

Mega Projects and Chicago

Geoffrey Goldberg

Chicago e i suoi megaprogetti

“Erano i giorni migliori, erano i giorni peggiori...”,
Racconto di due città, Charles Dickens

Chicago è da sempre la città dei contrasti: è infatti accessibile ed equilibrata, pur essendo anche una metropoli dalle spalle larghe, dura ed esigente. L’opinione che si ha della città dipende dall’esperienza individuale, che per qualcuno è positiva, per altri è invece fonte di sofferenza. Negli ultimi dieci anni, si è assistito a un boom di torri residenziali di grandi dimensioni, si contano infatti circa 70 edifici già realizzati e altri 40 ancora in costruzione, a cui vanno aggiunti numerosi progetti, già annunciati, di riqualificazione urbana. Anche questi ultimi avranno dimensioni importanti, si parla di una superficie di 20 ettari in un caso, e di 25 in un altro, su cui andranno inserite torri ad uso residenziale, grandi aree paesaggistiche, ambienti commerciali e ad uso ufficio, costruiti con particolare attenzione alla clientela. Questi progetti possono essere considerati un voto di fiducia nei confronti della città? Si potrà affermare che la metropoli uscirà migliorata dalla loro realizzazione? Comprendere la conformazione del territorio è fondamentale per capire meglio la città. Chicago è stata a lungo concentrata attorno al proprio nucleo, rappresentato dal quartiere degli affari, delimitata dal lago, su un lato, e dal fiume su altri due. Qualche decennio fa, quest’area è stata integrata dalla Michigan Avenue che ha consentito una crescita a livello commerciale della città, sviluppatasi verso nord di circa 2,5 chilometri rispetto al nucleo iniziale. Le due zone, quella nord e quella del nucleo originario costituivano il centro città, che poteva pertanto essere delineato ma, al tempo, sembrava non avere confini precisi. Negli ultimi venticinque anni, tale area centrale è andata espandendosi in più direzioni. In principio si è assistito alla conversione di vecchi edifici della zona sud, quella del quartiere Printers Row con nuovi complessi residenziali; è stata quindi la volta delle torri, circa venti, costruite nell’area della stazione centrale. La città esige una griglia unificata per adattarsi al tessuto urbano, mentre le cubature del progetto furono, per lo più, a discrezione degli imprenditori edili. Il progetto che ne è conseguito rappresenta oggi l’estremità sud del centro, vicino al parco Museum Campus e allo stadio Soldiers Field. Una zona caratterizzata dalla presenza di gruppi di torri, le une diverse dalle altre, senza un’idea comune, che tuttavia presenta una modesta vitalità. Agli interventi sopra descritti, si è aggiunta, in anni recenti, una rinascita della zona occidentale, in cui hanno trovato la propria collocazione la sede Google e altre aziende del settore high-tech.

“It was the best of times, it was the worst of times...”, The Tale of Two Cities, Charles Dickens

Chicago has always been a city of contrasts. It is a city of wealth and a city of poverty. It is a city of opportunity, accessible and sensible, as well as a city of denial, tough and demanding. One’s read depends on individual experiences. Some do well, others suffer greatly. Over the past decade there has been a boon in large scale housing towers, with some 70 built and another 40 in construction. In addition, recently several large scale urban redevelopment projects have been announced. Is this a sign of change in the city, or a continuation of the status quo? Is there opportunity for those who have been without, or is this just profit-making in a time of new opportunity. The scale of these new projects is large, with two being more than fifty acres in overall. They feature housing towers set among large landscaped areas, with commercial and business space. Is this a new remaking, a new way of business, or a vote of confidence in the city? Will the city be better once they are built? Geography has always been key to understanding Chicago. The city has long been centered on its downtown, the central business district, with the lake on one side and the Chicago River on two others. This area was first supplemented decades ago, with Michigan Avenue offering commercial growth north from the loop about a mile and a half. Combined with downtown, these two areas were the center of the city. As such, Chicago’s center was defined and yet never seemed confining. Over the past twenty five years, there has been additional expansion of this central area in several directions. First was the conversion of many older buildings to the south, such as Printers Row, and construction of new housing. Next was a grouping of some 20 towers further south near the lakefront, called Central Station.

