

Struttura

1. Nell'assonometria eseguita in precedenza abbiamo deciso di rappresentare la distribuzione dell'edificio, il suo linguaggio architettonico Beaux-Arts eclettico e le sue dimensioni sproporzionate. La nostra ipotesi è che la strategia di realizzare un edificio focalizzato su un linguaggio eclettico sproporzionato, andando ben oltre le corrispondenze esigenti, ha creato una difficoltà gestionale ed economica che ha contribuito alla dismissione prematura della stazione.
2. A supporto della nostra tesi, scegliamo di "chiamare in causa":
 - Il background culturale dell'architetto (perché secondo noi influenza le sue scelte architettoniche);
 - Il contesto storico (da un punto di vista economico, sociale, culturale e tecnologico) in cui questo edificio è stato costruito;
 - Il ciclo di vita del lotto (condizioni all'inizio dei lavori, gestione e manutenzione, demolizione e riqualificazione del lotto).
3. Come sequenza per la modalità di racconto abbiamo ritenuto più opportuno partire dal contesto storico;
4. Fonti bibliografiche:
 - Carl W. Condit, *The Port of New York, Volume 1: A History of the Rail and Terminal System from the Beginnings to Pennsylvania Station*, Chicago, University of Chicago Press, 1981 [Libro];
 - Autore anonimo, *Pennsylvania Station in New York City*, New York, Pennsylvania Railroad Company, 1910 [eBook];
 - Randall MacLowry, *American Experience: The Rise and Fall of Penn Station*, USA, 2014 [Film].

Pennsylvania Station by McKim, Mead & White **Raccontare la Storia: A. Shusterman & A. Nanni / Gruppo 17**

Quando nel 1910 terminarono i lavori, la Pennsylvania Station di New York era la stazione ferroviaria più grande del mondo: la sua superficie occupava circa due isolati delle dimensioni totali di 144x263m e fu necessario chiudere la 32th Street per ottenere un lotto edificabile abbastanza grande, l'altezza della sala d'attesa principale era di 51 metri e le colonne corinzie che sorreggevano la volta a cassettoni avevano un diametro di 2 metri e un'altezza di 20. Eppure questo edificio, ricco di riferimenti classici, progettato per durare nei secoli, incontrò la demolizione dopo non appena 50 anni. C'è un collegamento fra la sua pianificazione e la sua dismissione prematura? Se sì, quale?

Dopo la Guerra Civile Americana (1862-1865), gli Stati Uniti erano riunificati e questa riunificazione di un intero vasto territorio, richiedeva degli interventi di trasporto su vasta scala per collegare fra loro tutti gli stati dell'unione. Questa esigenza nasce dal bisogno dell'industria ferroviaria americana di espandersi sul territorio durante L'Era della Ricostruzione (1865-1877), che porterà l'America ad una crescita economica del mercato individuata come Gilded Age (1877-1900) e una crescita demografica alimentata anche dai flussi migratori provenienti dall'Europa.

A cavallo fra il XIX e il XX secolo, il problema principale di New York City era collegare fra loro i vari *borough*, finché, nel 1902, il nuovo presidente della *Pennsylvania Railroad Company*, Alexander Cassat, decise di costruire una grande stazione ferroviaria a Manhattan per collegare i distretti al centro economico e finanziario principale della città. Pre progettare la Pennsylvania Station, Cassat decise di nominare l'ufficio di architettura *McKim, Mead & White*, che in 20 anni di carriera avevano avuto un ruolo dominante nel panorama del Risorgimento Americano di New York; McKim in particolare aveva lavorato anche con H.H. Richardson ed entrambi si erano formati presso l'*Ecole des Beaux-Arts* di Parigi dal 1867 al 1870. Lo studio infatti aveva già avuto modo di progettare e costruire edifici eclettici di grandi dimensioni, destinati ad ospitare un gran numero di persone e per la Pennsylvania Station, i progettisti si ispirarono ai più grandi monumenti romani e alle più grandi stazioni ferroviarie europee.

Per la Pennsylvania Station, si decise di collocare l'ingresso principale all'incrocio fra la 32th Street e la 7th Avenue, caratterizzandolo da un portale in stile neo-classico ispirato alla Porta di Brandeburgo di Berlino, affiancato, dopo una serie di colonne, da due ingressi laterali che avrebbero permesso alle automobili di accedere direttamente all'interno dell'edificio. Immediatamente dietro si sarebbe sviluppata una grande galleria voltata che prendesse spunto dalla Galleria Vittorio Emanuele II di Milano e dalla Galleria Umberto I di Napoli, accompagnata da un estremo all'altro da due ampie file di vetrine di negozi, fino ad arrivare agli scaloni che avrebbero condotto alla sala d'attesa principale.

