



Michele Calzavara

p. 56 **1**

Architetto e pubblicista, si occupa di progettazione, insegnamento e critica dell'architettura e del design. Ha scritto per le maggiori riviste di settore (L'Architettura cronache e storie di Bruno Zevi, Abitare, Domus) e pubblicato con Corraini, Libria, Maggioli, IIEEM/Polipress. È redattore di Inventario. Disegna fumetti visionari d'architettura. An architect and freelance journalist, he focuses on design, teaching and criticism of architecture and design. He has written for the major magazines in the sector (Bruno Zevi's L'Architettura cronache e storia, Abitare, Domus) and been published by Corraini, Libria, Maggioli and IIEEM/Polipress. He is on the editorial staff of Inventario. He draws visionary strip cartoons on the subject of architecture. He lives and works in Milan.

Architetto, con Barreca & La Varra ha firmato importanti progetti in Italia e all'estero. Nel 2014 ha vinto l'International Highrise Award per il Bosco Verticale a Milano (con Boeri Studio). Insegna progettazione architettonica all'Università degli Studi di Udine e al Politecnico di Milano. Ha pubblicato Barreca & La Varra. Questioni di facciata, Skira, 2012, è vicedirettore della rivista online Viceversa. An architect who worked with Barreca & La Varra on major projects in Italy and abroad. In 2014 he won the International Highrise Award for the Vertical Forest in Milan (with Boeri Studio). He teaches architectural design at Udine University and Milan Polytechnic. He published Barreca & La Varra. Questioni di Facciata, Skira in 2012, and is deputy editor-in-chief of the online magazine Viceversa.

Giovanni La Varra

2 p. 86

Gianpiero Venturini

p. 96 **3**

Laurea in architettura a Milano nel 2006, ha collaborato con diversi studi internazionali. Nel 2012 ha fondato Itinerant Office. È il curatore del New Generations Festival, rassegna internazionale di architettura e di OurCities, piattaforma di condivisione e ricerca legata ai temi della città contemporanea. He graduated in architecture at Milan Polytechnic and has worked for various international studios. In 2012 he founded Itinerant Office. He is the curator of the New Generations Festival, an international architecture show, and OurCities, a shared research platform linked to contemporary city themes.

Fotografo e giornalista d'architettura con base a Los Angeles, pubblica su numerose testate internazionali come il New York Times e Architectural Record. Tra le commesse recenti, un reportage sulla sede della Bank of China a Pechino disegnata da Pei Partnership Architects, per un libro in preparazione in occasione dei 100 anni del maestro I. M. Pei. Internationally published architectural photographer and writer based in Los Angeles. Features his work in numerous publications including the New York Times and Architectural Record. Amongst the most recent commissions, a feature on the Head Office Building of the Bank of China in Beijing, designed by Pei Partnership Architects, for a book celebrating the centennial of architect I. M. Pei.

Bradley Wheeler

4 p. 113

Andreas Kipar

p. 119 **5**

Architetto e paesaggista, è cofondatore a Milano dello studio LAND. Al Politecnico di Milano insegna Public Space Design e da più di 20 anni tiene corsi e conferenze nelle università italiane e internazionali. Tra i premi ricevuti come paesaggista, il PLEA Award 2015 e il premio russo Landscape Architecture a Mosca. Nel 2007 è stato insignito della Gran croce al merito dal Presidente della Repubblica federale tedesca. An architect and landscape designer, he is the co-founder of the LAND studio in Milan. He teaches Public Space Design at Milan Polytechnic and has been holding courses and lectures at universities in Italy and abroad for over 20 years. Among the marks of recognition he has received as a landscape designer, the 2015 PLEA Award and the Russian Landscape Architecture Prize in Moscow. In 2007 he was awarded the Order of Merit by the President of the Federal Republic of Germany.