Alessandro Massarente è architetto, dottore di ricerca, professore associato, in servizio presso l’Università di Ferrara, Italia. Dal 1992 svolge attività didattica e di ricerca presso la Facoltà di Architettura di Ferrara. Dottore di ricerca in “Problemi di metodo nella progettazione architettonica”, dal 1999 è stato Ricercatore universitario in Composizione architettonica e urbana (s.s.d. ICAR14) nella Prima Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino e dal 2004 a Ferrara. E’ autore e curatore di oltre duecento tra libri, saggi e articoli su temi relativi a strumenti e metodi del progetto, in particolare dedicati ai rapporti tra patrimonio storico e architettura contemporanea.

Alessandro Massarente is Architect, PhD, Associate Professor at the University of Ferrara, Italy. He is teaching since 1992 at the Faculty of Architecture of Ferrara. PhD in “Methodology problems in architectural design”, he was a university researcher since 1999 in Architectural and urban Design (s.s.d. ICAR 14) at the First Faculty of Architecture at the Politecnico of Turin and since 2004 at the Faculty of Architecture of Ferrara. Author or editor of more than two hundred articles, essays and books on design tools and methods, in particular dedicated to the relation between historical urban landscape and contemporary architecture.

Fertilizer’s deposit, Agrimont site, Porto Marghera, Venezia. Photo by Angelo Desole.

In the following page: Luigi Moretti, Casa del Girasole, Roma, 1950. Sculptural fragment in a basement window. Photo by Alessandro Lanzetta, © MIBAC 2018.



In questa zona si è proceduto con una ristrutturazione di alcuni grandi stabilimenti industriali e con l’inserimento di nuove costruzioni. Sono proprio questi nuovi insediamenti a costituire il termine di paragone per i mega-progetti quali Riverline, 78, Lincoln Yards e One Central. In alcuni casi, questi ultimi suggeriscono una continuità, benché si presentino diversi dal resto. Il progetto Riverline, che si colloca all’estremità sud del centro cittadino, prevede la realizzazione di 5 edifici, alcuni dei quali già edificati, da posizionarsi sul ramo sud del fiume Chicago, un’area in cui si collocano una serie di altri edifici ristrutturati e di torri, costruiti negli ultimi vent’anni. Si tratta di un’area orientata verso l’interno, benché la metà dei residenti si rivolga comunque all’esterno. Organizzata attorno a un’ampia area paesaggistica centrale, la zona presenta un centro tranquillo, con un margine, quello che va a lambire le vie cittadine, più “duro”, caratterizzato dalla forma ricurva del complesso River City. I rendering del progetto mostravano un’architettura vivace che tuttavia, una volta realizzata, si è dimostrata modesta, fatta di edifici “anonimi”. Stranamente qualcosa, in questo progetto, risulta familiare: la cubatura non regolare sembra adattarsi perfettamente agli insediamenti contigui, come se si trattasse di scampoli di un patchwork.

The city insisted this development, done in the 1980s-90s, maintain a comprehensive street grid to fit within the city fabric, but left massing of the project to the developers. The resulting project is now a southern bookend to the central area, near the Museum campus and Soldiers Field stadium. A large cluster of towers, each is very different, and the development is without a central idea while exuding a modest vitality. More recently, the rebirth of the west loop has been underway with the renovation of large industrial buildings and construction of new infill mid-rises, as new homes for Google and other high-tech businesses. Following that, there are several new housing proposals now in play for the city, with four of the largest concepts discussed below. Several of these, including Riverline, The 78, and

One Central, are proximate to downtown; the fourth, Lincoln Yards, is to be three miles to the north. They are all building off the familiar Chicago story of infilling vacant land, typically used in the past by the railroads. And yet each differs in their particulars. The first one built is the smallest: Riverline consists of 5 large apartment towers. Nearby many recycled older buildings and other towers built in the past two decades, it differs by being on the edge of the Chicago River. To take advantage of a river view, the buildings at Riverline are massed around a large central park area, which is inwardly oriented even though half the residents look outward. This central landscaped area suggests a peaceful idyll, in contrast with Riverline’s hard edge to the city’s streets and its tall wall to the nearby curved form of River City.

Il quartiere sembra essere costituito da tanti progetti diversi tra loro, il senso di disomogeneità regna sovrano.