Alta circa 51 metri, visibile dall'esterno e posta nel centro esatto dell'edificio, la sala d'attesa sarebbe stata accessibile da tutti i quattro lati dell'edificio, rispettivamente dalla galleria principale appena descritta, dal retro della stazione e dalle due logge laterali. La sua caratteristica principale sarebbe stata la presenza di biglietterie e le dimensioni dell'ambiente che, per essere sufficientemente illuminato dalla luce naturale, avrebbe necessitato l'impiego di otto vetrate semi-circolari. Queste, considerate assieme alle coperture del tetto, avrebbero richiamato esplicitamente le terme romane (un esempio ben visibile sono le Terme di Diocleziano a Roma), il tutto sorretto da un sistema di 3 volte a crociera che, anche da un punto di vista decorativo (osservando i cassettoni) sarebbero stati ispirati alle Terme di Caracalla (RM) e dalla Basilica di Costantino (o di Massenzio) sul Palatino (RM), che tra l'altro utilizzava lo stesso sistema di 3 grandi volte a crociera per la navata principale.

Immediatamente dopo la sala d'attesa, i viaggiatori si sarebbero ritrovati nell'atrio delle banchine, che avrebbe presentato un linguaggio architettonico totalmente differente dagli ambienti descritti precedentemente, accostandosi ad uno stile architettonico più comune fra le maggiori stazioni ferroviarie europee, come per esempio la Gare d'Orsay di Parigi (oggi Musée d'Orsay). Caratterizzata da ampie volte in vetro e acciaio sorrette da archi e travi reticolari, questo unico grande ambiente, accessibile come per la sala d'attesa da tutti i lati della stazione, avrebbe condotto, tramite numerose rampe di scale, alle banchine ferroviarie, dove avrebbero sostato treni provenienti da ambo le direzioni.

La Pennsylvania Station utilizzava un linguaggio eclettico tipico della *Ecole des Beaux-Arts* che richiedeva l'utilizzo di ornamenti ed elementi classici sproporzionati (volte, colonne, etc...), che richiedevano una costosa manutenzione, compresi gli impianti tecnologici.

L'economia di inizio '900 era basata sull'economia capitalista tradizionale che richiedeva l'intervento minimale del governo nel mercato e dopo la crisi del '29 e il crollo della Borsa di Wall Street, l'economia statunitense introdusse un approccio che riuscì in alcuni anni a regolare i bilanci, grazie alla rivoluzione keynesiana diffusasi in occidente dopo la guerra durante il periodo della Golden Age (1950-1980). Questa tipologia di approccio richiedeva, da parte dei cittadini, un certo livello di consumismo, al fine di riqualificare e modernizzare i grandi centri urbani. In seguito anche all'introduzione sul mercato della Ford T, si ottenne un'indipendenza individuale per gli spostamenti, riducendo il bisogno di dipendere dai mezzi pubblici come la ferrovia.

Nonostante la stazione continuasse a servire un gran numero di passeggeri ogni giorno, in seguito a questi avvenimenti il traffico ferroviario interno alla città diminuì in modo significativo a causa della diffusione dell'automobile verso la fine degli anni cinquanta, danneggiando ulteriormente il bilancio in deficit della *Pennsylvania Railroad Company* e gravato ulteriormente da elevati costi di manutenzione dovuti alle dimensioni e alla complessità dell'edificio. Non potendo coprire le spese, l'edificio cadde presto in stato di abbandono, finché la compagnia non decise di rivalorizzare il lotto vendendo e demolendo la stazione nel 1968, per far posto al complesso della Pennsylvania Plaza e del Madison Square Garden, sotto le quali avrebbe dovuto andarsi a collocare la nuova Pennsylvania Station, di dimensioni ridotte rispetto alla precedente e totalmente sotterranea.

Ciò che ha portato un edificio di tale monumentalità alla demolizione in breve tempo è stata una pianificazione assolutamente non elastica nei confronti di un possibile cambiamento socio-economico non previsto dalla committenza. Anche se il progetto distributivo corrispondeva esattamente ai requisiti del committente originale, ovvero Alexander Cassat, essi non corrispondevano alle esigenze dei successivi proprietari, che sono emerse negli anni successivi, causando la demolizione della stazione.