

Los Angeles riscopre lo spazio pubblico

Los Angeles. Sarebbe difficile sopravvalutare il cinismo che permane sul futuro del trasporto di massa nella California meridionale. Per molti screditare le possibilità che la regione possa mai dotarsi di un sistema integrato di trasporti pubblici è al tempo stesso un tic retorico e un gioco di società. Eppure, i progressi già compiuti nella rete della metropolitana sotterranea e leggera, pur con tutti i ritardi e gli errori, stanno profondamente ridefinendo il territorio reale e percepito di Los Angeles. L'inaugurazione a metà novembre delle otto nuove stazioni di prolungamento della Gold Line (sei in superficie e due sotterranee, verso sud e poi verso est da Union Station fino a Little Tokyo, Boyle Heights e East Los Angeles) è tra i più significativi traguardi raggiunti dalla città in molti anni.

Il progetto delle nuove fermate, coordinato dall'architetto Frank Villalobos e dallo studio Aecom, è molto più curato del primo tratto della Gold Line, che ha aperto nel 2003 e che in alcune stazioni scarica i passeggeri direttamente in un corridoio stretto fra le rombanti corsie della Freeway 210. In nessun caso, però, si tratta di opere memorabili o destinate a diventare dei monumenti.

Il vero senso dell'inaugurazione delle stazioni deriva, invece, dal fatto che più si prolunga la rete della metropolitana e della metropolitana leggera (al costo di 898 milioni di dollari, buona parte dei quali destinata ai quasi tre chilometri di gallerie), più emerge un altro tassello della futura Los Angeles. Più mezzi pubblici vuol dire più pedoni, più gente che bada alla forma della città. A sua volta, questo significa un numero crescente di sostenitori dello spazio condiviso di Los Angeles e un rinnovato interesse per i paesaggi urbani e per la sfera pubblica, a lungo dimenticati.

Al tempo stesso, mentre i treni tracciano nuove rotte nella città, alcune divisioni che per generazioni hanno fatto di Los Angeles una serie di quartieri balcanizzati potrebbero iniziare a vacillare e cadere. Ciò non significa che sia in atto

l'omogeneizzazione delle varie zone. Al contrario: le nuove linee del trasporto pubblico tendono a mettere in risalto le vivaci differenze fra un quartiere e l'altro. Queste linee, però, promuovono anche una nuova idea di comunicazione e di fluidità nel pensare la città e la regione.

Dopo la realizzazione dei progetti preliminari di Villalobos e dello studio Aecom, le nuove stazioni sono state assegnate ciascuna a un architetto e un artista. Quelle che si distinguono sono le due all'estremità orientale. L'Atlantic Station, degli architetti Aecom, Todd Osborne e Russell McCarley, con gli artisti di Adobe L.A., abbina una serie di coperture a vela a panchine in cemento colorato e sfoggia una scultura a forma di robot, laccata e riccamente decorata, all'ingresso occidentale. La East L.A. Civic Center, di Villalobos con Clement Hanami, ricorda una fila di papaveri in fiore che aggiungono una vivace chiazza di colore a quel tratto della Terza strada. Le due stazioni sotterranee (l'azzurra Soto di Aziz Kohan con l'artista Nobuho Nagasawa e quella di Mariachi Plaza di William Villalobos con l'artista Alejandro de la Loza) sono progettate su tre livelli così da aggiungere una nuova e spaziosa piazza pubblica in superficie.

Il nuovo tratto della Gold Line ha anche prodotto una serie d'importanti effetti urbani. Numerosi interventi edilizi pensati per le stazioni, sia residenziali che commerciali, compresi quelli su terreni di proprietà della metropolitana, sono bloccati dalle difficoltà economiche. Sono invece già state ultimate, o tuttora in corso, altre importanti trasformazioni nelle aree urbane servite dai treni. Il prolungamento ha anche contribuito a risvegliare le potenzialità del Geffen, il deposito di arte contemporanea del MoCA (Museum of Contemporary Art), uno tra i progetti più sottovalutati della carriera di Frank Gehry. Rimasto chiuso dieci mesi mentre il museo attraversava una crisi finanziaria, riapre e può contare anche sulla nuova stazione in Alameda Street, che lo colloca al centro della trasformazione culturale e geografica di Los Angeles più della sede principale del MoCA in Grand

Avenue.

Estratto da *An extension of more than the Gold Line*, in «Los Angeles Times», 14 novembre 2009

About Author



[christopher_hawthorne](#)

[See author's posts](#)

[!\[\]\(e474458956c9a37fbf9586ddb60a7fa1_img.jpg\) Condividi](#)