Lo studio SOM ha suggerito un approccio più globale per il progetto 78, 25 ettari posti a sud lungo il fiume, che si sviluppano per quattro isolati a sud della Roosevelt Road. Il progetto rimane di difficile interpretazione, rendering diversi prevedono infatti risposte architettoniche differenti, a volte realizzate in mattoni, altre in vetro. È difficile avere accesso a dati concreti ma si parla di oltre 4 ettari da destinarsi a parco e al nuovo lungo-fiume. Su un lato, la banchina cerca una propria identità monumentale, mentre sull'altro lato del fiume la nuova destinazione d'uso cerca di adattarsi al quartiere. Non si tratta di obiettivi facili da far coesistere. L'impresa immobiliare coinvolta è la Related Midwest, un'azienda attiva in città da diverso tempo.

Il Lincoln Yards è un terzo mega-progetto, situato circa 4 chilometri a nord del centro cittadino, lungo il ramo nord del fiume Chicago e vicino al Lincoln Park, uno dei quartieri residenziali della città rimasto più immutato nel tempo. Si tratta di un progetto di enormi dimensioni che prevede la realizzazione di venti edifici e di oltre 6000 unità abitative, disposte su 20 ettari di terreno, di un'area industriale priva di grattacieli. La società immobiliare, Sterling Bay, è un attore giovane sulla scena ma arriva da successi recenti, collezionati con l'edificazione di un'area ovest della città.

Collocato tra il Lincoln Park e l'arteria stradale Kennedy Expressway, il Lincoln Yards è stato presentato come una sorta di nuova città, che può contare su un'area verde, vista la vicinanza con il fiume, e su il Lincoln Park per lo shopping e si trova in prossimità del centro. Con una proposta che prevedeva esclusivamente due edifici e un garage, la società immobiliare ha ottenuto il consenso per la costruzione graduale di un intero quartiere. Tale consenso, di per sé discutibile, è stato favorito dal progetto iniziale che prevedeva la realizzazione di grattacieli da 80 piani e un rumoroso teatro all'aperto. Le suddette proposte sono state scartate (bisognerebbe capire quanto fossero da prendere seriamente) e contestualmente la società immobiliare ha accettato di seguire le linee guida progettuali conformi a precedenti piani urbanistici, a dimostrazione di una certa sensibilità. Tuttavia, la Sterling Bay, così come Related nel caso del progetto 78, si trova a poter gestire una superficie di 20 ettari e bisognerebbe domandarsi se questo è positivo o meno. La precedente amministrazione si era dimostrata favorevole a progetti di questo tipo; il nuovo sindaco invece, ha fatto sapere che avrebbe affrontato le cose diversamente.

L'amministrazione cittadina ha tentato di elaborare progetti per le aree summenzionate prima che intervenissero le società immobiliari, ha quindi chiesto a queste ultime di rispettare la pianta cittadina, di creare sufficienti spazi pubblici e aree verdi. Le condizioni in cui ci si trova ad operare non sono quelle ideali, soprattutto se alcuni progetti vengono caldeggiati "dall'alto". E se l'opinione pubblica si sta insospettendo, le società immobiliari hanno finora sempre trovato un modo per eludere i controlli e hanno trasformato parchi pubblici in aree private.

Its of two minds: both of the city while suggesting a tranquil lifestyle from somewhere else. While its initial architectural renderings promoted vibrant architecture, it was built modestly and lost the edginess suggested in the earlier architectural renderings. Oddly, there is something familiar in its uneven massing: it fits in with nearby developments as patchwork, joining a disorganized set of buildings in the southern loop. The neighborhood embraces many other disparate projects as disconnectedness is prevalent. The serenity suggested by the central park is more a marketing proposal than a real center, and even if successful, it is a private pocket park. It is not urban in feel, rather something imported. A more comprehensive approach is suggested by SOM, planners for The 78, a 62 acre, four block long proposal located further south along the river. The developers are Related Midwest, a firm that has been active in Chicago housing for a long time, but this is a large project for them. The proposal remains difficult to assess, as different renderings indicate a range of architectural answers, some brick, others glass, but overall 12 acres of parkland and a redone river-edge are suggested as part of the proposal. On the river side, the project looks to have a monumental identity, while its aims are more modest on its urban side, as it seeks to be infill and fit with the neighborhood. These two different looks are not easy to combine. Lincoln Yards is located about three miles north of the loop, also along the Chicago River. It is near Lincoln Park, one of Chicago's more stable residential neighborhoods. This massive proposal includes layouts for twenty buildings and as many as 6000 dwelling units on fifty acres of land, which was once a low-rise industrial area. The developers are Sterling Bay, relatively new developers fresh off success from building in the west loop.

