

**CARPI:**  
paesaggio  
entropico  
*ipermobilità<sup>e</sup>*  
*urbana*









Gianluca Lomarco

**CARPI:**  
**PAESAGGIO**  
**ENTROPICO**  
*IPERMOBILITÀ*  
*URBANA*<sup>e</sup>

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FERRARA  
LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA

LABORATORIO DI SINTESI FINALE E  
ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO

*RELATORI*

**LUCA EMANUELI**  
**ALESSANDRO CAMBI**

# Indice

- 11 Abstract**
- 13 Introduzione**
- 15 Carpi
- 16 Ferrovia
- 18 Vuoti urbani
- 20 Sprawl urbano
- 22 L'immagine della città
- 24 Capillarità urbane
- 27 Concept**
- 28 Obiettivo: Ipermobilità urbana
- 29 Strategia: Individuare il paesaggio entropico  
*Caratteristiche dimensionali e tipologiche*  
*Elementi del paesaggio*
- 31 Connettere  
*Barriere fisiche*  
*Barriere mentali*
- 33 Abitare/Attivare  
*Polarità ad attività commerciale*  
*Playground e spazi ricreativi*
- 34 Incorniciare  
*Selezionare*  
*Delimitare*  
*Mostrare*  
*Trasformare*
- 39 L'espansione della città di Carpi**
- 40 Sviluppo urbano
- 46 Le carte storiche  
*XV sec.*  
*XVI sec.*  
*XVII sec.*  
*1910-1929*  
*1930-1959*  
*1960-2015*

- 57 L'immagine della città**  
60 Struttura e forma della città  
64 Spostamento del bordo e il rapporto con la campagna

**69 Vuoti urbani e paesaggio entropico**

- 71 Rapporto con il territorio  
*Itinerari ciclabili regionali*  
*Incremento degli itinerari ciclo-turistici*
- 76 Rapporto con la città  
*Funzioni pubbliche*  
*Viabilità carrabile*  
*Viabilità ciclabile*  
*Integrazione della viabilità ciclabile*
- 82 Caratteristiche
- 82 Percorribilità  
*Vuoti pluridirezionali*  
*Vuoti monodirezionali*
- 86 Tipologia  
*Campi agricoli*  
*Aree dismesse*
- 92 Adiacenze  
*Canale d'irrigazione*  
*Parchi pubblici*  
*Riserve*

**99 Stato di fatto**

**107 Gli elementi del paesaggio**

- 110 Elementi naturali  
111 Elementi puntuali  
114 Elementi lineari  
118 Elementi diffusi  
120 Manufatti edili  
121 Riferimenti radiali  
123 Edifici industriali  
127 Ville storiche  
129 Struttura narrativa

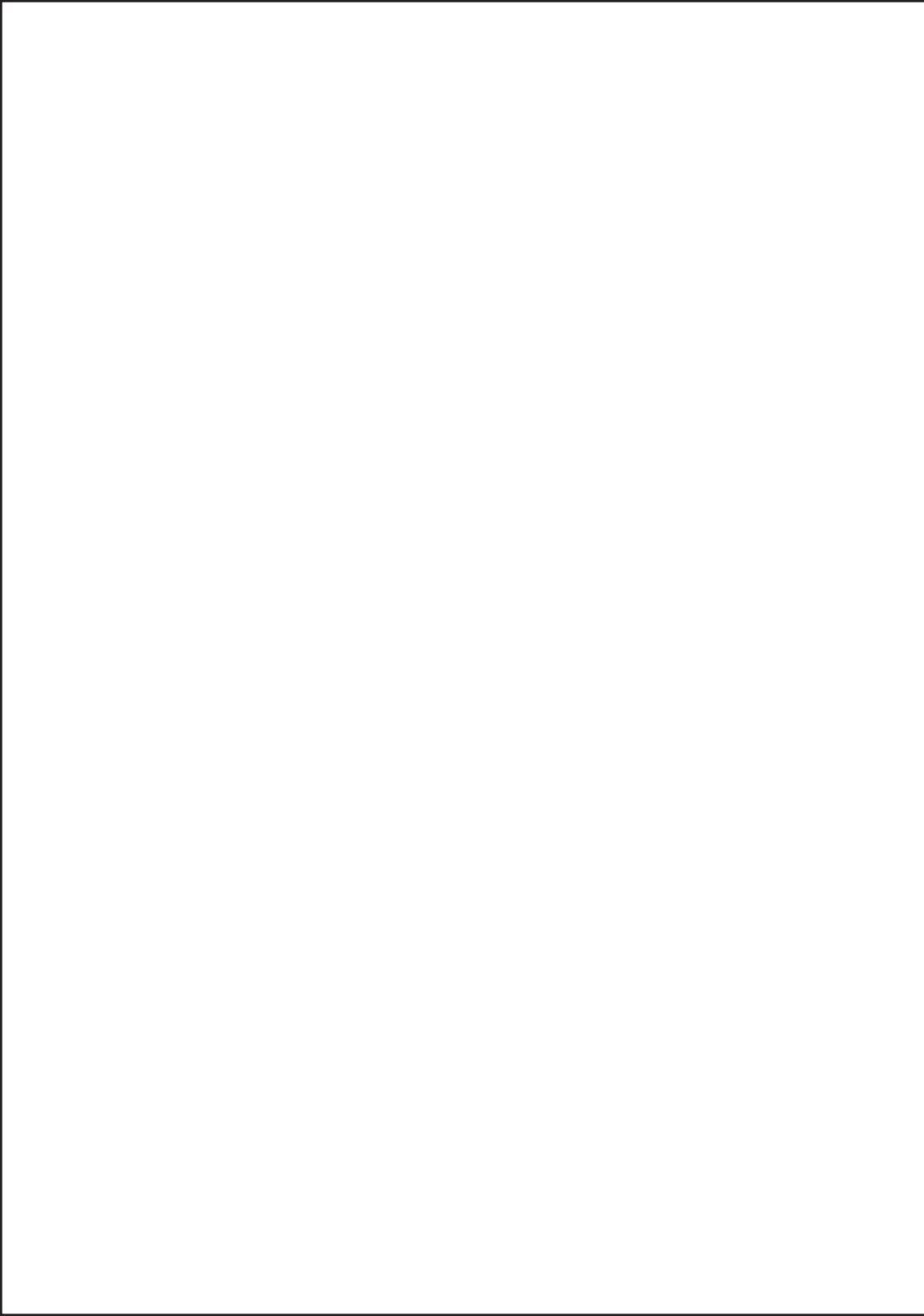
<b>131</b>	<b>Connettere</b>
132	Collegare il paesaggio entropico
132	Collegamenti trasversali
136	Collegamenti longitudinali
140	Interventi
<b>151</b>	<b>Abitare/Attivare</b>
152	Individuare le Aree incrementali
154	Analisi funzionale
155	Incremento funzionale
158	Progetto di un'area polifunzionale
<b>167</b>	<b>Trasformazione simbolica</b>
169	Incorniciare
	<i>Delimitare</i>
	<i>Mostrare</i>
	<i>Trasformare</i>
171	Cornice urbana
182	Ipermobilità
	<i>Verso il centro</i>
	<i>Mobilità normale</i>
	<i>Ipermobilità</i>
	<i>Polarità funzionali</i>
	<i>Aree di sosta</i>
191	Cornice locale
198	Interazione con il paesaggio
<b>205</b>	<b>Conclusioni</b>
209	<i>Bibliografia</i>
211	<i>Sitografia</i>
213	<i>Ringraziamenti</i>
<b>219</b>	<b>Allegati</b>

*a Francesco*



## ABSTRACT

La conformazione urbana di Carpi mostra la presenza di numerosi vuoti urbani molto vicini tra loro. Tale vicinanza è dovuta alla presenza della ferrovia che, interferendo con l'espansione del secondo dopoguerra ha portato alla formazione di queste aree che costituiscono una vera e propria capillarità urbana. Tale situazione rappresenta l'occasione di realizzare uno spazio unitario, non omogeneo, capace di generare una ipermobilità, cioè la possibilità di attraversare la città da un punto ad un altro stando 'al di fuori' dello spazio consueto che la caratterizza (richiamando il concetto di iperspazio). Questa dinamica non può innescarsi se non concependo l'insieme degli spazi entropici come una struttura narrativa, che, a partire dagli elementi più riconoscibili, ne metta in evidenza e ne potenzi le caratteristiche inducendo la trasformazione simbolica del paesaggio prima ancora che fisica.

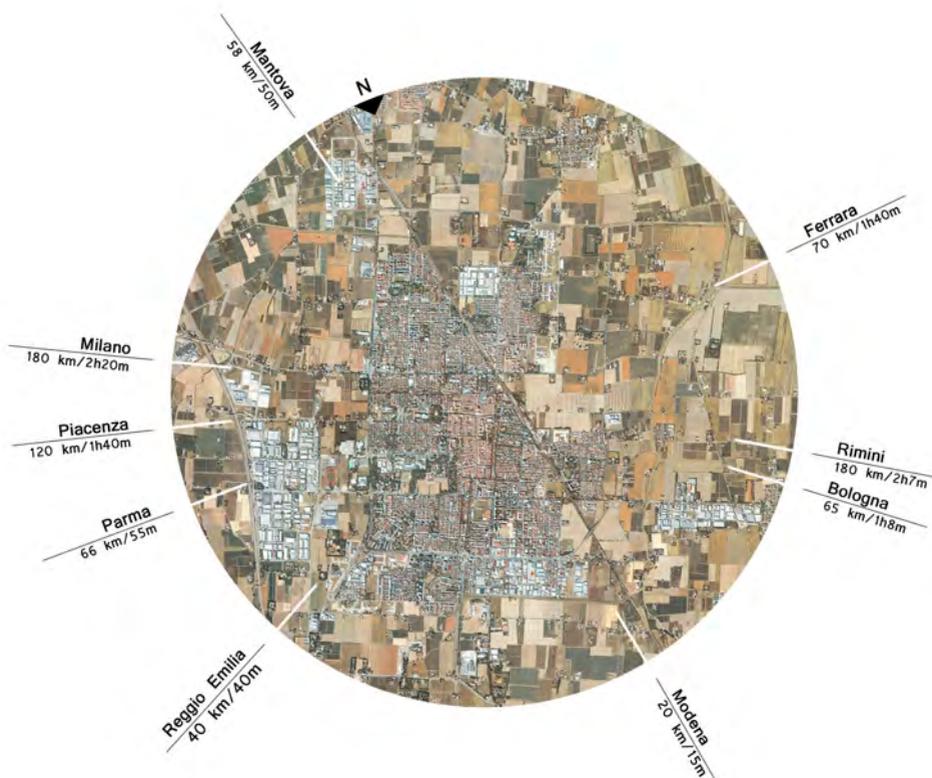


## INTRODUZIONE



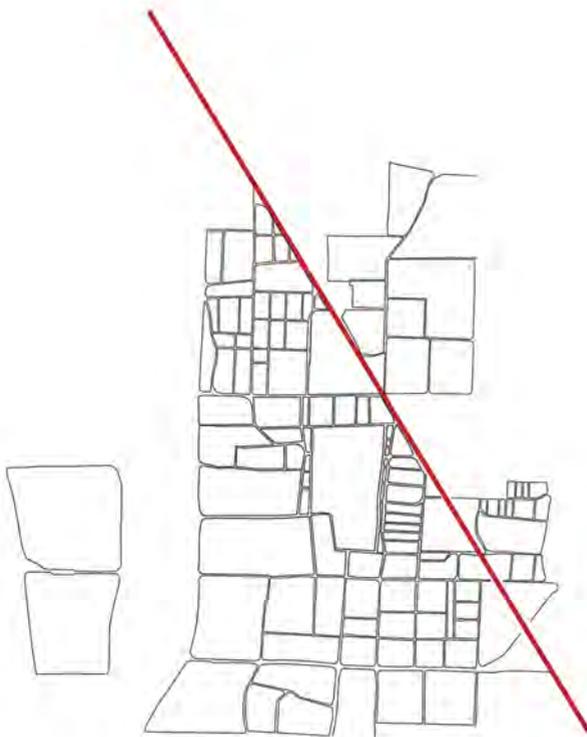
## La città

Carpi è un comune italiano di 70.192 abitanti della provincia di Modena, in Emilia Romagna. Il comune, il più popoloso della provincia dopo il capoluogo, è sede principale dell'Unione delle Terre d'Argine, insieme ai comuni di Soliera, Novi di Modena e Campogalliano, ed è situato a circa 20 chilometri a nord-ovest di Modena. Fossoli, frazione di Carpi, è famosa per il campo di concentramento utilizzato durante il periodo nazifascista, ancora oggi una delle principali attrazioni turistiche insieme al centro storico.



