“Making a world”

Un’esplorazione progettuale sul territorio della Dora

Politecnico di Torino
Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro
e la Valorizzazione del Patrimonio
a.a. 2019/2020

Relatrice: **Anna Maria Cristina BIANCHETTI**

Candidata: **Alina Roxana SALAHORU**
246722

“Making a world”

Un’esplorazione progettuale sul territorio della Dora

INDICE

Abstract 8

0. Introduzione 11

1. Il territorio della Dora 19

2. Riferimenti e riflessioni progettuali 37

3. Il progetto della compresenza - Due figure 45
- **3.1. Reticolarizzazione** 51
  - **3.1.1. Progettare la reticolarizzazione** 64
- **3.2. Contiguità** 87
  - **3.2.1. Progettare la contiguità** 100

4. Riflessioni conclusive 125

Bibliografia e sitografia 130

Ringraziamenti 135

The Dora river has been for the city of Turin an important infrastructure, both from an economic-productive and a morphological-urban point of view. Retracing the long history of the relationship between the city and the river, after the 1980s, following the industrial divestment processes that affected it, this territory has undergone transformations which, in a reductionist way, have overwritten it, by the means of superimposed functions.

Nonetheless, the complexity of the relationship between city and river has remained latent and still manifests itself within a rich heterogeneity of morphologies, uses and relationships. Traces of the ancient production machine coexist with farmhouses and agricultural fields, "garden cities", modern neighbourhoods, traditional square blocks, houses that have privatized the riverside, hillside villas, industrial plants, large parks, as well as micro public spaces derived from residual spaces.

Abandoning a functionalist approach and taking into account the complex stratification of the territory requires a different planning orientation, requires taking seriously the multiplicity, heterogeneity and conflictualities present in the territory. What does it mean, therefore, to design co-presence*? What does* Making a World *mean? The thesis, inspired by the reflections introduced by Sébastien Marot, is configured as an exploration aimed at expanding the design horizons around this territory.*

ABSTRACT

Il fiume Dora è stato per Torino, un'importante infrastruttura, sia da un punto di vista economico-produttivo, che morfologico-urbano. Ripercorrendo la lunga storia dei rapporti tra città e fiume, dopo gli anni 80, a seguito dei processi di deindustrializzazione che l'hanno investito, questo territorio è stato fatto oggetto di trasformazioni che, in modo riduzionista, l'hanno sovrascritto, attraverso la sovrapposizione di funzioni separate.

Nondimeno, la complessità dei rapporti tra città e fiume è rimasta latente e si manifesta ancora entro una ricca eterogeneità di morfologie, usi e rapporti. Tracce dell'antica macchina produttiva convivono con cascine e campi agricoli, "città giardino", impianti urbani moderni, isolati a corte, case che hanno privatizzato il lungofiume, ville collinari, impianti produttivi, grandi parchi, così come microspazi pubblici derivati da spazi residuali.

Abbandonare un approccio funzionalista e tenere conto della complessa stratificazione del territorio richiede un diverso orientamento progettuale, richiedere di prendere sul serio le molteplicità, eterogeneità e conflittualità presenti nel territorio. Cosa vuol dire, allora, progettare la *compresenza*? Cosa vuol dire *Making a World*? La tesi ha preso spunto dalle riflessioni introdotte da Sébastien Marot e si configura come una esplorazione tesa ad ampliare l'immaginario progettuale intorno a questo territorio.

0. INTRODUZIONE

Questa tesi nasce da un personale interesse nei confronti del territorio della Dora, così come nei confronti delle modalità di interazione tra ambiente urbano e gli altri ambienti che lo circondano. La ricerca è stata innescata dalla percezione di una tensione tra i diversi caratteri presenti in questo territorio.

1.

Se la città può essere vista come un'unità più o meno compatta, che espandendosi impermeabilizza terreno, osservando il territorio del fiume Dora, emerge una diversa forma[1].

All'estremità ovest del fiume Dora si può individuare un cuneo verde, che insieme al fiume, scende dalla Val di Susa, creando una discontinuità in quella che può essere definita la forma urbana della città di Torino. A contrappeso, alla foce del fiume, un altro grande sistema verde: quello della confluenza del fiume Po con i fiumi Dora e Stura di Lanzo e la collina di Torino. Ai due estremi del tratto urbano del fiume Dora si possono riconoscere due grandi sistemi ambientali.

La città di Torino sorge nella pianura delimitata dai fiumi Stura di Lanzo, Sangone e Po, di fronte allo sbocco di alcune vallate alpine: Val di Susa, Valli di Lanzo, Val Sangone. Solcando il centro di questa pianura delimitata da tre fiumi, scorre la Dora Riparia, che prima di sfociare nel Po lambisce il centro della città. La città non è un meccanismo autonomo ma dialoga, istaura relazioni e scambi di flussi, di corpi, materia ed energia, con il suo grande territorio[2]. Dentro questo sistema i fiumi hanno un ruolo fondamentale. Essi mettono in relazione città e territorio, creando una sorta di compenetrazione, sia fisica che simbolica, tra i due "domini", rendendoli presenti e visibili l'uno all'altro a prescindere dalla contingenza e dagli usi. Lungo i territori fluviali città e territorio convergono. In questo senso il territorio del fiume Dora può essere visto come il "terminale" dentro la città di un sistema ambientale più ampio.

Parallelamente, oltre ad essere importantissimi elementi naturali, i fiumi sono grandi infrastrutture. Non solo risorse idriche da sfruttare o capitale fisso da valorizzare ma infrastrutture nel senso marxiano del termine, intese nella loro capacità di sostenere complessi processi di accumulazione e ridistribuzione delle risorse di un territorio.

Il fiume Dora, per la città di Torino, è stato l'infrastruttura che ha contribuito in parte non marginale a sostenerne lo sviluppo, sia da un punto di vista economico che morfologico-urbano. È stato

1. V. Gregotti, *Il territorio dell'architettura*, Universale economica Feltrinelli, 2014.

2. P. Viganò (a cura di), *Territorialism*, Harvard University GSD, Studio Report 2014.

un fiume “di servizio” alla città, in particolare, di servizio alla produzione. Lungo le sponde della Dora si sono localizzate, avvantaggiandosi della prossimità reciproca, numerosissime imprese, a volte nocive. Questo ha costruito un territorio puntuato da *enclaves* produttive e reti di mobilità energetica, che lo hanno soffocato e frammentato. Ha portato a privatizzazioni, frammentazione abitativa; ha creato situazioni di marginalità, depotenziamento dei valori ambientali, rendendo visibili quello che alcuni studiosi chiamano “*ingiustizie spaziali*”[3].

Nel tempo, quello che è stato un territorio di margine, ha subito un ulteriore dislocamento ed è oggi pienamente inglobato nella città densa, tangente al centro della città. Dell’antica macchina produttiva sono rimaste solo alcune tracce; un insieme molto vasto di recinti e spazi residuali, contenuti entro due poli verdi.

Torino oggi, in rapporto al passato, non cresce più dal punto di vista economico-produttivo, ha una popolazione sostanzialmente stabile sul piano dimensionale, in progressivo invecchiamento, ha sempre maggiore difficoltà nel fornire servizi adeguati, è incerta sul suo futuro… Come può essere ripensato progettualmente questo territorio, questa infrastruttura, che si trova alla ricerca di ridefinire il suo posto, in una città che sta attraversando una profonda, incerta e poco governata transizione?

2.

L’immagine della Dora è da sempre stata associata alla produzione, e ora, lo è alla riconversione post-fordista. Ma il suo territorio non è e non è stato unicamente un territorio industriale. Lungo la Dora la complessità dei rapporti tra città e fiume si è materializzata in una ricca eterogeneità di modi di abitare, usare e godere dello spazio, di rapportarsi al fiume, al suolo e a tutti i corpi umani e non che lo hanno abitato. Lungo il fiume troviamo naturalmente le tracce dell’antica macchina produttiva; ma anche e soprattutto cascine e campi agricoli, “città giardino”, impianti urbani moderni, isolati a corte, case che hanno privatizzato il lungofiume, ville collinari, impianti industriali, grandi parchi così come microspazi pubblici derivati da spazi residuali. Una ricchezza di materiali e usi che si vede solo osservando da vicino, non facendosi distrarre da immagini di senso comune.

Questa articolazione è anche il deposito di numerosi progetti di riconversione che hanno investito

3. E.W. Soja, *Seeking for spatial justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis 2010.

questo territorio, soprattutto a partire dagli anni Ottanta. Progetti che lo hanno riscritto intrecciando "*funzioni sovrapposte, non veramente articolate in una filosofia del mondo*" [4] per utilizzare le parole del filosofo-urbanista Sébastien Marot.

L'interrogativo che ho posto all'inizio (*come può essere ripensato progettualmente questo territorio?*) trova qui uno sfondo entro il quale precisarsi. Il punto di partenza della mia esplorazione nasce da una generale insoddisfazione nei confronti di questo tipo di progetti e dei modi attraverso i quali questo territorio è stato letto e riconfigurato negli anni. La complessità di questo territorio non è ancora stata indagata a fondo; la sua rilettura richiede forse uno sguardo diverso, che vada al di là della riconversione post-industriale. Una rilettura che possa anche costruire un nuovo punto di vista su questo territorio, perché come scriveva André Corboz, "*non c'è territorio senza l'immagine del territorio*"[5].

In questo senso, la tesi prende spunto da una posizione che è quasi "metafisica" (come la definisce l'autore), espressa da Sébastien Marot in *Making a world* per riflettere sulla necessità di allargare gli orizzonti intorno al progetto del territorio, cercando di superare il progetto funzionalista e le sue gerarchie[6]. Che cosa significa *Making a world*? Significa, secondo me, affrontare il progetto da una prospettiva che sia in grado di tenere conto delle molteplicità, eterogeneità e conflittualità presenti nel territorio. Questa posizione implica chiedersi come possono urbano-rurale-ambientale stare gli uni accanto agli altri senza sopraffarsi? Come può essere superata la gerarchia che li ha contrapposti in passato? Entro una prospettiva che miri a tenere insieme queste diverse situazioni, comprendendo più alterità.

Ho provato a mettere al lavoro questa posizione osservando come una natura liminale, un'agricoltura non muscolare, quel che resta della produzione, insediamenti sfrangiati o annidati in se stessi stanno assieme senza che l'uno annienti l'altro? Che rapporti si sono istaurati tra questi diversi sistemi? Sono rapporti di competizione o di condivisione? Dialogano o coesistono dandosi reciprocamente le spalle?

Queste domande obbligano a lavorare su vicinanza e lontananza; alterità e somiglianza; scrutare attentamente i caratteri fisici, morfologici, d'uso di città, sistema rurale, sistema ambientale, sistema infrastrutturale, produzione, abitare, fiume, cascine, sponde, filari, sentieri, canali…. Cercando di comprendere questo gioco di alternanze ed equilibri "*tra struttura ed evento, necessità e contingenza, interiorità ed esteriorità […] costantemente minacciato dalle trazioni*

4. S. Marot, *Making a world*, cit., pp.102-103.

5. A. Corboz, *Il territorio come palinsesto*, cit., p.24.

6. S. Marot, *Making a world*, in J. Descombes, B. Marchand, M. Rampini (a cura di), *Common Grounds: Atelier Descombes Rampini 2000-2015*, pp. 99-112. Walter de Gruyter GmbH, Basel/Berlin/Boston 2017.

che vengono esercitate per un verso o per l'altro" [7].

3.

La mia ricerca è strutturata entro alcune mosse. La prima mossa coincide con una attenta rilettura del territorio della Dora, in particolare del territorio di margine della città. Come entrano in contatto tessuto urbano e spazi aperti? Che relazioni si creano in questo territorio di convergenza? Individuando e studiando relazioni, logiche, modi di stare assieme di diversi sistemi in contrasto, sottolineando il profondo intreccio tra città e territorio, tra matrici urbane, rurali e ambientali[8].

A partire da questa rilettura e prendendo spunto dalle riflessioni espresse da Sébastien Marot in *Making a world*, la seconda mossa esplora le possibilità progettuali di queste logiche. Queste non sono separabili dall'esplorazione stessa: la orientano e ne sono esito. L'obiettivo è quello di individuare "*strumenti concettuali in grado di allargare l'immaginario operativo e progettuale*"[9] attorno a questo territorio. Come possono queste logiche di relazione plasmare il progetto, sostenerlo, allargarne l'immaginario?

Senza inseguire una presunta organicità progettuale, né il prorompere del frammento. Provando a rifiutare sostituzioni, sopraffazioni, gerarchie. Esplorando un tipo di progetto parallelo alla dismissione industriale o alla riprogettazione delle sponde fluviali. Un progetto che riconsideri e ridia visibilità a tutti questi sistemi finora ignorati perché considerati marginali, e che esplori le potenzialità di sostenere un territorio il più possibile ricco ed eterogeneo, andando contro la specializzazione delle aree urbane.

Questo scarto che si è cercato di operare mira a rendere visibili aspetti nascosti, non ancora indagati, di questo territorio, sfidare modi convenzionali di lettura e progetto, fuori dalle gerarchie funzionali.

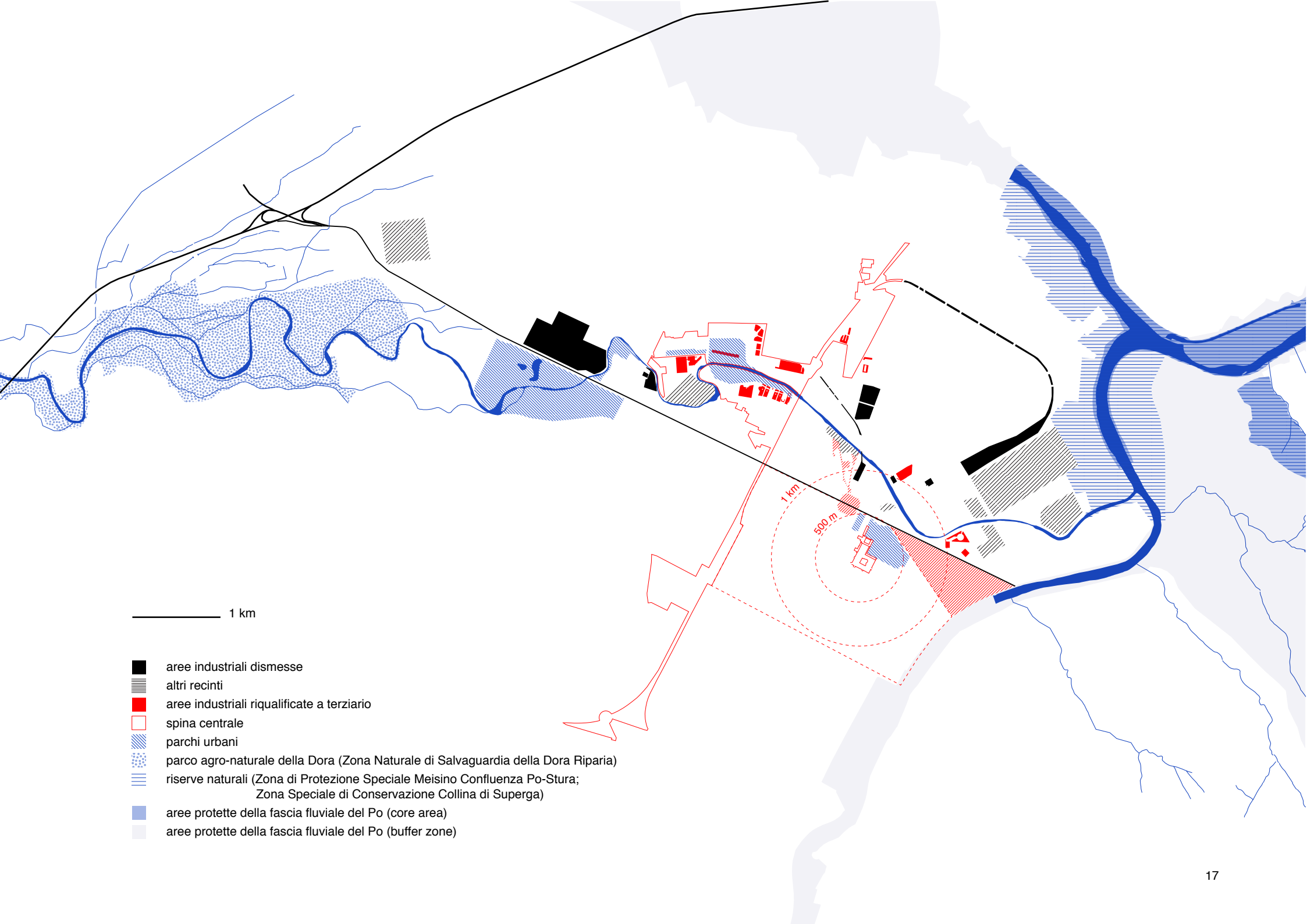
La città è "*una sostanza complessa: intricata, tortuosa, densa. Per capire una città bisogna entrare nell'intrico dei rapporti che continua a sviluppare col suo territorio e viceversa"* [10] scriveva Giancarlo de Carlo. È quello che qui si è tentato di fare. Guardando al territorio dove città e territorio convergono. Non per riprendere morfologie ma per capire logiche.

7. C. Lévi-Strauss, *Il pensiero selvaggio*, cit., p. 30, in C. Rowe, F. Koetter, *Collage city*, cit., p. 210.

8. Sull'intreccio tra matrici urbane e rurali si veda L. Coccia, A. Di Campli (a cura di), *RuralEstudio. Indagini sul territorio rurale tra Italia ed Ecuador,* Quodlibet – SAAD – ON Occasioni della ricerca, 2018.

9. A. Di Campli, L. Coccia, *RuralEstudio*, cit., p.8.

10. F. Bunčuga, *Conversazioni con Giancarlo De Carlo. Architettura e libertà*, cit., p. 98.


1 km
1 km
500 m
aree industriali dismesse
altri recinti
aree industriali riqualificate a terziario
spina centrale
parchi urbani
parco agro-naturale della Dora (Zona Naturale di Salvaguardia della Dora Riparia)
riserve naturali (Zona di Protezione Speciale Meisino Confluenza Po-Stura;
Zona Speciale di Conservazione Collina di Superga)
aree protette della fascia fluviale del Po (core area)
aree protette della fascia fluviale del Po (buffer zone)

1. IL TERRITORIO DELLA DORA

1.

Come anticipato nell'introduzione, la rilettura di questo territorio inizia dal riconoscimento di una tensione tra due grandi sistemi verdi individuabili ai due estremi del tratto urbano del fiume Dora: quello dei campi agricoli che insistono sul tratto fluviale a ovest e il grande sistema verde della confluenza con il fiume Po e il sistema verde della collina a est. Questa tensione è generata dalla discontinuità del sistema del verde: due grandi sistemi aperti uniti da un'esile linea – il fiume Dora. Ma dove ora il sistema della Dora sembra essersi ridotto al minimo, storicamente vi era un territorio fortemente dominato dal fiume.

Il fiume Dora si origina sulle Alpi Cozie, presso Cesana, dalla confluenza di due rami sorgentizi: la Piccola Dora, che nasce in territorio francese presso il colle del Monginevro, e il torrente Ripa, proveniente dalla Valle Argentera e che a sua volta riceve le acque del torrente Thuras.

Sin dall'epoca romana la Dora è stata un fiume "di servizio" alla città. Il profilo altimetrico più elevato rispetto a quello del fiume Po ha spinto gli abitanti della città, già nel Medioevo, a convogliare le acque del fiume in canali (detti *duriae*) che andavano ad alimentare mulini, martinetti ed altri impianti e bealere[1] che irrigavano i campi agricoli[2]. Essi prelevavano acqua dalla Dora a monte della città, principalmente nei comuni di Pianezza e Collegno, e terminavano il corso nei comuni di Venaria e Torino, riversandosi nel Po, nella Stura di Lanzo o nella stessa Dora. Per lungo tempo le acque della Dora hanno costituito la principale risorsa energetica per questo territorio. Queste, attraverso una rete idrica capillare, che si estendeva in tutta la città, ne hanno accompagnato e sostenuto lo sviluppo. Le possibilità offerte dallo sfruttamento dell'energia idrica hanno fatto sì che la Dora diventasse la macchina che alimentava le numerose attività che lungo le sue rive si erano insediate, catalizzando la produzione. Inizialmente si trattò di un tipo di produzione protoindustriale, che sfruttava la forza motrice dell'acqua attraverso ruote idrauliche e mulini. Nel 1844 la Commissione Pernigotti censì più di 130 ruote idrauliche alimentate dal "Gran canale"[3] della Dora ed una superficie agricola pari a 434 ettari irrigata dalle sue acque[4]. Anche quando l'industria inizio a liberarsi dalla dipendenza dell'energia idraulica, e quindi dalla necessità di insediarsi lungo corsi d'acqua, il territorio della Dora continuò a rafforzare la sua vocazione

1. Termine di natura dialettale, usato in Piemonte per indicare un corso d'acqua artificiale utilizzato per l'irrigazione, per forza motrice o per altri usi. Si tratta di un'opera idraulica elementare, formata attraverso un semplice scavo nel terreno. Si differenzia dal canale per la portata minore e per la mancanza di sponde e fondo in pietra o muratura. Nell'uso comune, in realtà, i due termini risultano spesso intercambiabili, in particolare nel caso di canali non navigabili con portate limitate. Da https://www.icanaliditorino.it/glossario-termini-idraulici e © Hoepli 2018.

2. A. Bocco Guarneri, *Il fiume di Torino*. *Viaggio lungo la Dora Riparia*, Città di Torino, Torino 2010.

3. Così veniva chiamato il principale canale torinese, le cui diramazioni erano costituite dai canali della Pellerina, del Martinetto, Meana, dei Molassi, del Regio Parco, di Torino, del Valentino.
Da https://www.icanaliditorino.it/il-gran-canale-della-citta

4. Nel corso degli anni numerosi soggetti diversi realizzarono derivazioni d'acqua dalla Dora. Nel 1788 venne creata una commissione per stabilire un'equa ripartizione delle acque del fiume, ma il lavoro di una seconda commissione, istituita nel 1839 e presieduta da Pietro Pernigotti, consentì il passaggio a una scala sovracomunale nella gestione delle acque fluviali. Il censimento a cui si fa qui riferimento è riportato nella cosiddetta *Relazione Pernigotti*, redatta nel 1844 e pubblicata successivamente con il titolo *Progetto per la ripartizione delle acque del fiume Dora Riparia,* Tipografia Chirio e Mina, Torino 1851.

industriale[5]. Avvantaggiate dai collegamenti ferroviari che percorrevano l'area, come la ferrovia di Lanzo (1868) e i due scali della stazione Dora (1855) e Valdocco (1890), numerose industrie ed acciaierie si insediarono lungo la Dora, che divenne uno dei maggiori poli siderurgici della città. Già a partire dagli anni Venti del Novecento, i canali derivati dal fiume, non più necessari come fonte energetica, cominciarono ad essere utilizzati come collettori per lo smaltimento delle acque di scarico[6]. La Dora iniziò a mutare progressivamente il suo ruolo fisico e simbolico nello sviluppo della città.

I canali della Dora nel tratto cittadino sono stati progressivamente soppressi o tombati. Dell'antica macchina produttiva, sopravvivono oggi i campi, accompagnati dai canali agricoli, che hanno mantenuto la loro funzione irrigua. A contrappeso, all'altro estremo del fiume, la collina di Torino: un sistema ambientale del loisir e della residenza per ceti agiati. Tra questi due poli verdi, una costellazione di recinti e spazi residuali, ex-industriali e non, si mischiano a poli attrattivi, soprattutto terziari. La necessità di riconversione di un numero così grande di aree concentrate lungo il fiume Dora pone l'interrogativo di che legame istaurerà la città con questo territorio.

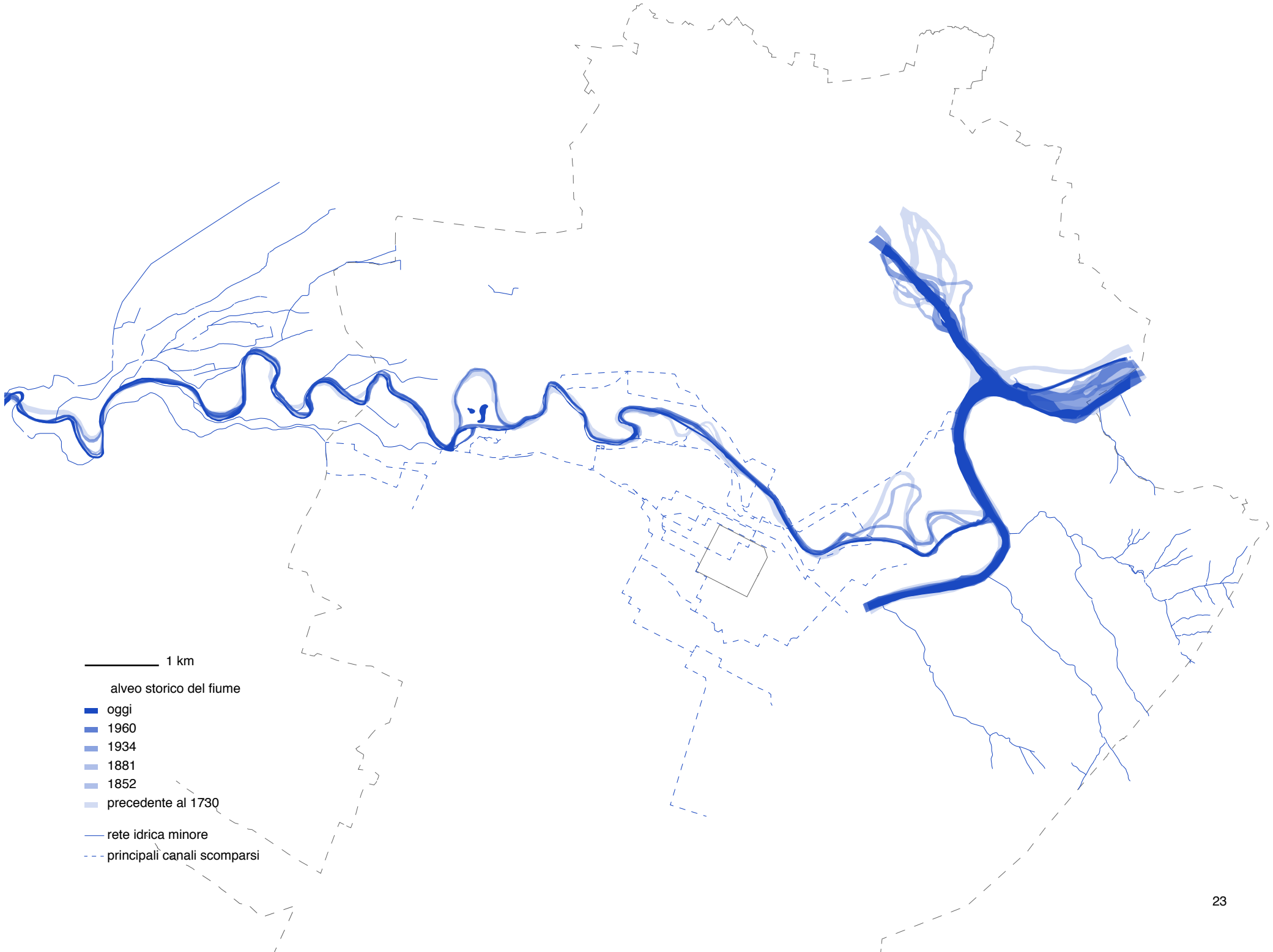
Il caso delle Dora riflette un fenomeno comune a numerosi territori in tutta Europa. A seguito di vicende complesse di trasformazione dei territori urbani, si assiste ad una progressiva specializzazione delle aree urbane in cui si concentra la produzione, che diventano *enclaves* industriali specializzate. Come sottolinea Sébastien Marot in "Making a world", questo processo, che è osservabile nei tempi lunghi del mutare della città, è presente ancora oggi, laddove attraverso un processo autocatalitico alcune aree, per avere successo in un mercato globale competitivo, tendono a specializzarsi in una funzione o servizio particolare: materie prime, luoghi di lavoro, turismo o tempo libero, domesticità e "privacy, shopping e commercio, pensione, trasporti e così via. Queste aree urbane diventano sempre più dipendenti le une dall'esistenza delle altre e dai mercati globali. Come conseguenza di questo processo si assiste ad una crescente univocità spaziale, ad un impoverimento dei luoghi, che riflettono, entro dinamiche complesse, crescenti divari sociali. La necessità di navigare tra territori più o meno specializzati per poter accedere a diversi servizi, crea situazioni di marginalità, privando gli abitanti di capitale spaziale, dove solo chi ha i mezzi per navigare tra questi territori può avere accesso al mondo e a un mondo[7].