Sited between Lincoln Park and the Kennedy Expressway, Lincoln Yards is pitched as a new city of sorts, with proximity to the River for parklands, Lincoln Park for shopping, and easy access to downtown. Submitting just two buildings and a garage for approval, approval was obtained for the entire "phased" planned development, a controversial process not helped by initial proposals for 80 story towers and a large noisy outdoor theater. These were eliminated (were they ever seriously part of the project?) and the developers agreed to follow design guidelines consistent with City plans, so at least some sensibility is in force. However, they (like Related in The 78) are now master developers for 50 acres, and one must ask if this is a good thing or not? The prior administration was sympathetic to such proposals. The new Mayor has said she would have approached this differently. The City has endeavored to plan these areas ahead of the developers - requiring that new projects follow the street grid, provide sufficient public space and landscaping, and treat the river edge with proper attention. The city's planners are working in less than ideal conditions, with their leadership actively encouraging these projects. So too, the public remains suspicious, as developers have inventively found ways to circumvent any such controls, for instance, turning public parks into private amenities. New York struggles with Hudson Yards, asking if it is public or private? In one sense, the public sector is doing the best they can with the tools they have. There has been significant controversy over funding for infrastructure related to these projects. The mechanism presently used was developed years ago to promote development in blighted and depressed areas, as a way for the public sector to encourage regrowth and activity. With a lack of money for infrastructure these days, the public sector uses whatever mechanisms are available, and yet these improvements seem rather inclined to help developers. Suspicion remains that the developers should carry more load on their shoulders for those projects that can support development.



Una situazione simile, di poca chiarezza su cosa sia effettivamente pubblico o privato, la si ritrova a New York nel progetto per l'Hudson Yards. Da un certo punto di vista, il settore pubblico sta facendo del proprio meglio, con i mezzi a propria disposizione. Piuttosto dibattuta è stata altresì la modalità di finanziamento dell'infrastruttura che va a servire i diversi progetti. Una modalità pensata per aree degradate e depresse, utilizzata dal settore pubblico per incentivare la crescita. Considerata l'odierna scarsa disponibilità economica da dedicare alle infrastrutture si ricorre alle uniche modalità a disposizione, tuttavia alcune scelte sembrano favorire le società immobiliari più di quanto dovrebbero, rimane pertanto il dubbio che probabilmente i costruttori avrebbero dovuto accollarsi un carico maggiore. Molti si domandano se Lincoln Yards, vista la sua vicinanza a Lincoln Park, possa essere realmente considerata un'area degradata. La linea di demarcazione, in questo caso, è piuttosto labile. Il progetto One Central si colloca a sud del centro cittadino, di fronte al lungolago, nell'area della ferrovia. Diversamente da quanto avvenuto per altri progetti, si è partiti con una campagna mediatica, ci si è rivolti quindi allo stato e ad altre agenzie, bypassando il settore pubblico, cercando tuttavia di ottenere quattro miliardi di dollari di finanziamento pubblico per un centro trasporti. In barba a qualsivoglia normativa, si è arrivati a presentare un progetto in assenza di una vera pianificazione dettagliata e senza seguire l'iter pubblico.

Many wonder if Lincoln Yards, with its proximity to Lincoln Park, can legitimately be called "blighted", and access funds accordingly? The distinction is very grey. The last proposal to be considered, One Central, is put forward for the southern edge of downtown, on railroad land facing the lakefront. Unlike these other proposals, the proposal was introduced with a media blitz, without prior discussion with the city: the developers approached the state and other agencies, bypassing public input, seeking public funding for a \$4 billion transportation center. The rather cheeky proposal was put forward without plans and without any real public process, and now the project appears more like a flash in the pan than a real proposal. It is indicative of a new attitude: approvals and public funding are sought to support a project, without justification for the use of public monies in private development.

The developers suggest the building of their project is enough: they are offering a home for a transportation center, their major "anchor tenant", and in so doing, they are providing sufficient public benefit. Such is the voice of new money. Some will say Chicago is quite healthy: in addition to these proposals there are about seventy other apartment towers either recently built or under construction around town. Eleanor Gorski, the former Acting Commissioner of the City's Dept. of Planning and Development, correctly notes that "These projects show the financial markets have confidence in Chicago". And who are these projects for - are there enough "creatives", the new younger tenants working in Chicago's downtown, enough market demand to support these projects? That raises another question, that is, who has the responsibility to look at the overall financial picture, absorption rates and feasibility? At one time the public sector had such a role, but now this is done solely by developers and the financial community which backs these projects.