### *La ferrovia*

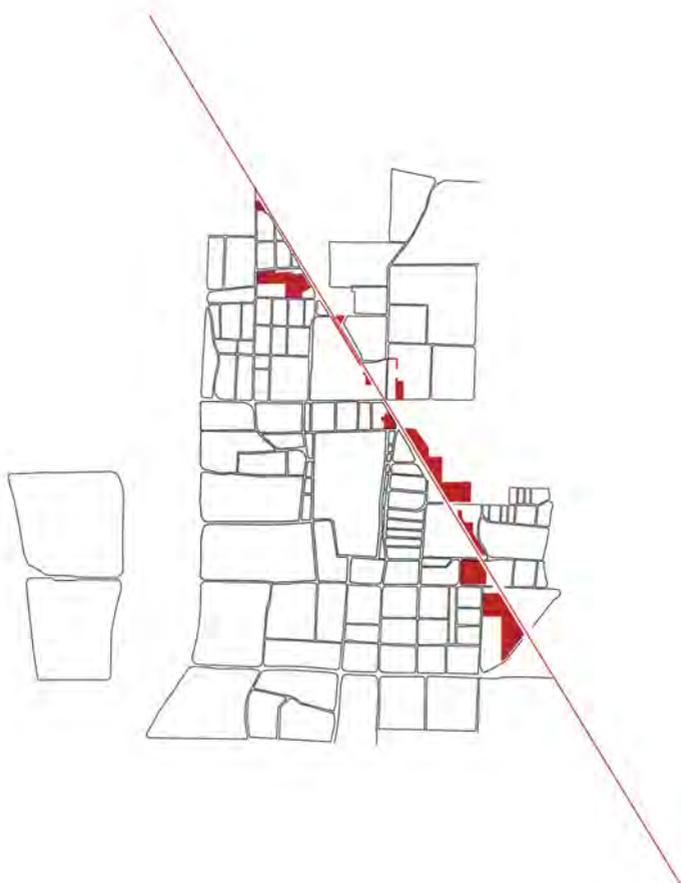
Osservando la città dall'alto è possibile notare, già a colpo d'occhio, che la forma raggiunta in seguito alla forte espansione del dopoguerra è stata notevolmente influenzata dalla presenza della ferrovia. Da sempre questa si è posta come un limite molto forte per lo sviluppo della città, ancora oggi non completamente superato.





### *Vuoti urbani*

Osservando più attentamente ci si accorge che la maggior parte degli spazi entropici (termine usato da R. Smithson in *Tours of the Monuments of Passaic* per indicare i vuoti della città), si concentrano a ridosso di questo elemento che taglia con molta indifferenza la centuriazione romana. Questi si presentano con caratteristiche molto diverse tra loro ma possono essere accomunati per la maggior parte da un generale stato di abbandono e dalla fatiscenza dei manufatti edilizi.





*Terrain vague*

*“Un luogo vuoto, apparentemente dimenticato, dove sembra predominare la memoria del passato sul presente [...].*

*Un'isola interna disabitata, improduttiva e spesso pericolosa [...], sembra infine una contro-immagine della città. [...]*

*La relazione tra l'assenza di utilizzazione e il sentimento di libertà è fondamentale per cogliere tutta la potenza del terrain vague nella percezione della città contemporanea. Il vuoto è l'assenza, ma anche la speranza, lo spazio del possibile. L'indefinito, l'incerto, è anche l'assenza di limiti, una sensazione quasi oceanica [...].”*

**Ignasi De Solà Morales**

*“I vuoti sono parte fondamentale del sistema urbano e sono spazi che abitano la città in modo nomade.”*

**Francesco Careri, Walkscapes**

### *Sprawl urbano*

I vuoti urbani si sono generati quando, in seguito all'espansione degli anni 50, la città si è trovata a ridosso della ferrovia. Questa crescita incontrollata, inoltre, ha determinato la realizzazione di un patrimonio edilizio sempre più uguale a se stesso, senza alcuna caratteristica urbana e con un grandissimo consumo di suolo. Anche gli interventi che mostrano una certa qualità progettuale e una connotazione urbana, rimangono delle isole immerse in una sorta di "caos urbano". Gli standard urbanistici, da soli, mostrano di essere insufficienti a creare una vera e propria urbanità e la città diventa il luogo in cui isolarsi invece di essere il luogo delle relazioni.





*Suburbs*

*“Un baratro circolare tra città e campagna” [...]*

*“è qui che il paesaggio si cancella per effetto di espansioni e contrazioni siderali”*

**R. Smithson**

### *L'immagine della città*

Tale situazione ha creato negli anni, luoghi con scarsa figurabilità e poco relazionati tra loro. Il risultato è un'immagine della città sempre più frammentata, non condivisa dalla cittadinanza e fortemente scollata dalla struttura urbana che essa ha. Si comincia ad avere sempre di più una predominanza dei vuoti sui pieni, dove i vuoti non sono solo quelli fisici, ma anche quelli figurali cioè legati all'immagine mentale dalla città.





*Figurabilità*

*“Una scena visiva vivida ed integrata, capace di produrre un’immagine distinta, ha inoltre una strumentalità sociale. Essa offre la materia prima per i simboli e le memorie collettive della comunicazione di gruppo”*

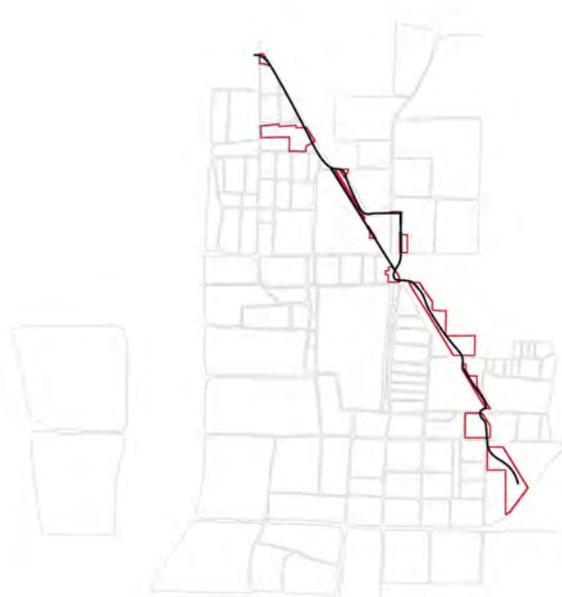
**Kevin Lynch**

*“Il paesaggio è ciò che si trova alla portata del nostro sguardo, ciò che conserviamo nella memoria dopo aver smesso di guardare [...]”*

**Gilles Clément**

### *Capillarità urbane*

La vicinanza degli spazi entropici costituisce una vera e propria “capillarità urbana” che si estende per oltre quattro chilometri all'interno della città seguendo la linearità della ferrovia. Questa capillarità offre l'occasione di muoversi all'interno della città “uscendo” dallo spazio consueto che la caratterizza. Questa condizione offre, oltre all'opportunità di intensificare la mobilità sostenibile, anche di innescare una ipermobilità, cioè la possibilità di mettere in relazione aree della città che diversamente non potrebbero comunicare tra loro.





*Transurbanza*

*“Queste capillarità rappresentano vere e proprie strutture narrative dello spazio della città [...] camminare in queste aree risulta essere simultaneamente atto percettivo e atto creativo, contemporaneamente di lettura e scrittura dello spazio”.*

**Francesco Careri, Walkscapes**



**CONCEPT**



## OBIETTIVO

### Ipermobilità urbana

Con il termine ipermobilità ci si collega al termine iperspazio, introdotto nella letteratura matematica da Arthur Cayley nel 1867 designando uno spazio avente più di tre dimensioni spaziali. Nella fantascienza venne utilizzato come artificio per consentire di muoversi nello spazio tradizionale ad una velocità maggiore di quella della luce, uscendo dallo spazio tradizionale e rientrandovi in un altro punto. In tal senso si intende l'ipermobilità urbana, cioè la possibilità di attraversare la città, di spostarsi da un punto ad un altro punto 'uscendo', per così dire, dalla città e dallo spazio urbano comunemente noto. Uscendo dalla città consueta ci si ritrova in uno spazio da scoprire, un luogo dove incontrare ciò che è diverso dalla città e ciò che è inaspettato. Quindi per ipermobilità ci si discosta notevolmente dal concetto usato da John Adams in *The social implication of Hypermobility*, con cui l'autore descrive le conseguenze sociali di una sempre crescente mobilità fisica degli individui.

## STRATEGIA

### **Individuare il paesaggio entropico**

Si individuano i frammenti del paesaggio entropico, generati dall'espansione disorganizzata della città diffusa per individuare nuove possibilità di movimento all'interno del territorio urbano e suburbano. Essi appaiono come negativo della città costruita, per sottrazione del territorio urbanizzato. Si individuano i punti di accesso e gli elementi di chiusura, che li separano dalla città.

#### *Caratteristiche dimensionali e tipologiche*

I vuoti urbani risultano molto differenti gli uni dagli altri, sia per tipologia che per dimensione. Persino la loro formazione è dovuta a cause diverse. Perciò occorre uno studio meticoloso di queste aree per comprenderne la vocazione all'interno del tessuto urbano.





### *Elementi del paesaggio*

Ogni area racchiude al suo interno una serie di elementi sconosciuti al resto della città, che aspettano solo di essere scoperti da qualche coraggioso avventuriero. Questi elementi costituiscono quello che Bernard Lassus chiama “giardino dell’anteriore”, cioè la condizione in cui la realtà presente permette di cogliere il suo stato anteriore a quello attuale. Perciò la prima proposta progettuale diventa quella di non eliminare questa trasparenza tra presente e passato.