Nel ripensare l'identità di questo territorio è fondamentale andare contro la specializzazione che nel tempo l'ha caratterizzata cercando, al contrario, di includervi alterità e rafforzare le sue abilità di sostenere un ambiente urbano il più possibile eterogeneo.

5. La svolta arriva nel 1896, quando venne fondata la Società Elettrica Alta Italia.

6. Da https://www.icanaliditorino.it/il-gran-canale-della-citta

7. S. Marot, *Making a world*, in J. Descombes, B. Marchand, M. Rampini (a cura di), *Common Grounds: Atelier Descombes Rampini 2000-2015*, pp. 99-112. Walter de Gruyter GmbH, Basel/Berlin/Boston 2017.


1 km
alveo storico del fiume
oggi
1960
1934
1881
1852
precedente al 1730
rete idrica minore
principali canali scomparsi

1 km
ville collinari
cascine
aree boschive
aree agricole
parchi
assi pubblici alberati

2.

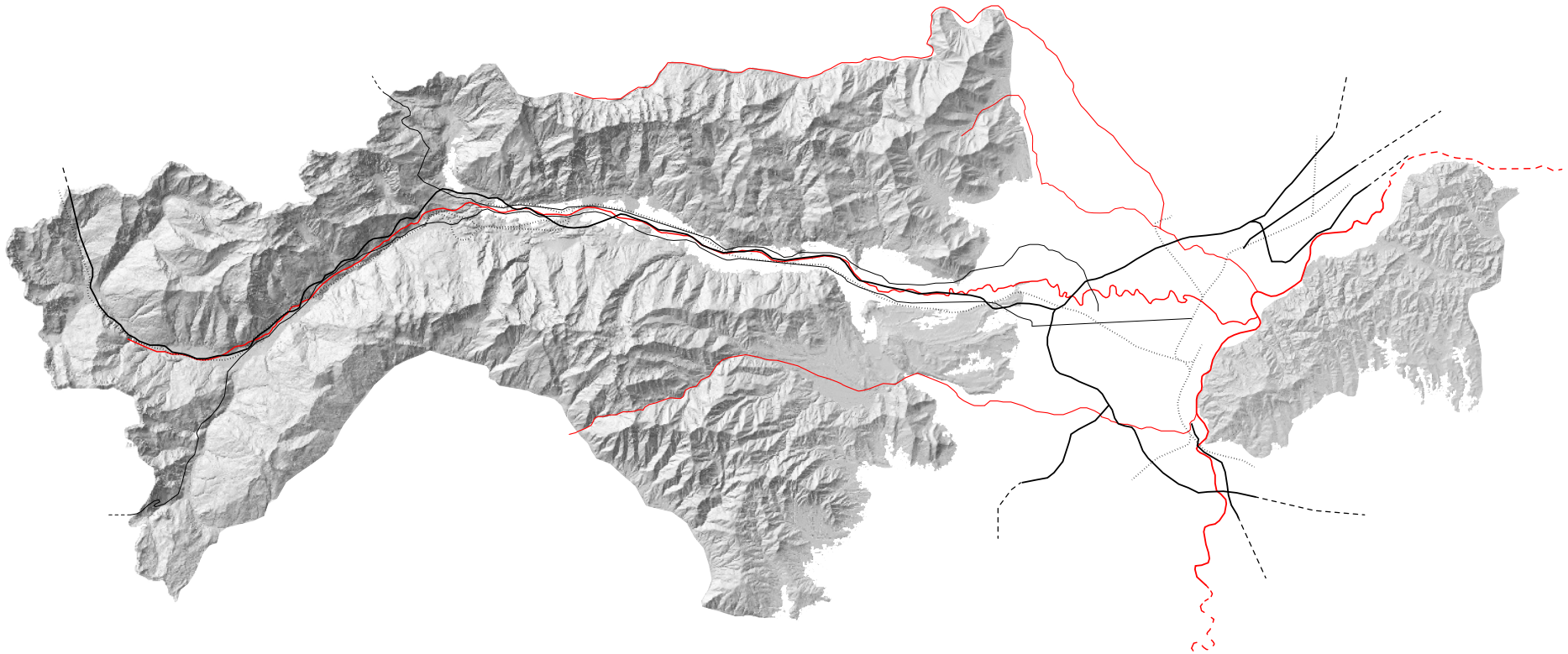
Lo sviluppo industriale che investì il territorio del fiume si accompagnò da una notevole crescita demografica. Già a partire dagli inizi del XX secolo si assiste ad un rapido incremento della popolazione nella zona nord di Torino, costituita principalmente dai dipendenti delle numerose industrie che gravitavano intorno alla Dora[8]. Ne derivò una espansione urbana di questo territorio e di tutta la città, che dovette accogliere nuove popolazioni.

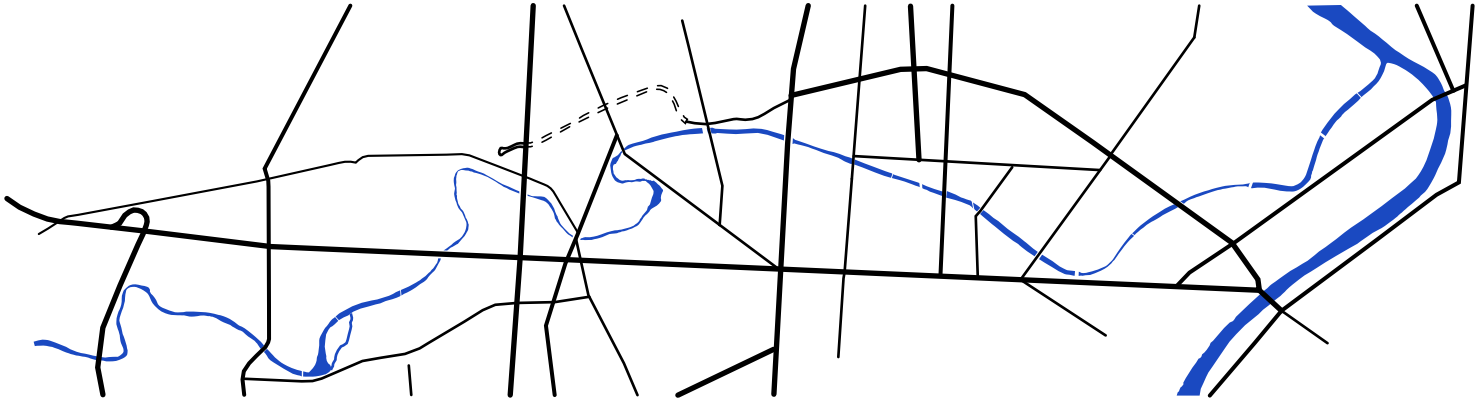
È interessante riflettere sugli effetti che l'espansione urbana ha avuto nel rapporto con il fiume Po rispetto a quello con il fiume Dora. Già a partire dal secondo ampliamento, iniziato nel 1673, la città di Torino si è orientata in direzione del fiume Po. L'espansione in questa direzione si è scontrata però con un limite fisico: la collina di Torino. Il Po, che scorre lungo la collina, è diventato il fiume verso il quale la città si rivolgeva, il fiume aulico, che insieme al proprio corridoio verde (preservato proprio anche grazie alla presenza della collina) è diventato una infrastruttura del loisir e luogo di una diversa residenza. Con il fronte est bloccato, la città si è espansa nelle altre direzioni, in particolare nelle direzioni nord e sud, seguendo quindi le stesse logiche del paesaggio. Sviluppandosi in senso parallelo al Po e perpendicolare alla Dora, la città ha dovuto attraversarla: da qui oggi i ben 26 ponti lungo meno di 9 chilometri, che attraversano il fiume, entro i confini comunali di Torino. Uscendo dal tratto urbano torinese invece, l'infrastruttura viaria, accompagnata dal fiume, risale la Val di Susa.
La forma urbana di Torino e il rapporto della città con il fiume Dora sono quindi fortemente influenzate dalla geografia del territorio stesso. Quest'ultimo genera una forte dualità in questo rapporto: scendendo lungo la Dora si passa da un sistema longitudinale ad un sistema trasversale al fiume.

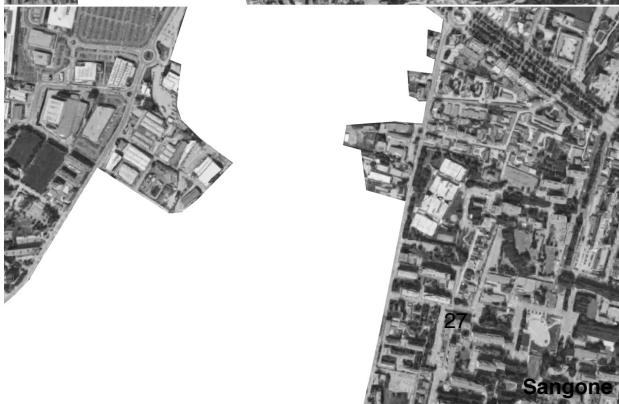
Oggi, che i ritmi di crescita sono fortemente rallentati, il ruolo di margine urbano è passato ai fiumi Stura di Lanzo e Sangone, mentre la Dora è diventata un fiume inglobato nella città densa, a pochi minuti di distanza dal centro storico. E laddove sia la Stura che il Sangone, e in modo diverso anche il Po, rappresentano dei fiumi di confine, che delimitano la città densa, segnando

8. I dati relativi alla popolazione torinese sono reperibili in S. Musso, *Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa. Torino 1945-1970*, in F. Levi, B. Maida (a cura di), *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Franco Angeli, Milano 2002, pp. 39-70..

TRAFFIC LOGIC = LANDSCAPE LOGIC

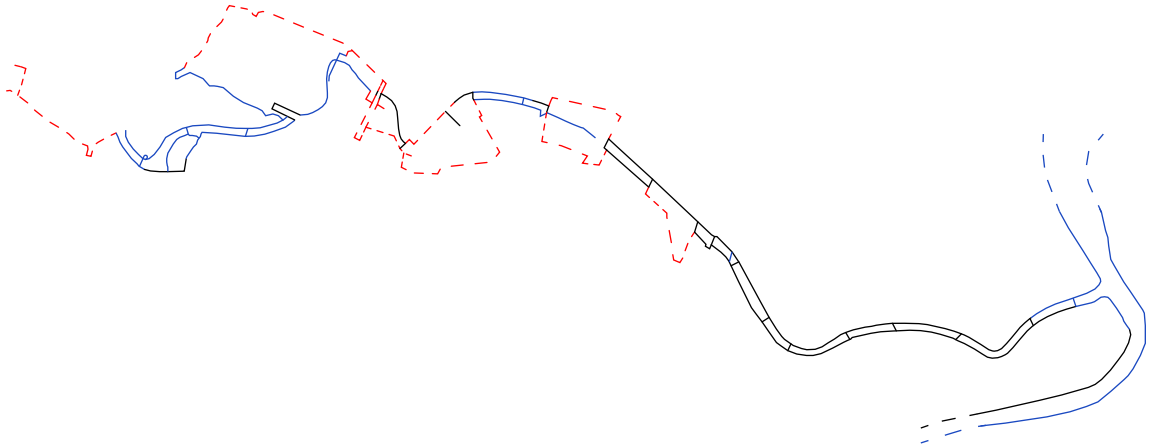






Da un sistema longitudinale ad un sistema trasversale

il passaggio da un tipo di urbanità all'altra, la Dora, al contrario, rappresenta una linea sottile che viene facilmente oltrepassata, e quasi ignorata, per trovare soluzione di continuità tra le due sponde. I numerosi assi che la attraversano frammentano il territorio fluviale in tanti segmenti separati. Se i territori del lungo Po costituiscono un sistema longitudinale fluviale omogeneo, il lungo Dora è ridotto a un percorso pedonale e carraio, disomogeneo e discontinuo.



1 km

ACCESSIBILITA' DEL LUNGOFIUME

percorso lungofiume verde

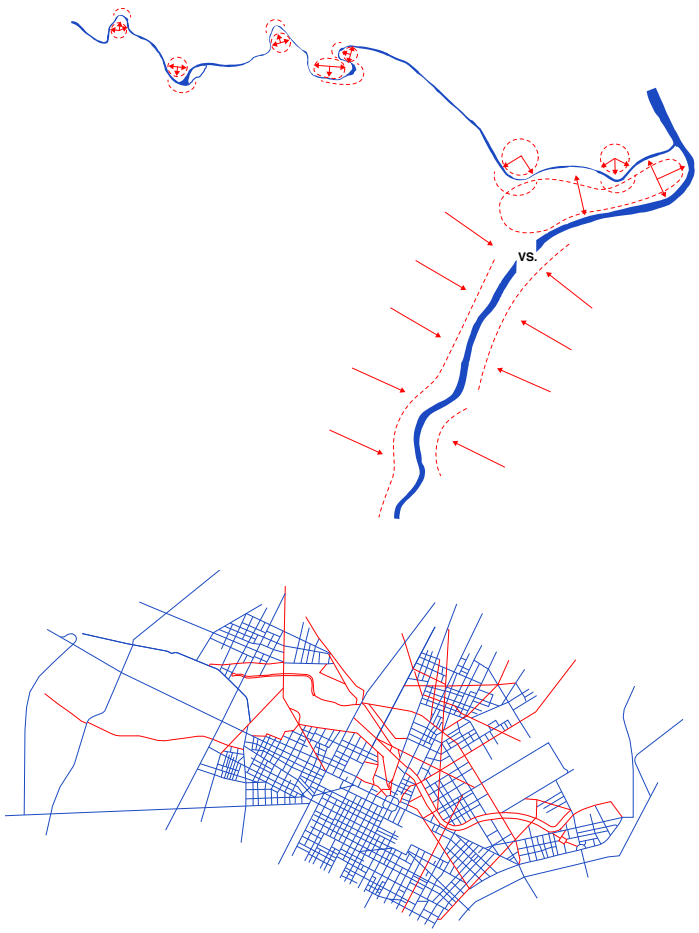
percorso lungofiume minerale

lungofiume discontinuo, percorso minore

La rete infrastrutturale viaria frammenta il fiume ma, allo stesso tempo, viene a sua volta influenzata da quest'ultimo. La morfologia urbana del territorio della Dora è creata da questo rapporto, conflittuale e di adattamento, tra infrastruttura viaria e fiume.

Ancora una volta il paragone con il fiume Po fa emergere, per contrasto, le peculiari caratteristiche del fiume Dora. A differenza del Po, che nel tratto urbano torinese mantiene un andamento relativamente lineare, anche in questo caso a causa della presenza della collina, la Dora è un fiume molto dinamico, che scorre in modo meandriforme. Il suo alveo è stato nel tempo sottoposto a numerosi interventi di rettifica, con l'obiettivo di regolarizzarne il percorso e recuperare porzioni di terreno edificabili[9]. Una linearizzazione del percorso fluviale che solo sulle carte tecniche poteva risultare facilmente controllabile, mente nella realtà ha generato complicazioni non indifferenti, causando gravi danni al sistema ambientale del fiume e al suo territorio.

9. Due in particolare sono le opere di rettifica a cui il corso della Dora è stato sottoposto. La prima, approvata nel 1889 e conclusasi nel 1930, riguarda l'ultimo tratto del fiume, il cui inalveamento aveva l'obiettivo di eliminare la grande ansa che il fiume percorreva prima della confluenza con il Po, e permettere così l'ampliamento del Cimitero Monumentale, così come uno sviluppo edilizio nel quartiere Vanchiglia. La seconda riguarda invece il corso del fiume in corrispondenza dell'attuale parco Mario Carrara detto della Pellerina. A partire dal 1934 ingenti lavori di sistemazione costrinsero il fiume ad un percorso più lineare, soprattutto allo scopo di recuperare terreno da destinare al prolungamento di Corso Regina Margherita. Sul terreno recuperato a nord del parco, sorse lo stabilimento della ThyssenKrupp-Acciai Speciali Terni, ex FIAT, oggi dismesso.

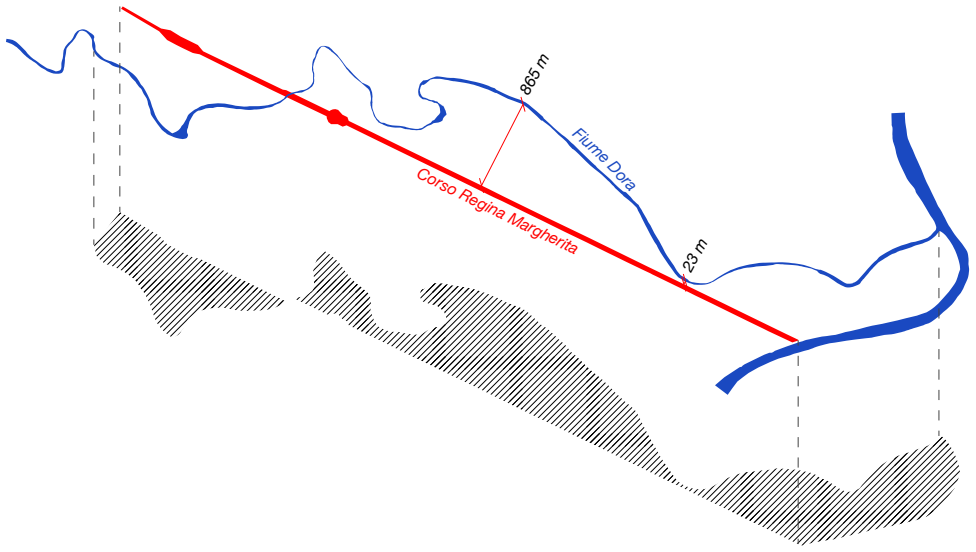


Sopra: rispetto al fiume Po, il fiume Dora, nel tratto torinese, ha un andamento più dinamico e meandriforme. Questo si riflette in una irregolarità della maglia stradale, che vine distorta dalla presenza del fiume, e in una conseguente irregolarità degli isolati e spazi pubblici.

A destra: il rapporto tra il fiume Dora e corso Regina Margherita è un rapporto fortemente conflittuale. Corso Regina Margherita catalizza su di sé il ruolo di infrastruttura, lasciando alla Dora quello di retro.

Questo andamento dinamico del fiume contrasta con la griglia stradale con la quale Torino si è espansa. La maglia stradale regolare riprende gli allineamenti ortogonali del centro urbano, ma è costretta a ruotare di volta in volta, seguendo l'andamento del fiume, per attestarsi ad esso perpendicolarmente. Si crea così una rete molto atipica nel territorio torinese, dove diversi livelli di maglie stradali regolari si sovrappongono, diventando irregolari l'una per l'altra. Parallelamente, gli ex canali, ora divenuti tracciati stradali, hanno distorto la forma degli isolati lungo tutto il territorio fluviale.

La regolarità che caratterizza il centro di Torino sembra scomporsi subito oltrepassato corso Regina Margherita, che segna l'asse di transizione da un sistema molto rigido ad un sistema più dinamico. Questo, essendo collegato all'anello di raccordo autostradale di Torino, rappresenta uno dei principali assi viari della città e come tale catalizza su di sé il ruolo di infrastruttura, lasciando alla Dora quello di retro. La sua forte assialità, parallela al fiume, contrasta fortemente con quest'ultimo, creando una "terra di mezzo" molto peculiare, con sezioni che variano da pochi metri al kilometro. Questi due sistemi sono paralleli anche nel funzionamento, non dialogando quasi. La loro unica intersezione, là dove la Dora oltrepassa Corso Regina Margherita per entrare nel parco della Pellerina, e riguadagnare il suo ruolo di infrastruttura verde, segna il passaggio da un sistema fluviale urbano ad uno più rurale.



Se da un lato i numerosi assi di attraversamento del fiume ne compromettono il sistema longitudinale, dall'altro creano un sistema di spazi pubblici non convenzionali, derivati dalla struttura viaria stessa. L'espansione oltre Dora fu pensata per accogliere la grande popolazione di lavoratori impiegati nelle numerose industrie presenti lungo il fiume. Una espansione urbana funzionale alla produzione, che procedeva per isolati, assi e nodi stradali, scarsa di spazi pubblici e dell'incontro. La priorità venne data alla connettività, al muoversi, non allo stare.

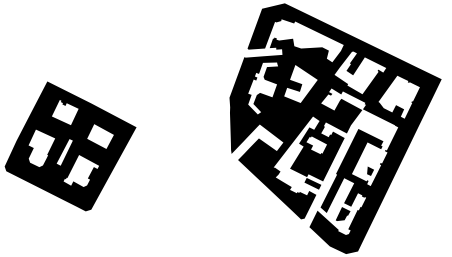
Come evidenziato precedentemente però, questa espansione non è caratterizzata da una griglia ortogonale ma al contrario da una struttura viaria irregolare, risultato di sovrapposizioni di diverse opere di urbanizzazione e di diversi rapporti col fiume. Ne derivano una serie di isolati irregolari, le cui punte inedificabili hanno generato una costellazione di spazi residuali di dimensioni molto ridotte. Gli abitanti di questo territorio hanno sopperito al bisogno di spazi pubblici e di aggregazione colonizzando ed appropriandosi di questi angoli residuali, che sono diventati nel tempo spazi pubblici a tutti gli effetti.

Simile è il caso di alcuni assi stradali, le cui sezioni hanno permesso la creazione di uno spazio pubblico centrale all'asse stesso.

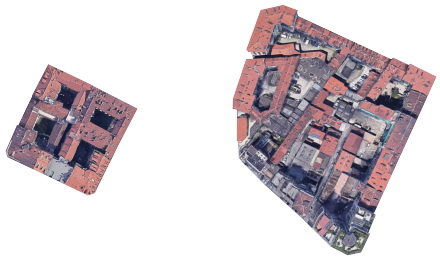
Due tipologie di spazi pubblici nati in modi diversi: i primi da usi spontanei, i secondi progettati, ma atipici, più legati al movimento, alla passeggiata che alla sosta. In entrambi i casi si tratta però di spazi il cui potenziale si è realizzato attraverso l'appropriazione: aree che non sono nate morfologicamente come spazi pubblici ma che sono state modellate dagli usi, dalle relazioni, dalle "densità di corpi", dalle atmosfere che lì si sono creati[10]. A differenza delle tradizionali piazze del centro, frutto di un progetto unitario, ricavate per sottrazione dall'edificato, qui gli spazi pubblici sono stati ricavati dalla struttura viaria stessa. Contro l'estrema mobilità garantita dagli assi viari, gli abitanti di queste aree hanno trovato in questi spazi residuali i loro spazi di sedentarietà.

Si legge quindi, lungo il territorio della Dora, un forte contrasto tra questi spazi pubblici di dimensioni molto ridotte e i grandi parchi: il Parco della Pellerina, Parco Dora, e il grande sistema verde della Confluenza.

Come per gli spazi pubblici, il fiume influenza, direttamente e indirettamente, anche i modi di abitare il territorio del lungofiume. Alle due estremità del fiume, due sistemi insediativi strettamente legati al sistema verde su cui insistono: a ovest una costellazione di cascine sorregge il territorio



70 x 70 m cca. 140 x 140 m cca.



A sinistra un isolato tipico del centro di Torino; a destra un isolato lungo la Dora.

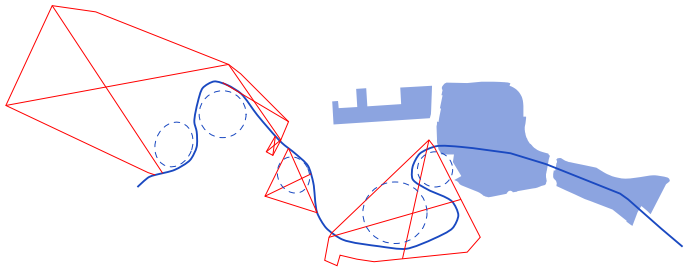
10. In questo senso, questi spazi possono essere assimilati a "*urban interiors*", anche se a differenza di questi ultimi, sono spazi istituzionalizzati. "*Urban Interiors. Un'altra forma dello spazio pubblico*" https://territoridellacondivisione.wordpress.com/2017/05/19/urban-interiors-unaltra-forma-dello-spazio-pubblico/

11. B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, cit., p. 104.

12. Rispetto alla presenza di recinti privati che impediscono l'accessibilità al lungofiume è interessante menzionare le considerazioni di Michel Corajoud, riportate nel suo scritto "*Comment je fais*". Quando nel 2004 visitò Torino per fare uno "*schizzo per il progetto di un parco su un antico sito industriale*", l'attuale Parco Dora, egli notò subito la discontinuità tra il terzo ambito del parco (ambito Ingest) e il fiume. La sua prima intuizione, che poi invece scarterà, sarà appunto quella di ridefinire il territorio del fiume e ricollegare i due meandri della Dora al parco.

> *"En première lecture, le futur domaine du parc se présente comme une juxtaposition décalée de trois grands terrains […]. Les deux premiers terrains sont traversés par le milieu et sur toute leur longueur par une rivière tumultueuse, la Dora, venant des Alpes toutes proches. Au contact du troisième terrain, la rivière fait, vers l'amont, un brusque écart en deux méandres qui l'éloignent très nettement et prive ainsi l'ensemble des trois parties d'une même influence géographique. […] La tentation serait donc celle de reformuler le territoire du parc, en délaissant le troisième terrain et en proposant d'ajouter les deux méandres au cours ordinaire de la Dora pour que la rivière devienne le lien et le tout géographique qui qualifient l'ensemble".*

Questi due meandri individuati da Corajoud, così come gran parte del lungo fiume a monte di Parco Dora, continuano oggi ad essere privati e quindi inaccessibili. Corajoud M., *Comment je fais*, Paris, 2004. http://corajoudmichel.nerim.net/10-textes/01a-comment.htm



13. C. Rowe, F. Koetter, *Collage city*, cit., p. 149.

produttivo rurale del fiume; a est le ville collinari, strettamente intrecciate al sistema ambientale della collina. Nel tratto urbano intermedio, come per gli spazi pubblici, gli isolati sono fortemente plasmati dalla peculiare infrastruttura viaria di cui discusso prima. *"Per lungo tempo alla maglia stradale è stato affidato il compito assai delicato di dare forma alla città […], di definire dimensione e forma dell'isolato."*[11] Troviamo quindi, lì dove la maglia stradale si è mantenuta regolare, i tipici isolati a corte. Alcuni paragonabili a quelli storici di Torino, molti altri invece di dimensioni maggiori, che hanno accolto all'interno delle loro corti un universo di funzioni. In particolare, la densificazione delle corti negli isolati del centro della città è avvenuta per esigenze legate alla domanda abitativa, quindi è caratterizzata da un carattere fortemente residenziale. Al contrario, le corti presenti in questo territorio, sono state colonizzate da spazi di servizio, come parcheggi o magazzini, o addirittura da spazi produttivi. Troviamo inoltre isolati "cuscinetto", caratterizzati da perimetri irregolari generati dalla transizione di un orientamento stradale ad un altro. Irregolarità ancora più evidenti derivano dall'andamento di antichi canali, oggi ormai intombati, visibile in particolar modo nel quartiere Valdocco. Il carattere prevalentemente operaio di questo territorio ha portato inoltre alla costruzione di impianti residenziali moderni e quartieri di residenza popolare. Ne sono un esempio il quartiere delle Vallette e i quartieri E27 ed E29, importanti esempi di edilizia economica popolare costruiti a Torino. Ma anche "città giardino" dove la residenza ha sfruttato la posizione periferica per istituire un diverso tipo di abitare urbano.

