

Marcy Wong Donn Logan
Architects, L'impianto di
assemblaggio Ford a Richmond,
CA, U.S.A., Fronte Nord della
BoilerHouse

Marcy Wong Donn Logan
Architects, the Ford assembly
building in Richmond, CA, U.S.A.,
The BoilerHouse North face

L'evoluzione di un sito industriale: la rinascita dell'impianto di assemblaggio Ford

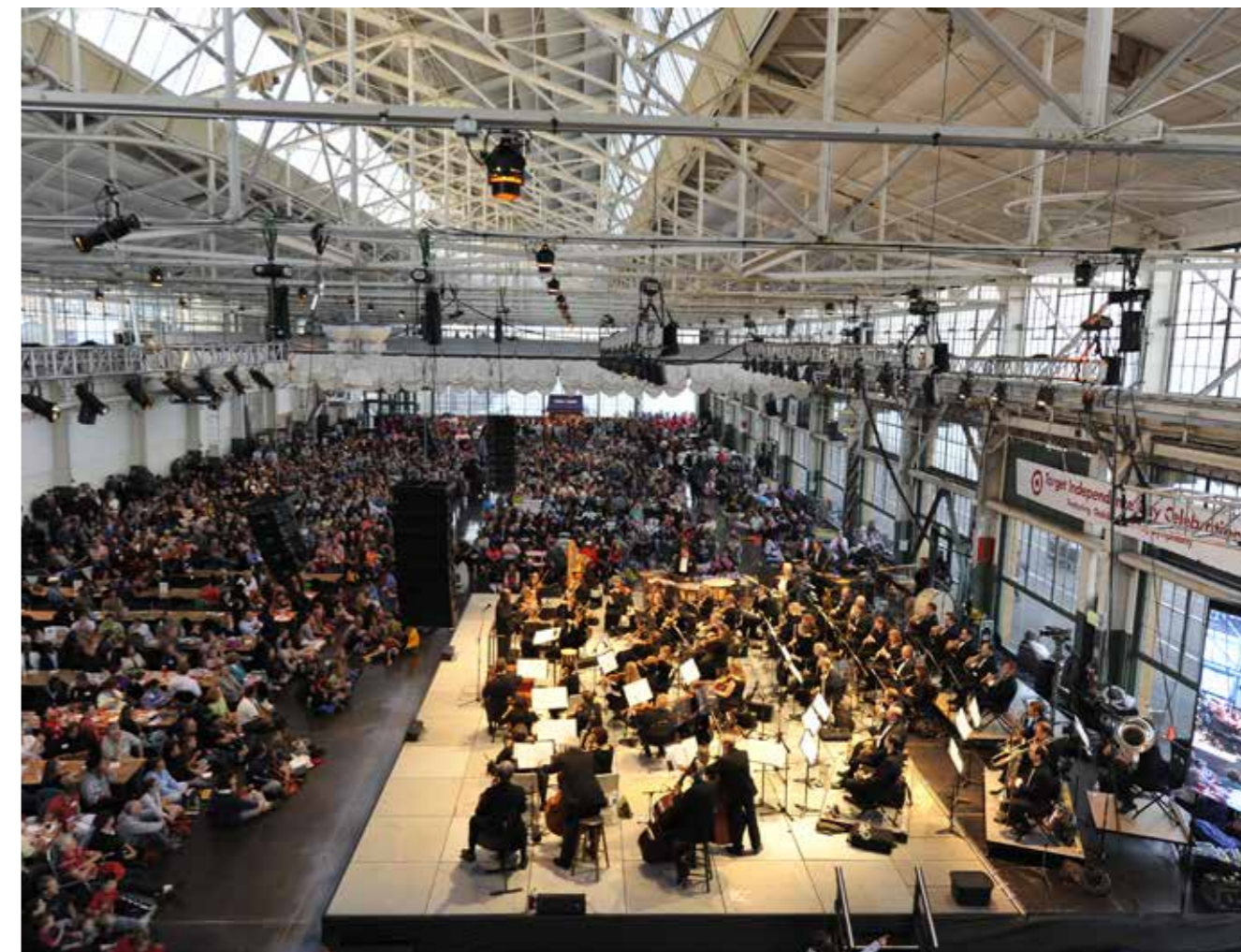
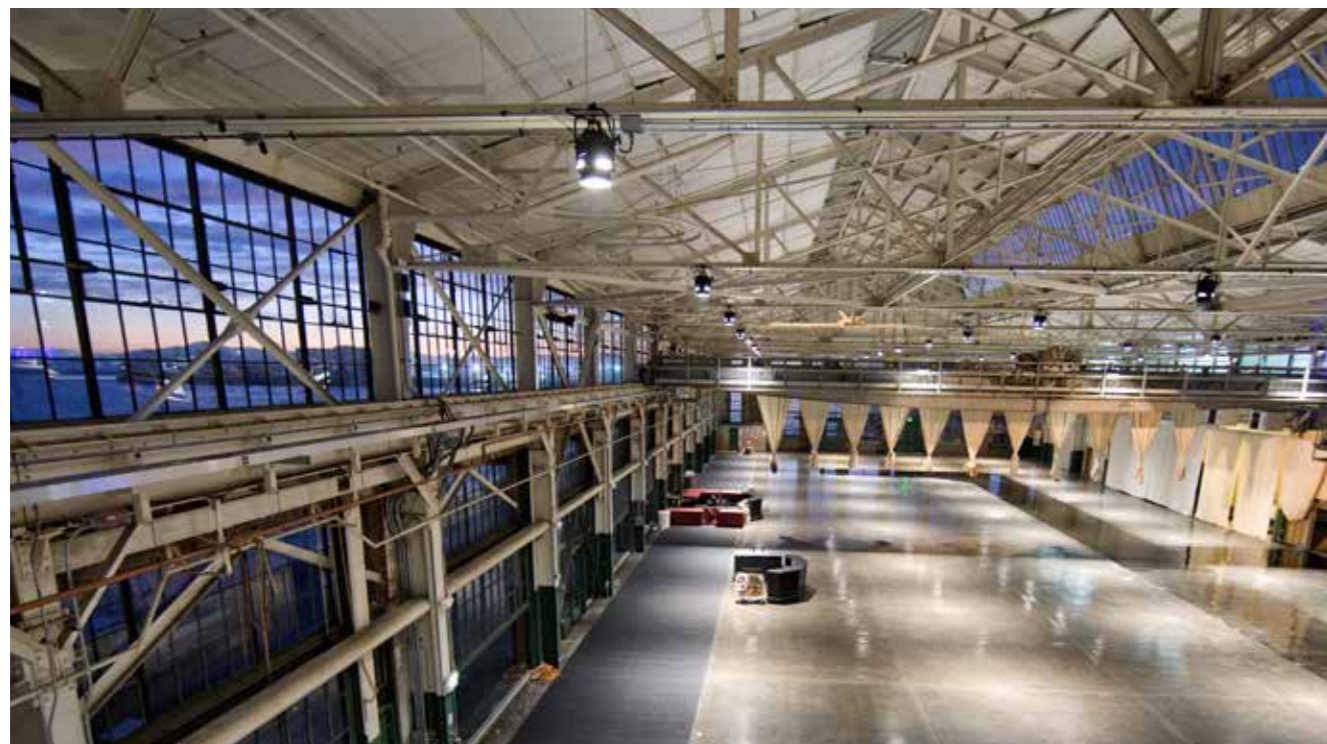
The evolution of an industrial site: the
rebirth of the Ford assembly building