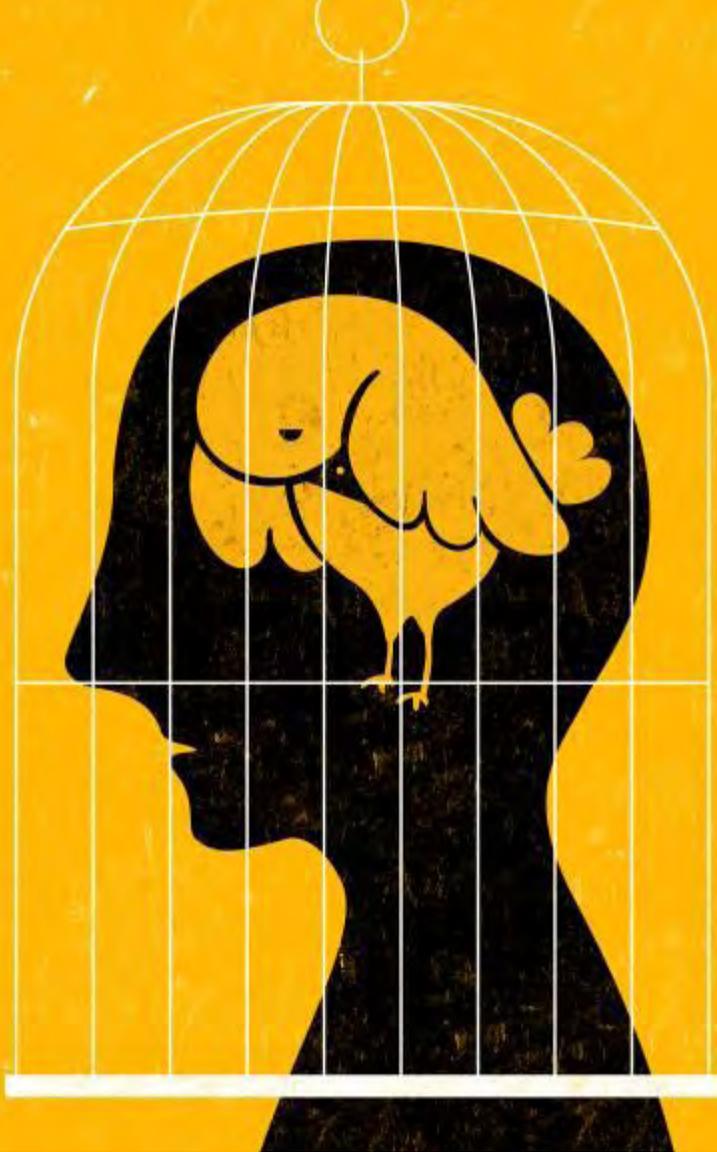
## Connettere

Realizzare uno spazio unitario collegando i diversi frammenti tra loro e individuando gli accessi dalla città. Abbattere ogni tipo di barriera, sia mentale che fisica, risulta necessario affinché questi spazi possano cominciare ad essere abitati.

### *Barriere fisiche*

Sono caratterizzate da elementi come recinzioni, dislivelli, cancelli, ecc, che impediscono fisicamente il transito da una zona ad un'altra adiacente.





### *Barriere mentali*

Sono caratterizzate da elementi come recinzioni, dislivelli, cancelli, ecc, che impediscono fisicamente il transito da una zona ad un'altra adiacente.

## **Abitare/Attivare**

Realizzare uno spazio unitario collegando i diversi frammenti tra loro e individuando gli accessi dalla città. Abbattere ogni tipo di barriera, sia mentale che fisica, risulta necessario affinché questi spazi possano cominciare ad essere abitati.

### *Polarità ad attività commerciale*

Inserire aree per attività legate al commercio associate ad attività abitative permette di avere non solo punti verso i quali andare, ma anche punti dai quali partire. Permettono di innescare una serie di flussi di persone che si muovono nello spazio entropico per raggiungere tali luoghi.





### *Playground e spazi ricreativi*

Aree attrezzate per i giochi dei bambini, sia dei più piccoli sia dei più grandi, ma anche aree per la sosta, per la lettura, per la meditazione.

### **Incorniciare**

Ciò che dà forza allo spazio entropico è la sua capacità di trasformare simbolicamente il territorio circostante, «camminare in questi luoghi è contemporaneamente atto di lettura e scrittura dello spazio» (Careri, Walkscapes). Occorre facilitare questo processo di memorizzazione tra chi osserva e l'oggetto che viene osservato. In tal senso un luogo capace di rimanere impresso nella mente non è costituito solo di elementi fisici come edifici, strade, alberi, aiuole, ecc, ma soprattutto da un legame intimo con chi lo vive, il quale in maniera anche inconscia gli attribuisce un significato. Non tutti gli spazi hanno la capacità di far nascere questo legame con chi li vive, per questo non diventano “luoghi” e rimangono spazi indistinti, determinando la non-urbanità delle periferie di molte città contemporanee.

### *Selezionare*

Per facilitare l'attribuzione di un significato per chi vive lo spazio entropico è necessario svolgere un'accurata opera di selezione degli elementi che vi si trovano all'interno e di cui si vuole accentuare la figurabilità.

### *Delimitare*

Incorniciare riassume in se una serie di intenzioni che si applicano all'oggetto in questione. Incorniciare ha come prima accezione quella di delimitare, fare da contorno, distinguere ciò che sta dentro da ciò che invece sta fuori dalla cornice, lo rende qualcosa d'altro.



### *Mostrare*

La seconda caratteristica è quella del mettere in evidenza. Infatti una cornice permette di puntare l'attenzione su una singola cosa o su un gruppo di cose che altrimenti potrebbero essere confuse con il contesto.





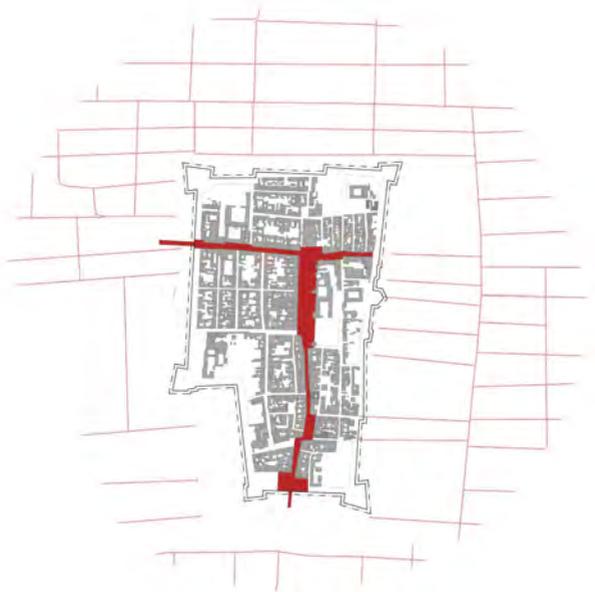
### *Trasformare*

Infine, aspetto forse più interessante, la cornice, ha la capacità di indurre una trasformazione simbolica dell'oggetto incorniciato. Fornisce cioè all'osservatore gli strumenti per una nuova chiave di lettura dell'oggetto osservato. In questo modo un oggetto può rimandare a qualcosa d'altro nella mente di chi guarda ed evocarne le memorie, instaurando così un legame quasi intimo tra osservatore e osservato.

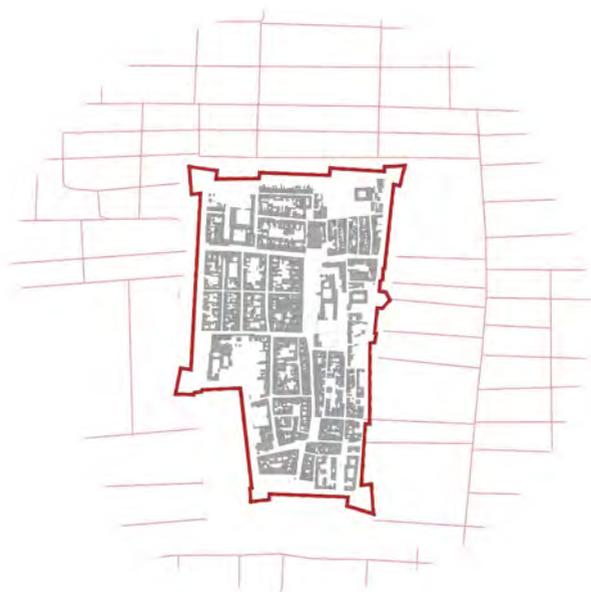


# L'ESPANSIONE DELLA CITTÀ

All'inizio del sec. XVI Carpi si presenta già completamente formata all'interno della cinta muraria difensiva. Il sistema viario interno è caratterizzato dall'asse principale nord/ovest-sud che, nella parte centrale del tessuto urbano, si allarga a formare la piazza sulla quale, stabilendo particolari relazioni prospettiche, si affacciano il castello e la Chiesa Collegiata, rispettivamente elementi di rappresentanza del potere politico-amministrativo e religioso.



Per tutto il secolo XVII e per la prima metà del XVIII secolo Carpi non subisce particolari trasformazioni. Vengono progressivamente saturati i vuoti all'interno delle mura cittadine. Vengono realizzate numerose chiese costruite dai diversi ordini religiosi che svolgevano attività caritatevoli soprattutto durante i periodi di crisi.



