At the same time intimate and universal, *New York Factories* is a trip in the heart of the history of New York and its five boroughs – Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens and Staten Island – that illustrates, through a set of unusual images, almost "stolen" from the interstices of urban voids, the fragments of an industrial past, witnessing the evolution undergone by the American megalopolis over time.

The volume of French journalist and writer Pierre Gras reveals, between silence and solitude, the industrial heritage of the city of New York, or at least what remains of an important chapter in its history (and thus of America), hidden in the midst of the prevailing feature of the Big Apple today, linked to the service sector and high tech. It is a tribute to a production era and its human and physical remains illustrating an urban and social transformation that has spanned the 20th century and that, as in all vital organisms, does not seem to ever stop.

Gras reconstructs, in a brief introduction, the industrial development of New York through its various phases, leaving to the iconography – of which he is also the author – the evocative and emotional narration, in a virtual and unusual walk through Manhattan, the East Riverside, Red Hook, the Gowanus Canal, the Domino's Sugar factory and the Brooklyn Bridge Park.

Contrary to what is suggested by the famous urban grid of Manhattan and the apparent coherence of its scheme, the urban fabric of New York is very diverse, and mix together productive activities, residence, warehouses, shops: a patchwork of functions and architectures that manifests itself more clearly when you cross the two rivers, the Hudson and the East River. Between the middle and the end of the 19th century, the city's growth had resulted in the expansion into the territory beyond the rivers and the creation of a metropolis of global dimension went in parallel with a remarkable industrial development and population growth, which led to the concentration of human and capital resources in a restricted part of American territory. The most valuable asset concentrated in the center of the island of Manhattan, and in Brooklyn and Staten Island focused the noisier and "heavy" activities as shipyards, warehouses or piers.

During the ‘60s and ‘70s of the 20th century, the economic crisis severely hit the city, causing many industrial “ruins” in the districts of the Bronx and Queens. The factories closed down under the weight of international competition or moved elsewhere or abroad. Between 1953 and 1992, New York lost nearly 700,000 industrial jobs. Following the increasing containerization, the transit of goods began to move toward the terminal in Newark, New Jersey, preserving in the large central port only residual activities in the area of Red Hook, Brooklyn, and in Howland Hook Marine Terminal on Staten Island.

Since the ‘90s, several operations of revitalization of the industrial districts were conducted. Old industrial areas and ports were converted into lofts, artist studios or architecture and design. However, it still survives today in New York a diversified industrial sector, primarily made up of small and medium-sized enterprises, ranging from traditional industries to the activities of luxury. The textile industry instead survived all crises, developing especially in the Garment Center, Manhattan, dedicated to fashion.

So, even if the economy of New York is now mainly services, with a large presence of high value-added activities where finance occupying a central place, industry has not disappeared. The traces of this industrial frontier are still visible, although to be sought carefully. And, if the industrialization of New York has brought with it a prodigious effort mainly in the construction sector, especially infrastructure and means of transport, such as the Brooklyn Bridge on the East River, the multiplicity of warehouses, factories and related storage and processing of raw materials, of which the old Domino Sugar refinery in Brooklyn is the proof, is another vital element, the legacy of a glorious era – that of the cathedrals of the work made of concrete and bricks.

Aim of the book is not only the reconstruction of an important chapter of New York’s urban history but also to wonder on how long this heritage can resist to the state of abandon, also determined by the exorbitant costs necessary for the safety and the clean-up of sites that have been productive. Often – in the United States as in many European cities – dereliction is the only possible alternative with respect to a conversion process unsustainable for individuals and often opposed by restrictive

legislation.

New York, once out of the crisis of the years ‘70-‘80, thanks to a newfound residential attractiveness, has been able to create new urban spaces in old industrial areas, in Manhattan, Brooklyn and Williamsburg, as for the Winchester rifles factory becoming, at the end of the ‘80s, a sort of “industrial residence” for hundreds of small businesses.