Fattori distintivi per restituire un'identità ad un sito e proteggere il valore testimoniale del più grande impianto della Ford Motor Company ad Ovest del Mississippi, secondo una visione sociale, culturale e paesaggistica.

Distinctive factors to restore the identity of a site and preserve the testimonial values of the largest Ford Motor Company plant in the West of the Mississippi, according to a social, cultural and landscape vision

Manlio Montuori

Far rinascere il Ford Assembly Building, oggi più comunemente noto come il Ford Point, ha significato sottrarre una testimonianza dell'architettura industriale all'oblio, se non alla demolizione, trasformando un impianto di produzione di automobili in un modello di riferimento di rigenerazione urbana sostenibile ed attenta alle preesistenze. Lo stabilimento di Richmond in California, fatto progettare da Henry Ford ad Albert Kahn, architetto di riferimento della Ford Motor Company nella realizzazione di numerosi impianti produttivi, costituisce il compendio progettuale delle soluzioni pionieristiche adottate da Kahn, tra il 1903 ed il 1905, nella costruzione dell'edificio N.10 della Packard Motor Car Company a Detroit.



Il ricorso al calcestruzzo armato, infatti, ha consentito la definizione di un sistema strutturale in grado di garantire una notevole distanza tra i pilastri che, inglobati nella muratura perimetrale, da un lato caratterizzano ritmicamente la scansione longitudinale delle superfici, essendo la profondità dei pilastri maggiore della sezione muraria di tamponamento; dall'altro, soprattutto, lasciano maggiore spazio nell'involucro alle aperture, garantendo una migliore illuminazione diurna degli spazi di lavoro interni. Altro carattere distintivo degli impianti progettati da Kahn e che, di fatto, costituirà la chiave del nuovo intervento è l'asimmetria nello sviluppo dello stabilimento dettato da ragioni funzionali alla linea di montaggio ed all'efficiente approvvigionamento dei materiali. Infatti, l'attuale padiglione Craneway, che costituiva l'ingresso dei materiali all'impianto, era servito da due tratti ferroviari, rispettivamente, delle ferrovie Southern Pacific e Santa Fe. Non solo, sempre per lo stesso motivo e per la sua posizione strategica nella Baia

Sezione longitudinale da Ovest

Longitudinal section looking West

Viste interne del padiglione Craneway

Views inside the Craneway pavillion

di San Francisco, il padiglione fu progettato ruotato di 90° rispetto al principale sviluppo longitudinale dell'impianto e, rispetto alla linea di costa, venne avanzato sopra l'acqua circondandolo su tre lati da una banchina che, ancora oggi, assicura l'attracco delle navi, un tempo da trasporto, ed oggi turistiche. Questa asimmetria in pianta fa il paio con lo sviluppo asimmetrico in alzato del corpo principale, suddiviso longitudinalmente in due livelli, ad Ovest, mentre la restante parte orientale è risolta in un unico ambiente con copertura metallica di tipo Shed orientata Nord-Sud.

Il valore testimoniale dello stabilimento Ford non si limita alla sola catena di montaggio per la produzione della model T o della model A, ma anche per essere stato presidiato dalle operaie alla produzione dei carri armati leggeri, classe Stuart, durante la Seconda Guerra Mondiale, come testimoniato dal museo nazionale "Rosie-the-Riveter" inserito nell'adiacente "World War II Home Front National Historical Park". Pertanto, di fronte al deterioramento causato

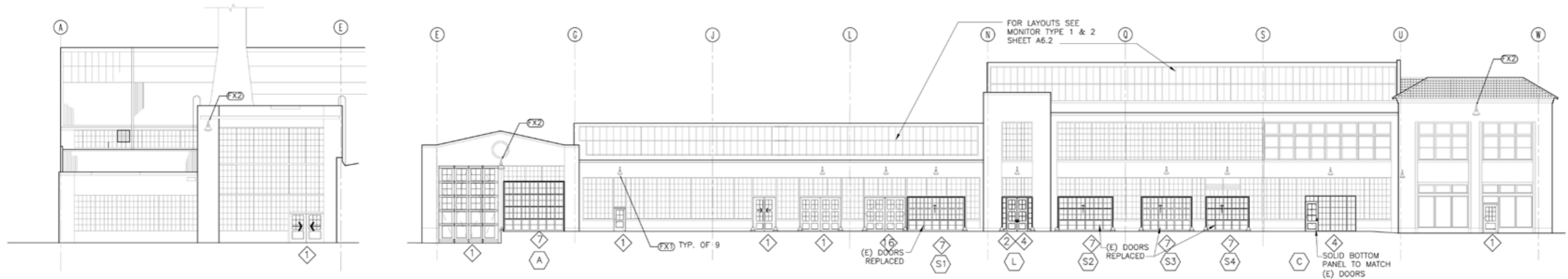
The reuse of the Ford Assembly Building, nowadays known as the Ford Point, means taking away a testimony of industrial architecture to oblivion, transforming a car assembly plant into a reference model of sustainable urban regeneration, aware of the pre-existing values. The Richmond plant in California, designed by Albert Kahn, the Ford Motor Company's reference architect for the construction of several production buildings, synthesizes the pioneering solutions, which Kahn adopted, from 1903, in the

construction of the No. 10 building of the Packard Motor Car Company in Detroit. The use of reinforced concrete allowed to build a structure with a wide span between pillars which, incorporated into the perimeter wall, rhythmically punctuate the brick masonry walls and, above all, leave an extensive space to the glazed openings, for an optimal lighting of the interior. Another distinctive component is the asymmetry in the plant development, shaped by functional causes for the assembly line and the efficient materials supply. In fact, the Craneway