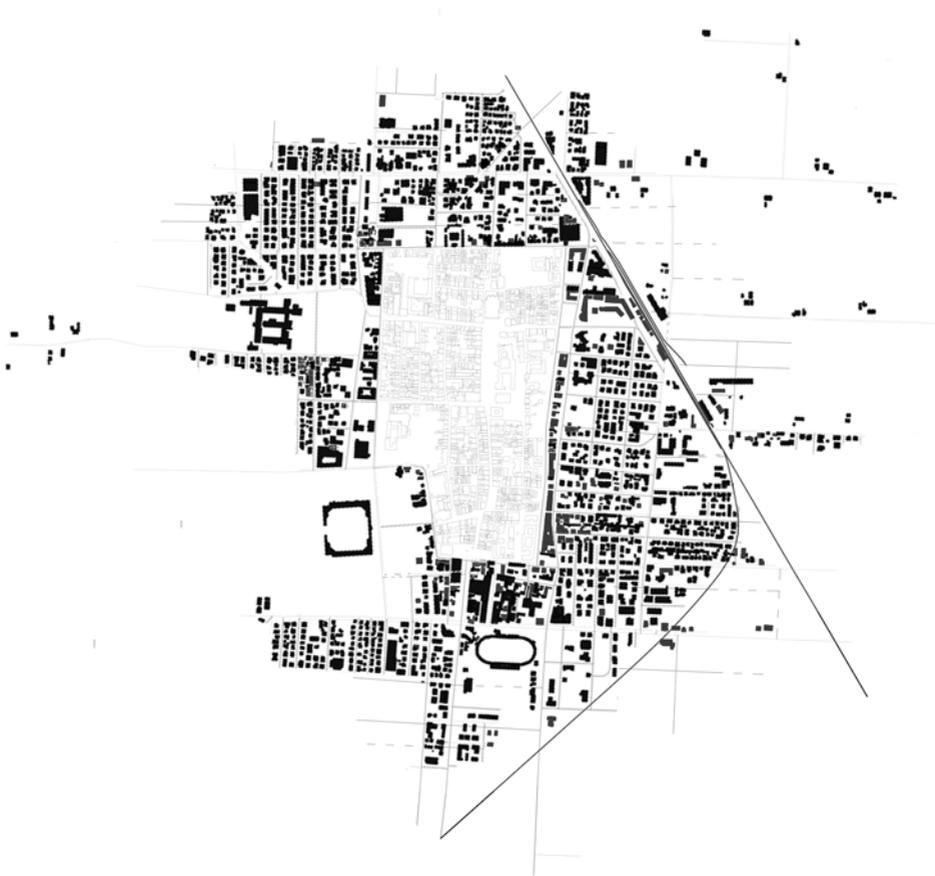


Nel 1872 viene inaugurato il tratto ferroviario Modena-Mantova, il quale acquista un ruolo determinante nelle trasformazioni del tessuto urbano. Con l'avvento della ferrovia il centro cittadino viene collegato, tramite l'apertura di Barriera Fanti e tramite un viale rettilineo, alla stazione ferroviaria. Fra il 1904 e il 1912 si procede ad un altro radicale intervento: l'abbattimento delle mura. Se ne ricava una cerchia circondaria in parte costituita da viali doppi sui quali ben presto si allineano una serie di fabbriche (comprese fra viale Carducci e viale Nicolò Biondo) prevalentemente adibite alla lavorazione del truciolo. Sorgono anche, sempre sulla stessa fascia, le prime case popolari.



Ma l'intervento di maggiore interesse per lo studio storico-morfologico della città è quello della lottizzazione dell'area Pallotti: un area ad est di Carpi compresa tra i viali di circinnallazione e la ferrovia. E' questo l'unico intervento pubblico del periodo (1925) concepito come "disegno di una parte della città", all'interno dell'espansione edilizia.

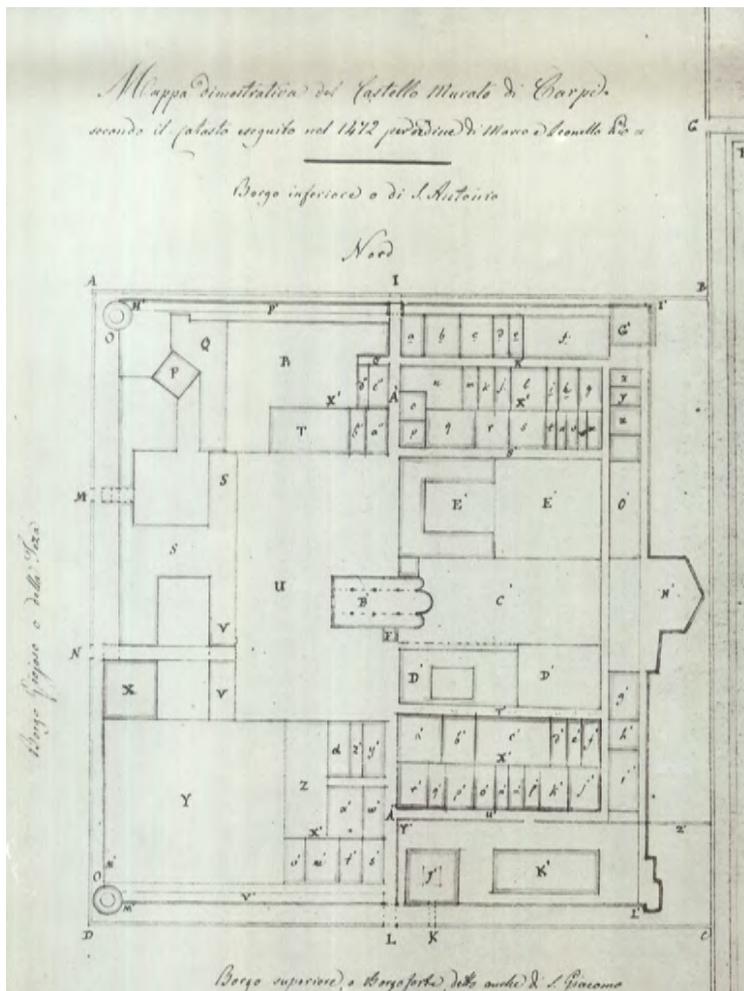
Anche gli interventi degli anni '20 e '30 costituiti dalle strutture specialistiche (stadio, ospedale, parco, ampliamento del cimitero) e da strutture industriali (macello pubblico, foro boario, cantine vinicole) trovano una loro collocazione ben precisa: in direzione dell'ex porta Modena, lo stadio, e in direzione dell'ex porta Mantova, il parco e l'ospedale. Lungo la direttrice della ferrovia si allineano il foro boario, le cantine vinicole e il consorzio agrario, ai quali necessita un collegamento diretto con lo scalo merci.



Dal secondo dopoguerra in poi lo sviluppo della città avviene secondo un modello di lottizzazione per case unifamiliari. Alla fine degli anni '60 si innesca uno sviluppo residenziale che ha portato ad una espansione troppo accelerata e spesso disorganica. Durante il ciclo dell'espansione il suolo urbanizzato è aumentato di quindici volte rispetto a quello dell'immediato dopoguerra e il patrimonio edilizio abitativo si è accresciuto di 19.400 alloggi pari all'83% del totale.

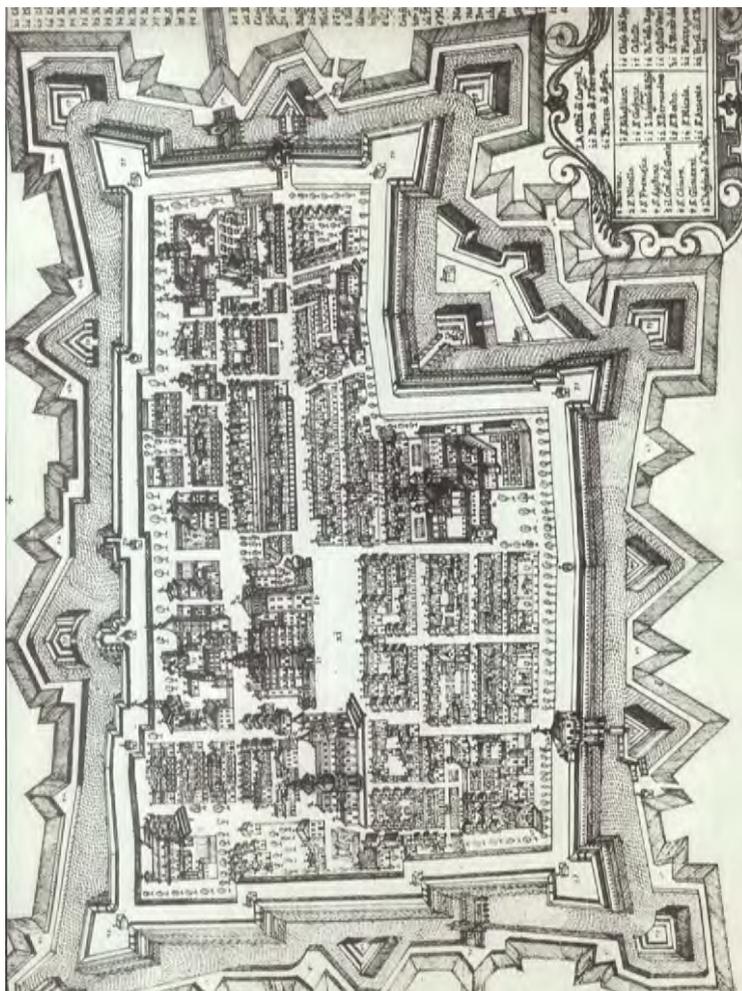


## Le carte storiche



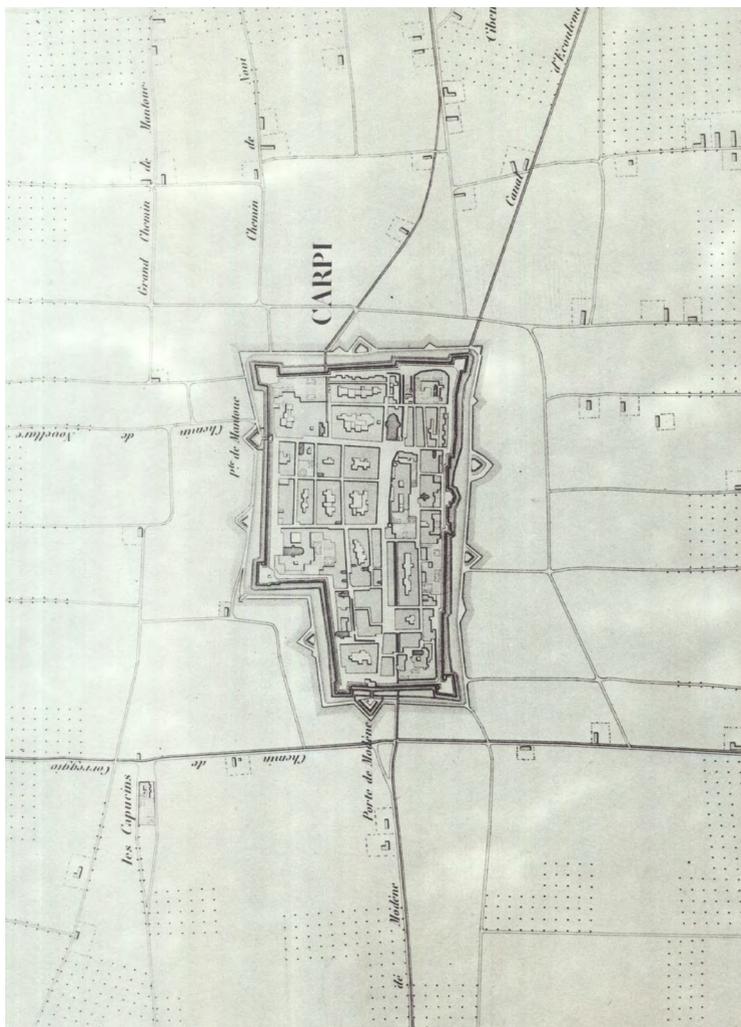
XV sec.