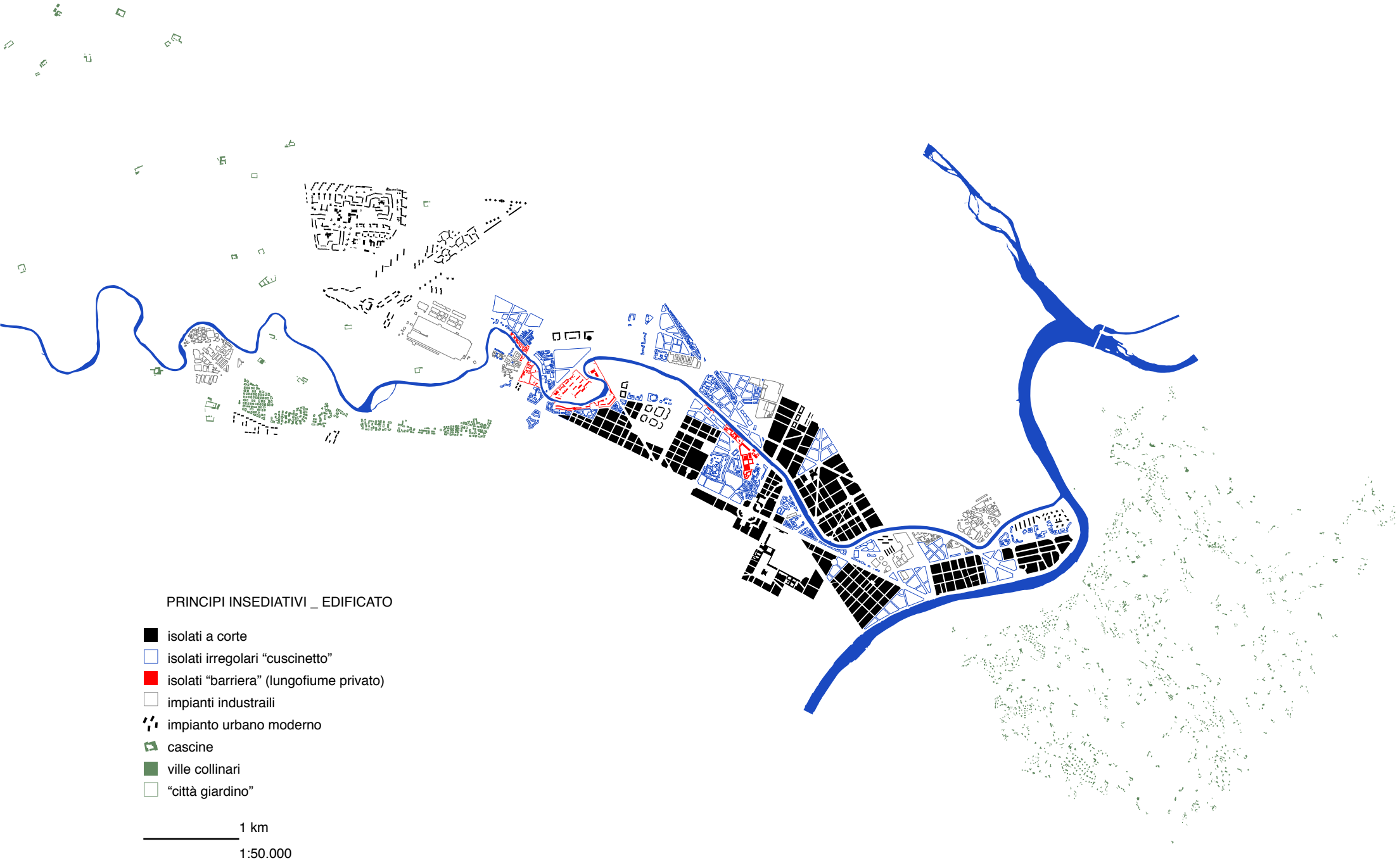
Troviamo lungo il fiume numerosi recinti di diversa natura, industriali, alcuni attivi, altri dismessi. Molti sono costituiti da impianti residenziali, dove antichi usi e una visione utilitaristica del fiume, hanno permesso alle residenze di istallarsi direttamente sulle sue rive, murandone le sponde. Ne deriva una grande quantità di recinti privati che rendono inaccessibile una ampissima superficie delle sponde fluviali. La maggior parte di questi sono concentrati nell'area del fiume che va da corso Umbria al parco della Pellerina, territorio nel quale il legame tra città e territorio è fortemente reciso da questo tipo di proprietà[12].

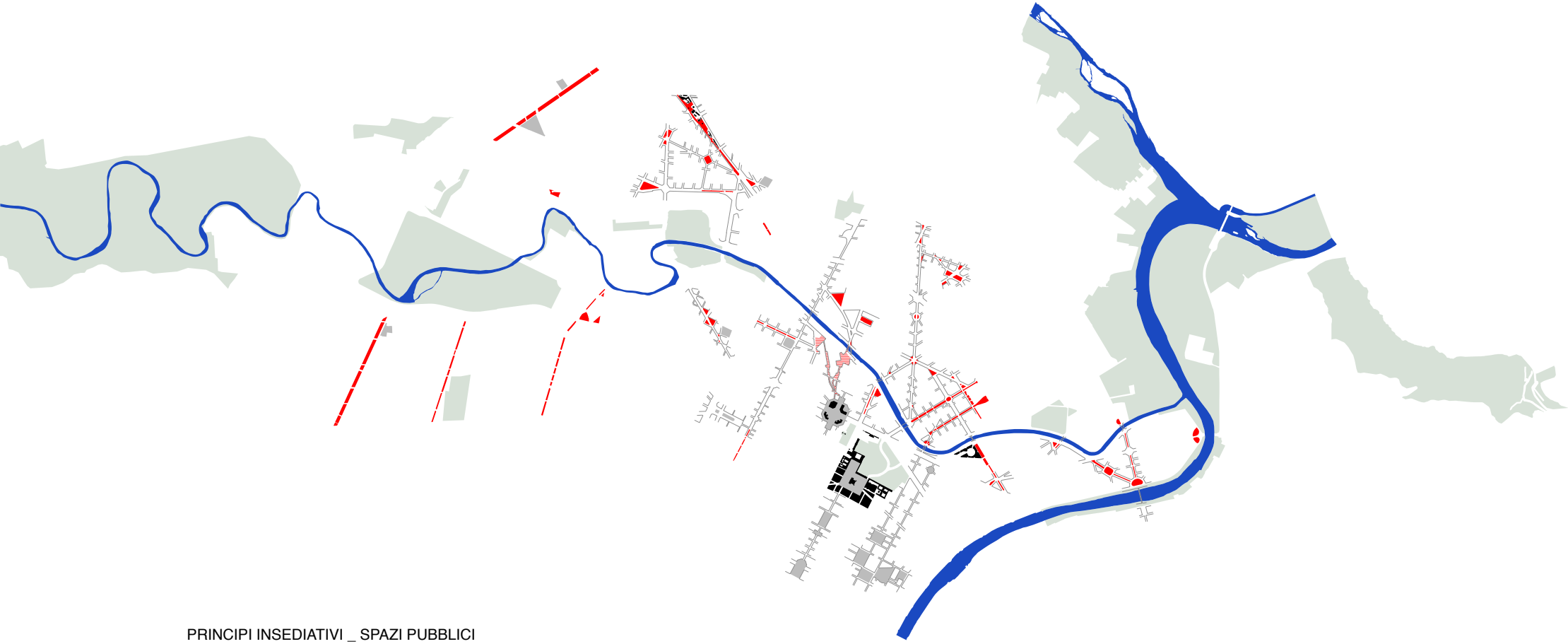
Da questa lettura emerge un territorio della Dora molto eterogeneo, ricco di diversi sistemi insediativi differenti, frutto di diversi legami che la città ha instaurato con il fiume nel tempo. Un territorio che si presenta come un "*amalgama apparentemente scoordinato di passioni diverse*"[13]. Ognuna di queste corrisponde ad un diverso modo di vivere e abitare lo spazio, di rapportarsi allo spazio e agli altri corpi.

Strutture e situazioni al contempo, questi sistemi "*non sono solo depositi programmati per determinate funzioni, persone o eventi, ne spazi dedicati esclusivamente alla circolazione generalizzata di beni e persone, ma mondi intermedi, situati e orientati l'uno rispetto all'altro, in altre parole sono climi.*" [14]

Usando in modo convergente le due posizioni di Marot e Rowe-Koetter si può dire la il territorio della Dora è il contrario di una città come unità coerente. Dietro ad una solo superficiale identità post-industriale c'è un territorio dai diversi "climi" che negoziano continuamente la loro coesistenza.

14. S. Marot, *Making a world*, cit., p.108.


PRINCIPI INSEDIATIVI _ EDIFICATO
isolati a corte
isolati irregolari “cuscinetto”
isolati “barriera” (lungofiume privato)
impianti industraili
impianto urbano moderno
cascine
ville collinari
“città giardino”
1 km
1:50.000



PRINCIPI INSEDIATIVI _ SPAZI PUBBLICI

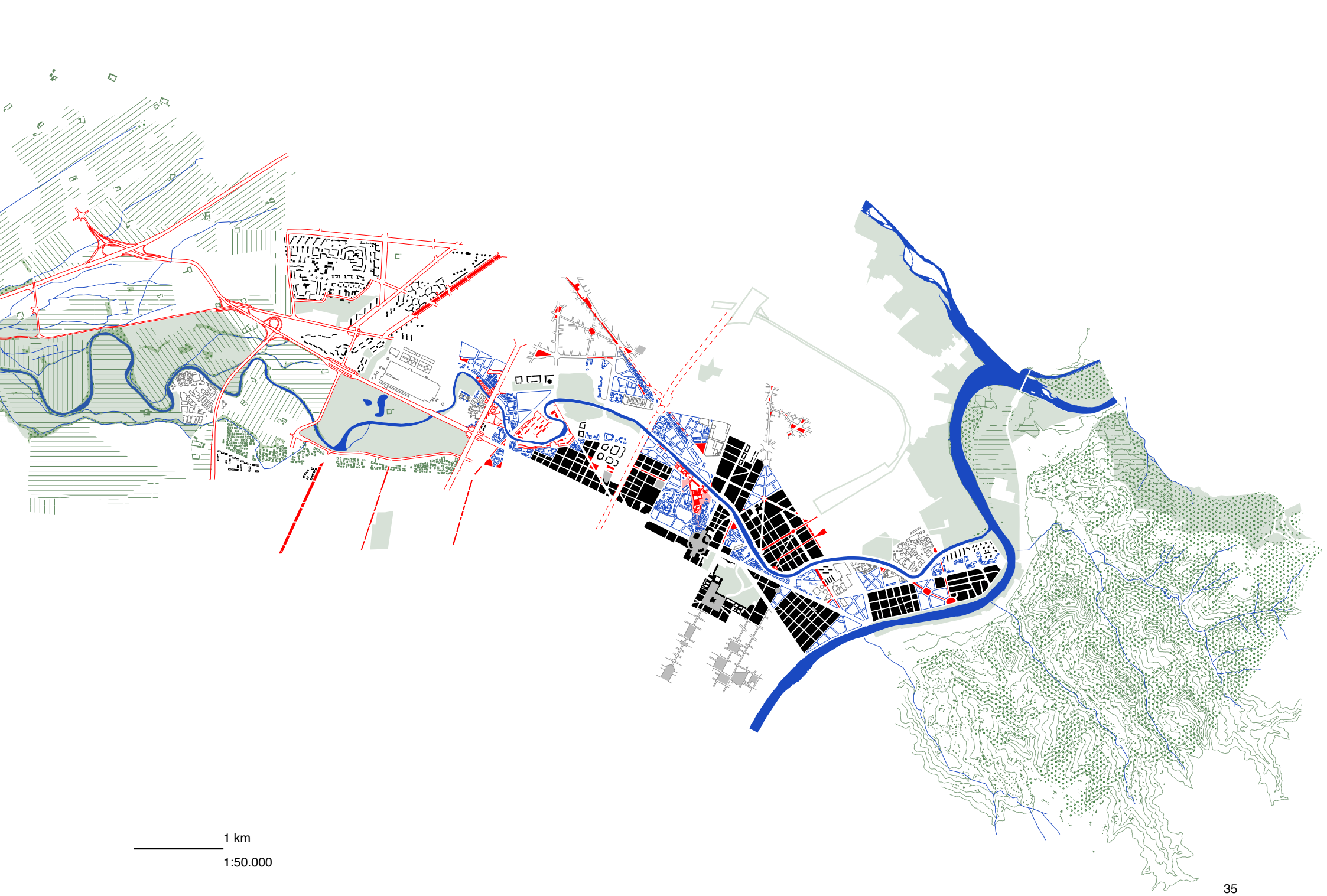
grandi parchi

piazze

spazi pubblici “residuali”

1 km

1:50.000


1 km
1:50.000

2. RIFERIMENTI E RIFLESSIONI PROGETTUALI

“La risoluzione di compiti specifici ha un carattere isolante […] Mai una scuola è stata così tanto una scuola, una residenza privata così tanto una residenza privata, un museo tanto un museo come lo è oggi. Lì stanno, giustapposti ma disconnessi; tutti gli obiettivi secondari atti a collegarli sono passati al consiglio di amministrazione. Questi obiettivi secondari, questi inessenziali ora si accumulano e pongono nuovi compiti: dove si può passare il tempo libero o la vecchiaia? Dove si può parcheggiare un passeggino o l’auto? E dove si possono incontrare persone? Pertanto, i nostri politici e architetti, […], inventano nuovi obiettivi: il centro ricreativo, il parcheggio, il centro commerciale, il centro hobby, la casa per anziani e il centro sociale ... Splendidi nuovi compiti per soluzioni fantastiche: e tutto ciò che è disconnesso viene nuovamente allineato, disconnesso. […] Il funzionalismo trionfa.”

Lucius Burckhardt, *On the value and meaning of urban utopias* (1968)

1. Sulla necessità di un nuovo approccio progettuale

La tesi prende spunto da alcune osservazioni espresse da Sébastien Marot in "*Making a world*" come punto di partenza per riflettere progettualmente su questo territorio.

In questo testo l'autore suggerisce che l'urbanistica, nata per governare la crescita urbana causata dalla rivoluzione industriale, non è al passo con quello di cui le città hanno oggi bisogno. Se per più di un secolo oggetto della disciplina dell'urbanistica è stata la crescita fisica della città, che ruolo ha il progetto urbanistico oggi quando la crescita si è esaurita o ha lasciato posto a dinamiche di competizione urbana assai diverse? Secondo Marot, in una situazione globale in cui il modello di crescita perpetrato finora non è più sostenibile, l'urbanistica si confronta non più tanto con la crescita orizzontale quanto piuttosto con una "*stratificazione dei territori*"[1]; una intensificazione degli usi del territorio, non in termini di densità ma in termini di valore.

> "*Che cos'è un mondo? A mio avviso, è con questa domanda che le preoccupazioni ambientali di oggi ci obbligano a confrontarci*."[2]

Marot muove in questo testo una critica contro la maggior parte degli urbanisti moderni e contemporanei, che avrebbero agito senza riflettere veramente su questo interrogativo metafisico[3] ("*che cos'è un mondo?*"), quanto piuttosto sposando *"l'implicita ipostasi"*[4] del concetto lefebvriano del *diritto al mondo*, atteggiamento che si è tradotto progettualmente in una politica dell'accessibilità e della mobilità. Si legge qui una implicita critica da parte di Marot alle posizioni di Secchi, che scriveva a difesa dell'isotropia e della porosità dei territori[5].

> *"[…] forse l'atteggiamento responsabile non consiste nel desiderare che tutti abbiano accesso all'ubiquità cosmopolita del mondo e alla partecipazione dei suoi territori (cosa che non accadrà mai) ma, al contrario, nello sposare la causa dei più deprivati (gli emarginati) e nel fare in modo che, comprendendo più alterità, arrivi a costituire un mondo".*[6]

1. S. Marot, *Making a world*, cit., p. 99

2. Ivi, p. 101

3. Il termine è dell'autore.

4. S. Marot, *Making a world*, cit., p. 102.

5. "*Affermare, come in alcune recenti esperienze, l'importanza dell'isotropia, della porosità, della permeabilità, della connettività e dell'accessibilità, vuol dire […] affermare che un'accessibilità generalizzata fa parte dei diritti di cittadinanza".*
B. Secchi, *La nuova questione urbana*, cit., p. 95.

6. S. Marot, *Making a world*, cit., p. 103..

Questo punto è interessante perché rappresenta una forma di quel dissenso tra posizioni autorevoli che si dava in passato e che è assai più raro oggi; posizioni intellettuali, che attraverso il dialogo e la contrapposizione, rivelano la propria forza.

Marot suggerisce quindi la necessità di adottare un approccio progettuale, che "*comprendendo più alterità*"[7], proceda contro la specializzazione e l'impoverimento dei luoghi. In questo senso va interpretata l'affermazione precedente: intensificare il territorio in termini di valore – intendendo questo termine nel suo senso originario – rendendolo *"forte, capace"* di sostenere un mondo[8]. Andando contro la necessità di navigare tra territori specializzati, ma al contrario, riconsiderare la sedentarietà e fare sì che questa diventi possibile, dentro un territorio il più completo e ricco possibile, un "mondo".

Questo tipo di progetto, non agisce attraverso una moltiplicazione funzionale, ma si pone come fine quello di rafforzare le capacità di un territorio di comprendere su di sé "un mondo". In questo senso Marot critica i progetti che perseguono acriticamente una mixité funzionale, un progetto dove "*varie intenzioni sono più sovrapposte (come una gamma di politiche) che realmente articolate in una filosofia del mondo in questione"*[9]*.* Al contrario, il progetto urbanistico si deve occupare "*in primo luogo di proteggere e rafforzare la capacità del territorio di comprendere un mondo vitale per se stesso"*[10].

Si tratta di posizioni provocatorie che pongono una sfida alta al progetto. È su di esse che si costruisce il mio ragionamento, accogliendo la sfida e provando a guardare entro questa prospettiva il territorio della Dora.

2. Ampliare gli orizzonti intorno al progetto della Dora. Né il progetto totale, né il prorompere del frammento.

A partire dagli anni Ottanta, in seguito al processo di dismissione industriale da cui è stato investito[11], il territorio della Dora è stato fortemente riconfigurato.

Quando nel 1987 lo studio *Gregotti Associati* (Augusto Cagnardi, Pier Luigi Cerri, Vittorio Gregotti) riceve l'incarico per la redazione del Piano Regolatore Generale della città, Torino diventa il

7. S. Marot, *Making a world*, cit., p. 103.

8. *valore s. m. dal lat. tardo valor -oris, der. di valore "essere forte; essere capace"*. Da *Enciclopedia Treccani*.

9. S. Marot, *Making a world*, cit., pp. 102-103.

10. Ivi, p. 103.

11. Nel 1986 cessa la produzione delle acciaierie del complesso Vitali; tre anni dopo, a gennaio del 1989, è il turno della Valdocco, seguito dallo smantellamento di tutti gli impianti delle acciaierie; la Michelin prosegue l'attività sino al 1996, anno della chiusura definitiva.
IRES Piemonte, *Metamorfosi della città. Torino e la Spina3*, Regione Piemonte 2012.

12. A. Paola Pola, A. Magrin, *Torino 1987-1995. Un palinsesto per la modificazione*, in B. Albrecht, A. Magrin (a cura di), *Esportare il centro storico*, La Triennale di Milano, Rimini 2015, p. 227.

13. J.L. Cohen, *La coupure entre architectes et intellectuels, ou les enseignements de l'italophilie*, "In Extenso", n. 1, École d'architecture Paris-Villemin 1984.

laboratorio su cui *"testare alla scala e nelle procedure del progetto urbanistico"*[12] le riflessioni che in quegli anni si stavano conducendo sull'urbanistica e il suo progetto[13]. Era la chiusura di una stagione in cui la tradizione italiana del progetto urbanistico si era affermata con forza. Gregotti e Cagnardi avevano impostato il piano di Torino a partire da

> "*l'individuazione di alcuni principi regolatori della struttura urbana storica come palinsesto stabile del territorio in un momento di transizione, la persistenza di figure insediative ricorrenti, l'attenzione ai vuoti urbani come principale occasione di progetto, il riconoscimento nella struttura urbana di eccezioni e regole come categorie al contempo analitiche e progettuali"*[14].

Un progetto quello di Torino, che parte dall'individuazione delle specificità morfologico-insediative della città e dal tentativo di individuarne la struttura nella cosiddetta Spina centrale, cui si affiancano, parallele, l'asse del Po e l'asse di corso Marche. L'ambito della trasformazione è molto vasto: di questo, la sola "Spina 3" coinvolge per più di un milione di metri quadrati la Dora e il suo territorio, che vengono riconfigurati dal piano.

Parallelamente, si è data la riconversione ad uso residenziale e terziario di numerosi singoli siti industriali dismessi.

Da un lato quindi, il progetto urbanistico come figura strutturante, omogenea, unitaria, che (volente o nolente) impone una visione univoca della città e del territorio. Dall'altro, come reazione a questa organicità progettuale, il prorompere del frammento, un progetto che agisce caso per caso, in funzione delle contingenze che si applicano ad un determinato luogo.

Due modi della trasformazione molto forti, ognuno con le proprie logiche e ragioni, radicati nella tradizione urbanistica degli anni Ottanta. Due tipi di progetto, che hanno investito Torino in generale e in particolare il territorio qui studiato.

Oggi, come negli anni Ottanta, si guarda alle aree dismesse come a imperdibili occasioni; forse non più tanto in un'ottica di ridisegno della città quanto piuttosto di riqualificazione e rigenerazione di aree urbane. Questo perché il contesto in cui si colloca oggi il progetto è radicalmente differente da quello entro il quale le riflessioni, di cui sopra, si sono strutturate. Oggi le città pongono questioni diverse e con queste il progetto si deve misurare. Rimettere in tavola la discussione rispetto al

14. B. Secchi, *L'eccezione e la regola*, cit., p. 31.

ruolo del progetto urbanistico nella costruzione della città contemporanea, rispetto ad esigenze e questioni del momento, appare fondamentale. È quello che ha cercato di fare Marot con *Making a world*: riaprire il dibattito intorno all'approccio progettuale, che non deve seguire tradizioni che oggi non trovano più le loro ragioni fondative, ma neanche procedere frammento per frammento, senza uno sguardo intenzionale complessivo.

3. Progettare la compresenza

Come abbiamo visto nel capitolo precedente, il territorio della Dora è particolarmente ricco e articolato; composto da materiali territoriali molto eterogenei: campi, cascine, fabbriche, abitazioni, fasce arboree e naturalmente il fiume.

Prendendo spunto dalle riflessioni sopra argomentate, si è cercato di riesplorare il territorio della Dora in un'ottica che lo riconsiderasse nella sua capacità di mantenere insieme la ricca eterogeneità di situazioni che lo caratterizzano. Alla luce di fenomeni contemporanei, attraverso il progetto, dare valore ai diversi modi di abitare e di vivere lo spazio che si sono stratificati nel tempo, "*espressioni fisiche che rappresentavano una pluralità di atteggiamenti mentali, tutti considerati ugualmente validi*"[15]; e rafforzare la loro coesistenza oggi. Guardando a questo territorio senza sopraffazioni, senza colonizzazioni, senza congelamenti.

Il ragionamento qui impostato inizia dall'interrogativo:

Come possono urbano-rurale-ambientale stare gli uni accanto agli altri senza sopraffarsi?

La prima mossa consiste nel cogliere le logiche di relazione che si sono istaurate tra diversi "climi" in contrasto. Ambiti urbani-rurali-ambientali: cosa succede quando questi sistemi si incontrano? Spazi di produzioni di nicchia, produzione agricola familiare, aree di residenza, riserve di naturalità, spazi dell'abbandono, territori contemporanei del *leisure*… come riescono a coesistere? Come entrano in contatto? Che tipo di relazioni istaurano? Attraverso quali logiche? Come si riflettono queste nello spazio fisico e negli usi dello spazio stesso?

Per cogliere queste *logiche della coesistenza* si è guardato al territorio di margine, dove la città

15. C. Rowe, F. Koetter, *Collage city*, cit., p. 208.

e il suo grande territorio convergono: il polo verde individuato al principio di questo percorso. Entro questo, alcune logiche emergono con particolare forza; qui il fiume crea compenetrazione, portando logiche rurali dentro la città, e viceversa, logiche urbane nel territorio rurale, generando rapporti e interconnessioni.

Individuati e compresi questi principi di relazione, la seconda mossa ne esplora le possibilità progettuali. Come possono questi essere inglobati nel progetto? Che tipo di progetto creano? Possono aiutare a individuare strategie per migliorare la coesistenza? Il mio esercizio progettuale tenta dunque di esplorare la possibilità di ampliare l'immaginario progettuale intorno al progetto urbanistico, in particolare intorno al progetto della compresenza. Con l'obiettivo di andare verso un progetto del territorio della Dora che utilizzi e combini tra loro diversi elementi, ambientali, rurali e urbani, per creare un "ambiente", che come tale è ricco ed eterogeneo, nel quale una molteplicità di situazioni differenti negoziano la loro coesistenza.

Dalla lettura di processi di relazione urbano-rurali-ambientali emerge una stretta interconnessione tra questi ultimi e il fiume. Questo non costituisce semplicemente un orizzonte di riferimento. Il territorio qui analizzato si presenta oggi come il risultato della sedimentazione nel tempo di usi e rapporti che si sono istaurati col fiume, che ha plasmato la città e continua a farlo: istaura e spesso forza relazioni, genera rapporti, interconnessioni, strategie e allo stesso tempo richiede di essere riprogettato in questi rapporti.

Cosa significa progettare con l'acqua? Significa tenere in considerazione le relazioni tra questa e la città, pensare agli usi che se ne fa, progettare modi di rapportarsi ad essa.

3. IL PROGETTO DELLA COMPRESENZA. DUE FIGURE

Nella pagina accanto (da sinistra a destra):

Joseph Beuys, 7000 Eichen — Stadtverwaldung statt Stadtverwaltung*, Kassel 1982 - 1987.*

Agnes Dennes, Wheatfield - A Confrontation: Battery Park Landfill*, Downtown Manhattan, New York 1982.*

Osservando il territorio di margine, la compresenza, così come le relazioni che crea e attraverso le quali sussiste, emergono con più forza (rispetto all'osservare, per esempio, la città densa del centro, dove spesso le relazioni sono più cristallizzate). Qui agricoltura, industria, servizi, residenza, ognuna dotata delle proprie logiche interne e fuori da un disegno predefinito, riescono a stare assieme.

A me sembra, che osservando questo territorio, emergano due figure della compresenza: la reticolarizzazione e la contiguità.