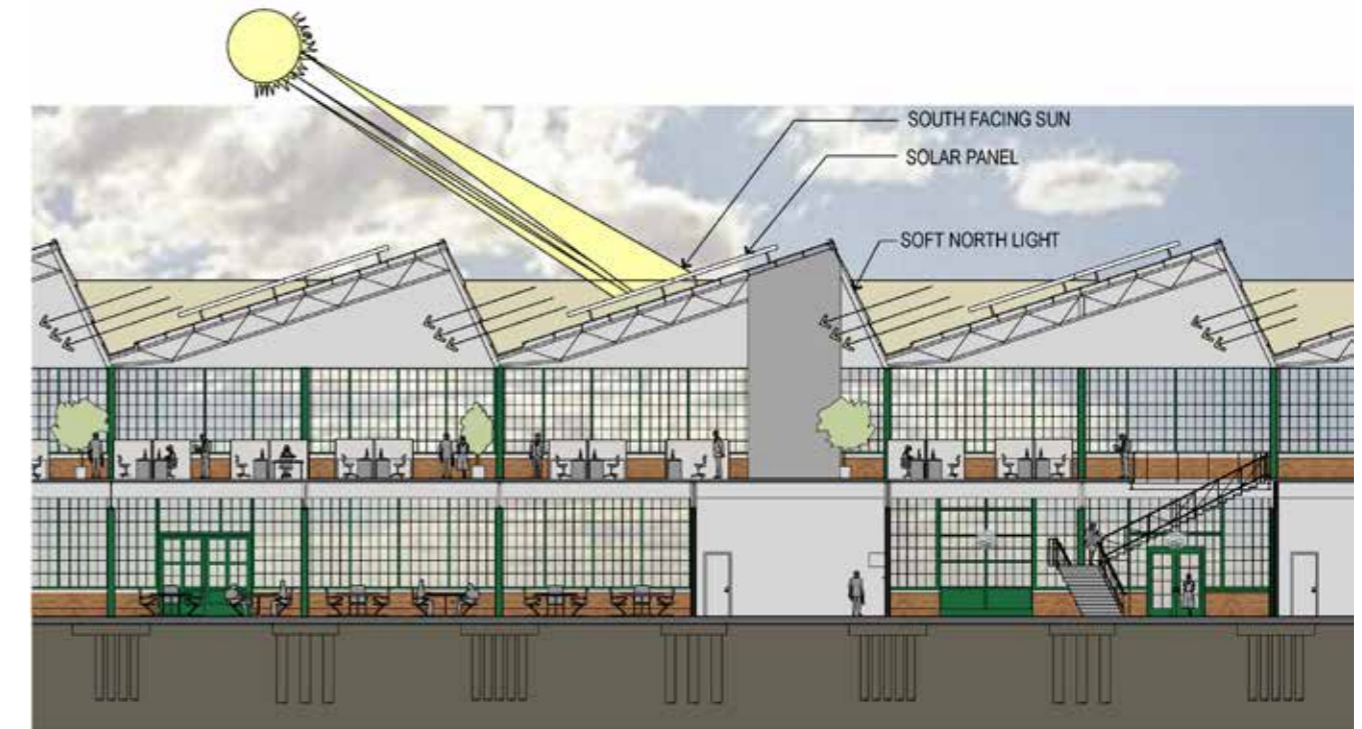
pavilion was designed 90° rotated with respect to the main longitudinal plant development and, regarding the shoreline, was advanced above the water and surrounded on three sides by docks which, still today, ensure ships wharf. Therefore, facing the deterioration caused by the plant abandonment and the severe damages inflicted by the 1989 Loma Prieta earthquake, the architects Marcy Wong and Donn Logan designed convincing solutions both in the preservation of existing buildings, in compliance

with the regulations of the National Park Service and the State of California Historic Preservation Office, as well as in giving contemporary form to new insertions. The solution adopted for the fruition of large spaces with a steel frame truss saw-tooth roof is remarkable, in fact, the arrangement of small-scale buildings, which serve as offices or conference rooms, makes up a small human-scaled village. Thus, the primary interest relates to the industrial plant as a whole (i.e., buildings and machineries), but not secondary is the attention

to the social role of the site, concerning the landscape values and the cultural activities promoted by the new destination.