1472 - Mappa del castello murato di Carpi, Achille Sammarini



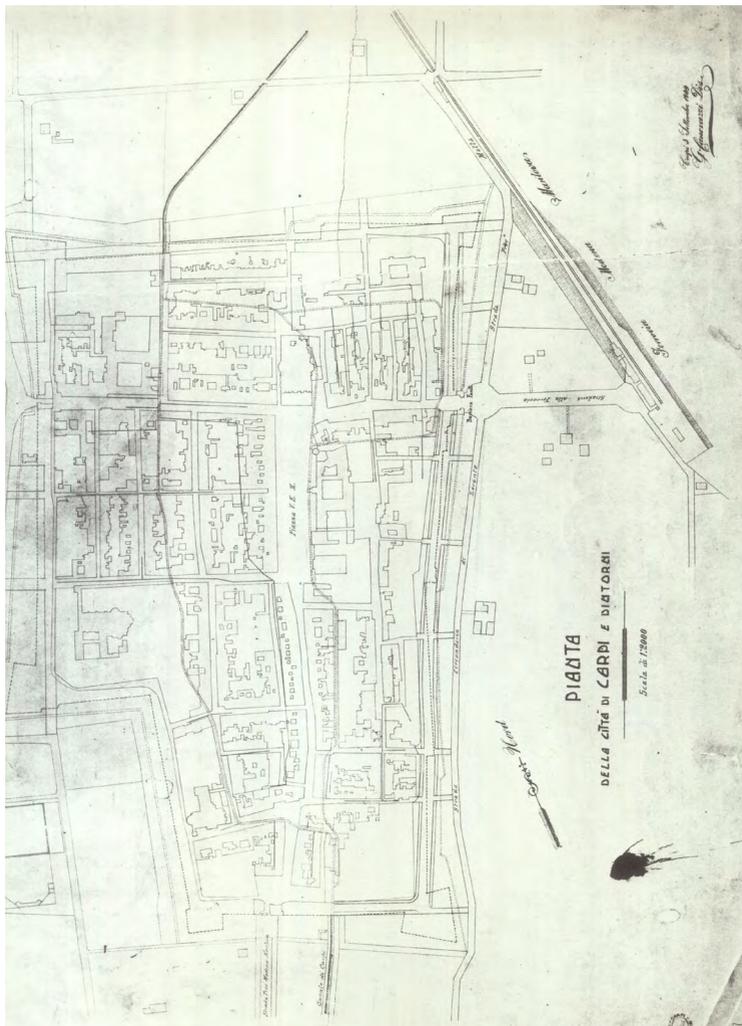
**XVI sec.**

Seconda metà sec. XVII - Veduta prospettica di Carpi a volo d'uccello, *Luca Nasi*



**XVIII sec.**

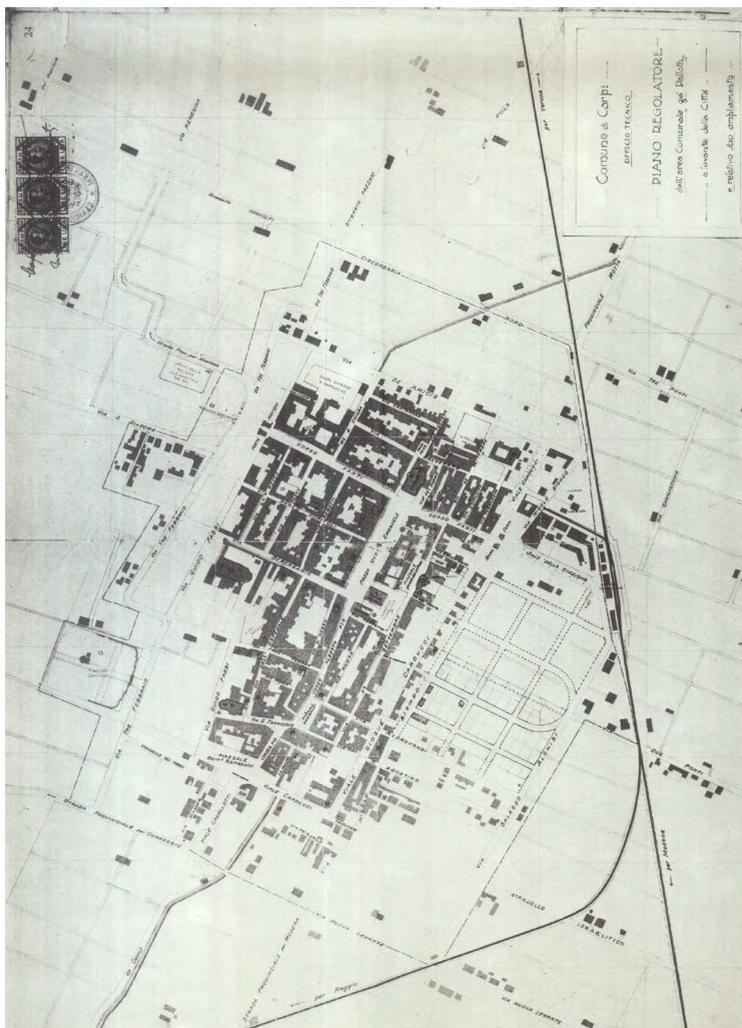
Inizio sec. XIX – Pianta di Carpi e dintorni, *Anonimo*