Uso qui il termine figure nel senso in cui Bernardo Secchi le intendeva. In *Prima lezione di urbanistica*, Secchi attinge dalla retorica, per riflettere sulla figura e su cosa essa sia nel campo del progetto urbanistico.

> *"Entro una stessa struttura discorsiva, per esempio entro una struttura narrativa, possiamo riconoscere più figure […] attraverso le quali oggetti, situazioni o eventi non sempre omogenei, per esempio la città e il corpo umano, la parte e il tutto, vengono posti tra loro in relazione. […]* [esse] *non sono sempre utilizzate in senso descrittivo, per dire ciò che ci è ignoto nei termini di qualcosa che conosciamo, ma molto spesso, ed è questo il caso che qui interessa indagare, con un ruolo conoscitivo, di organizzazione del nostro pensiero. Per questo uso lo stesso termine di figura per indicare anche, a livello più astratto, forme del pensiero o, all'estremo opposto e a un livello apparentemente meno astratto, forme della città, di sue parti o architetture. Ciò che intendo dire è che alcune di queste figure hanno agito come una metafisica influente, che ha unificato e orientato analogicamente l'intero pensiero di un'epoca, mettendo tra loro in relazione aspetti diversi della percezione del reale."*[1]

In questo senso, le figure a cui si è accennato prima, non sono solo di lettura delle relazioni che si danno su questo territorio ma le organizzano dal punto di vista concettuale e per questo costituiscono un'azione metaprogettuale.

> *"La figura* [svolge] *un ruolo cruciale e insostituibile per quanto riguarda il modo di osservare, interpretare e costruire la città. Ne troviamo le tracce non solo nei discorsi sulla città, ma anche nella* [sua] *costruzione fisica."*[2]

1. B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, cit., p. 10.

2. Ivi, p. 11.

Che cos'è il progetto della compresenza? Nel cercare di affrontare questo interrogativo, il lavoro qui svolto si costruisce attraverso due esplorazioni. Queste vengono condotte parallelamente, ma parallele non sono, anzi sono complementari, si incrociano e intrecciano a diverse scale sul territorio.

Nel primo caso osservo i segmenti delle reti che riconosco, la loro razionalità, i loro depositi; individuando la figura della reticolarizzazione. Cerco quindi di riflettere su come utilizzarla progettualmente: lavoro sulla rete, la rendo visibile, la rinforzo, ne completo alcuni segmenti; la uso per modificare il carattere del territorio del fiume.

Nel secondo caso invece osservo i punti di contatto tra diversi "climi". Cerco di capire come si da la contiguità. E lavoro sui segmenti che definiscono il distinguersi e lo stare assieme di urbano – rurale – ambientale.

Emergono da questo tipo di approccio alcuni elementi: lo spazio pubblico, la strada, il muro, il bordo vegetale.

> *"Le maggiori difficoltà e i più importanti problemi dell'urbanistica contemporanea non hanno a che fare con i suoi strumenti. Provare a inventare un nuovo strumento […] può essere altrettanto futile e patetico di qualsiasi tentativo di inventare una nuova regola grammaticale nella nostra lingua."*[3]

scriveva Bernardo Secchi. Lo sforzo che è stato fatto qui non è stato quello di pensare a nuove morfologie o elementi quanto piuttosto riflettere sul loro ruolo all'interno del progetto: entro la logica di *Making a world*. Entro questa cornice, gli elementi emersi, strumenti tradizionali del progetto urbanistico, vengono ripresi nel progetto per la loro capacità di temperare la frammentarietà, la sopraffazione, il contrasto, di tenere assieme "climi" diversi, e in questo *"definiscono con maggior chiarezza la loro natura di fondamentali materiali urbani, mentre il loro insieme assume l'importantissimo ruolo d'intermediario tra i differenti frammenti urbani, tra le loro posizioni, dimensioni, caratteri tecnici funzioni e ruoli organizzandoli entro alcune grandi figure."*[4]

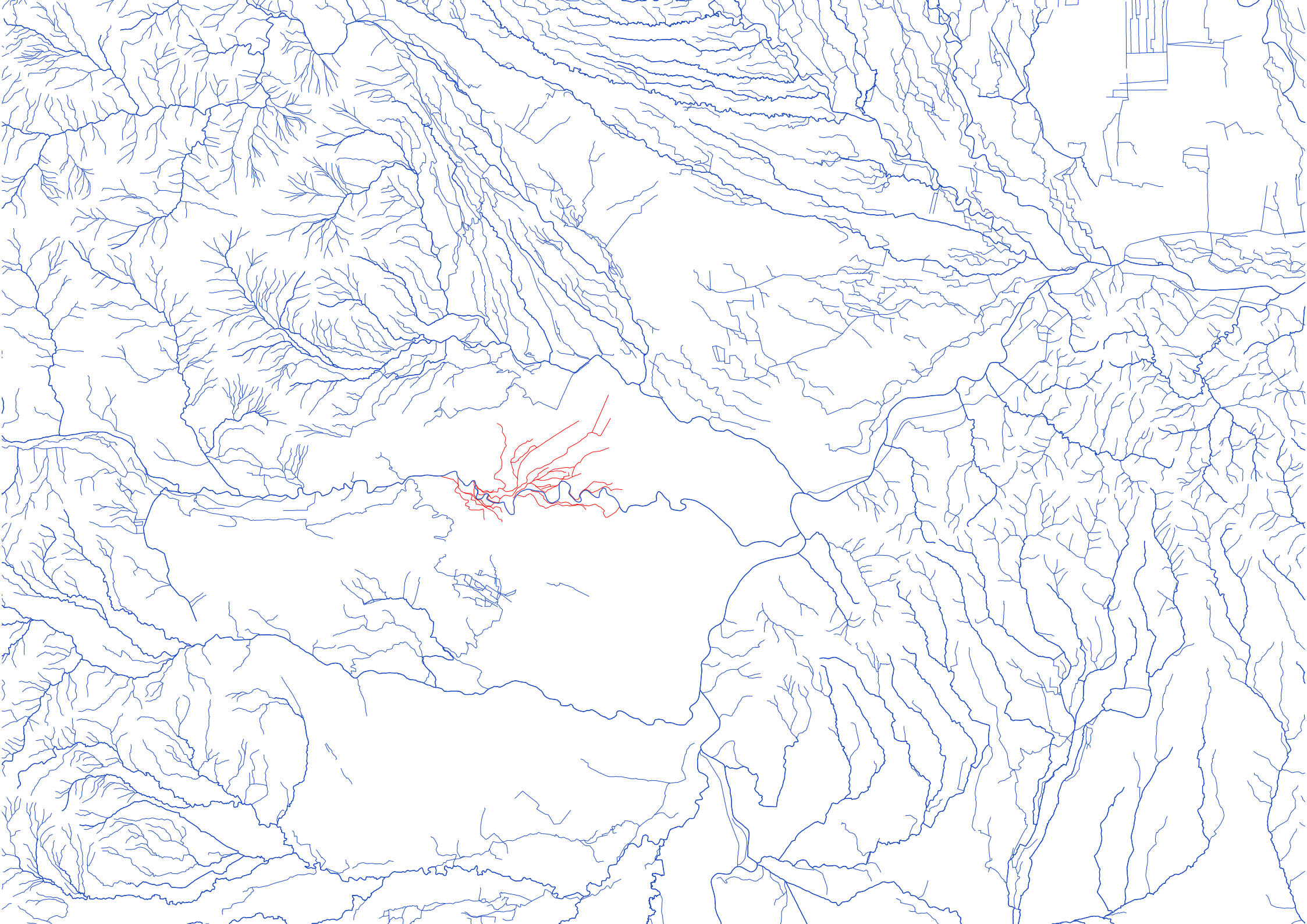
3. B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, cit., pp. 170-171.

4. Ivi, p. 159.

“Before the action began, all 7000 basalt blocks were piled up in Friedrichsplatz in Kassel. Every resident of Kassel saw them. Then the blocks were gradually taken away, to join the 7000 oaks being planted. So now, whenever we see a tree accompanied by a basalt block, near our apartment or workplace in Kassel, we know there are 7000 such trees. And 7000 trees make a whole forest. So there is a whole forest in Kassel – but the forest was made visible, not by planting 7000 trees alongside one another, which in any case would never be perceived as a forest, but rather, by encouraging us to put two and two together in our mind’s eye, and hence to deduce the number of trees. It is an intellectual, artificial and artistic forest yet it is a forest rendered visible in the environment in which modern man is destined to live: the metropolis.”

Lucius Burckhardt, *Aesthetics and Ecology* (1990)

3.1. RETICOLARIZZAZIONE



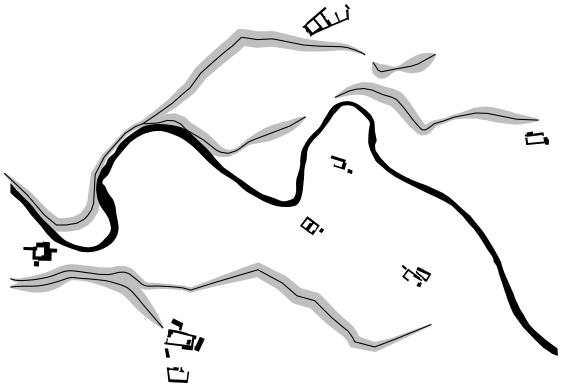
Stare assieme attraverso la reticolarizzazione

Abbiamo precedentemente individuato due poli verdi agli estremi del tratto urbano del fiume Dora. Guardando più in dettaglio ed analizzando il sistema verde che troviamo a ovest del fiume, il territorio a cavallo tra Torino e Collegno, dove la città e territorio agricolo convergono, scopriamo che questo polo verde è sorretto da un sistema di cascine diffuse nel territorio agricolo e da una fitta rete idrica fatta di canali che irrigano il territorio con le acque della Dora.

Il territorio della Dora prima di essere un territorio industriale, è stato un territorio agricolo. Le acque del fiume vennero incanalate per irrigare i campi agricoli già a partire dal Medioevo, mentre nel tratto cittadino, esse alimentavano mulini, martinetti e altri impianti, diventando una vera e propria macchina produttiva. Mentre nel tratto urbano i canali della Dora sono stati progressivamente soppressi, questo non è successo in territorio agricolo, dove hanno mantenuto la loro funzione irrigua.

Questi due sistemi insediativi, le cascine e la produzione agricola da una parte, e i recinti industriali legati alla produzione e ai servizi dall'altra, hanno istaurato nel tempo diversi legami con il fiume. Se il sistema agricolo è rimasto ancorato al suolo irrigato dalle acque del fiume, il sistema industriale si è spostato insieme ai limiti della città. Questo sistema, non più legato all'acqua come fonte energetica, si è distribuito lungo i principali assi di mobilità, per esigenze di rifornimento e trasporto di merci.

Il sistema verde che abbiamo individuato inizialmente quindi, osservato più da vicino, si disarticola; o meglio si articola nella sua complessità. Per quanto apparentemente unitario e continuo,



Il fiume si dirama nel territorio attraverso numerosi canali. Questi ancorano una grande area del territorio produttivo agricolo al fiume.

esso è fortemente intrecciato ad un sistema industriale. Come coesistono questi due sistemi in contrasto? Che tipo di dialogo istaurano? Qual è l'equilibrio che permette loro di stare insieme, senza che uno annienti l'altro?

Il sistema agricolo e delle cascine ed il sistema industriale negoziano la loro coesistenza seguendo logiche insediative differenti: pur condividendo la stessa rete, si appoggiano a livelli distinti della stessa.

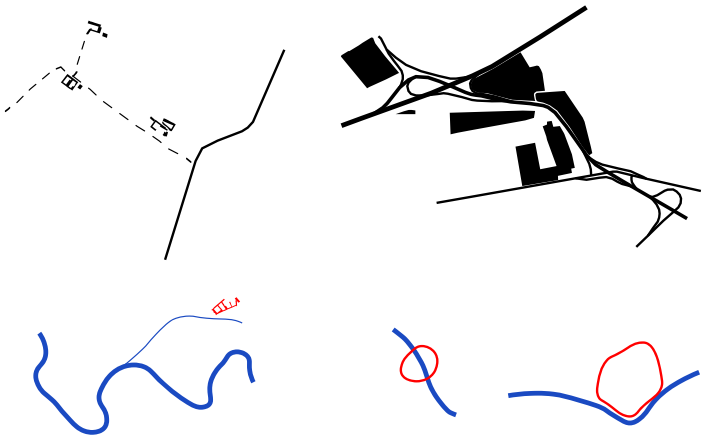
Il sistema delle cascine e dei campi agricoli e a pascolo è un sistema fortemente legato al fiume e dipendente dalla sua presenza, ma con il fiume non si relaziona direttamente. Una fitta rete di canali struttura il territorio agricolo e lo ancora al fiume.

Se il sistema delle cascine si innerva sulla rete idrica secondaria, i recinti industriali si appoggiano invece direttamente al fiume, all'infrastruttura principale. In passato questa veniva utilizzato come fonte d'energia primaria, e successivamente, spesso come scarico. Oggi invece, per i pochi recinti rimasti lungo il fiume, le anse del fiume rappresentano una barriera, che garantisce alla "bolla" industriale un certo grado di isolamento.

Alla rete dell'acqua si sovrappone e si intreccia la rete viaria, dell'asfalto. Pur essendo queste due reti molto diverse, il principio organizzativo che i due sistemi qui studiati seguono è lo stesso. Oggi infatti, i maggiori insediamenti industriali si organizzano appoggiandosi all'infrastruttura viaria principale, lungo i principali assi di scorrimento. Le cascine invece, sono accessibili attraverso una rete capillare di strade secondarie.

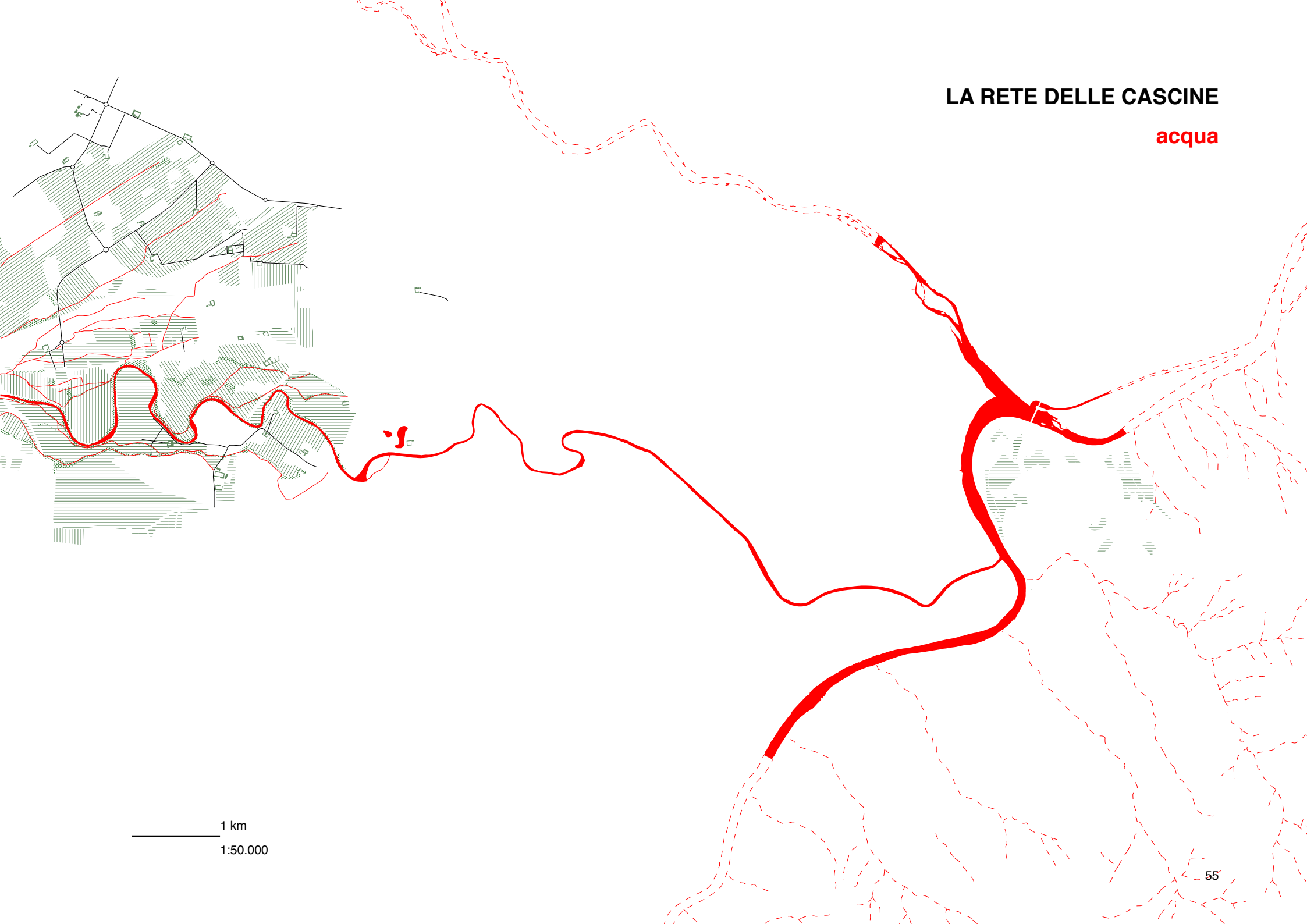
Emerge da queste osservazioni un principio, che definiamo di *reticolarizzazione*. I due sistemi studiati, ognuno entro le proprie logiche, condividendo le stessi reti, a livelli differenti, riescono a coesistere sullo stesso territorio. Questa logica permette lo stare assieme di questi due sistemi, mitigando la tensione conflittuale tra i due.

.cascine **.industria**



LA RETE DELLE CASCINE

acqua

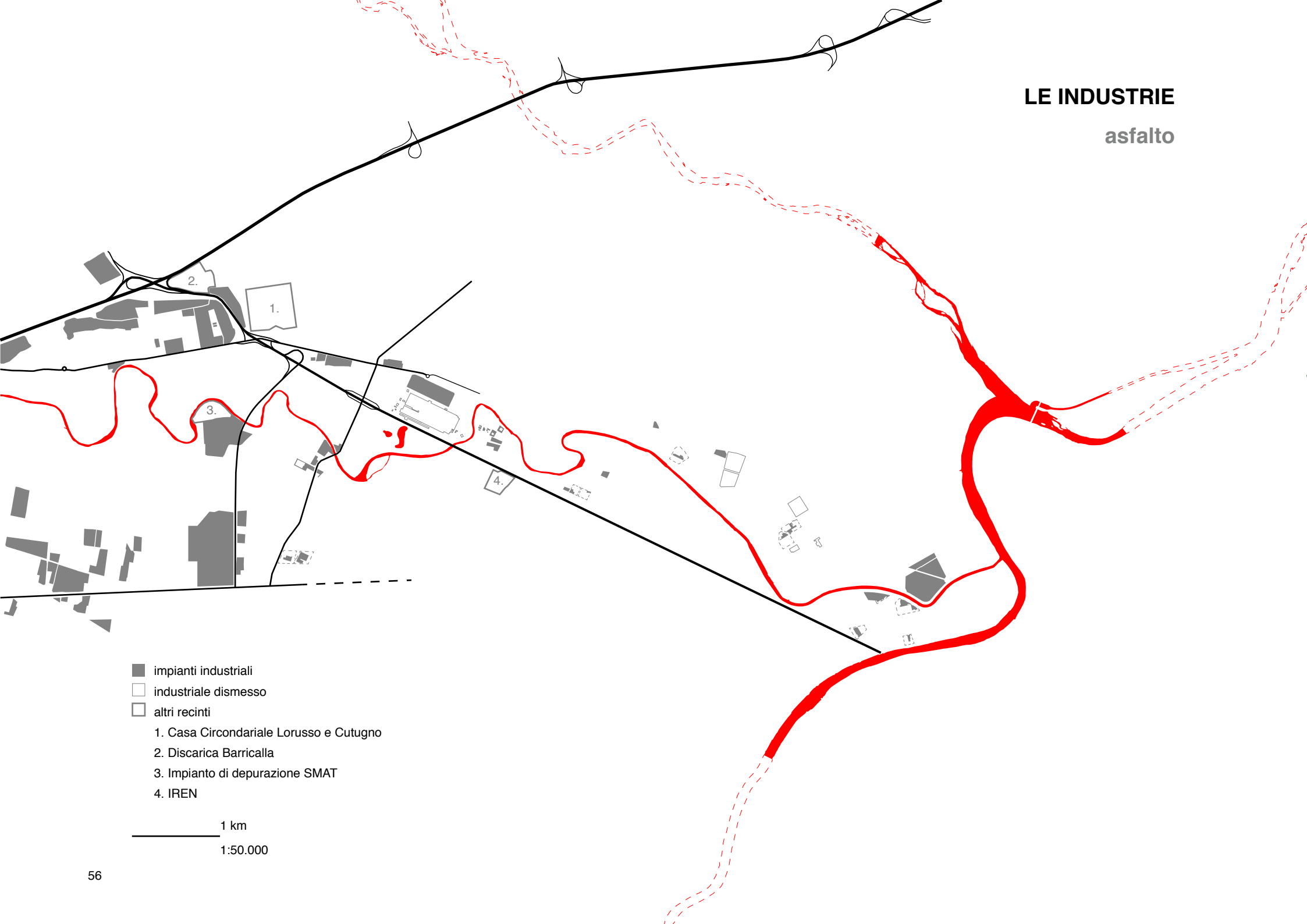


1 km

1:50.000

LE INDUSTRIE

asfalto

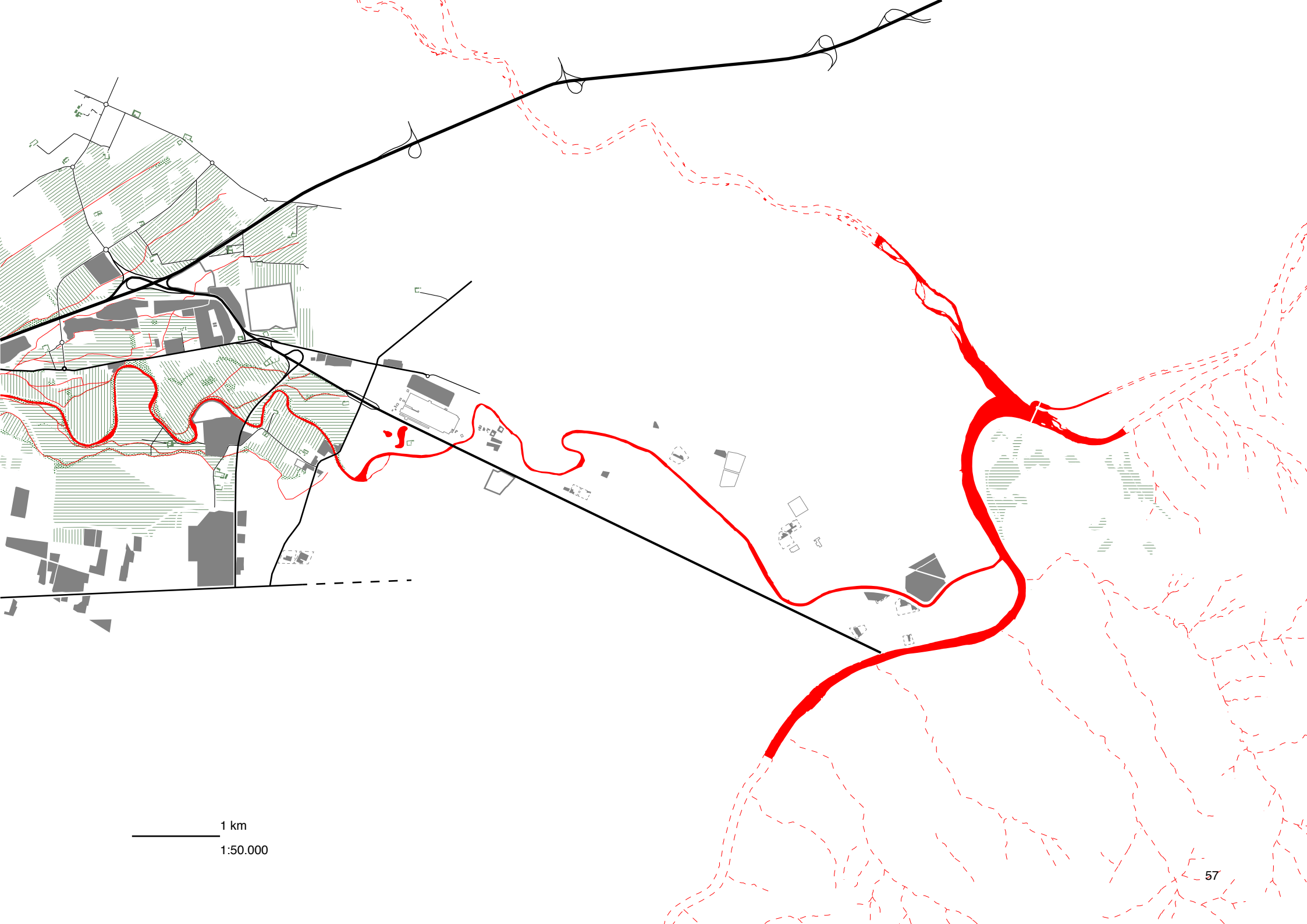


impianti industriali
industriale dismesso
altri recinti

1. Casa Circondariale Lorusso e Cutugno
2. Discarica Barricalla
3. Impianto di depurazione SMAT
4. IREN

1 km

1:50.000


1 km
1:50.000

Campo agricolo lungo la Dora.
Il fiume Dora non è visibile nel paesaggio, cosi come i canali da esso derivati, ma la loro presenza si eleva nello spazio attraverso le fascia ripariali che li accompagnano, rendendoli una presenza costante nell'orizzonte.

Campo agricolo lungo la Dora.

Fosso irriguo.
I canali derivati dal fiume si estendono ulteriormente nel territorio attraverso una fittissima rete di fossi irrigui.
Sullo spondo la fascia di vegetazione ripariale segna la pesenza del fiume.

Cascina Mineur.
Attreverso un’estesa costellazione di cascine il fiume Dora presiede il territorio a ovest della città di Torino.

Cavalcavia di corso Sacco e Vanzetti.
I collegamenti viari a scorrimento veloce rappresentano l'infrastruttura principale che attira l'insediarsi di attività produttive e industriali.

Cavalcavia di corso Sacco e Vanzetti.
Sullo sfondo la Tover srl.

Progettare la reticolarizzazione

I corsi del fiume

Individuato questo principio di relazione, come può la reticolarizzione diventare, specificamente in questo caso, materia progettuale? Si può, attraverso una sua applicazione progettuale, migliorare la compresenza di sistemi in contrasto lungo il territorio della Dora? Si è cercato qui di esplorare queste possibilità, di immaginare un esito progettuale; parendo delle stesse reti di acqua e asfalto, idrica e viaria.

I numerosi assi di attraversamento della Dora la frammentano in tanti segmenti separati. Questi, unitamente all'alta densità urbana lungo il fiume, hanno compresso il lungo Dora, oggi ridotto puramente ad un percorso pedonale e carraio, anche esso spezzettato ed interrotto in numerosi punti. La Dora rappresenta una linea sottile che viene facilmente oltrepassata e quasi ignorata, per trovare soluzione di continuità tra le due sponde.