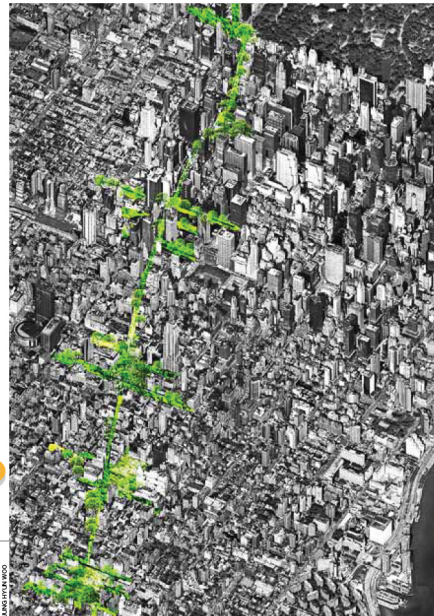
MANHATTAN

sogna una Green Line

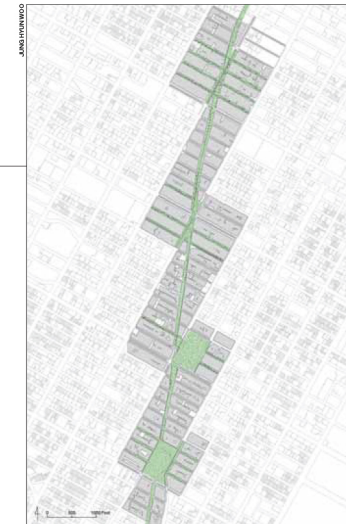
Dreams a Green Line

Piste ciclabili, vialetti per camminare e correre, parchi giochi. In un'utopia senza automobili, ecco un progetto che immagina di convertire Broadway in un parco lineare lungo 13 miglia. Pedonale come Las Ramblas a Barcellona, ma più verde

Bike lanes, walking and jogging paths, playgrounds. In a automobile-free utopia, this project tries to re-imagine Broadway as a 13-mile-long linear park. A pedestrian space like Las Ramblas in Barcelona, but greener



J. BRADLEY WHEELER



La Green Line è una proposta per creare un percorso verde e pedonale di 3,2 chilometri lungo Broadway, Manhattan. Secondo i progettisti l'eliminazione del traffico veicolare non avrebbe alcun impatto sulla mobilità. Liberare Broadway dalle auto significherebbe poter offrire ai cittadini spazi verdi, piste ciclabili e servizi di quartiere.

The Green Line concept is a 3.2 kilometer / 2.7 mile green "pedestrian-only" segment of Broadway in Manhattan. The vehicular elimination wouldn't have an impact on traffic flow. Liberating the segment of "B-Way" would provide a myriad of human opportunities and experiences ranging from abundant green spaces, walking paths, bike ways and neighborhood-connecting elements.

Una famosa canzone ci ricorda che le luci al neon risplendono su Broadway, "the neon lights are bright on Broadway", ma grazie alla lungimiranza di Jung Hyun Woo, candidato a un dottorato di ricerca alla Harvard Graduate School of Design (GSD), e Jonathan Cohn, uno degli associate principal dello studio newyorchese Perkins Eastman Architects, Broadway potrebbe diventare più eccitante, ecologica e pedonale che mai. I due co-docenti del GSD propongono infatti un futuro altamente realizzabile e non troppo lontano nel tempo, un futuro in cui il tratto dei famosi 21 chilometri, o 13 miglia, che va da Columbus Circle (59ma strada) in diagonale verso sudest fino alla 14ma, verrebbe trasformato in un'utopia senza automobili. Immaginate tanto rigoglioso spazio verde circondato da piste ciclabili,