1910-1929

1909 - Pianta di carpi, *Giovanni Canevazzi*



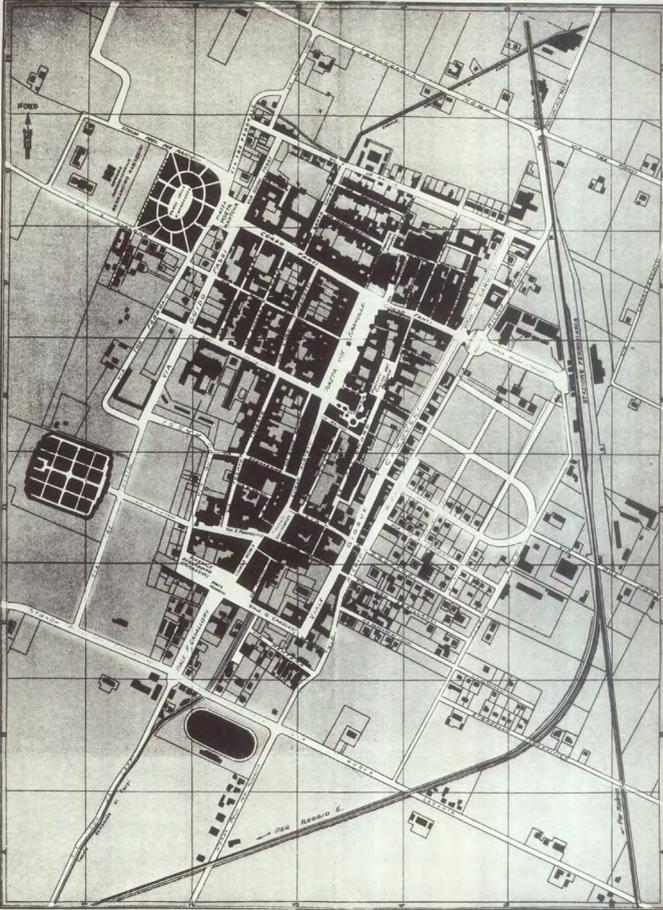


1910-1929

1923 - Pianta di carpi, *Domenico Malaguti*

CITTÀ DI  CARPI

26

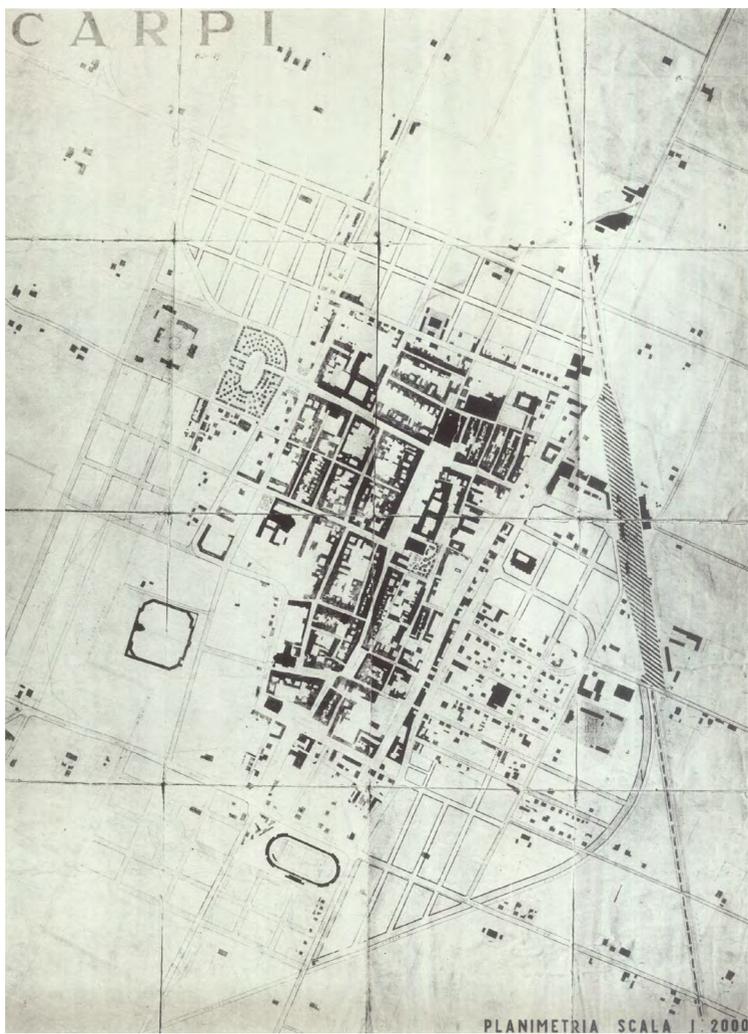


SCALA 1:4000

*Omaggio della S. A. Officine Grafiche Gualdi Germano & Figli - Carpi*

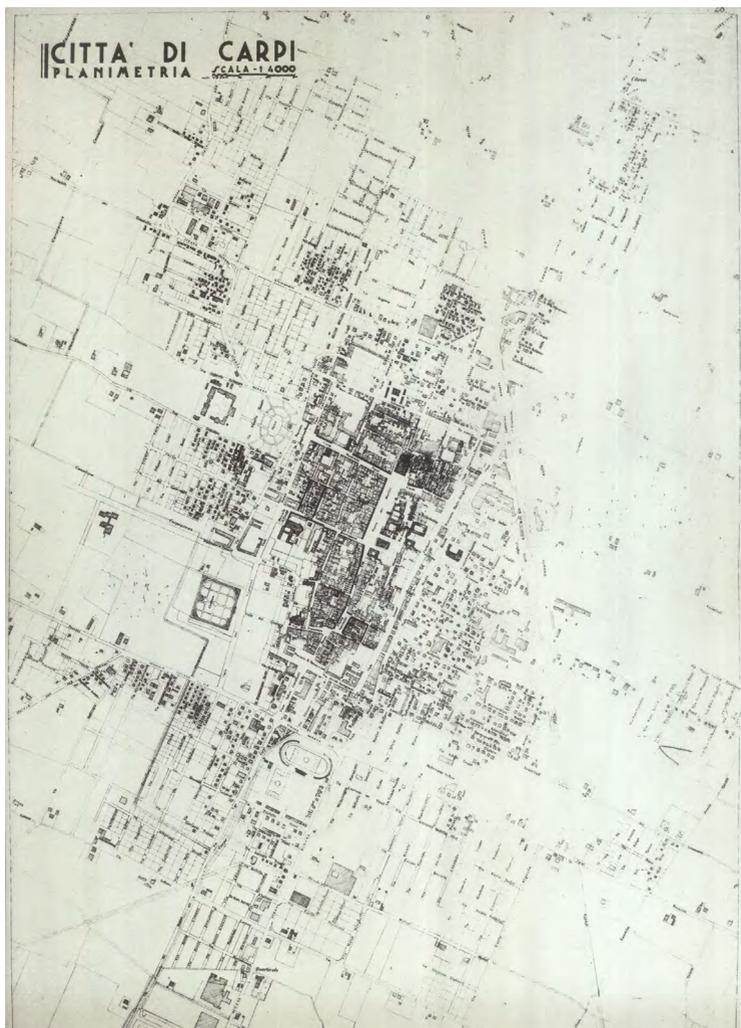
**1930-1959**

1937 - Pianta di carpi, *Officina grafica Gualdi e figli*



**1930-1959**

1948/49 - Pianta di Carpi, *Domenico Malaguti*



**1960-2015**

1960 - Pianta di carpi, *Ufficio Tecnico Comunale di Carpi*

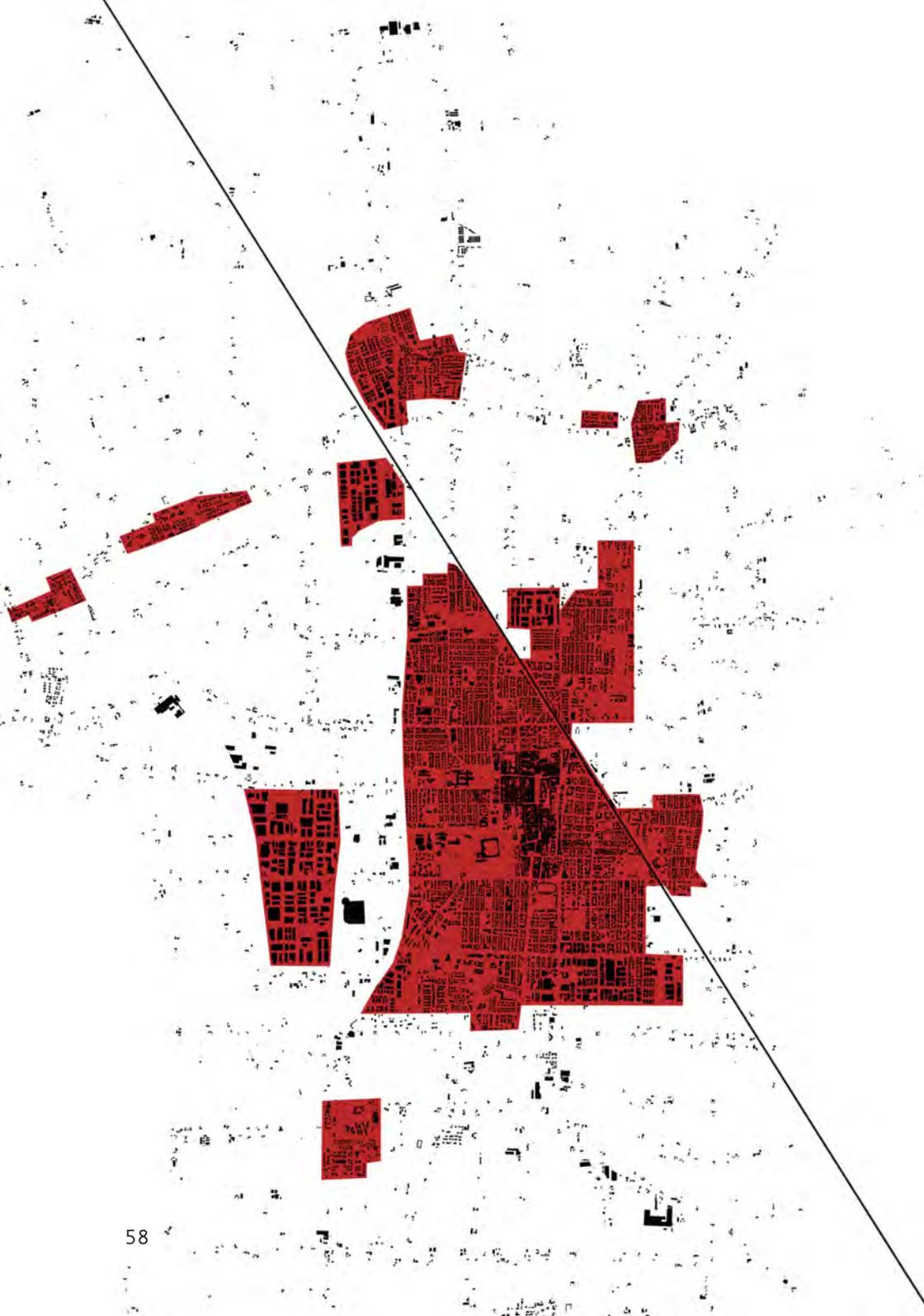


**1960-2015**

1978 - Pianta del territorio comunale di Carpi, *Ufficio Tecnico Comunale di Carpi*



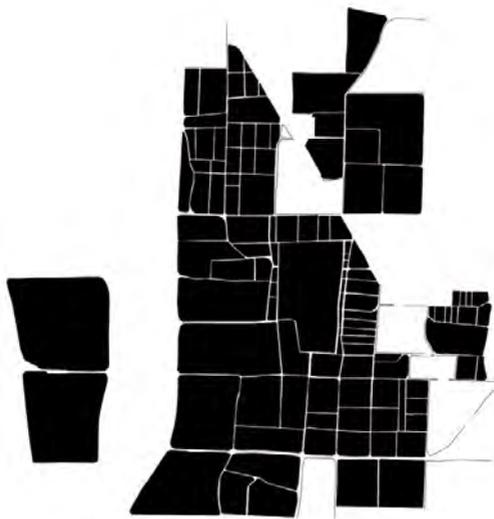
## L'IMMAGINE DELLA CITTÀ



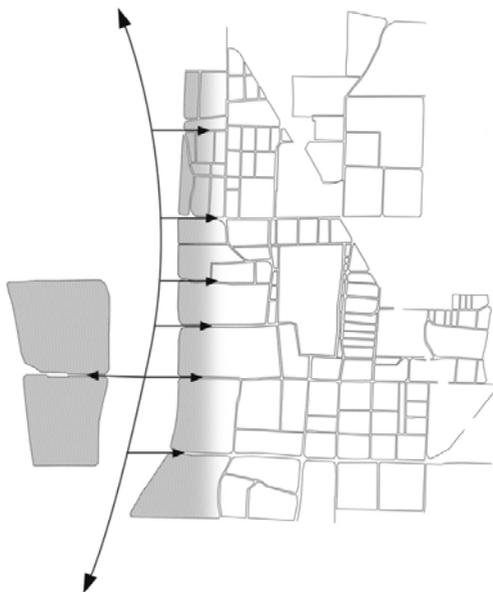
Per immagine della città si intende «il quadro mentale comune che larghi strati della popolazione portano con se» e che «offre la materia prima per i simboli e le memorie collettive della comunicazione di gruppo» (Kevin Lynch, L'immagine della città). Tale immagine «è il risultato di un processo reciproco tra l'osservatore ed il suo ambiente», in cui «l'ambiente suggerisce [...], e l'osservatore seleziona, organizza e attribuisce significati». Identità, struttura e significato, ci dice Lynch, sono le tre componenti principali per analizzare l'immagine ambientale. Mentre identità e struttura riguardano principalmente problemi legati alla progettazione dei vari elementi che compongono la scena urbana, l'attribuzione di un significato ad un oggetto è un problema assai più complesso. Esso riguarda principalmente la 'Figurabilità' dell'oggetto; «la qualità che conferisce ad un oggetto una elevata probabilità di evocare in ogni osservatore un'immagine vigorosa» (K. Lynch). Il centro storico di Carpi è caratterizzato da un'immagine molto forte e nitida grazie alla presenza di alcuni elementi di grande valore; l'imponente Piazza dei Martiri su cui si affaccia il Palazzo dei Pio, fronteggiato da un lungo porticato, e la Basilica di Santa Maria Assunta. Dietro al castello si trova la Pieve, la chiesa del VIII secolo, risalente alla prima edificazione del borgo. Fuori dal centro la città non gode di un'immagine altrettanto forte. Essa infatti è caratterizzata principalmente da quartieri di abitazioni edificati su comparti urbani rettangolari che seguono le linee dell'antica centuriazione romana. Non contribuendo a creare una vera e propria urbanità, essi si limitano ad essere trame urbane di attraversamento nel tragitto per raggiungere il centro.

## Struttura e forma della città

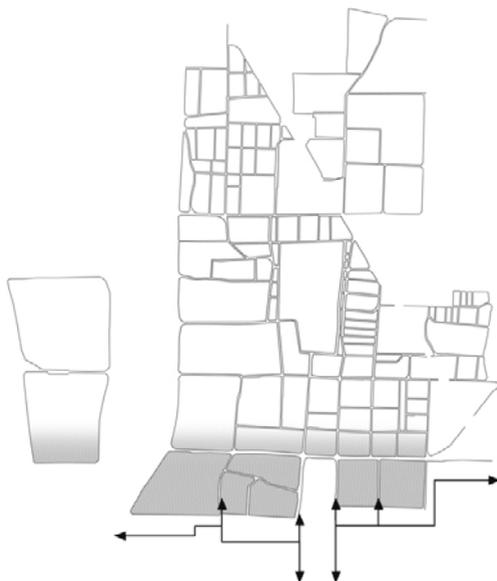
I comparti urbani mettono in evidenza la forma della città e permettono di coglierne la fisionomia dei bordi, cioè dove avviene il passaggio tra paesaggio urbano e paesaggio rurale. La città risulta compatta verso ovest e verso sud, mentre mostra una forte irregolarità avvicinandosi alla linea ferroviaria.



Verso ovest il margine della città è ben definito, fatta eccezione per alcuni edifici costruiti verso il lato esterno della tangenziale, ma non vi è ambiguità tra interno ed esterno. In questo modo è possibile costeggiare tutta la città finché non si trova il punto migliore per entrarvi.



A sud, che apparentemente sembra ben ordinato, questa chiarezza manca. Uno dei probabili motivi è la presenza di un comparto “aperto” tra le due vie principali che portano fuori dalla città, ma la causa principale è senza dubbio la mancanza di un allineamento dei comparti che non consentono di costeggiare la città e che si trasformano in una sorta di frontiera da attraversare. Ci si sta muovendo verso la campagna ma quest’ultima apparirà in modo differenziato e a distanza diverse.