Ma se da un lato questi assi compromettono il sistema longitudinale del fiume, dall'altro creano un sistema di spazi pubblici non convenzionali, derivati dalla struttura viaria stessa. Le piazze, tradizionalmente ricavate per sottrazione, ovvero mantenendo libero un isolato, o una parte di esso, nel caso dell'espansione oltre-Dora, non sono state progettate, a vantaggio del costruito. Come abbiamo visto precedentemente però, gli assi stradali orientandosi diversamente in base alle anse del fiume, hanno creato una costellazione di spazi triangolari non edificabili. Questi spazi di risulta da intersezioni stradali sono stati nel tempo appropriati dalla popolazione, diventando progressivamente spazi pubblici a tutti gli effetti. "Piccole stanze urbane", il cui potenziale si è attuato attraverso la convergenza di corpi, di usi che nel tempo si sono qui succeduti[1].

In altri casi ancora, alla carenza di spazi pubblici si è mediato ricavandoli dagli stessi assi stradali. È il caso di Corso Regio Parco e di Via Catania, tra altri.

Nel tratto urbano centrale del fiume Dora lo sviluppo della rete dell'asfalto ha sopraffatto nel tempo quella dell'acqua. I numerosi canali derivati dalla Dora, che si annidavano nella città, sono stati tombati o soppressi. Si può pensare ad un ribilanciamento della rete dell'asfalto e di quella dell'acqua, che oggi risulta fortemente frammentata?

L'esercizio progettuale qui adottato cerca di ripensare questa rete di frammentazione come rete

1. "*Urban Interiors. Un'altra forma dello spazio pubblico*"

https://territoridellacondivisione.wordpress.com/2017/05/19/urban-interiors-unaltra-forma-dello-spazio-pubblico/

di collegamento.

In *Water and Asphalt. The project of Isotropy*, Paola Vigano e Bernardo Secchi pongono come punto di partenza della loro ricerca "*l'osservazione dell'acqua e dell'asfalto come i principali elementi della struttura territoriale*"[2]. Questa affermazione è vera anche nel caso del territorio della Dora (ovviamente con tutte le differenze del caso tra il territorio veneto e quello qui trattato), che come abbiamo visto, sia nelle morfologie del costruito e dello spazio pubblico, che nell'infrastruttura viaria si è costruito in relazione al fiume. In questo territorio, proprio come sosteneva Paola Viganò, anche se l'acqua non è visibile, essa costituisce il principio alla base della costruzione del territorio[3]. Il legame, quindi, tra il sistema dell'acqua e dell'asfalto è particolarmente forte, anche se non visibile.

I canali non sono il fiume, hanno un lessico e un'identità diversa, ma si sa che ripercorrendoli è al fiume che si arriva. Sono estensioni del fiume nel territorio. Nel tratto urbano del fiume Dora, come già detto, i canali non sono più visibili. Per estensione del concetto possiamo però leggere Corso Regio Parco come un "canale", uno spazio pubblico che ripercorso, porta al fiume; linee *"che servono a orientare la città verso la sua geografica raison d'être*"[4]. Diverso è il caso degli spazi puntuali, che abbiamo precedentemente illustrato, la cui nascita è fortemente connessa alla presenza del fiume, ma che rimangono situazioni puntuali, un paesaggio di spazi pubblici pulviscolari, con il fiume non connesse.

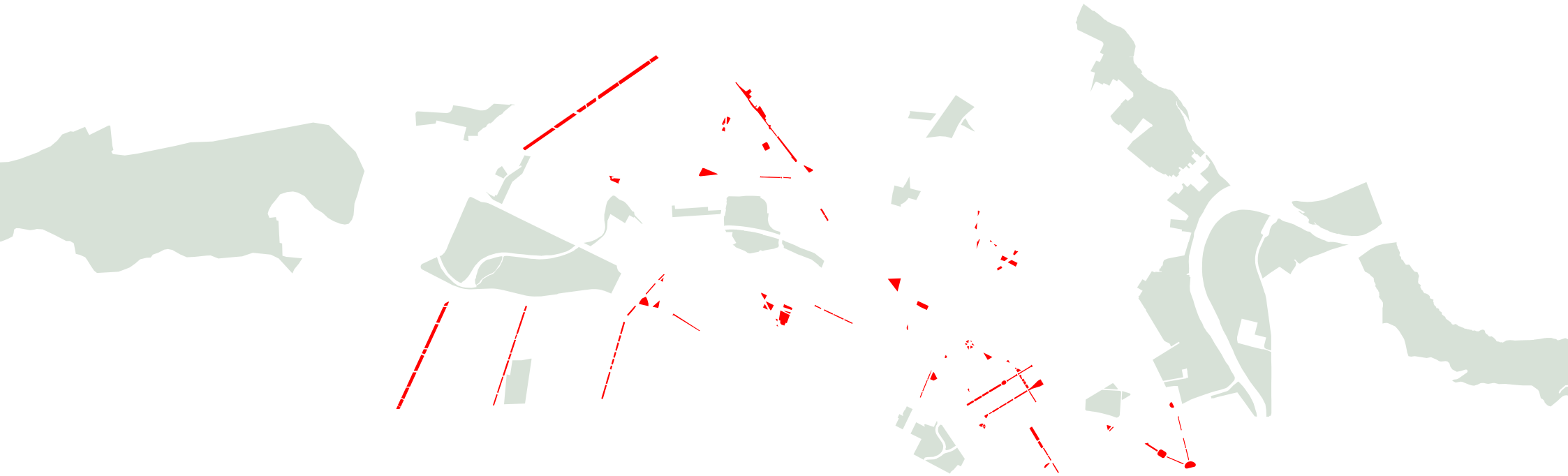
Il progetto parte da queste considerazioni e immagina un ampliamento del sistema degli spazi pubblici, a modello di quelli esistenti, che crei una rete collegata al fiume. Così come le cascine sono disperse nel territorio, ma collegate al fiume attraverso i canali, nello stesso modo questi spazi pubblici puntuali verranno collegati tra loro e al fiume attraverso altri spazi pubblici: *i corsi del fiume*. Questi assi sono ad oggi puramente riservati alla circolazione veicolare. Non ci si immagina che lo spazio pubblico prenda il posto di quello veicolare, ma che coesistano, senza sopraffarsi. Un progetto della strada che si unisce e si arricchisce del progetto dello spazio pubblico e del progetto del paesaggio[5].

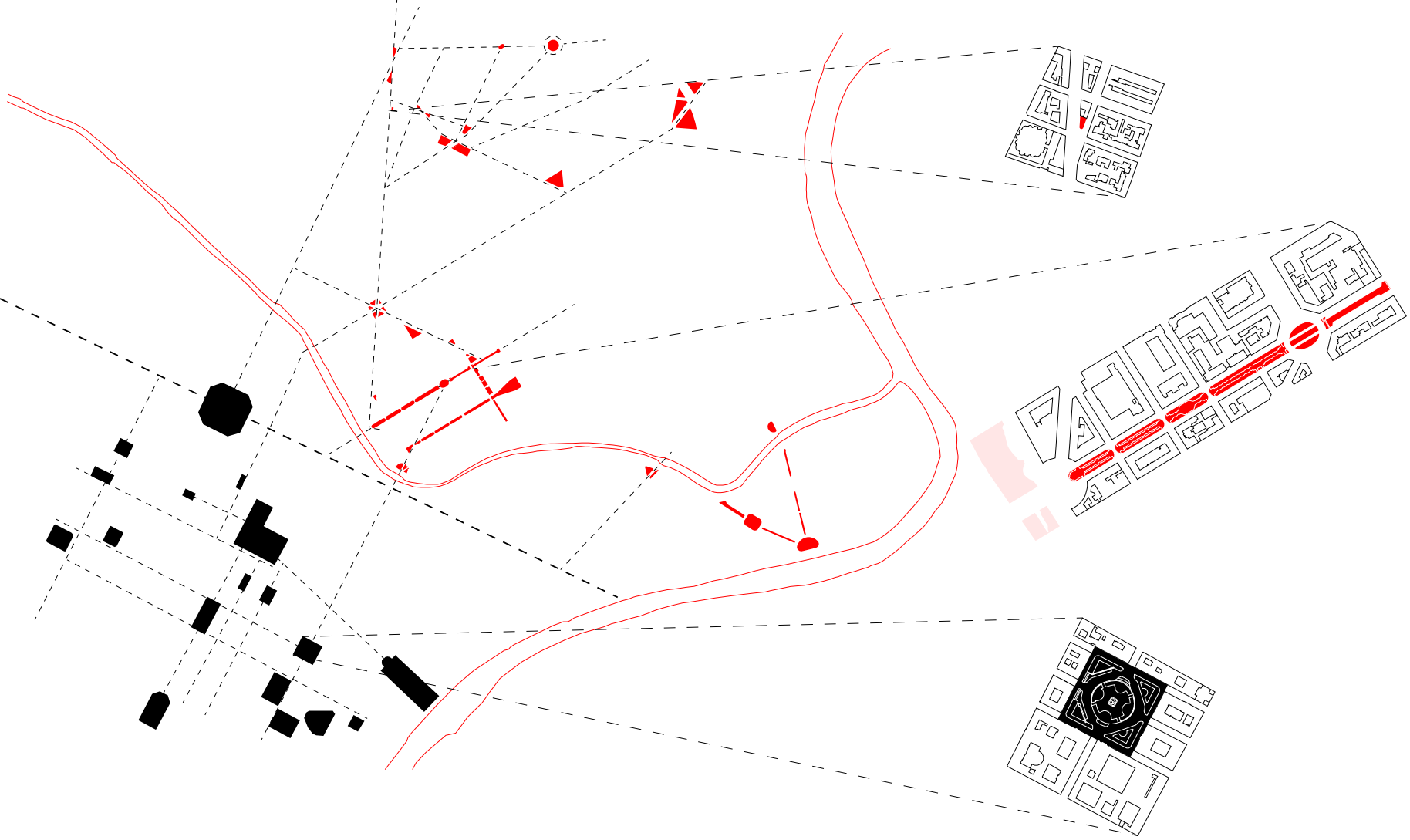
2. L. Fabian, B. Secchi, P. Vigano (a cura di), *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, cit., p. 15.

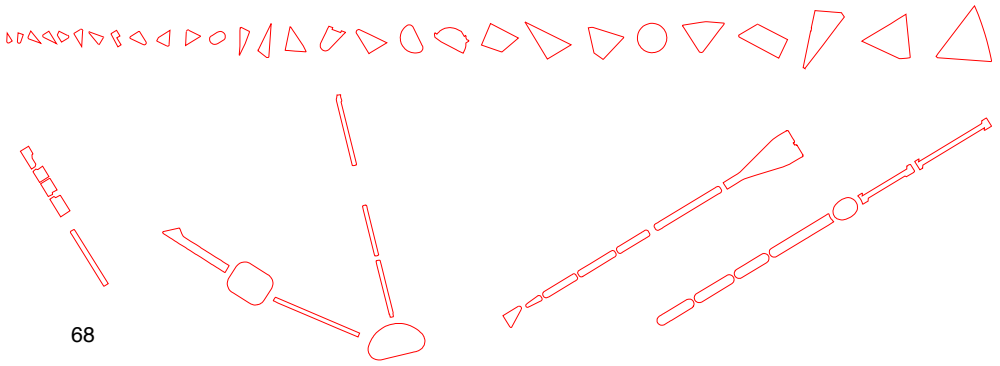
3. L. Fabian, B. Secchi, P. Vigano (a cura di), *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, UFO: Explorations of Urbanism, Park Books, Zurich 2016.

4. S. Marot, *Making a world*, cit., p.106.

5. C. Bianchetti, P. Viganò, *Strada e progetto nella visione di Bernardo Secchi*, in "How Many Roads: RASSEGNA DI ARCHITETTURA E URBANISTICA", *a*. LIV, n. 158, 2019, pp. 38-44.

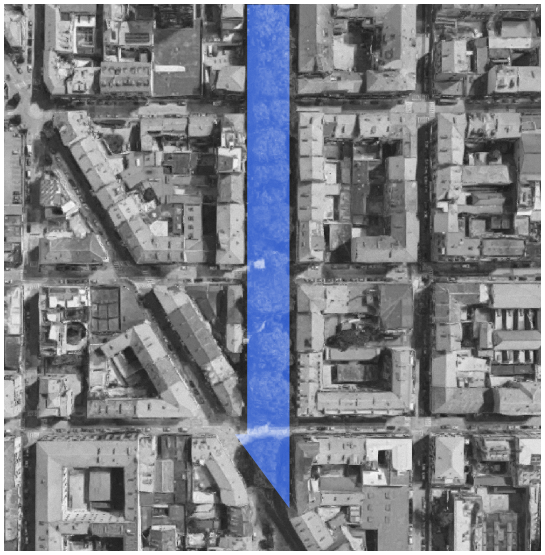




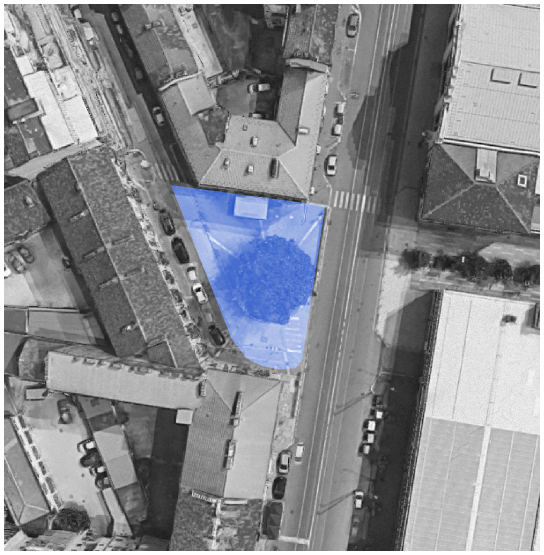


=

= 3x



Via Catania



Via Alessandria / Via Bologna

Corso Palermo / Via Montanaro / Via Sesia

Questi spazi pubblici, messi a confronto con una piazza del centro di Torino, potrebbero apparire insignificanti. Per gli abitanti del quartiere questi sono invece importanti punti di aggregazione. Emblematico è il caso dell’incrocio tra Corso Palermo, Via Montanaro e Via Sesia che nel tempo si è allargato sempre di più colonizzando lo spazio carrabile delle strade adiacenti.

Lungo Dora Napoli.

Corso Palermo / Via Montanaro / Via Sesia.

Via Catania/ Via Reggio / Via Pisa.

Via Catania.

Via Errico Giachino.

Corso Carlo Luigi Farini.

Tra gli anni 1982 e 1987 Joseph Beuys mise in atto un intervento paesaggistico nella città di Kassel: "7000 Querce – Forestazione della città invece di amministrazione della città". Prima dell'inizio dell'azione vennero ammucchiati settemila blocchi di basalto nella Friedrichsplatz a Kassel, che furono visti da tutti i cittadini della città. Quindi i blocchi furono gradualmente portati via per unirsi a 7000 querce che vennero piantate nella città. Attraverso questo intervento Beuys riuscì a piantare una intera foresta all'interno della città, rendendola visibile senza necessariamente piantare 7000 alberi raggruppati insieme. Come fa notare Burckhardt, questa è una foresta intellettuale, artificiale, artistica, ma è una foresta resa visibile nell'ambiente urbano, dove l'uomo moderno è destinato a vivere[6].

Similmente, il progetto renderebbe il fiume visibile nell'ambiente urbano, creando un sistema di spazi pubblici reticolati, porosi, collegati al fiume, che costituiscano un paesaggio del fiume unico, un paesaggio del fiume urbano. Queste strade, questi spazi, dotati di un'estetica "*promenadologica*"[7], anticipano il paesaggio del fiume.

Nella scelta dei singoli spazi ha influito non solo la volontà di creare una rete che collegasse spazi già esistenti tra loro e al fiume, ma anche considerazioni legate alla mobilità.

In *Water and Asphalt. The project of Isotropy*, un concetto, un modello metaforico, guida le varie analisi e i progetti esposti nel libro: il sistema stradale viene diviso secondo due modelli – quello delle "*pipes*", tubature, e quello della "*sponge*", spugna[8]. La relazione che una rete capillare ha con il suo contesto viene contrapposta a quella di un "tubo", come una ferrovia o un'autostrada, cioè di un dispositivo con pareti impermeabili che limita l'accesso (e le uscite) a solo alcuni punti che agiscono come rubinetti[9].

Applicata per estensione al territorio della Dora, questa distinzione includerebbe nella categoria di "tubi" la tangenziale e pochi altri assi che attraversano il fiume, mentre tutte le altre strade apparirebbero come parte di un sistema "spugnoso". Lo sguardo che si è adottato qui però è più orientato rispetto alla velocità di circolazione. Se molti degli assi che attraversano la Dora permettono l'uscita ad ogni isolato, allo stesso tempo questi assi sono assi riservati alla mobilità carrabile, allo scorrimento veloce del traffico. La distinzione tra "tubature" e "spugna"

6. L. Burckhardt, *Aesthetics and ecology*, in Fezer J., Schmitz M. (a cura di), *Lucius Burckhardt writings: Rethinking Man-made Environments – Politics, landscape and design*, Springer, Vienna 2012.

7. "*To reiterate: we are the first generation to have to construct a new aesthetic, a strollological aesthetic._ Strollological, for the simple reason that the way or route to a place can no longer be taken for granted, but must be reproduced in, or represented by, the object itself".* L. Burckhardt, *Strollological observations on perception of the environment and the tasks facing our generation*, in Fezer J., Schmitz M. (a cura di), *Lucius Burckhardt writings: Rethinking Man-made Environments – Politics, landscape and design*, cit., pp. 247-248.

8. Così definisce Secchi i due diversi tipi di infrastruttura:

Sponge: *"The dense web of lesser roads, dirt roads, and farm tracks is a substrate that, like a sponge, moistens the territory of the "diffuse city" retaining osmotic relations with the dwellings, cultivated fields, shops, and production activities. The "sponge" is a resilient and adaptive substrate, integrated in the territory, that exchanges with the same and is, like the water network, the result of a long-term incremental process, capable of self-regulating and modifying itself in time. The "sponge" introduces the concepts of porosity, accessibility, and permeability, that of a substrate capable of absorbing the multiplication of the lines of desire of an evermore complex and differentiated society."*

Pipes: *"The "sponge", fairly stable in time, is accompanied by infrastructures with greater capacity and that are more selective. They are the high-capacity motorways, speedways, bypasses, and railway lines, that along with the existing high-capacity infrastructures establish, via operations of specialization and sectorialization, new relations and hierarchies within the territory. The "pipes" are an infrastructure, like a railway line or a motorway, that establish a relationship of programmatic detachment with their surroundings, that are accessed or exited from via various "taps", such as stations or junctions with a barrier."*

B. Secchi, *Isotropy versus Hierarchy,* in *"Water and Asphalt: The Project of Isotropy"* (UFO: Explorations of Urbanism), cit., pp. 40-41.

9. B. Secchi, *Isotropy versus Hierarchy,* in *"Water and Asphalt: The Project of Isotropy"* (UFO: Explorations of Urbanism). Park Books, Zurich 2016.

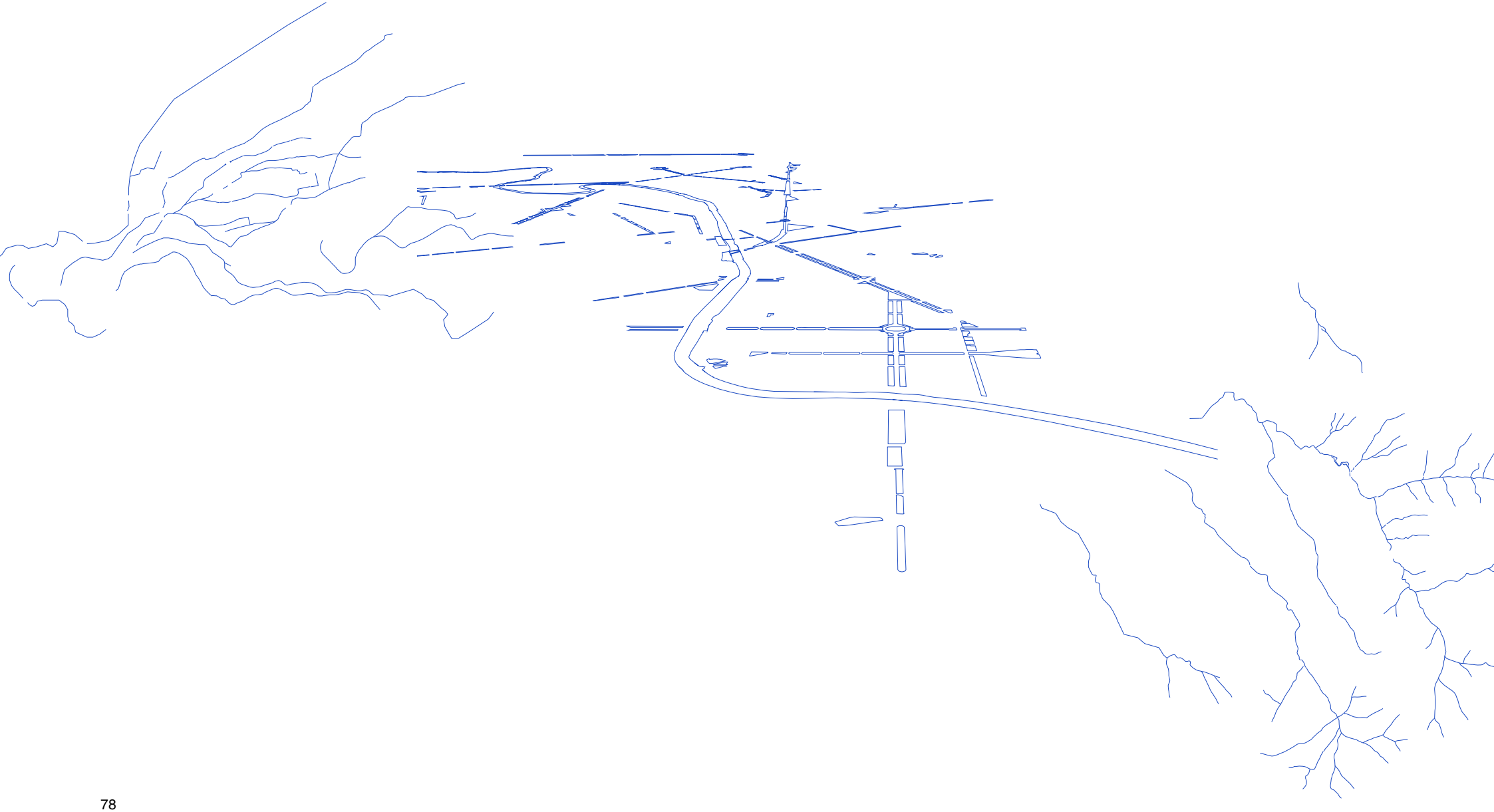
è particolarmente interessante nel territorio della Dora se letta diversamente: se le "tubature" servono allo scopo di far scorrere l'acqua, la "spugna" la trattiene e la rilascia lentamente, facendola scorrere attraverso i suoi pori. Tradotto architettonicamente, gli assi di scorrimento che attraversano la Dora si comportano come "tubi" perché servono solo la funzione dello scorrimento dei flussi veicolari. Al contrario, un sistema composto dai microspazi pubblici individuati, così come dai "corsi pubblici", si comporterebbe come i pori e i canali di una spugna, permettendo ai flussi pedonali, o di mobilità più lenta, di scorrere attraverso un sistema, ma anche di sostare. La reinterpretazione di questi due concetti va quindi letta in questa chiave.

Questo sistema "spugnoso" non sostituisce il sistema di "tubature", ma vi coesiste. Così come nell'analisi precedente era emersa la coesistenza dei due sistemi idrico e viario, che permetteva la coesistenza dei sistemi agricolo ed industriale, qui i due sistemi di strade e corsi tradizionalmente intesi, dedicati al flusso veicolare ("tubes") da una parte, e dei "corsi del fiume", della rete di spazi che sono allo stesso tempo pubblici e veicolari ("sponge"), dall'altra, cercano di riconciliare acqua e asfalto, di mitigare la sopraffazione avvenuta nel tempo del sistema viario a danni di quello fluviale.

Questo sistema di spazi è così interconnesso da essere inteso come una unità.