Tutti aspetti positivi, ma sufficienti? Un tempo, i grandi progetti aprivano la strada verso nuove straordinarie conquiste; perfino i quartieri residenziali più conservatori, con le loro abitazioni "basse", costituivano un tessuto, avevano un senso che, alla fine, permetteva di percepire l'aggiunta di qualcosa. I progetti odierni sono invece guidati da un desiderio diverso: dalla necessità di essere ritenuti accettabili e di essere riconoscibili. Non si tratta di una mancanza di sicurezza, quanto piuttosto di una tendenza alla marginalizzazione dell'aspetto architettonico. Questo dovrebbe preoccupare?

I progetti descritti tengono in considerazione le esigenze più ampie della città? Le società immobiliari mettono in circolo nuovi soldi e, a lungo termine, questo non può che rivelarsi positivo per Chicago. Eppure, si considerino coloro che si trovano in situazioni più svantaggiate, questi progetti non danno vita ad alcun dibattito su come affrontare e ridurre il grande divario presente in città. Probabilmente tale responsabilità non spetta alle società immobiliari. In una città "sana", questo non sarebbe un problema, ma in un contesto in cui la "spaccatura" è più evidente, si percepisce che vi è qualcosa di sbagliato. Forse l'atteggiamento del "fintanto che porta soldi va bene" sta ormai esalando l'ultimo respiro. Sebbene i progetti descritti possano rappresentare un'opportunità mancata, non è ancora chiaro se i processi messi attualmente in atto avrebbero potuto portare a qualcosa di più ambizioso. Affinché questo possa avvenire infatti, è necessario un cambiamento più profondo.

Keeping an eye on the mortgage industry and its approach to "self-regulation" in the crisis of 2008, some wonder if these proposals will end up simply siphoning off existing occupants to newer buildings. And what happens if the economy turns?

Is there more to be expected from these proposals? For thirty years, the City has had only modest faith in the larger issues of urban design. As long as a project meets zoning requirements, the overall approach is that the private sector can suggest what they wish to build.

That is Chicago's legacy, and is an approach common throughout much of the United States. And yet these are (for the most part) planned developments, essentially asking the city for special and exceptional consideration. This opens the door for the city to take a more progressive stance, to require yet another level of quality, both in terms of responsiveness to the city and architecture. These projects are largely based on known tower designs, with the developers very cautious in what they build. While their architects have, in several cases, proposed interesting ideas, progressive design is not

happening. Architecture is used to sell the projects, and then something much less interesting is built. Make no mistake - these projects are developer-driven. At one time, big projects suggested the possibility of more remarkable achievements. Even conservative, low rise housing developments contributed to the fabric, leaving all with a sense of something positive being added.

These designs are driven by a different desire, with a lack of confidence in architecture. Design is effectively marginalized.

Are these projects good enough? The new ideas offered are long on lifestyle, emphasizing relationship to landscape, nature, and the river in the middle of the city. Their life-style imagery, a combination of privacy and the urbane, is reassuring to their audiences. The developers bring new money to the table, which is, in the long run, good for Chicago. But for the less advantaged, these projects remain outside any debate about bridging the massive economic and social gaps in the city. Perhaps this is not the developers' responsibility.

Allo stato attuale, il progetto si presenta bloccato, un mero fuoco di paglia. Lo si può considerare un segnale di un nuovo atteggiamento: il progetto deve ottenere l'approvazione e il finanziamento pubblico, nessun do ut des. L'importante è che il progetto venga realizzato. Questa è la lingua in cui si esprime il denaro.

Si potrebbe affermare che Chicago è una città che sta piuttosto bene, considerato che, oltre ai progetti summenzionati, ha sostenuto la realizzazione di altri settanta grattacieli ad uso residenziale, alcuni costruiti negli ultimi anni. Eleanor Gorski, precedente Commissaria all'urbanistica fa notare che: "Tutti questi progetti dimostrano che i mercati finanziari hanno fiducia nella città di Chicago". Ed ha effettivamente ragione, tuttavia bisognerebbe chiedersi per chi sono tali progetti. Ci sono abbastanza "creativi", abbastanza giovani proprietari che lavorano in centro città, c'è sufficiente mercato per poter sostenere progetti di questo tipo?

