



Delft University of Technology

Charlanta

Flying urbanisms of deregulation

Arpa Fernández, Javier

Publication date

2024

Document Version

Final published version

Published in

Domus: architettura arredamento arte

Citation (APA)

Arpa Fernández, J. (2024). Charlanta: Flying urbanisms of deregulation. *Domus: architettura arredamento arte*, (1088), 21.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Green Open Access added to TU Delft Institutional Repository

'You share, we take care!' - Taverne project

<https://www.openaccess.nl/en/you-share-we-take-care>

Otherwise as indicated in the copyright section: the publisher is the copyright holder of this work and the author uses the Dutch legislation to make this work public.

Emerging territories

Testo e foto / Text and photos
Javier Arpa Fernández

Charlanta: l'urbanistica fluida della *deregulation*



- A. Atlanta
B. Greenville
C. Charlotte
D. Oceano Atlantico / Atlantic Ocean

1. The Grange (Clemson, South Carolina). Nuove case unifamiliari / New single-family homes
2. Gastonia (Charlotte, North Carolina). Leapfrog urbanisation con la Interstate I-85 (in alto) / Leapfrog urbanisation with Interstate I-85 (top)
3. Greenville e aeroporto di Spartanburg con la fabbrica BMW / Greenville-Spartanburg Airport with the BMW factory
4. Atlanta BeltLine (Georgia). Densificazione lungo l'ex infrastruttura ferroviaria / Densification along the former rail infrastructure
5. Downtown Charlotte (North Carolina). Densificazione vicino al distretto finanziario dopo l'eliminazione dei parcheggi minimi / Densification next to the financial district after eliminating parking minimums



Scriveva Rem Koolhaas nel 1995: "I dati di contesto più importanti sono di tipo vegetale e infrastrutturale: boschi e strade. Atlanta non è una città, è un paesaggio". Probabilmente, la descrizione si adatta all'intera Charlanta, la macroregione sudorientale degli Stati Uniti agganciata alla dorsale dell'interstatale 85, che collega Charlotte - seconda città della finanza USA dopo New York - e Atlanta. Questo territorio, parallelo alle Blue Ridge Mountains, è uno dei motori regionali dell'economia statunitense. Nasce dalla giustapposizione dell'impronta urbana compatta di Charlotte e di quella policentrica centrale di Atlanta, nodi ad alta densità collegati all'interstatale. L'urbanizzazione lungo i 400 km che separano i due nodi è caratterizzata dall'alternarsi di complessi edilizi che disegnano un paesaggio di case unifamiliari, centri urbanizzati di media grandezza come Greenville, industrie, grandi edifici anonimi, superstrade, aeroporti in mezzo alla vegetazione lussureggiante. Progetti urbani recenti, come l'area della Bon Secours Wellness Arena di Greenville, evidenziano il ruolo dell'Interstatale nel processo di edificazione: la BeltLine di Atlanta definisce un'identità nuova contro il mosaico delle sedi aziendali; il centro di Charlotte vive una forte densificazione, con l'eliminazione della richiesta di parcheggi e il sorgere di aree suburbane lungo l'Interstatale: tendenze coesistenti benché distinte. L'espansione di Charlanta è il risultato concreto di una lunga tradizione di strategie di *deregulation* fondate sulla limitazione dell'intervento pubblico, su una legislazione del lavoro permissiva, sui vincoli sindacali e sull'elasticità della zonizzazione: la calamita perfetta per i grandi gruppi industriali. Alcune aziende arrivate di recente privilegiano il trasporto aereo. A Greenville ne è un esempio la BMW, accanto all'aeroporto. La futura urbanizzazione di Charlanta è un mosaico di contraddizioni, segnata dalla promessa di un treno ad alta velocità, che affronta però varie difficoltà: complessità normativa, mobilitazione collettiva che innesca la densità urbana. Nel frattempo, i droni a decollo e atterraggio verticale (VTOL) sono una prospettiva affascinante, prefigurando un cambio di paradigma nelle dinamiche pendolari - un'iniziativa individuale, privata, ideale per incrementare l'espansione - con gli unici ostacoli regolamentari dell'Amministrazione federale per l'aviazione (FAA), che si cimenta attualmente con le complessità del decollo verticale. Charlotte e Atlanta sono adolescenti urbanistiche, che si destreggiano nell'equilibrio tra densificazione e espansione suburbana. Nei prossimi decenni questa regione fluida vivrà innovazioni tecnologiche e trasformazioni economiche. Densificazione ed espansione nasceranno dal gioco reciproco di forze geografiche, politiche, economiche e tecnologiche.

Charlanta: flying urbanisms of deregulation

In 1995, Rem Koolhaas wrote, "[Atlanta's] strongest contextual givens are vegetal and infrastructural; forest and roads. Atlanta is not a city; it is a landscape." This probably applies to all of Charlanta, the megaregion in the Southeast of the USA anchored by Interstate 85, linking Charlotte - the second-largest financial industry city in the US after New York - and Atlanta. This territory parallel to the Blue Ridge Mountains is among the regional drivers of the US economy. Its genesis lies in the juxtaposition of Charlotte's compact footprint against the polycentric, sprawling powerhouse of Atlanta, with high-density nodes tethered to the interstate. Leapfrog development marks urbanisation along the 400 kilometres between the two nodes: a landscape of single-family-home subdivisions, midsize centres, industries, big boxes, expressways, airports and traffic bottlenecks amid lush vegetation. Recent projects, such as Greenville's Bon Secours Wellness Arena, highlight the interstate's development role. Atlanta's BeltLine establishes a new identity in contrast to the patchwork of corporate campuses. Meanwhile, Charlotte's downtown experiences densification, eliminating parking requirements, alongside suburbanisation along the interstate, revealing simultaneous yet distinct trends. Charlanta's sprawl is the materialisation of a tradition of deregulation based on reduced government intervention, lax labour legislation, limitations to unions, or flexibility in zoning and land use: the perfect magnet for corporations. Some recently arrived industries prioritise air transport over traditional modes. BMW in Greenville, for example, strategically aligns itself with private airport access, redefining the corridor's economic and logistical fabric. Charlanta's future urbanisation is a tapestry of contradictions, marked by the promise of a high-speed train connecting Atlanta and Charlotte that faces many hurdles - a complex regulatory, collective endeavour activating urban density. Meanwhile, vertical take-off and landing (VTOL) drones emerge as a fascinating prospect, introducing a paradigm shift in transit dynamics - a private endeavour ideal to boost sprawl - with regulatory obstacles only coming from the Federal Aviation Administration (FAA). Charlotte and Atlanta are urban teenagers plotting a balance between densification and suburbanisation. In the next decades, this region in flux will grapple with technological innovations and economic shifts. Densification or sprawl will result from the interplay of geographic, political, economic and technological forces.