus*, 2023, https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2023/07/07/architetture-modulari-15-opere-tra-utopia-scultura-e-industrializzazione.html

Tokyo Metropolitan Central Wholesale Market, “Tsukiji Market: Past, Present & Future”, *Japan Spotlight*, 2006, https://www.jef.or.jp/journal/pdf/WUIJ.pdf

Torato, Romina, “Anche Tokyo avrà la sua High Line”, *Domus*, 2024, https://www.domusweb.it/it/citta-sosteni

bili/2024/06/14/anche-tokyo-sta-per-inaugurare-la-propria-high-line.html

Tsukamoto, Yoshiharu, “Void Metabolism”, *Wiley Online Library*, 2012, https://onlinelibrary-wiley-com.ezproxy.biblio.polito.it/doi/epdf/10.1002/ad.1466

Tokyo’s pantry: Tsukiji and the commodification of market culture, *The Architectural League NY*, 2013, https://archleague.org/article/tokyos-pantry-tsukiji-and-the-commodification-of-market-culture/

Under Bridge, *ArchDaily*, 2024, https://www.archdaily.com/1020375/under-bridge-winners-of-buildners-17th-affordable-housing-competition-announced

SITOGRAFIA

About Tsukudajima and Tsukishima, Tsukishima Nagaya School, 2020, https://www.tsukishima.arc.shibaura-it.ac.jp/?page_id=208

Busato Matteo, *Tsukiji*, Matteoingiappone.it, 2025, https://www.matteoingiappone.it/honshu/tokyo/tsukiji/

Chūō City (sito uficiale del quartiere Chūō), https://www.city.chuo.lg.jp/index.html

Conan, *Late Edo Era Maps of the Tōkaidō: Distortion and Representation*, Asia 453, 2017, https://asia453.wordpress.com/tokugawa-maps/archives-2017-term-2/late-edo-era-maps-of-the-tokaido-distortion-and-representation/

Kachidoki Bridge, Guidoor mobile city guide, 2023, https://www.guidoor.jp/it/places/6080

La metropolitana di Tokyo per tutti, Go Tokyo, 2025, https://www.gotokyo.org/it/plan/getting-around/subways/index.html

Prevenzione dei disastri, Bureau of Urban Development, 2024, https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai

Sakurai Toshiko, *Nakagin Capsule Tower: nessun futuro per l'icona più futuristica di Tokyo*, Voypon, 2021, https://voyapon.com/nakagin-capsule-tower-future-of-tokyo-futurist-icon/

Sundberg Steve, *Hotel Metropole (former US Legation), Tsukiji, c. 1905*, Old Tokyo, 2025, https://www.oldtokyo.com/hotel-metropole-tsukiji-c-1905/

Templi e santuari in Giappone, Japan Experience, 2024, https://www.japan-experience.com/it/decouvrir/temples-sanctuaires

Tonkatsu, *Templi Giapponesi*, Todoku, 2022, https://todokujapan.com/blogs/blog/templigiapponesi?srsltid=AfmBOopGsX6h3i-Sea_

W. Krist, Project 2-Atelier Bow Wow: *Pet Architecture*, Medium, 2018, https://medium.com/@risingskies2/project-2-atelier-bow-wow-pet-architecture-a4d6ef07a790

まちづくりガイドライン・ビジョン等 (Linee Guida per lo sviluppo di Chūō City), Chūō City, 2023, https://www.city.chuo.lg.jp/a0041/machizukuri/toshikeikaku/machi/guidelines/guidelines.html

中央区 自転車活用推進計画 (C-Plan), Chūō City, 2025 https://www.city.chuo.lg.jp/a0035/machizukuri/koutsuukeikaku/jitensyakatuyousuisinkeikaku.html

中央区水辺利用の活性化に関する方策

(Strategie per la valorizzazione dell'uso delle aree acquatiche nel distretto centrale), Chūō City, 2023, https://www.city.chuo.lg.jp/a0034/machizukuri/kasen/mizube.html

公園の魅力向上に向けた官民連携 (Collaborazione pubblico-privata per migliorare l'attrattiva del parchi), Chūō City, https://www.city.chuo.lg.jp/documents/8226/03_siryou2.pdf

協働ステーション中央とは (Collaborazione Station Central), https://kyodo-station.jp/

地域との協働指針（概要版）～ みんなでつくる快適で活力に満ちた都心型協働社会 (Linee guida per la collaborazione con la comunità, versione sintetica), Chūō City, 2006, https://www.city.chuo.lg.jp/documents/5494/0426shishin2.pdf

居住の支援 (Assistenza per l'edilizia abitativa), Chūō City, https://www.city.chuo.lg.jp/kurashi/sumai/kyojuushien/index.html

新しさと伝統が共存する、粋で、洒落たまち、中央区 (Chūō City Tourism Association), 2024, https://www.chuo-kanko.or.jp/pages/learn

新月陸橋 (Cavalcavia della luna nuova), Wikipedia, 2024, https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%96%B0%E6%9C%88%E9%99%B8%E6%A9%8B

月島エリア(L'area di Tsukishima), 般社団法人中央区観光協会,2024, https://www.chuo-kanko.or.jp/pages/area/tsukishima

月島地区 地区計画の手引き (Guida al piano urbanistico del quartiere Tsukishima), Chūō City, 2025, https://www.city.chuo.lg.jp/documents/5126/tukishima.pdf

築地まちづ (History of Tsukiji), 築地まちづくり株式会社, 2025, https://tsukiji-machizukuri.jp/english/history/