LEGEND		KEY TO DOORS & WINDOWS	
(S)	STOREFRONT SYMBOL SEE A5.1	(E) DOOR TO BE RETAINED & RESTORED	(E) STEEL WINDOWS TO INFILL (E) OPENING
(EX)	LIGHT FIXTURE TYPE	(E) DOORS TO BE RETAINED IN HELD OPEN POSITION	GLASS & ALUM. UPWARD ACTING DOOR IN (E) OPENING
(N)	DESIGNATES NEW LIGHT FIXTURE LOCATION	WOOD DOORS SIMILAR TO (E) ADJACENT	OPENING W/ GLASS & ALUM. UPWARD ACTING DOOR
		STEEL DOORS AND WINDOWS TO INFILL (E) OPENING	(N) WOOD SWING DOORS TO MATCH (E) SLIDING DOORS
		OPENING WITH STEEL DOORS AND GLAZING	(E) STEEL SASH ABOVE TO BE RETAINED WITH NEW BUTT GLAZED PANELS BELOW
			(E) SOLID PANEL ABOVE RETAINED IN FIXED POSITION
			INSTALL RELOCATED SLIDING DOOR
			(E) SLIDING DOOR TO REMAIN
			REMOVE & SALVAGE (E) SLIDING DOORS
			(E) SLIDING DOORS TO REMAIN FIXED IN PLACE
			(E) SLIDING DOORS TO REMAIN & CONVERTED TO SWING DOORS



Particolare della sezione longitudinale
Longitudinal section detail

dall'abbandono dello stabilimento e, soprattutto, ai danni inferti dal terremoto di Loma Prieta che, nell'Ottobre 1989, investì la Baia di San Francisco in modo severo, lo studio associato degli architetti Marcy Wong e Donn Logan ha dovuto confrontarsi con problematiche alle quali precedenti tentativi erano risultati infruttuosi, trovando soluzioni convincenti tanto nella conservazione delle preesistenze, nel rispetto delle prescrizioni del National Park Service e dello State of California Historic Preservation Office, quanto nel dare forma contemporanea ai nuovi inserimenti.

La risoluzione dei requisiti formali, funzionali e tecnici posti dalla committenza è andata ad integrarsi valorizzando gli elementi caratteristici del progetto di Albert Kahn, in particolare gli ampi spazi dall'illuminazione e ventilazione naturale, grazie ai lucernari e alle ampie aperture finestrate, o le superfici rivolte a sud della copertura a Shed, perfette per l'orientamento solare del nuovo impianto fotovoltaico. Gli elementi caratteristici della preesistenza sono riconosciuti dai progettisti come elementi irrinunciabili al nuovo progetto e, recuperandoli, in grado di rafforzare visivamente il modulo ritmico dell'impianto strutturale, enfatizzato dalla serialità delle aperture vetrate, porte industriali, finestre e lucernari. Efficace alla buona riuscita dell'intervento è la decisione di integrare destinazioni d'uso diversificate, pubbliche e private, all'interno del recuperato involucro in laterizio; e così mentre il padiglione Craneway o il ristorante BoilerHouse sono aperti ad una fruizione pubblica, invece le sedi della SunPower Corporation o della Mountain Hardwear hanno un uso più privato. Ma è proprio qui che l'intervento degli architetti Wong e Logan manifesta tutta la sua comprensione della preesistenza. La fruizione dei vasti spazi ad uso uffici avrebbe frammentato ciò che invece doveva essere percepito come unico, sia nello svolgimento planimetrico che nello sviluppo a tutt'altezza. Pertanto, viene ideato un sistema di edifici a scala ridotta che servono da uffici e sale conferenze, ma che nel loro insieme danno vita ad un villaggio a misura d'uomo, illuminato naturalmente dai lucernari della copertura a Shed.

Particolare della sezione longitudinale
Longitudinal section detail



Manlio Montuori
architetto PhD; Labo.R.A. - Laboratorio di Restauro Architettonico, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Ferrara; TekneHub - Tecnopolo dell'Università degli Studi di Ferrara, Rete Alta Tecnologia dell'Emilia Romagna • Labo.R.A. - Architecture Restoration Workshop, Department of Architecture, University of Ferrara; TekneHub - Technopole of the University of Ferrara, High Technology Network of Emilia Romagna
manlio.montuori@unife.it