A well-known song reminds us that "the neon lights are bright on Broadway", but thanks to the vision of Jung Hyun Woo, a Harvard Graduate School (GSD) PhD candidate, and Jonathan Cohn, a principal with the NYC office of Perkins Eastman Architects, Broadway could be more exciting, ecological and pedestrian friendly than ever. Both GSD co-instructors propose something in a not-too-distant future which is also possible - one in which a stretch of the famous 21 kilometer / 13 mile thoroughfare - from Columbus Circle (59th Street) traversing southeast to 14th Street - is converted into an automobile-free utopia. Imagine an abundance of lush green space, surrounded by bike lanes, walking and jogging

violetti per camminare e fare jogging, percorsi a tappe, parchi giochi, aree per i cani ed elementi urbani/paesaggistici per sedersi, riunirsi e stabilire un rapporto con il quartiere. Si potrebbe rimanere perplessi all'idea di una Broadway senza veicoli, una strada che da tanto tempo riluce anche grazie ai paraurti cromati dei taxi giallo brillante che riflettono il milione di luminarie (oggi video) di Times Square. Il team di progettisti fa però presente che il segmento diagonale di 3,2 chilometri / 2,7 miglia da loro immaginato, rappresenta una ridondanza derivante dalla storia stessa di questa strada, quando era ancora un sentiero su un crinale prima di trasformarsi nella prima via di comunicazione terrestre verso nord della città. In effetti persino per il newyorchese più appassionato diventa evidente che la porzione

paths, parcourse trails, playgrounds, dog runs, and streetscape/landscape elements for sitting, gathering and neighborhood-connecting. At first sight, one might bristle at the thought of a vehicleless Broadway - a street which has been associated with the gleaming of chrome bumpers of bright yellow taxis reflecting a million Times Square lights. This design team points out, however, that the diagonal 3.2 kilometer / 2.7 mile segment they include in their project is actually a redundant section in terms of the street's own history dating back to when it was a ridge-line trail before it evolved into the city's first northern land route. In fact, even the most ardent New Yorker would have to admit that any analysis of New York City reveals that taking

diagonale di B'way non avrebbe il minimo impatto sul flusso del traffico di New York. Inoltre alcune sezioni di questo tratto di asfalto conosciuto in tutto il mondo sono già a senso unico, con una metà (dalla linea centrale al bordo), destinata all'uso da parte di ciclisti e pedoni. Gli amanti di Times Square non devono preoccuparsi perché Broadway è già parzialmente pedonale e non sarebbe certo meno spettacolare senza automobili. Il momento è più che mai favorevole per questa mossa audace volta a trasformare Broadway nella Green Line. Molte grandi metropoli in tutto il mondo stanno limitando il flusso del traffico nel loro centro e riconoscono i vantaggi del successo riscosso dalle zone riservate ai pedoni. Las Ramblas a Barcellona sono il primo paradigma che balza alla mente quando si parla di aree pedonali cittadine. Se Broadway verrà trasformata nella Green Line, sarà anch'essa ai primi posti della classifica.

out the diagonal portion of "B-way" would not have any impact at all on the traffic flow in NYC. Besides, some sections of this world-renowned asphalt stretch are already one-way, with one half (from centerline to curb) allocated to bike and pedestrian usage. Times Square romantics need not fret since Broadway is already partially pedestrian and would not be any less spectacular without its cars. The timing for such a bold move to transform Broadway into the Green Line is auspicious. Many large metropolises throughout the world are already restricting traffic flow in city centers and are recognizing the advantages and the success of pedestrian-only zones. Las Ramblas in Barcelona is the paradigm that first comes to mind when speaking of pedestrian-city areas. When Broadway is eventually converted to the Green Line, it too will rank high on the list ■



Fig. 10. Vertical garden in a public space.

The vertical garden is a structure that can be used in a variety of ways. It can be used as a decorative element in a public space, or as a functional element that provides a natural environment for plants. The structure is made of metal and is designed to be easy to install and maintain. It is a perfect solution for urban environments where space is limited and greenery is needed.



Fig. 11. Vertical garden in a public space.

The vertical garden is a structure that can be used in a variety of ways. It can be used as a decorative element in a public space, or as a functional element that provides a natural environment for plants. The structure is made of metal and is designed to be easy to install and maintain. It is a perfect solution for urban environments where space is limited and greenery is needed.