Un'altra domanda sorge quindi spontanea: chi è il responsabile, colui che deve avere la visione d'insieme, che analizza il tasso di assorbimento e la fattibilità? Un tempo, il settore pubblico aveva un proprio ruolo, attualmente invece tutto è deciso dalle società immobiliari e dalla comunità finanziaria che sostiene economicamente i progetti. Gettando uno sguardo al settore mutui e alla sua "auto-regolazione" nel 2008, viene da chiedersi se i progetti proposti finiranno semplicemente per trasferire gli attuali

proprietari di immobili in nuovi edifici. E se la situazione economica dovesse mutare? Semplicemente i progetti non sarebbero realizzati.

Cosa ci si deve aspettare ancora? Per trent'anni, l'amministrazione cittadina ha riposto poca attenzione alle grandi questioni di progettazione urbanistica. Fin tanto che i progetti rispettano le disposizioni in materia di zonizzazione, il settore privato può chiedere di realizzare qualsivoglia costruzione. Questa è la prassi di Chicago ed è una filosofia comune in tutti gli Stati Uniti. Eppure, quelli di cui si sta parlando sono insediamenti di grande portata e andrebbero affrontati con un'attenzione diversa. Se ciò avvenisse, si aprirebbe la strada verso un atteggiamento nuovo che porterebbe l'amministrazione cittadina ad esigere una qualità maggiore, sia a livello di ricettività che a livello architettonico. Tutti i progetti sopra illustrati si basano, per lo più, su modelli noti di torre. Le società immobiliari sono piuttosto caute nell'utilizzare l'architettura per meglio vendere i progetti e optano per progetti poco interessanti.

Il risultato sono edifici che si presentano come una mera somma di più parti. Gli architetti, in alcuni casi, hanno proposto idee maggiormente interessanti, con design innovativi, che tuttavia non sono stati realizzati. Non bisogna farsi illusioni: questi sono progetti decisi dalle società immobiliari.

Le nuove idee che vengono messe in campo riguardano lo stile di vita, sottolineano il rapporto con il paesaggio, con la natura e il fiume.





Chicago è una città divisa in due e rimarrà tale indipendentemente dai progetti sopra descritti. Tuttavia, per quanto realizzati con le migliori intenzioni e nonostante il successo ottenuto, dobbiamo semplicemente ammettere che progetti di tale tipo non affrontano il problema. Chicago può essere vista come la città prospera che può permettersi di vivere in tali progetti ma anche come il luogo in cui molti non possono permetterselo. Ci sono tuttavia altri punti di vista: per alcuni i suddetti progetti sono solo un modo per fare soldi; altri li vedono come progetti necessari ma non sufficienti e guardano oltre pensando a come dare un contributo maggiore alla città. Quest'ultimo modo di pensare è stato bistrattato per tanto tempo, eppure le società immobiliari del Rockefeller Center di New York hanno capito che offrire "di più" poteva essere positivo non solo per la città, ma anche per loro. Questi progetti dimostrano che c'è stato uno sbilanciamento di potere, quello che deve essere ancora determinato è se tale sbilanciamento sia temporaneo e destinato a rientrare o se invece rappresenti lo stato delle cose oggi. Chiaro è che questioni di questo tipo non si limitano alla città di Chicago ma si ritrovano in gran parte delle città di oggi. Qui, tuttavia, il dibattito sul "cosa sia sufficientemente buono" è ormai iniziato e lo si percepisce forte e chiaro.

In a healthy city, one can see that such private interests would be fine, but today, something seems amiss with these projects in this badly split city. While one might say these projects are "an opportunity lost", it's also not likely existing processes could offer anything socially more ambitious. For that to occur, a more serious change at many levels is needed. Perhaps in the future, societal concerns will become more prominent and future developments will have to be more integrative to the city's physical and social fabric. But with these projects, Chicago will remain two cities, one with the prosperous who can live in these projects, and one with those who cannot. The latter are largely unaddressed by these developments, regardless of how well intended or successful they turn out to be.

These projects are clearly about making money, always part of the developer's agenda. This is our present perspective, but there are other ways to think about this, which have worked before: in the 1930s, developers at New York's Rockefeller Center realized offering "more" was good, not just for the city, but for themselves as well. Sometimes doing more can be in one's own interest. What remains clear is that these issues are not unique to Chicago, but exist elsewhere, in most cities today. Here, however, this debate about "what is good enough?" is being played out clearly and in real ways.

enter realized offering "more" was good, not just for the city, but for themselves as well. Sometimes doing more can be in one's own interest. What remains clear is that these issues a