Strategia progettuale:

Estendere la rete

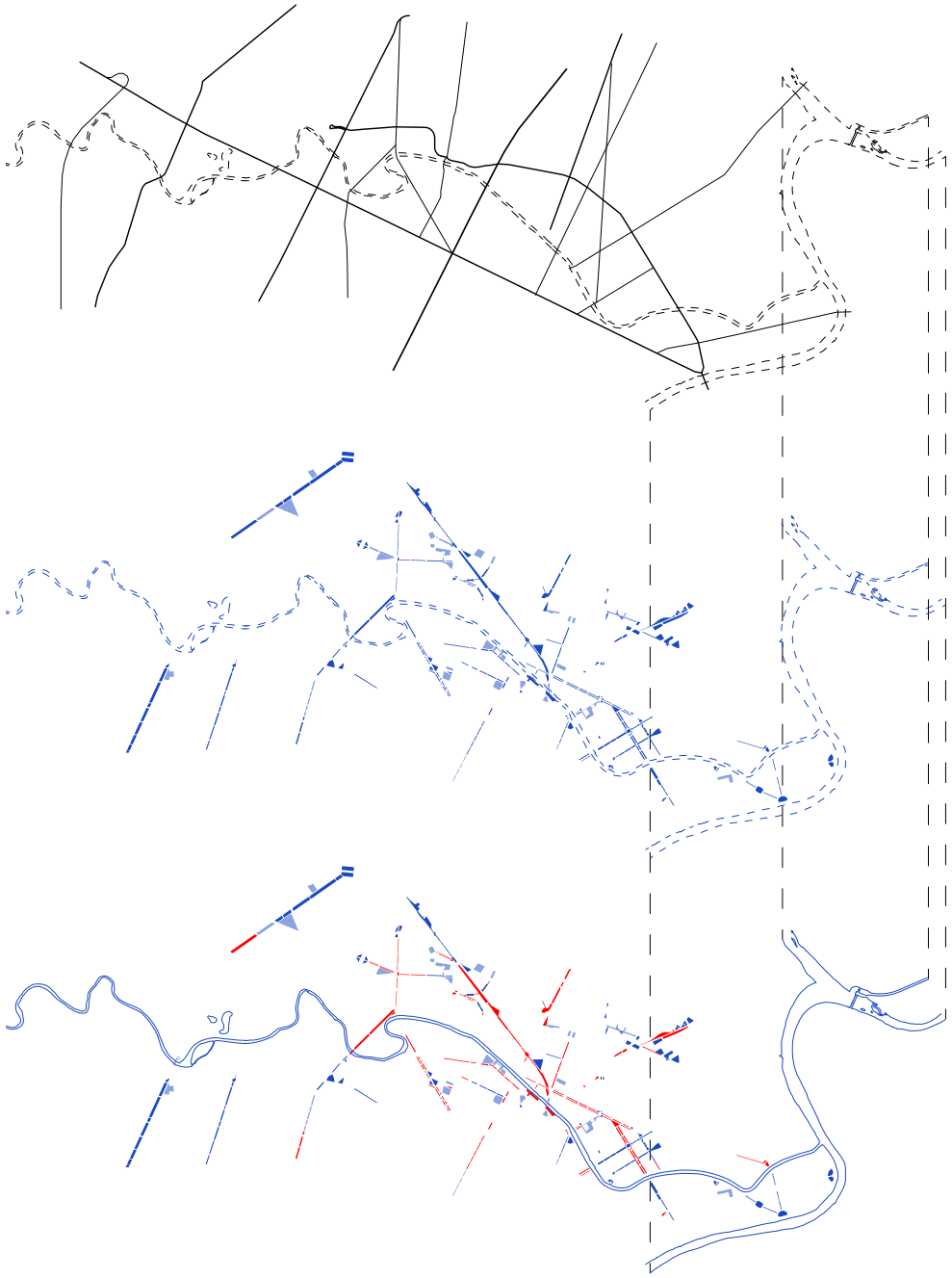


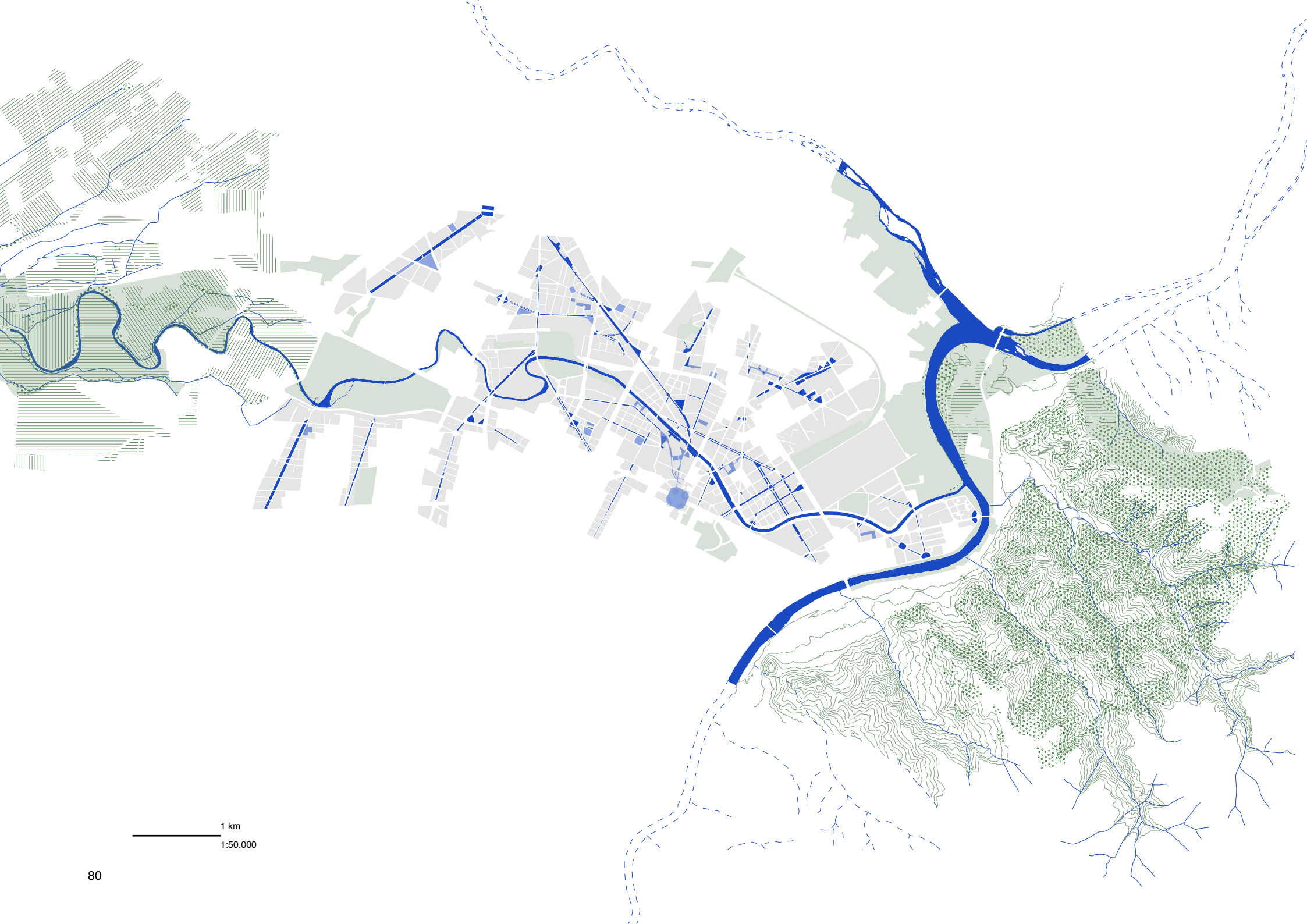
“pipes”

+

“sponge”

esistente
nuovo

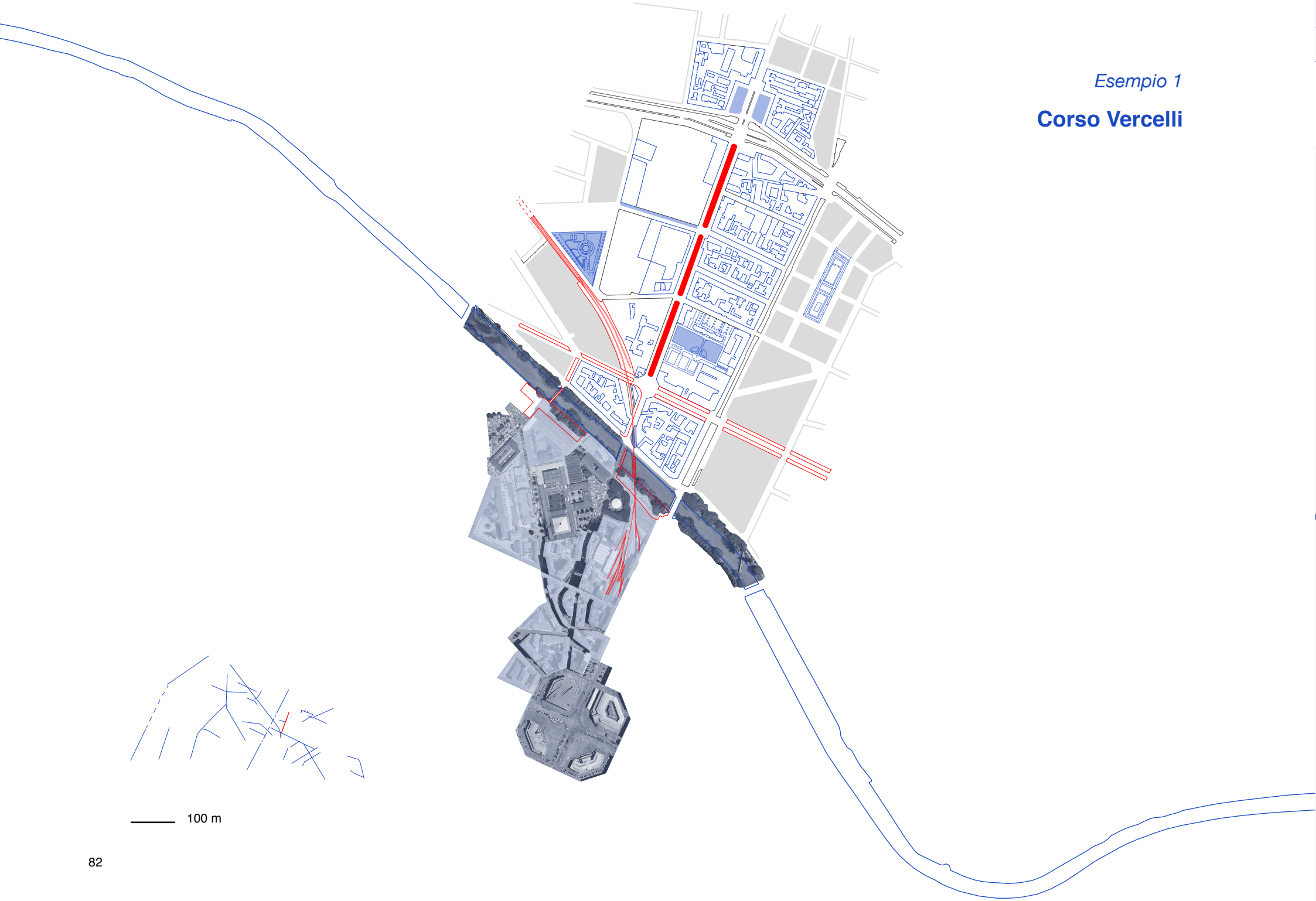



1 km
1:50.000

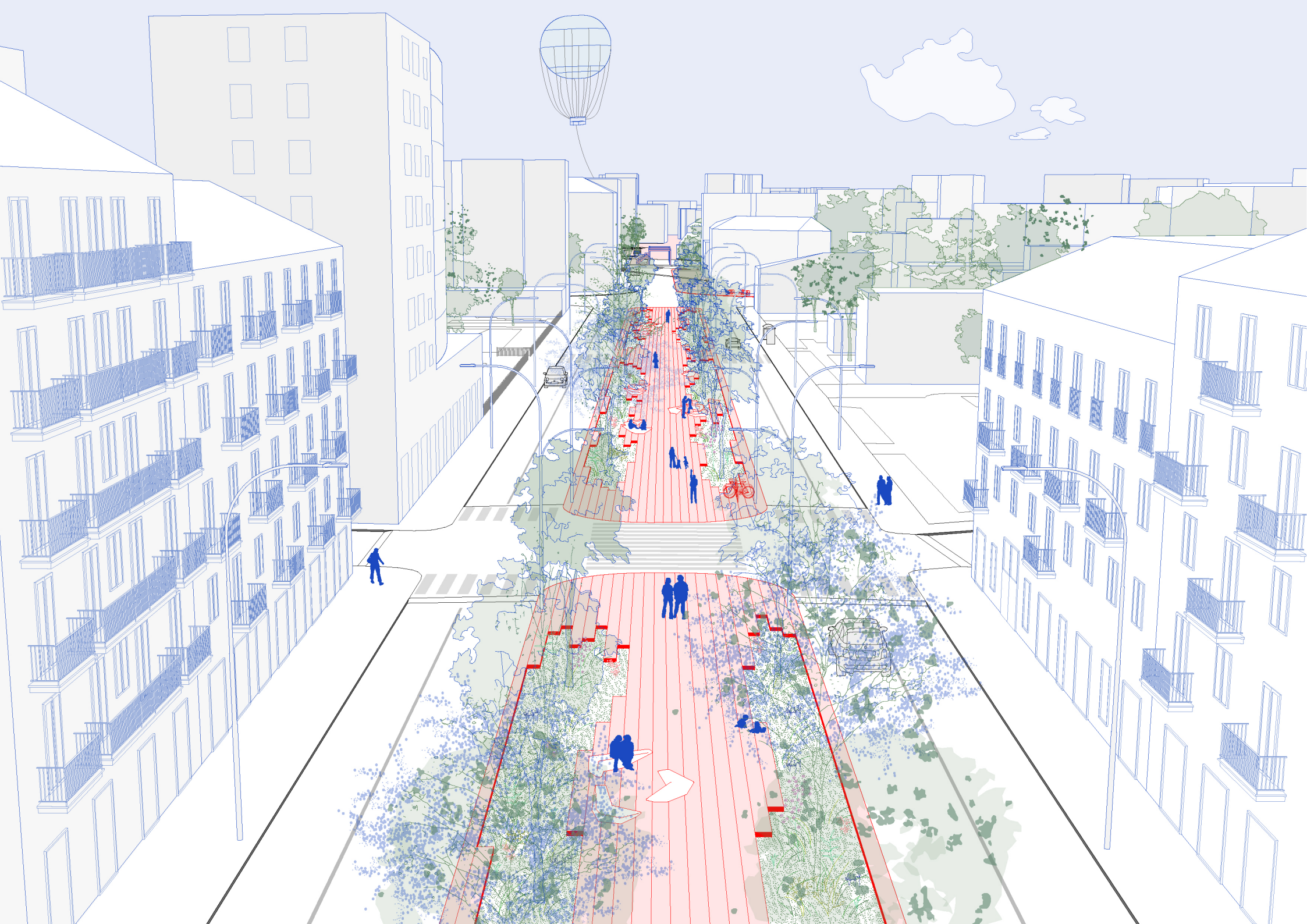
. i corsi del fiume

Esempio 1

Corso Vercelli

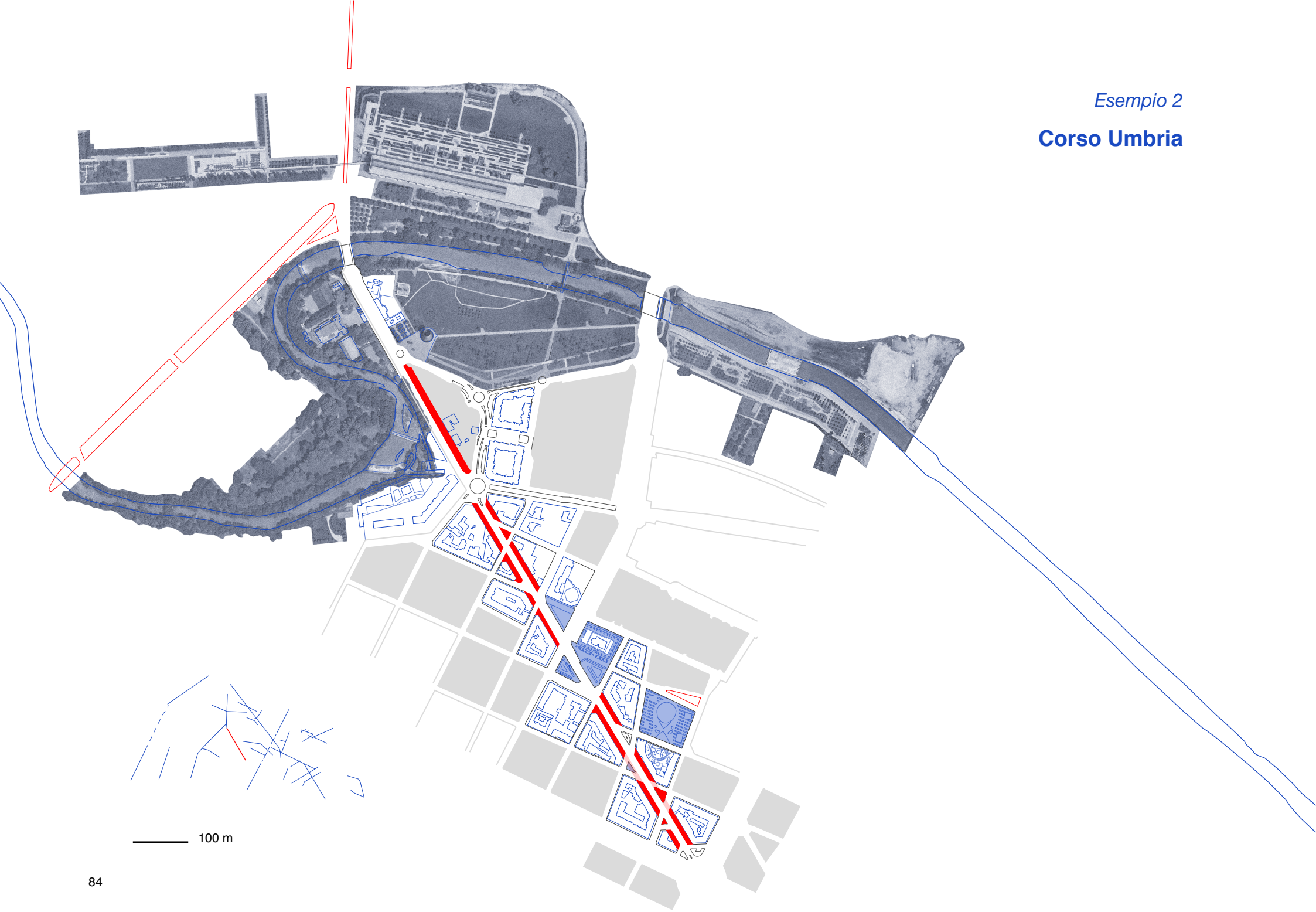


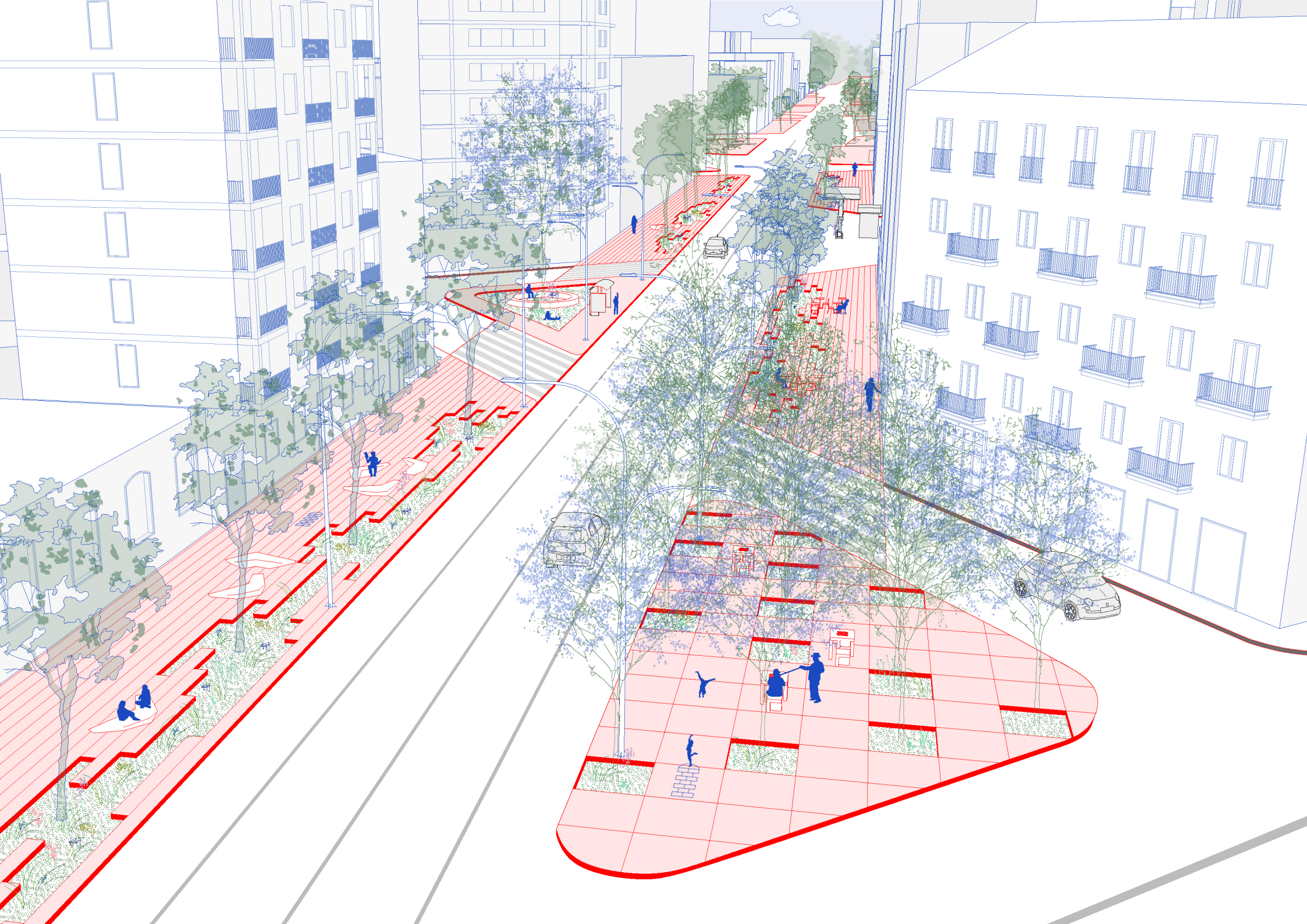
100 m



Esempio 2

Corso Umbria





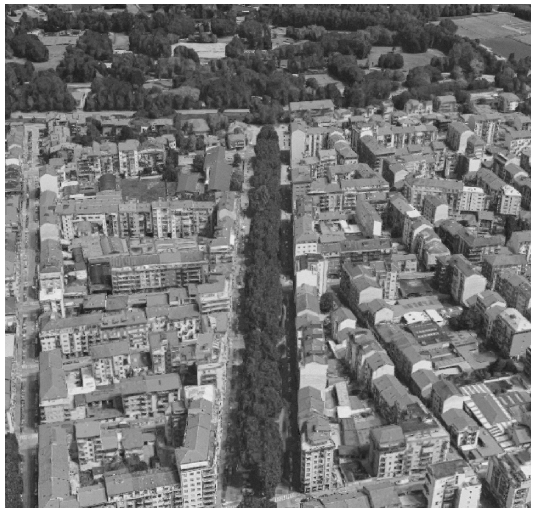
“Una siffatta attenzione nei confronti di un ordine di fenomeni più generali – la mutazione del terreno in territorio – potrebbe consentire l’eliminazione di un problema nato dallo sviluppo urbano del tredicesimo secolo e divenuto classico con l’avvento della civiltà industriale: l’antagonismo città – campagna. Eliminazione, non già soluzione, per spostamento dell’enunciato. Quest’opposizione, infatti è altrettanto falsa di quella che concepisse un’isola come limitata dall’acqua e da questa circoscritta: modo di pensare tipico di chi abita la terraferma e privo di senso per un pescatore, il cui incessante va e vieni dalla terra al mare usa la soglia fra gli elementi per creare, partendo da due domini all’apparenza incompatibili, un’unità necessaria”

André Corboz, *Il territorio come palinsesto* (1985)

3.2.CONTIGUITA’

.gradiente

.bordo



.collegamento trasversale

Stare assieme attraverso la contiguità

Osservando il modo in cui città e sistema agricolo e ambientale entrano in contatto nel territorio all'estremità ovest del tratto torinese del fiume Dora, è possibile leggere uno stare assieme attraverso una logica di contiguità. Questa si manifesta a diverse scale, attraverso organizzazioni spaziali ed elementi di separazione.

"Tornando al territorio mi sembra che sia il luogo dove si raccolgono tutte le sequenze di passaggi, dove si passano tutte le soglie."[1]

Nel territorio qui analizzato la città non si addossa direttamente al fiume, ma si interfaccia con esso attraverso diversi livelli di contiguità. In particolare, osservando l'area a sud della Dora, dove il sistema del verde e la città entrano in contatto, si può individuare una striscia di abitato meno denso, che chiameremo, impropriamente, "città giardino". Questa crea un gradiente di densità tra la città degli isolati densi da una parte e i campi agricoli ed il parco della Pellerina dall'altra. Uno stare assieme attraverso diverse densità: il gradiente costituito dalla città giardino mette in relazione, tenendo insieme, ma allo stesso tempo separando, due sistemi in contrasto. Da questo punto di vista esso rappresenta un vero e proprio "*mondo intermedio*", un "*clima*"[2].

Se la città densa e il sistema agricolo-ambientale negoziano la loro coesistenza attraverso la "città giardino", cosa abilita però le residenze di quest'ultima a stare insieme al sistema verde retrostante? Anche in questo caso, scendendo di scala, la contiguità avviene attraverso un bordo. Le residenze e il sistema agricolo-ambientale si danno le spalle: un salto di quota accompagnato da una fascia di vegetazione densa li separa.

I due sistemi non si compenetrano: un elemento lineare di separazione permette loro di stare assieme, senza che l'uno consumi il territorio dell'altro: un bordo che bilancia i due mondi, un "*patto di relazione*", come lo chiamerebbe Corajoud, tra la città e la campagna[3].

È interessante notare che in entrambi i casi questi bordi vegetali hanno un fortissimo legame con il fiume. Essi ricalcano il tracciato di canali derivati dalla Dora, che dalla campagna penetrano nella città. Come nei campi agricoli i canali si accompagnano da una densa fascia di vegetazione ripariale, separando proprietà e usi del suolo, qui analogamente, estendendosi in ambito urbano,

1. F. Bunčuga, *Conversazioni con Giancarlo De Carlo. Architettura e libertà*, cit., p. 98.

2. Si veda nota 14, cap. 1.

3. Corajoud M., *Penser la ville par le paysage*. https://www.youtube.com/watch?v=02cJmVd6oUE&list=PL2hUb0wJ0qZkqnqtPuLzEFAUQlUq8mqiB&index=11&t=0s

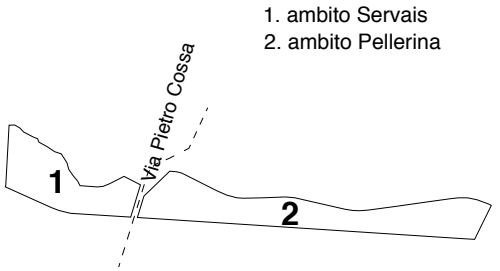
il bordo vegetale mantiene la sua funzione di elemento separatore.

Questo elemento di contatto non è però sempre uguale: *"il ruolo di ogni soglia cambia secondo le circostanze"*[4]. Lo si può osservare anche guardando la differenza tra il modo in cui le residenze dell'ambito Servais si relazionano con i campi agricoli retrostanti e il modo in cui invece le residenze dell'ambito della Pellerina si relazionano con il parco stesso[5]. Nel primo caso, tra abitato e campi agricoli troviamo una barriera permeabile, ma non accessibile: il bordo, accompagnato da un salto altimetrico, consente la permeabilità visiva, ma non il passaggio. I due sistemi si guardano, si fanno da sfondo a vicenda, restando inaccessibili l'uno all'altro.

Scendendo verso il parco della Pellerina, ad est di via Pietro Cossa, il bordo che separa la "città giardino" dal parco muta: mantiene il suo carattere vegetale, ma è un bordo meno denso, permeabile ed accessibile. Non vi sono recinzioni che impediscano il passaggio; al contrario, piccoli percorsi pedonali permettono la discesa della pendenza. Questa fascia di vegetazione però, si accompagna da un asse viario, corso Appio Claudio, che rafforza la separazione tra l'ambito residenziale e quello del parco. Proprio per attraversare questa barriera dura sorgono due ponti pedonali. Questi non sono localizzati in posizioni casuali ma in corrispondenza delle estremità dei corsi Monte Grappa e Bernardino Telesio, due "corsi pubblici", come li abbiamo definiti nel capitolo precedente. Lo spazio pubblico che ospitano lungo il proprio asse, e che sfocia dento il parco, costituisce un collegamento trasversale al gradiente, ai tre sistemi, pur

4. F. Bunčuga, *Conversazioni con Giancarlo De Carlo. Architettura e libertà*, cit., p. 99.

5. La distinzione in due ambiti della città giardino, a cui ci si riferisce nel testo, è individuabile con:



.gradiente

.bordo

La tipologia della "città giardino" si colloca ai margini della città densa.
La città si interfaccia con il territorio attraverso questa "fascia di dissolvenza".
La zona qui identificata si presenta quindi come una zona di transizione dentro un gradiente di densità del costruito: dalla città ai campi.

rispettando il bordo che separa la città dal parco.

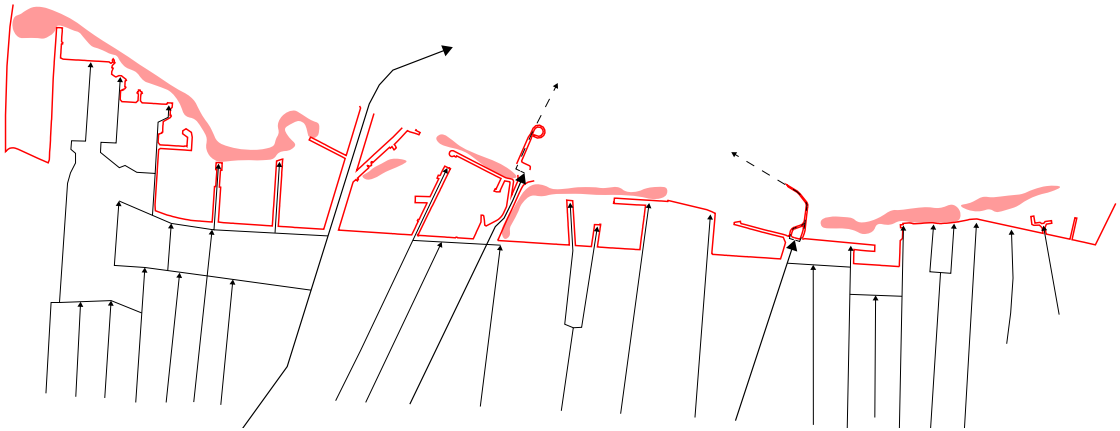
I diversi gradi di accessibilità e permeabilità del bordo dipendono dalle funzioni che questo separa. Nel primo caso, quello dell'ambito Servais, il sistema dei campi agricoli è un sistema produttivo, che richiede separazione da parte dell'ambito residenziale. Nel secondo caso invece, il parco svolge una funzione pubblica e deve essere accessibile da parte della città.