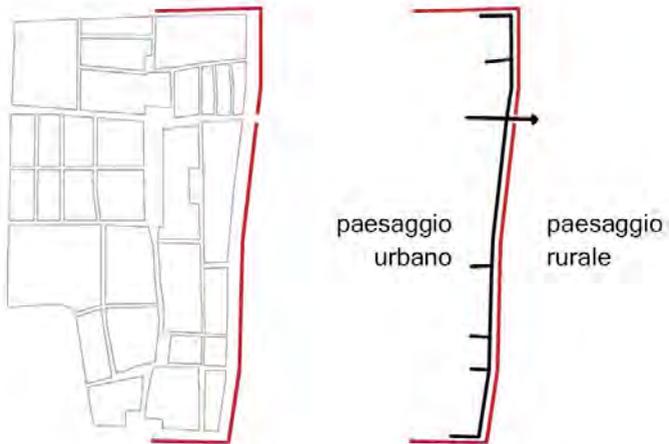


A nord e ad est la città non presenta un margine chiaro e definito a causa della presenza della ferrovia. Anch'essa, che costituisce un limite molto forte, non è percepita in tutta la sua lunghezza ma scompare in alcune parti per poi ricomparire dove meno lo si aspetta. Proprio a ridosso di questa troviamo la presenza del maggior numero di comparti aperti, che rappresentano veri e propri punti ciechi nell'immagine della città.

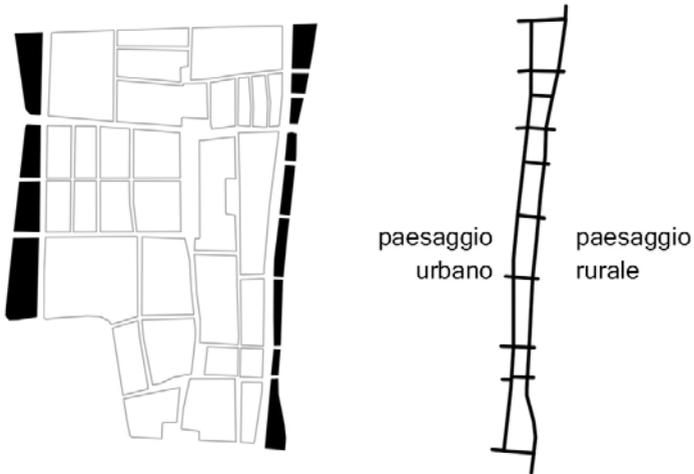


## Spostamento del bordo e il rapporto con la campagna

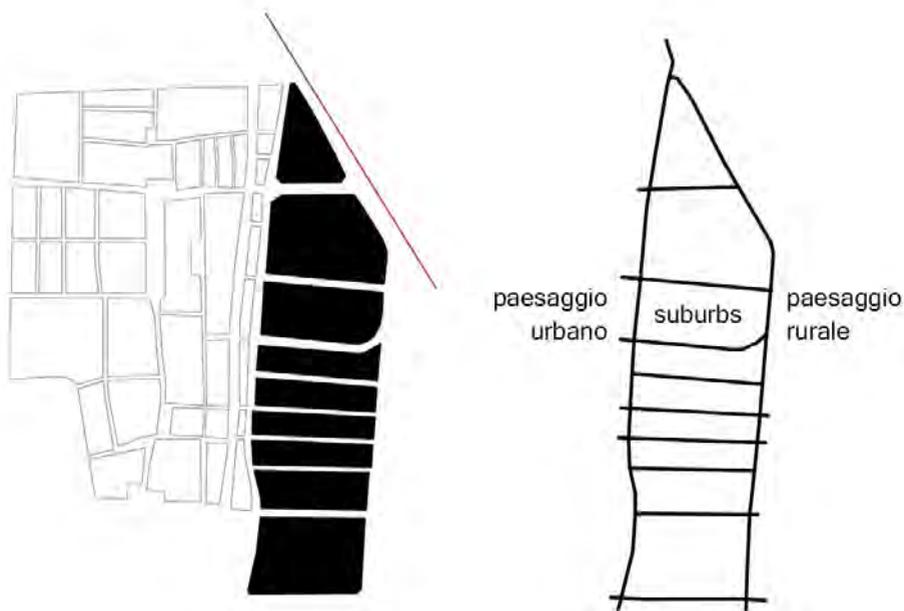
Fino all'inizio del xx secolo il margine che separava la città dalla campagna era individuato dalle mura cittadine. Queste rendevano ancora più drammatica la distinzione tra il paesaggio urbano e il paesaggio rurale della pianura emiliana. La transizione avveniva solo attraverso delle 'porte' che individuavano le direzioni verso le città vicine. Ne sono un esempio Porta Mantova e Porta Modena.



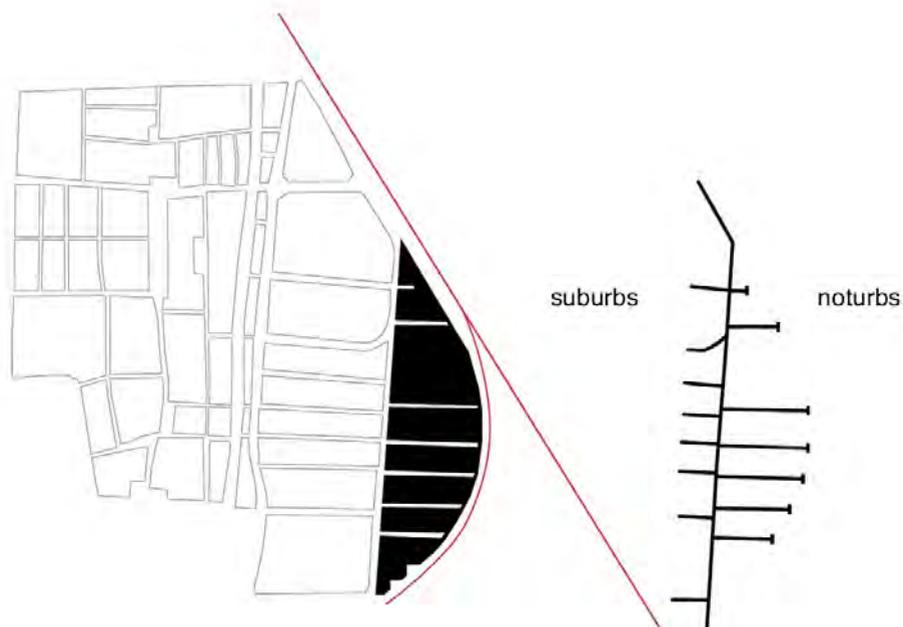
Con l'abbattimento delle mura e la chiusura dell'antico fossato si è cominciato ad urbanizzare lo spazio compreso tra la strada che correva all'interno delle mura e quella che le costeggiava dall'esterno. Ciò è avvenuto principalmente verso est e verso ovest. Si è così venuto a creare un sistema di due viali, molto vicini tra loro, separati solamente da una cortina di edifici intervallati da alcune traverse. Tale sistema caratterizza il nuovo rapporto tra città e campagna costituendosi come una nuova soglia tra il paesaggio rurale e quello urbano.



Con la rapida espansione del secondo dopoguerra il margine che separa la città dalla campagna si sposta in modo considerevole avvicinandosi sempre di più alla linea ferroviaria. Vengono occupate le zone comprese tra i viali e l'antica Via circondaria esterna, (ora Via Alghisi). L'espansione avviene per comparti paralleli, stretti e allungati, seguendo gli allineamenti delle traverse che collegano i due viali interni. In questo modo il passaggio tra città e campagna non avviene più attraversando una singola cortina di edifici bensì risulta espanso e assume le caratteristiche proprie di un pezzo di città.



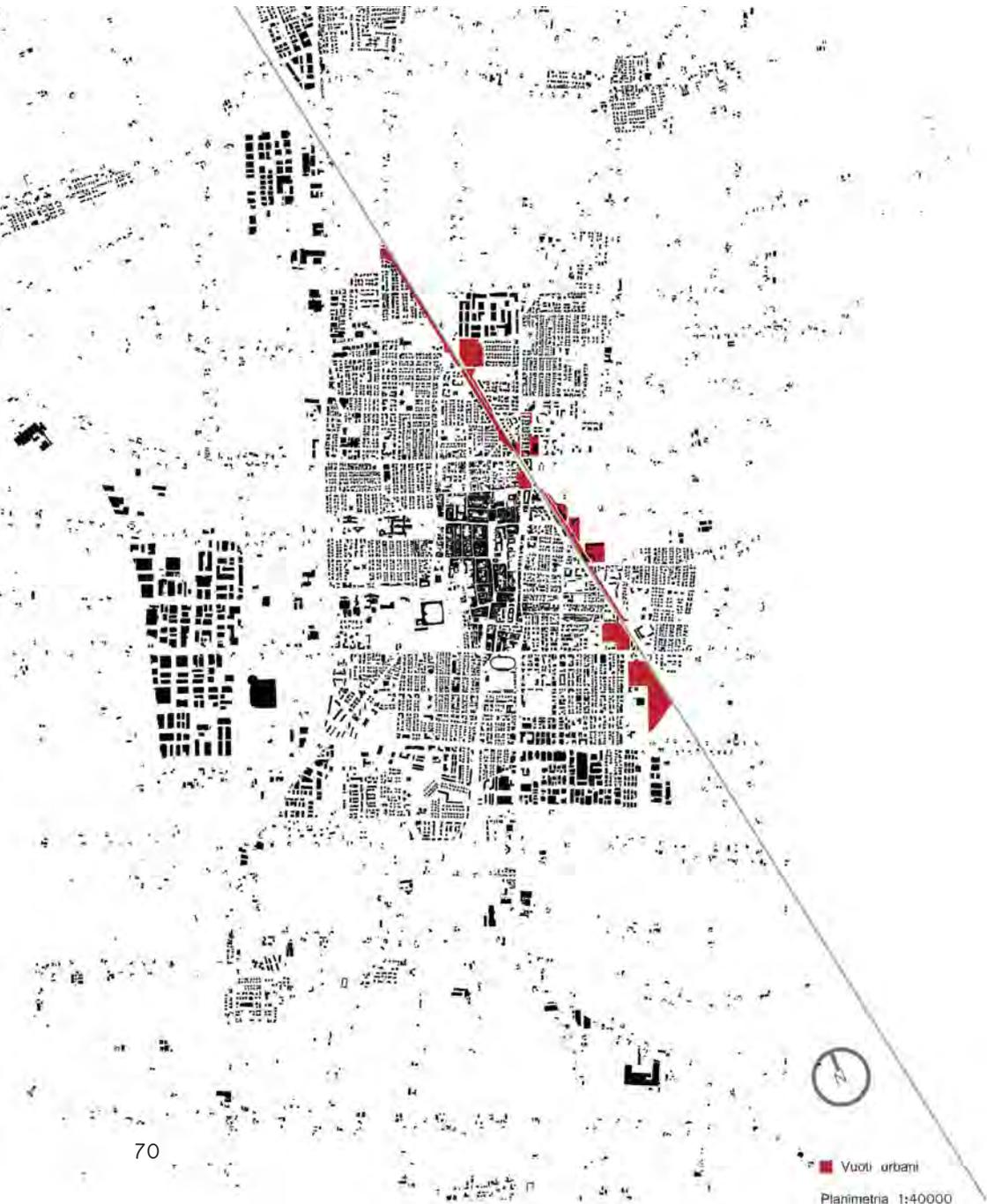
Con l'espansione successiva, avvenuta negli anni sessanta/ settanta, si arriva a ridosso della linea ferroviaria. Questa volta non si verifica uno spostamento del margine della città, bensì la nuova parte della città diverte un margine per quella vecchia. L'espansione infatti è come se andasse a creare un unico grande comparto servito da una serie di strade a fondo cieco, utilizzate solamente dai residenti. Costituita prevalentemente da unità abitative, tale area rimane praticamente sconosciuta al resto dei cittadini, senza incrementare e rafforzare l'immagine della città.