The historical and architectural value of these areas, however, pushed public administrators to impose conservation constraints to some artifacts especially along the river, as in the intentions of the project *Waterfront 2030*, then remained incomplete for the arrival of the hurricane Sandy. But often individual or associative initiatives have the ability to trigger virtuous processes, through bottom-up and participatory approaches, managing to push local governments to take action, or at least to recognizes and certifies their symbolic value as public spaces, as for the birth of urban gardens in Red Hook, the area that belonged to the ancient shipyards. Yet, it is another chapter of a city that never stops reinventing itself and therefore it can be looked at as a true laboratory of the future.

Pierre Gras

Pierre Gras, historian by education, is interested in the city, its mutations and its industrial heritage. Specialized in port and maritime issues, it has to his credit twenty publications on architecture, urbanism and the transformation of the urban world. The photographs that accompany the volume were made by the author in the summer of 2011, during a period of study in New York. The research work and study lasted until 2014, when it was published for the types of *Blurb*, independent company founded in 2005, offering mainly photographic projects (https://blur.by/lnmyzes).

New York Factories

Un viaggio, al tempo stesso intimista e universale, nel cuore della storia di New York e dei suoi cinque *boroughs* – Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens e Staten Island – che propone, attraverso un corredo di immagini inusuali e quasi "rubate" tra gli interstizi e i "vuoti" urbani, i frammenti di un passato industriale che testimoniano anche l'evoluzione subita dalla megalopoli americana nel corso del tempo.

Il volume *New York Factories,* opera del giornalista e scrittore francese Pierre Gras, rivela, tra silenzi e solitudini, il patrimonio industriale della città di New York, o per lo meno quello che resta di un capitolo importante della sua storia cittadina (e quindi americana), nascosto in mezzo alla prevalente funzione odierna della Big Apple, legata al settore terziario e alla *high tech.* Un omaggio a una realtà produttiva e umana e alle sue testimonianze fisiche che parlano di una trasformazione urbana e sociale che ha attraversato il Novecento e che, come in tutti gli organismi vitali, non sembra essersi mai fermata.

Gras ricostruisce, in una breve introduzione, lo sviluppo industriale di New York attraverso le sue diverse fasi, lasciando poi alla parte iconografica – di cui è anche l'autore – il racconto più suggestivo ed emozionale in una passeggiata virtuale ed inconsueta attraverso Manhattan, l'East Riverside, il Red Hook, il Gowanus Canal, la Domino's Sugar e il Brooklyn Bridge Park.

Contrariamente a quanto suggerito dalla famosa griglia urbana di Manhattan e dall'apparente coerenza del suo schema, il tessuto urbano newyorkese è assai eterogeneo, e mescola insieme attività produttive, residenza, magazzini, negozi, e depositi di materiali: un patchwork di funzioni e di architetture che si palesa con maggiore chiarezza quando si oltrepassano i due corsi d'acqua cittadini, l'Hudson e l'East River. Tra la metà e la fine del XIX secolo, la crescita della città si era tradotta

nell'espansione nel territorio oltre i fiumi e nella creazione di una metropoli di dimensione mondiale, andata in parallelo con un notevole sviluppo industriale e demografico, che ha portato alla concentrazione di uomini e capitali in una parte ristretta di territorio americano. Le attività più pregiate si situarono al centro dell'isola di Manhattan, mentre a Brooklyn e a Staten Island si concentrarono quelle più rumorose e "pesanti" come i cantieri navali, depositi o imbarcaderi.

Nel corso degli anni '60-'70 del Novecento, la crisi economica colpì la città pesantemente, generando numerose "rovine" industriali nei distretti del Bronx e di Queens. Le fabbriche chiusero sotto il peso della concorrenza internazionale o si spostarono o si delocalizzarono all'estero. Tra il 1953 e il 1992, New York perse circa 700.000 impieghi industriali. Il transito delle merci, oggetto di una crescente containerizzazione, iniziò a spostarsi verso il terminal di Newark, nel New Jersey, conservando nel grande porto centrale solo attività residuali nel settore del Red Hook, a Brooklyn, e al Howland Hook Marine Terminal di Staten Island.