Emerge da questa lettura l'importanza del bordo come strumento che permette di governare la contiguità.

> *"Il sentimento della soglia, del passaggio, dell'entrare in uno stato diverso da quello da cui si esce, io l'ho sempre considerato drammatico, nel senso che condensa la relazione che si svolge tra l'essere umano e lo spazio e la svela in tutti i suoi aspetti più sostanziali. L'esperienza spaziale è fatta di continui passaggi da uno stato all'altro"*[6].

Queste parole di Giancarlo De Carlo condensano perfettamente i fenomeni osservabili su questo territorio.

Attraverso il bordo mondi in tensione si relazionano, riescono a coesistere e prendere coscienza della loro separazione, dei loro diversi domini di influenza. Non necessariamente questo impedisce che uno possa sopraffare l'altro ma questo elemento di separazione sottolinea la loro esistenza negoziata. Con la consapevolezza ereditata da Corboz, che *il navigante "usa la soglia fra gli elementi per creare, partendo da due domini all'apparenza incompatibili, un'unità necessaria"*[7].



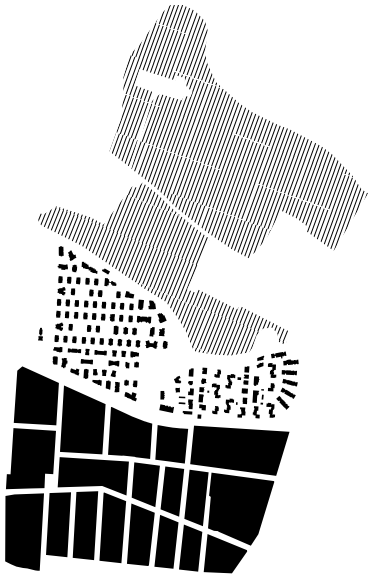
Il bordo costituisce un diframma, che regola la permeabilità e l'accessibilità tra diversi "climi"

.

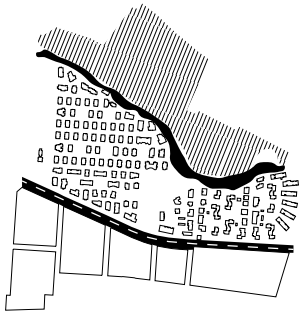
6. F. Bunčuga, *Conversazioni con Giancarlo De Carlo. Architettura e libertà*, cit., p. 98.

7. A. Corboz, *Il territorio come palinsesto*, cit. p. 22.

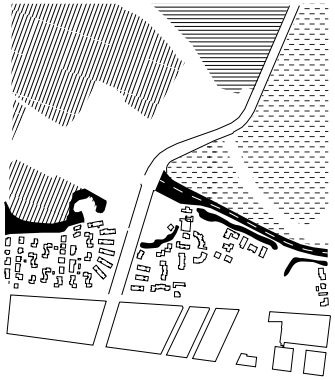
500 m



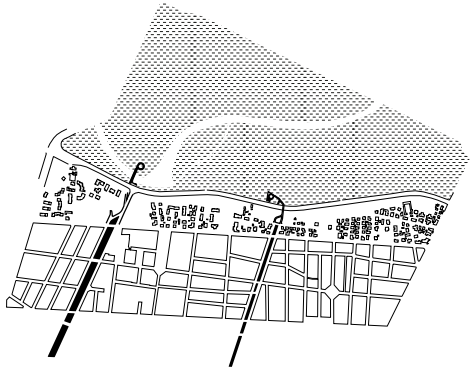
La “città giardino” costituisce un bordo di mediazione tra la città ed il territorio produttivo: permette uno stare assieme attraverso diverse densità.



Tra i tre ambiti - città densa, città giardino e campi agricoli - non c’è compenetrazione. Questi rimangono invece separati da elementi lineari di delimitazione, che possono essere assi stradali o fasce boschive o di vegetazione ripariale. Questi elementi sono dei bordi permeabili, che separano diversi ambiti, segnando un cambio di “clima”.



Le fasce di vegetazione ripariale dalla campagna penetrano in città. Una fascia di vegetazione può rafforzare un asse stradale come bordo oppure sostituirlo. E viceversa.



La permeabilità del bordo dipende dai “climi” che separa. Nel caso del parco della Pellerina, due assi trasversali ai tre ambiti, li collegano, pur nel rispetto della loro separazione. Questi elementi di compenetrazione introducono una sequenza graduale attraverso la quale una persona percepisce il passaggio: da uno spazio urbano ad un ambiente più naturale.

Le residenze Servais e i campi a pascolo nonostante adiacenti, sono due ambiti separati e fortemente distinguibili. Una fascia di vegetazione densa, che accompagna un salto topografico, costituisce una barriera permeabile, che separa ma allo stesso tempo tiene insieme i due “climi” urbano e rurale. Entrambi si pongono come attori e spettatori allo stesso tempo. Dall’area residenziale è possibile contemplare il paesaggio agricolo e produttivo ma da lontano, rimanendo esterni alla scena; e viceversa dalla prospettiva dei campi le residenze costituiscono una quinta, uno sfondo.

Vista del territorio rurale dalle residenze Servais.

Campo a pascolo.
Sullo sfondo, dietro una fascia boschiva, le residenze dell’ambito Servais.

Campo agricolo.
Sullo sfondo, dietro una fascia boschiva, il quartiere E29.

Residenze lungo il Parco della Pellerina.
Nel caso dell'ambito della Pellerina il bordo vegetale permane come separazione tra ambito residenziale e parco. Questo viene però rafforzato dalla presenza di una asse viario a scorrimento veloce, corso Appio Claudio.

Doppio bordo. Corso Appio Claudio.

Progettare la contiguità

“Stare sulla soglia ... e trovarcisi bene”[1]

Analogamente al caso studio precedente, si è cercato di esplorare le derive progettuali che l'applicazione del principio individuato potrebbe avere.

Come può questo principio entrare nel progetto? Come può essere progettata la contiguità? Può il progetto della contiguità migliorare la compresenza? Quali contrasti presenti lungo il territorio della Dora potrebbero migliorare attraverso una riprogettazione secondo questa logica?

Osservando il territorio della Dora emerge una grande eterogeneità di situazioni.

Come abbiamo visto nelle pagine precedenti, ciò che permette la contiguità dei diversi sistemi analizzati è il bordo, declinato nelle sue molteplici sfaccettature. In generale, un elemento di separazione può essere costituito da diversi materiali urbani: un sistema insediativo, una strada, una fascia boschiva, un muro; può essere permeabile o impermeabile, accessibile o inaccessibile, vegetale o minerale. E può investire diverse scale di progetto: può essere letto a livello di margine urbano ma può anche essere applicato in situazioni più puntuali, a scala minore.

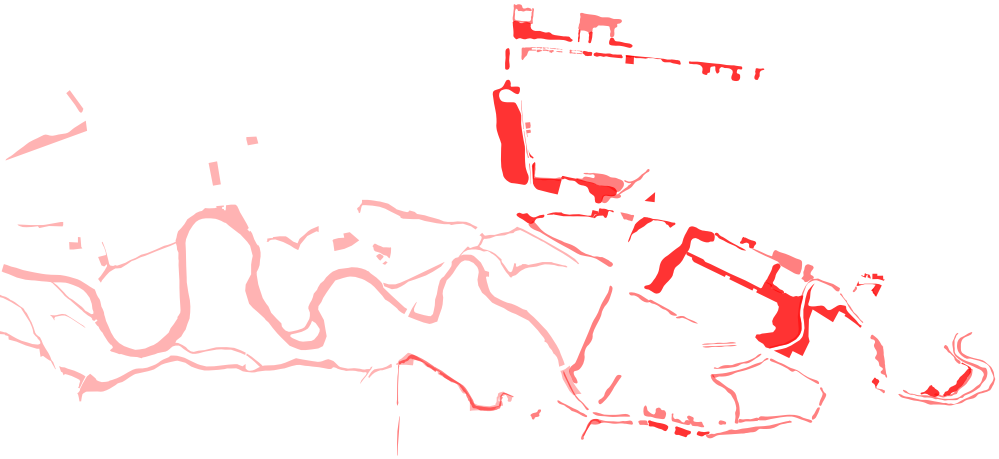
Vengono qui trattati a titolo esemplificativo, due casi studio, in cui il bordo si esprime attraverso due diversi elementi urbani: la fascia boschiva e il muro; un elemento vegetale da un lato e un elemento architettonico dall'altro; un bordo da rafforzare, uno da indebolire; una scala territoriale, un'altra più intima.

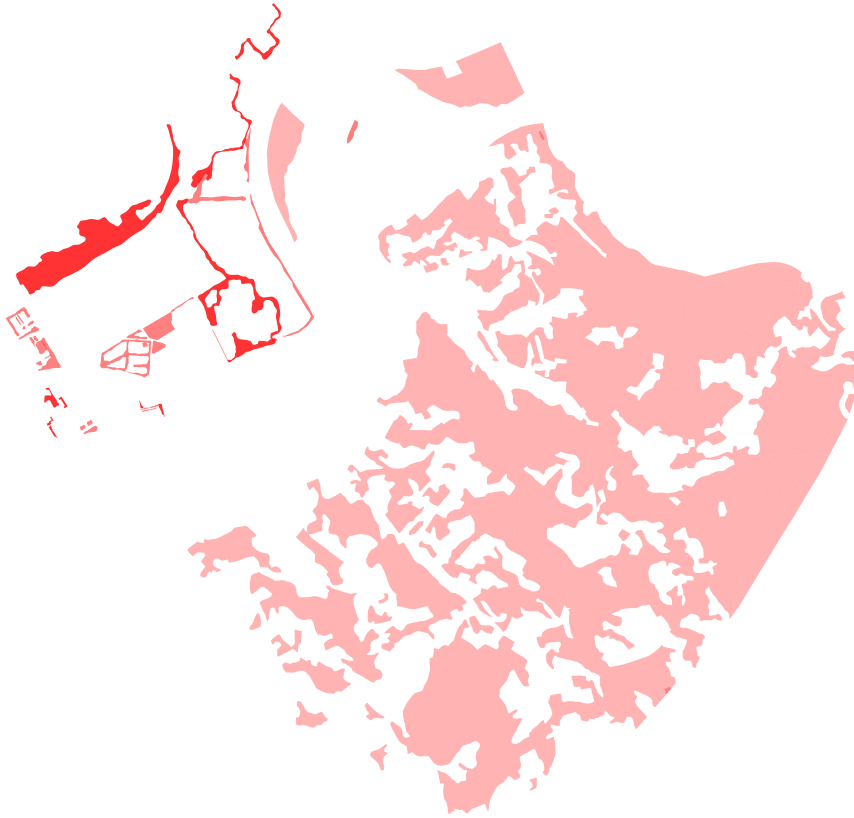
Si è cercato qui di ripensare il bordo come elemento di mediazione: un diaframma, che permette a due mondi di respirare, uno spessore necessario. Esplorando, nella capacità di sottolineare la separazione, la potenzialità di mitigare la tensione.

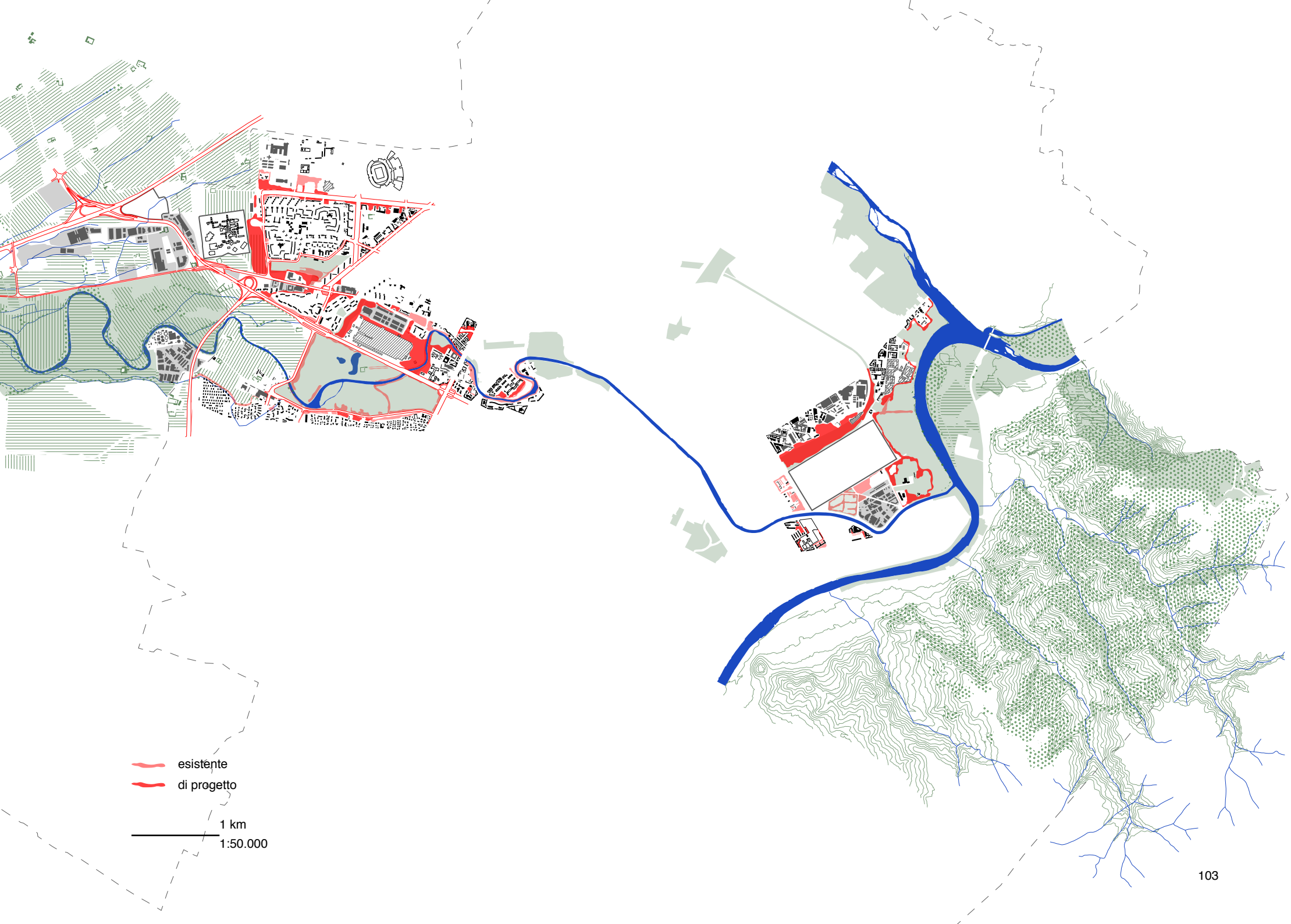
1. C. Padoa Schioppa, *'Se tenir sur le seuil… et s'y trouver bien'. Un lascito di Michel Corajoud*, in L. Mariano, I. Burzi, N. Cristiani, M. Buoro (a cura di), *OPLA 2015. Ongoing Projects on Landscape Architecture*, DIDA Press, 2015, pp. 106-110.

Strategia progettuale:

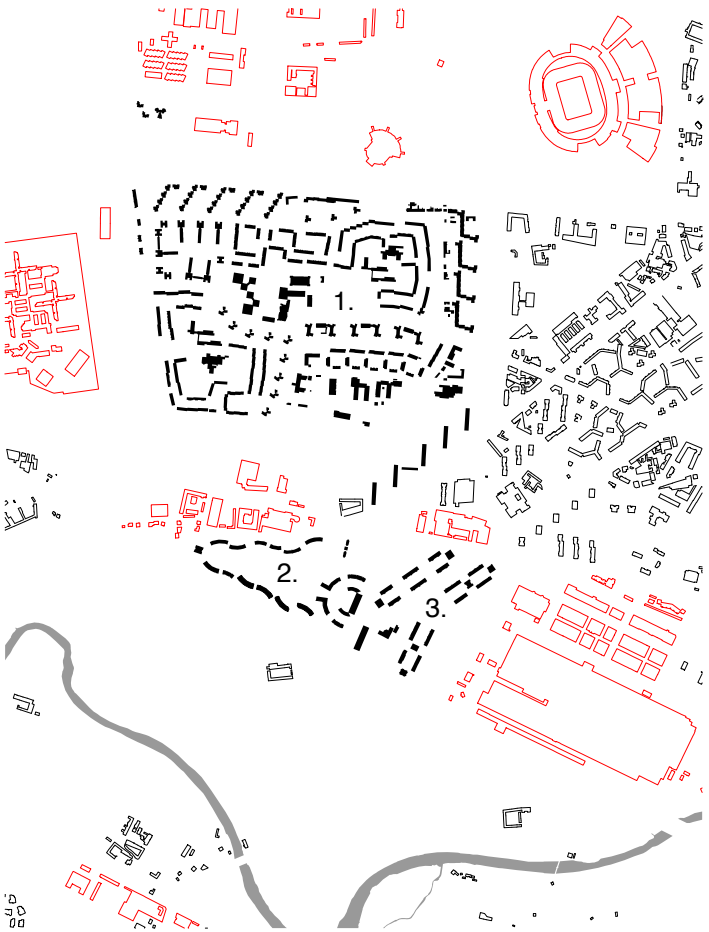
Enfatizzare la soglia






esistente
di progetto
1 km
1:50.000

a. il bordo vegetale



1. Vallette
2. E29
3. E27

500 m

Il progetto dei bordi a scala urbana e territoriale può giocare un ruolo fondamentale nella progettazione consapevole dei rapporti tra città e territorio. Questo non solo nell'ottica di evitare fenomeni di erosione incontrollata del territorio agricolo da parte di attività urbane ma anche nell'ottica di riconsiderare la qualità abitativa delle aree periferiche. Come emerso nelle pagine precedenti, il bordo vegetale, per quanto possa apparire un elemento urbanistico debole o scontato, può avere un importante ruolo nella definizione di rapporti spaziali.

Il territorio qui preso in esame, al limite nord - ovest della città, è un territorio caratterizzato da una morfologia fatta di quartieri moderni di edilizia popolare, territorio agricolo, spazi industriali e altri recinti. A differenza del caso studio della città giardino, dove quest'ultima era separata dal territorio agricolo e produttivo da un bordo denso, qui le residenze si affacciano direttamente e senza filtri sul territorio produttivo. Questo emerge in particolar modo osservando il quartiere delle Vallette, ed i quartieri E29 ed E 27, che nonostante ricchi di spazi verdi al loro interno, rimangono molto esposti sui loro perimetri.

In particolare, i confini del quartiere delle Vallette sono costituiti da corso Ferrara e via Delle Primule, che in quanto infrastruttura viaria, per quanto elementi di separazione, hanno nel tempo attratto diversi tipi di insediamenti, prevalentemente di tipo industriale. È così per quanto riguarda corso Ferrara, lungo il quale si possono incontrare numerosi stabilimenti industriali, mentre anche nel caso di via delle Primule, che è ora prevalentemente costeggiata da territorio agricolo, cominciano a notarsi i segni di una lenta colonizzazione.

Simile è il caso del quartiere E29, che al suo interno racchiude uno spazio pubblico di notevole qualità spaziale, mentre esternamente è circondato da industrie.

Si è cercato di esplorare qui la possibilità di ridefinire rapporti spaziali attraverso una strategia di rafforzamento dei bordi, dei margini. Questo tipo di progetto del bordo si esprime attraverso un

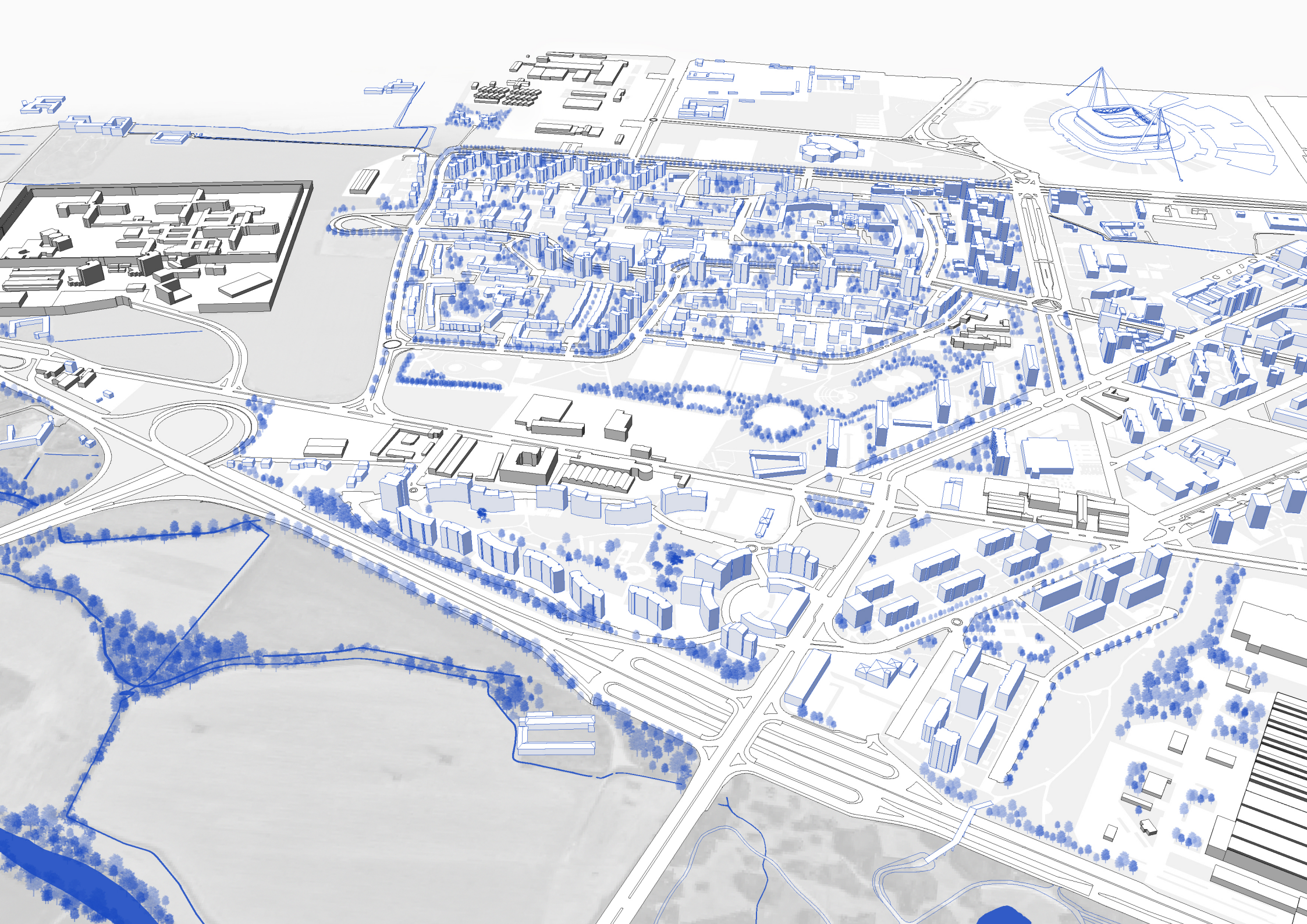
progetto della vegetazione.

Come evidenziava Michel Corajoud, il bordo vegetale è particolarmente interessante come materia progettuale. Esso non costituisce una chiusura opaca, non oppone la resistenza che potrebbe opporre un muro, per esempio. Non vi è un limite vero e proprio né una vera chiusura: la materia è porosa[1].

Il verde qui non è un materiale decorativo, è funzionale alla creazione di uno spazio "sano", che garantisce una migliore coesistenza tra due sistemi, rafforzando la separazione tra ambito residenziale e territorio produttivo, con ricadute nella qualità e percezione di questi spazi periferici. Questo anche in un'ottica di evoluzione futura, condizionano i rapporti con i quali futuri insediamenti si dovranno confrontare, configurano spazi e usi del suolo.

Nella pagina accanto: assonometria dello stato di fatto dell'area studio.

1. M. Corajoud*, L'Horizon, Interview,* in http://corajoudmichel.nerim.net/10-textes/01a-horizon.htm



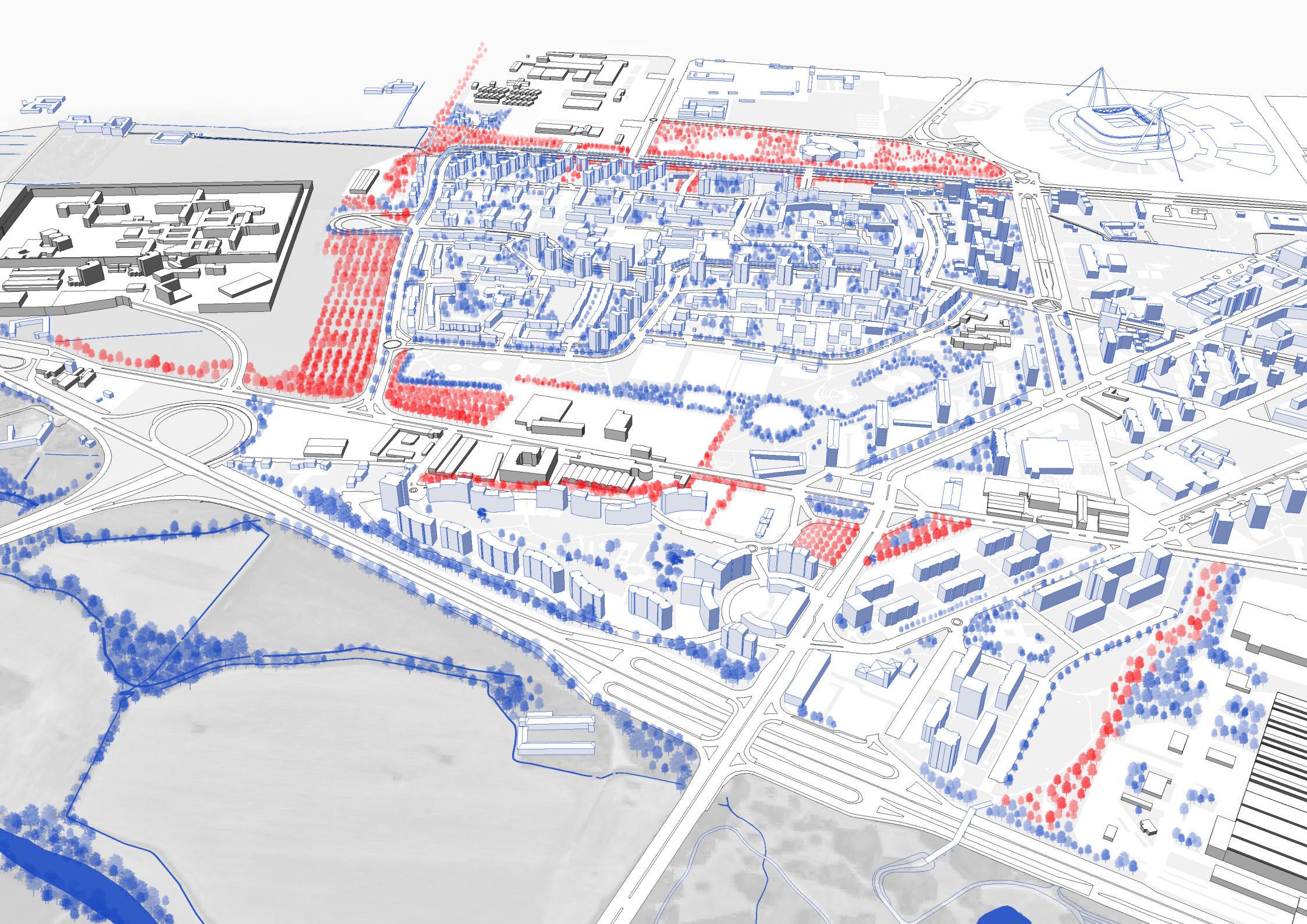
Paesaggio esterno.
I bordi della città densa affacciano direttamente sul territorio produttivo.

Paesaggio esterno.
Il quartiere delle Vallette visto dal territorio agricolo, sul quale affaccia. Insediamenti industriali iniziano a colonizzarne i bordi.

Paesaggio interno.
Al contrario dei bordi, esposti e aperti, l'interno del quartiere delle Vallette è denso di vegetazione.

Paesaggio interno.

. enfatizzare il bordo



b. il muro

muri esistenti

1. raccordo tra il sottopasso
Carlo Donat-Cattin e corso Potenza

2. residenze in via Casellette

100 m

Se il bordo vegetale può essere un utile strumento di separazione a livello territoriale, scendendo di scala, quali tipi di bordi possono essere utilizzati come materia progettuale in ambito urbano?

Come abbiamo visto, il territorio della Dora è costellato di recinti e barriere, che si traducono in una molteplicità di elementi di separazione.

La separazione in ambito urbano avviene spesso attraverso elementi architettonici. Questi rappresentano bordi duri, impermeabili, che agiscono per separare nettamente due diversi "ambienti". Il muro è uno di questi.

Il muro è stato utilizzato da parte di alcune residenze come strumento per addossarsi direttamente al fiume e proteggersi dalle sue acque. È il caso delle residenze tra via Pianezza e la Dora, a ovest di corso Potenza. Ne è risultata la privatizzazione delle sponde, la perdita di accessibilità e visibilità della Dora in questa area, e conseguentemente una forte cesura tra città e fiume.

In questo caso il muro costituisce uno strumento che permette la contiguità, per separazione, di situazioni contrastanti. Ma questa coesistenza è fortemente conflittuale.

Il muro può essere un meccanismo di potere; ed è stato spesso visto e analizzato sotto questa luce. Frutto della numerosa letteratura che così lo ha interpretato, oggi una visione del muro considerato soprattutto come mezzo di esclusione[1]. Qui l'esclusione è avvenuta a danni del fiume.

Il muro però è nato come strumento di difesa, di protezione, come strumento "temperante". Si è cercato di rileggere il muro qui trattato, come il muro di una casa che, separando due ambienti, due "climi" distinti, allo stesso tempo li unisce e li mette in comunicazione.

Ripensando il muro come strumento di mediazione della conflittualità, essi si indebolisce, diventa una soglia. La linea si trasforma in un diaframma.

1. Bernardo Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari 2013.

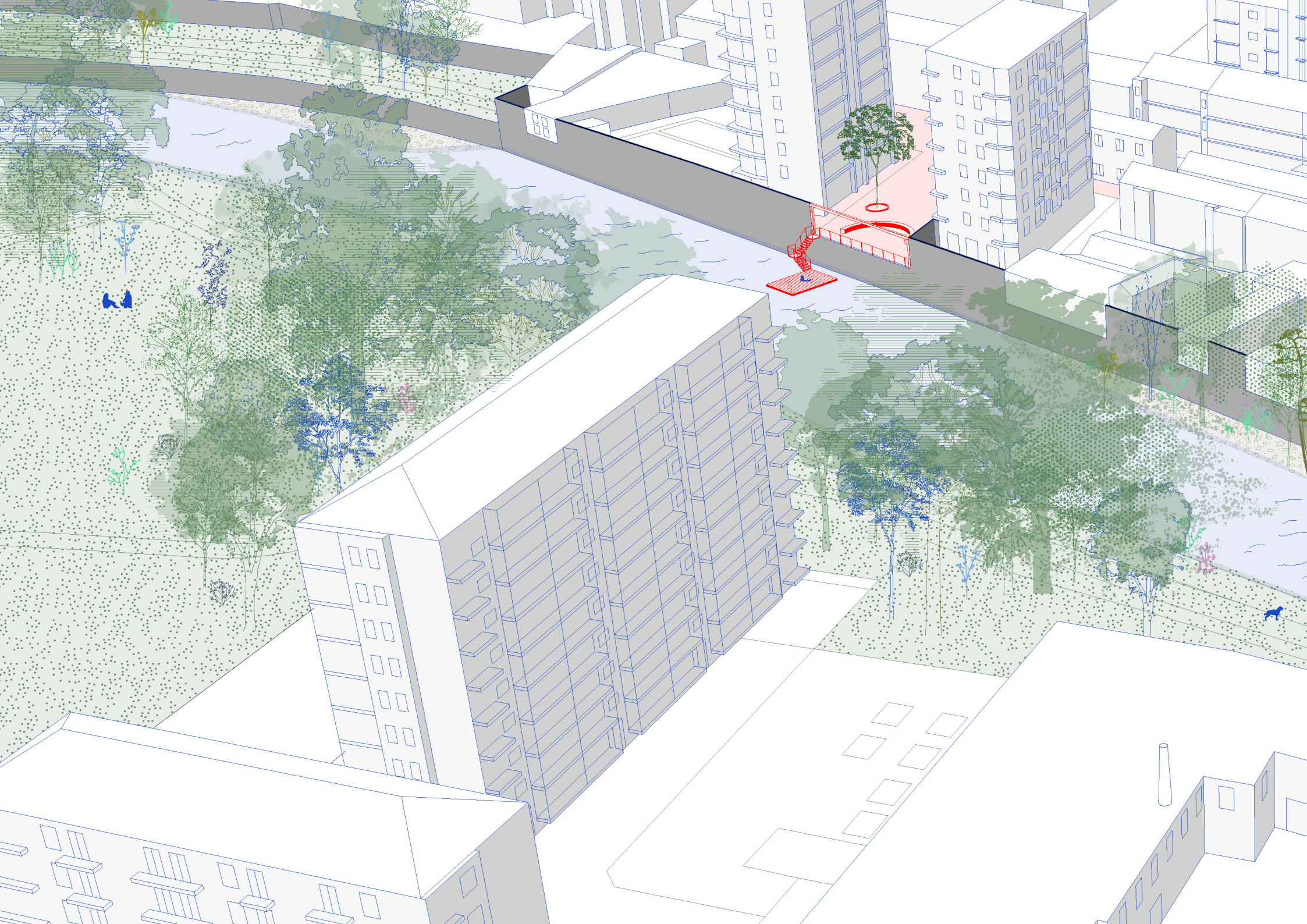
Muro.
Le residenze in Via Casellette si sono addossate direttamente al fiume Dora, privatizzandone le sponde.

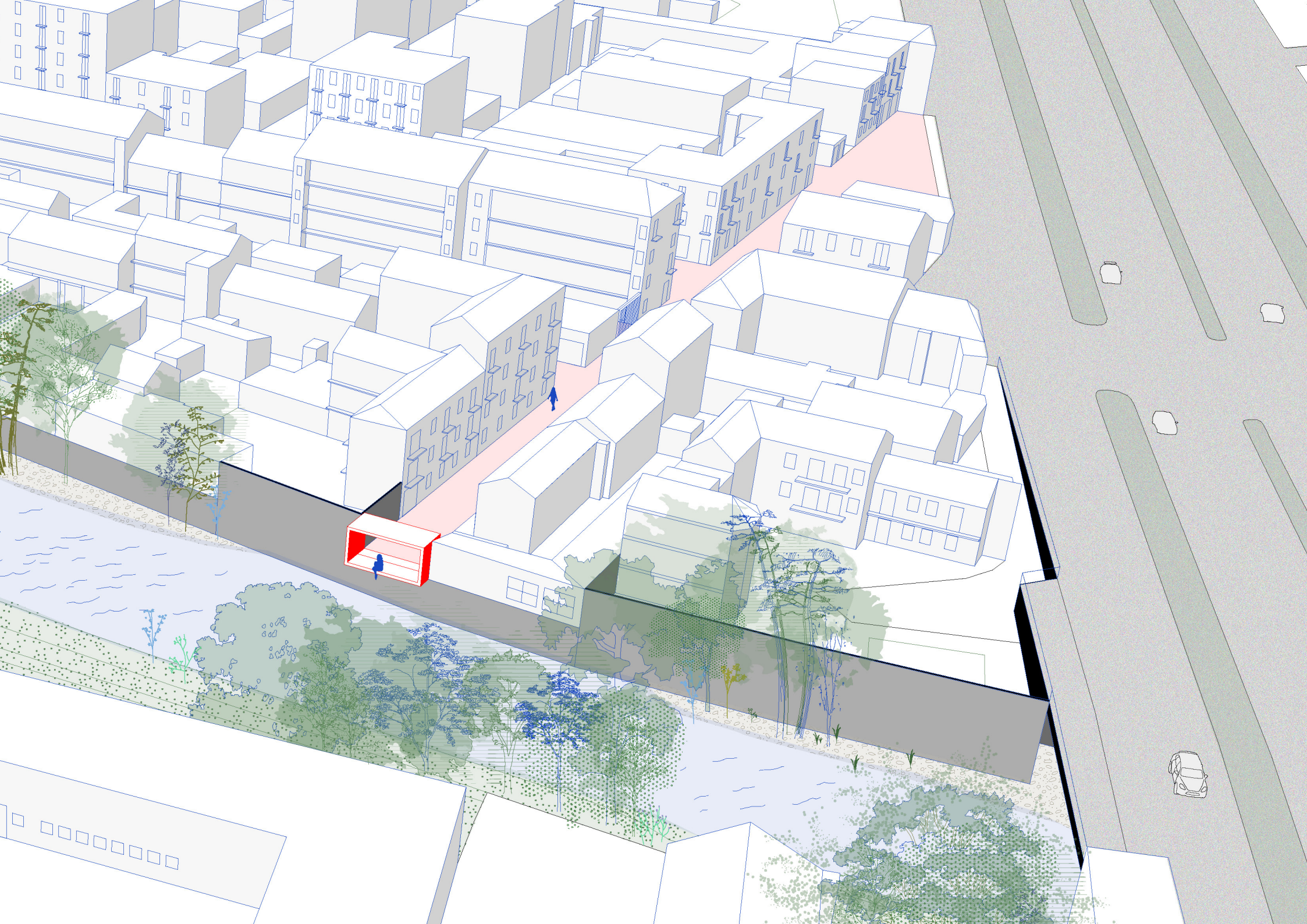
Muro.

La Dora vista da via Cafasse.
Il fiume risulta, attraverso un muro, escluso dall'ambito urbano.

La Dora vista da Corso Potenza.

. trasformare il muro in soglia





4. RIFLESSIONI CONCLUSIVE

“È nell’interazione […] che la diversità può essere appresa come valore comune.”

Pier Luigi Crosta*, Il territorio “è l’uso che se ne fa”* (2010)

Questa tesi ha cercato di indagare l'eterogeneità e la ricchezza del territorio della Dora e nel contempo la distanza che ci separa dalle posizioni che hanno costruito una tradizione italiana della progettazione urbanistica negli anni Ottanta; da quei temi e da quei modi del progetto. Nella convinzione che l'eterogeneità dei luoghi e degli usi costituisca un valore e che valga la pena cercare di sostenerla.

Come farlo? Ho cercato di esplorare un possibile percorso, e le implicazioni che porsi tale domanda comporta. In questo senso gli esiti di questa tesi non costituiscono una conclusione quanto piuttosto il punto di arrivo di una esplorazione, che potrebbe e dovrebbe continuare.

È un'esplorazione prevalentemente morfologica, e in questo ne riconosco la limitatezza. Essa avrebbe potuto essere condotta a partire da usi, norme, valori e numerosi altri fattori che in questa tesi non trovano la giusta attenzione. Non perché siano separabili dalla forma stessa del territorio; ma perché ne sono implicitamente contenuti e nei limiti di questo esercizio, sono stati disvelati solo in forma indiretta: dietro vecchi e nuovi piccoli spazi pubblici vi è l'uso che viene fatto dello spazio urbano, al di fuori da atteggiamenti universalistici e pedagogici; c'è il trovarsi, non più l'educare l'individuo ad essere cittadino. Così come, dietro muri, strade e bordi, vi è la rivendicazione di usi differenti, di differenti regimi di proprietà. Questi aspetti non mi sfuggono, anche se ho indagato la grammatica delle forme di questo territorio, cercando ostinatamente una diversa cornice di senso: una cornice, forse un po' ingenua, del cercare di tenere insieme diversità, creare relazioni.

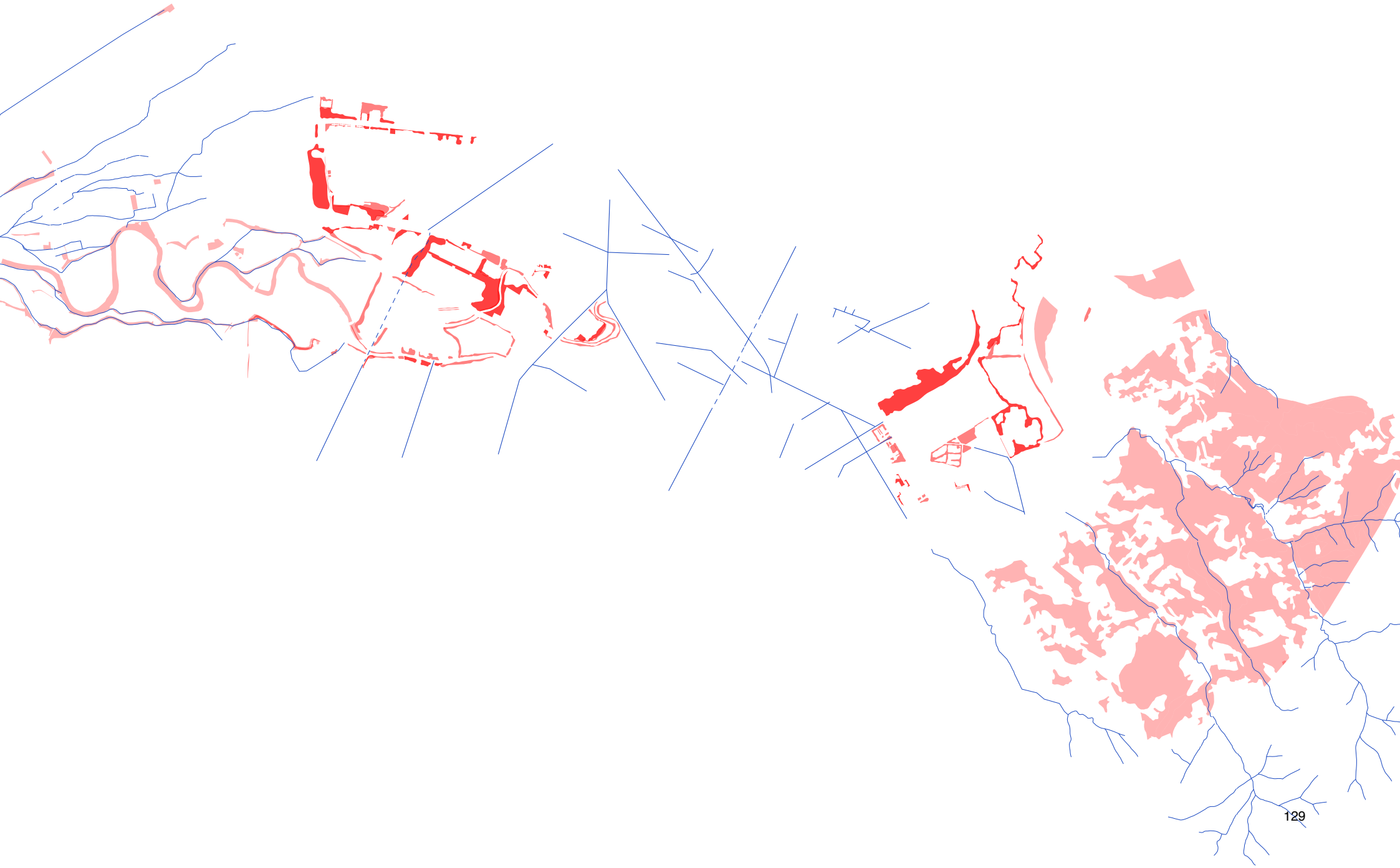
In questo senso, le singole morfologie, i singoli elementi, le singole suggestioni progettuali, estrapolate da questa logica complessiva, possono apparire come "*spesso il dettaglio, in un'immagine molto ingrandita, appare incomprensibile, quasi un indovinello privo di senso se non è collocato entro l'immagine di uno spazio più amplio e di un tempo più lungo.*"[1] Collocate invece entro questa cornice, sono funzionali al perseguimento di un tipo di progetto che veda le sue figure fondative derivate dal riconoscimento del valore dell'eterogeneità del territorio.

1. B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, cit., pp. 125-126.

Quello che emerge, e quello che si è cercato di affrontare, è la necessità di cimentarsi

> *"con una grande varietà di elementi e situazioni che compongono la condizione urbana e che costituiscono il tessuto dei suoi territori, e* [sforzarsi]*, con un'economia lodevole, di ripararli, rivelarli e svilupparli e configurarli come componenti e punti di un'ecumene. E questo, in sostanza, è ciò che può essere compreso dal titolo del nostro contributo: fare un mondo."*[2]

2. S. Marot, *Making a world*, cit., p. 112.



BIBLIOGRAFIA

Bocco Guarneri A.*, Il fiume di Torino. Viaggio lungo la Dora Riparia*, Città di Torino, Torino 2010.

Burckhardt L., *Nature is invisible*, in "Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur", 28, n. 3, 1989, pp. 2-7.

Bianchetti C., *La condivisione fa a meno della mixité?*, in "Planum.The journal of Urbanism", 27, n. 2, 2013, pp. 1-5.

Bianchetti C., Viganò P., *Strada e progetto nella visione di Bernardo Secchi*, in "How Many Roads: Rassegna di architettura e urbanistica", 158, a. LIV, 2019, pp. 38-44.

Bunčuga F., *Conversazioni con Giancarlo De Carlo. Architettura e libertà*, Elèuthera, Milano 2000.

Centro online Storia e cultura dell'industria*, Proposte didattiche per le scuole, Torino e le fabbriche. Percorsi multimediali sulla storia industriale della città*, a.s. 2012/2013. http://www.storiaindustria.it/scuola_didattica/percorsi_didattici/dwd/LAYGT_torinoFabbriche_2013.pdf

Coccia L., Di Campli A. (a cura di), *RuralEstudio. Indagini sul territorio rurale tra Italia ed Ecuador,* Quodlibet – SAAD – ON Occasioni della ricerca, 2018.

Cohen J.L., *La coupure entre architectes et intellectuels, ou les enseignements de l'italophilie*, numero monografico "In Extenso", n. 1, École d'architecture Paris-Villemin, 1984.

Corajoud M., *Penser la ville par le paysage*. Video, 1:22:36. Pubblicato da "Cité de l'architecture et du patrimoine," maggio 27, 2010. https://www.youtube.com/watch?v=02cJmVd6oUE&list=PL2hUb0wJ0qZkqnqtPuLzEFAUQlUq8mqiB&index=11&t=0s

Corajoud M., *Comment je fais*, Paris 2004. http://corajoudmichel.nerim.net/10-textes/01a-comment.htm

Corajoud M., *Du site au projet de paysage*, in "Ingénieurs et architectes suisses", 118, n. 7, 1992, pp. 134-135.

Corboz A., *Il territorio come palinsesto*, in "Casabella"*,* 516, 1985, pp. 22-27.

Crosta P.L., *Pratiche. Il territorio "è l'uso che se ne fa"*, FrancoAngeli, Milano 2010.

Descombes J., Marchand B., Rampini M. (a cura di), *Common Grounds: Atelier Descombes Rampini 2000-2015*, Walter de Gruyter GmbH, Basel/Berlin/Boston 2017.

Di Carlo F., *Michel Corajoud and Parc Départemental du Sausset*, in "Journal of Landscape Architecture", 10, n. 3, 2015, pp. 68-77.

Fabian L., Secchi B., Vigano P. (a cura di), *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, UFO: Explorations of Urbanism, Park Books, Zurich 2016.

Fezer J., Schmitz M. (a cura di), *Lucius Burckhardt writings: Rethinking Man-made Environments – Politics, landscape and design*, SpringerWienNewYork, Vienna 2012.

Gregotti V., *Il territorio dell'architettura*, Universale economica Feltrinelli, Milano 2014.

IRES Piemonte, *Metamorfosi della città. Torino e la Spina3*, Regione Piemonte, Torino 2012.

Lévi-Strauss C., *Il pensiero selvaggio*, Il Saggiatore tascabili, Milano 2003.

Marot S., *Landscape, Architecture and the Art of Hope*. Video, 1:34:09. Pubblicato da "AA School of Architecture," febbraio 14, 2000. https://www.youtube.com/watch?v=_XRbiM1Z1bw&list=PL2hUb0wJ0qZkqnqtPuLzEFAUQlUq8mqiB&index=7

Marot S., *Landscape, Architecture and the Art of Memory*. Video, 1:45:29. Pubblicato da "AA School of Architecture," gennaio 24, 2000. https://www.youtube.com/watch?v=2R_OLjDIhpw&list=PL2hUb0wJ0qZkqnqtPuLzEFAUQlUq8mqiB&index=8

Marot S., *Making a world*, in Descombes J., Marchand B., Rampini M. (a cura di), *Common Grounds: Atelier Descombes Rampini 2000-2015*, Walter de Gruyter GmbH, Basel/Berlin/Boston 2017, pp. 99-112.

Musso S., *Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa. Torino 1945-1970*, in Levi F., Maida B. (a cura di), *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Franco Angeli, Milano 2002, pp. 39-70.

Magrin A., Paola Pola A., *Torino 1987-1995. Un palinsesto per la modificazione*, in Albrecht B., Magrin A. (a cura di), *Esportare il centro storico*, La Triennale di Milano, Rimini 2015, pp. 226-232.

Padoa Schioppa C., *'Se tenir sur le seuil… et s'y trouver bien'. Un lascito di Michel Corajoud*, in Mariano L., Burzi I., Cristiani N., Buoro M. (a cura di), *OPLA 2015. Ongoing Projects on Landscape Architecture*, DIDA Press, 2015, pp. 106-110.

Pernigotti P. et al., *Progetto per lo ripartimento delle acque del fiume Dora-Riparia*, Tipografia Chirio e Mina, Torino 1851.

Retto Jr. A., Cohen J. L., *Entrevista*, in "Vitruvius", n.s., a. VI, n. 024.01., São Paulo 2005. https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/06.024/3312

Rowe C., Koetter F., *Collage city*, Il Saggiatore, Milano 1981.

Secchi B., *L'eccezione e la regola*, in "Casabella", 509, 1985, p. 31.

Secchi B., *Lo spessore della strada*, in "Casabella", 553-554, 1989, pp. 38-41.

Secchi B., *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari 2000.

Secchi B., *La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali*, in “CRIOS”, n. 1, 2011, pp. 89-99.

Secchi B*., La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari 2013.

Soja E.W., *Seeking for spatial justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis 2010.

Viganò P. (a cura di), *Territorialism*, Harvard University GSD, Studio Report 2014.

SITOGRAFIA

http://corajoudmichel.nerim.net/

http://www.cittametropolitana.torino.it/cartoview/

https://www.icanaliditorino.it/

https://territoridellacondivisione.wordpress.com/2017/05/19/urban-interiors-unaltra-forma-dello-spazio-pubblico/

http://www.treccani.it/enciclopedia/

https://www.vitruvius.com.br/revistas/browse/entrevista

CREDITI

Immagini

Pagina 46:
Joseph Beuys, *7000 Eichen — Stadtverwaldung statt Stadtverwaltung*, Kassel 1982 - 1987.
https://medium.com/essinova/joseph-beuys-rediscovery-of-man-nature-relationship-a-pioneering-experience-of-open-social-a64d94fe8b26

Agnes Dennes, *Wheatfield - A Confrontation: Battery Park Landfill, Downtown Manhattan*, New York 1982.
http://www.agnesdenesstudio.com/works7.html

Pagina 69; 88: Google Maps © Google

A eccezione dei casi sopra indicati, tutte le fotografie presenti nella tesi fanno parte di un'indagine fotografica del territorio della Dora svolta dall'autore da luglio 2019 a gennaio 2020.

Testo

Tutte le citazioni presenti nella tesi dei libri di seguito indicati sono stati tradotti dalla lingua originale all'italiano dall'autore.

Burckhardt L., *Nature is invisible*, in "Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur", 28, n. 3, 1989, pp. 2-7.

Corajoud M., *Comment je fais*, Paris 2004. http://corajoudmichel.nerim.net/10-textes/01a-comment.htm

Fabian L., Secchi B., Vigano P. (a cura di), *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, UFO: Explorations of Urbanism, Park Books, Zurich 2016.

Fezer J., Schmitz M. (a cura di), *Lucius Burckhardt writings: Rethinking Man-made Environments – Politics, landscape and design*, Springer, Vienna 2012.

Marot S., *Making a world*, in Descombes J., Marchand B., Rampini M. (a cura di), *Common Grounds: Atelier Descombes Rampini 2000-2015*, Walter de Gruyter GmbH, Basel/Berlin/

Boston 2017, pp. 99-112.

Cartografia

Per la ricostruzione dell'alveo storico del fiume Dora e dei canali storici, illustrati nella carta a pagina 21, sono state utilizzate le seguenti fonti:

- Attraverso il portale http://www.cittametropolitana.torino.it/cartoview/ le carte:
Carta degli stati Sabaudi 1852 Provincia di Torino; Carta IGM impianto storico 1880-1882 Provincia di Torino; Carta IGM impianto storico 1922 – 1934 Provincia di Torino; Carta IGM impianto storico 1955 – 1969.
- Le seguenti fonti archivistiche:
Città e Cittadella di Torino attaccata da Gallispani lì 9 giugno 1706, liberata lì 7 settembre. Archivio di Stato di Torino, Corte, Carte topografiche per A e B, Torino 31. © Archivio di Stato di Torino
Planimetria dei Canali Municipali della Città di Torino, 1886. Archivio Storico della Città di Torino, Collezione X, 92, tav. 2.
Pianta di Torino, 1935 circa. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.18. 01 © Biblioteche civiche torinesi

- Il sito web https://www.icanaliditorino.it/

Vorrei ringraziare la mia relatrice, che mi ha accompagnata, incoraggiata e soprattutto mi ha insegnato tantissimo lungo questo percorso.

Ringrazio infinitamente la mia famiglia che mi ha sostenuta e sopportata ogni giorno, nel bene e nel male.

Ringrazio la mia famiglia allargata, fatta di tutte le persone che sono entrate nella mia vita e hanno deciso di restarci. È anche grazie a voi se oggi sono qui.

Tra tutti, un ringraziamento speciale va a Lavinia, che è stata una compagna insostituibile in questo viaggio e il cui aiuto e sostegno morale sono stati preziosi.

Grazie.