A partire dagli anni '90, furono condotte numerose operazioni di rivitalizzazione dei quartieri industriali. Antiche aree produttive e portuali furono riconvertite in loft, studi di artisti o di architettura e design. Tuttavia, sopravvive ancora oggi a New York un settore industriale diversificato, principalmente costituito da piccole e medie imprese che vanno dalle industrie tradizionali alle attività di lusso. L'industria tessile è invece sopravvissuta a tutte le crisi, sviluppandosi specialmente a Manhattan nel Garment Center, consacrato alla moda. Quindi, anche se l'economia di New York è oggi principalmente di tipo terziario, con una grande presenza di attività a forte valore aggiunto dove la finanza occupa un posto centrale, l'industria non è sparita. Le tracce di questa frontiera industriale sono ancora visibili, anche se vanno cercate con attenzione. E se l'industrializzazione di New York ha portato con sé un prodigioso sforzo principalmente nell'ambito delle costruzioni, soprattutto di infrastrutture e di mezzi di trasporto, come il Brooklyn Bridge sull'East River, anche la molteplicità di depositi, magazzini e fabbriche legate allo stoccaggio e alla trasformazione delle materie prime, di cui l'antica raffineria Domino Sugar a Brooklyn ne è la testimonianza, costituisce un ulteriore elemento vitale, eredità di un'epoca gloriosa – quella delle cattedrali del lavoro fatte di cemento e mattoni.

Obiettivo del libro non è solo la ricostruzione di un'esperienza importante ma anche quello di interrogarsi su quanto a lungo questo patrimonio potrà resistere all'incuria, determinata anche dai costi esorbitanti necessari per la messa in sicurezza e per il

disinquinamento di siti che sono stati produttivi. Spesso – negli Stati Uniti come in moltissime città europee – l'abbandono rappresenta l'unica alternativa rispetto ad un processo di riconversione insostenibile per i privati e spesso osteggiato da legislazioni restrittive.

New York, una volta uscita dalla crisi degli anni '70-'80, anche grazie ad una ritrovata attrattività residenziale, ha saputo creare nuovi spazi urbani in vecchie aree produttive, a Manhattan, a Brooklyn e a Williamsburg, come dimostra la fabbrica di fucili Winchester divenuta, alla fine degli anni '80,una sorta di "residenza industriale" per un centinaio di imprese di piccole dimensioni.

Il valore – storico, architettonico e di memoria – di queste aree non ha lasciato comunque indifferenti gli amministratori pubblici che hanno imposto limiti conservativi ad alcuni manufatti soprattutto lungo il fiume, come nelle intenzioni del progetto *Waterfront 2030,* poi incompleto per il sopraggiungere dell'emergenza dell'uragano Sandy. Ma si deve spesso all'iniziativa individuale e associativa la capacità di innescare processi virtuosi attraverso un approccio partecipativo e bottom-up che riesce a spingere le amministrazioni locali a prendere provvedimenti o, almeno, che riconosce e certifica il loro valore simbolico come spazi pubblici, come la nascita degli orti urbani a Red Hook, sull'area che apparteneva agli antichi cantieri navali. Ennesimo capitolo di una città che non smette mai di reinventarsi tanto da poter essere guardata come vero e proprio laboratorio del futuro.

Pierre Gras

Pierre Gras, storico per formazione, si interessa da lungo tempo all'universo-città, alle sue mutazioni e al suo patrimonio industriale. Specializzato in tematiche portuali e marittime, ha al suo attivo una ventina di pubblicazioni sui temi dell'architettura, dell'urbanistica e delle trasformazioni del mondo urbano. Le fotografie che accompagnano il volume sono state realizzate dall'autore durante l'estate del 2011, in occasione di un soggiorno di studio a New York. In seguito, il lavoro di ricerca e di approfondimento si è protratto sino al 2014, quando è stato

pubblicato per i tipi di *Blurb*, editore indipendente nato nel 2005, che propone principalmente progetti di fotografia (https://blur.by/lnmyzes).