# **VUOTI URBANI E PAESAGGIO ENTROPICO**

## Mappa del paesaggio entropico



Nel 1872 viene inaugurata la nuova linea ferroviaria Modena-Verona a poche centinaia di metri dalle mura cittadine creando numerose difficoltà per l'espansione della città verso est. Solo in alcuni casi la città è riuscita a superare questo limite. Ciò che ora ci interessa notare è che in adiacenza della ferrovia si è venuto a creare un disordine urbano, con la formazione di una serie di spazi vuoti, residui delle successive lottizzazioni o aree abbandonate. È quello che Robert Smithson chiamò "paesaggio entropico" prendendo spunto da una grandezza fisica; l'entropia, cioè la misura di un'energia che viene dissipata quando uno stato si trasforma in un altro stato. Smithson, in un articolo comparso nel 1967 ed intitolato "A tour of the monuments of Passaic, New Jersey", rappresenta una serie di luoghi degradati 'consumati', definendoli appunto come luoghi entropici. Luoghi abbandonati, densi di memoria, "un territorio in cui si percepisce il carattere transitorio della materia, del tempo e dello spazio, in cui la natura trova una nuova wilderness, uno stato selvaggio ibrido e ambiguo, antropizzato e poi sfuggito al controllo dell'uomo per essere riassorbito dalla natura" (Francesco Careri, Walkscapes).

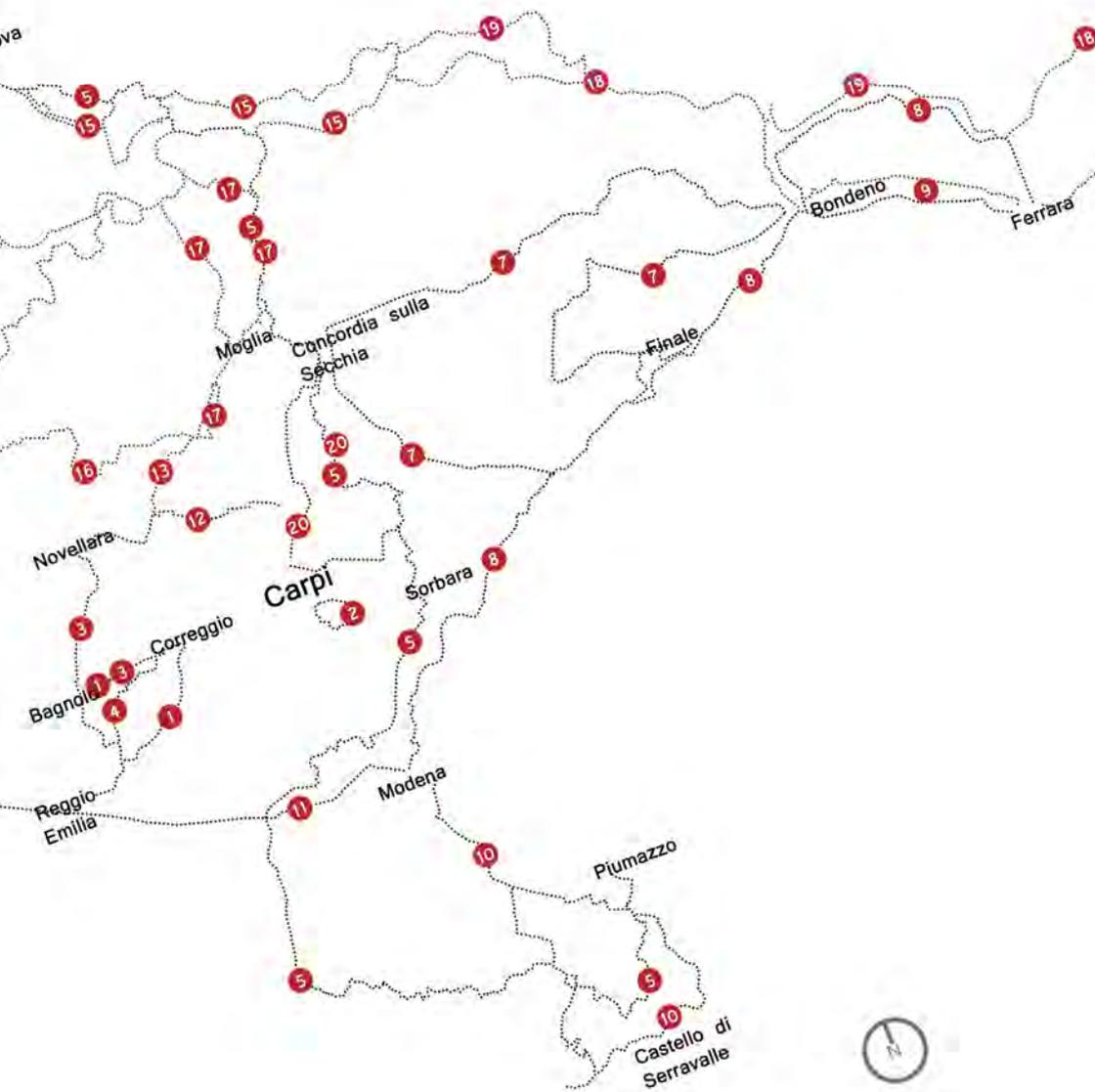
## **Rapporto con il territorio**

A livello provinciale e regionale la capillarità urbana formata dalle aree che costituiscono il paesaggio entropico appare con una dimensione rilevante se paragonata agli itinerari ciclo-turistici che attraversano il territorio, permettendone la sua implementazione.

### Itinerari ciclabili regionali

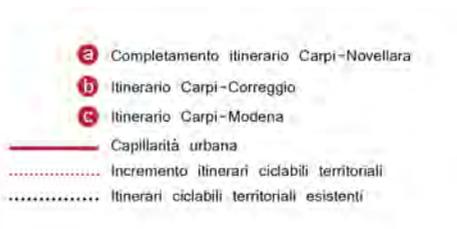
Il territorio carpigiano si trova circondato da una serie di percorsi ciclabili che attraversano la provincia di Modena e giungono fino a Ferrara, Mantova, Reggio Emilia e Parma, toccando moltissime città del territorio emiliano. Attualmente la città di Carpi rimane un po' esclusa da questa fitta rete di percorsi. Infatti solo alcuni di essi arrivano alla sua estremità, senza però attraversarla, mentre tutti gli altri si trovano a qualche chilometro di distanza.

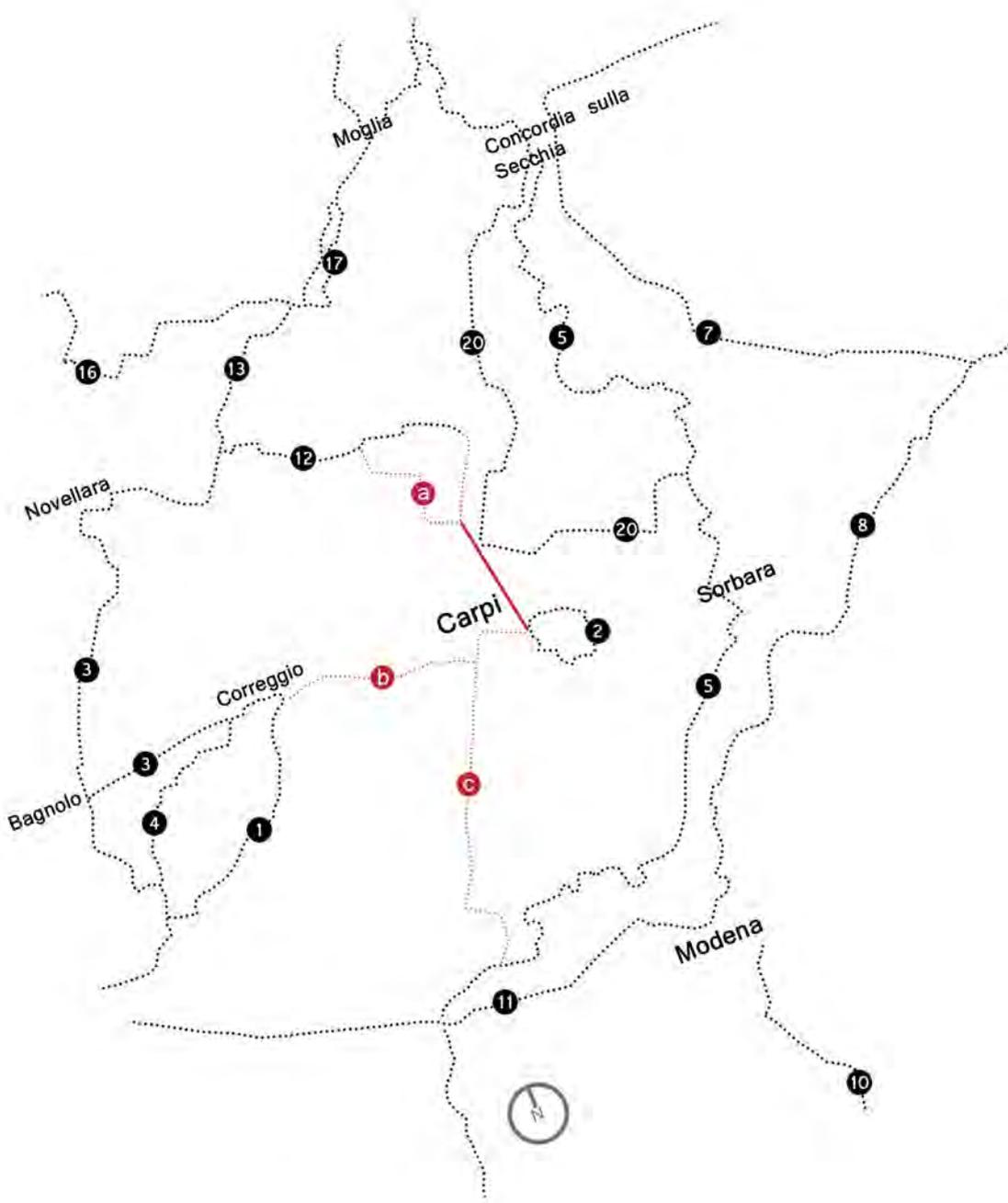




### *Integrazione degli itinerari ciclo-turistici*

Il paesaggio entropico finora descritto, è un elemento da sfruttare per collegare Carpi con il territorio circostante mediante questi itinerari ciclabili. Questo dovrà collegarsi con i percorsi attualmente esistenti: a nord con l'itinerario che porta verso Concordia sulla Secchia; ad est, verso Sorbara con la ciclabile della Secchia che collega Modena fino al Po, nei pressi di Mantova; a sud si dovrà collegare con Modena seguendo il tracciato dell'antico Canale dei Mulini; ad ovest all'itinerario Correggio-Bagnolo-Reggio Emilia seguendo il tracciato della ferrovia attualmente dismessa.



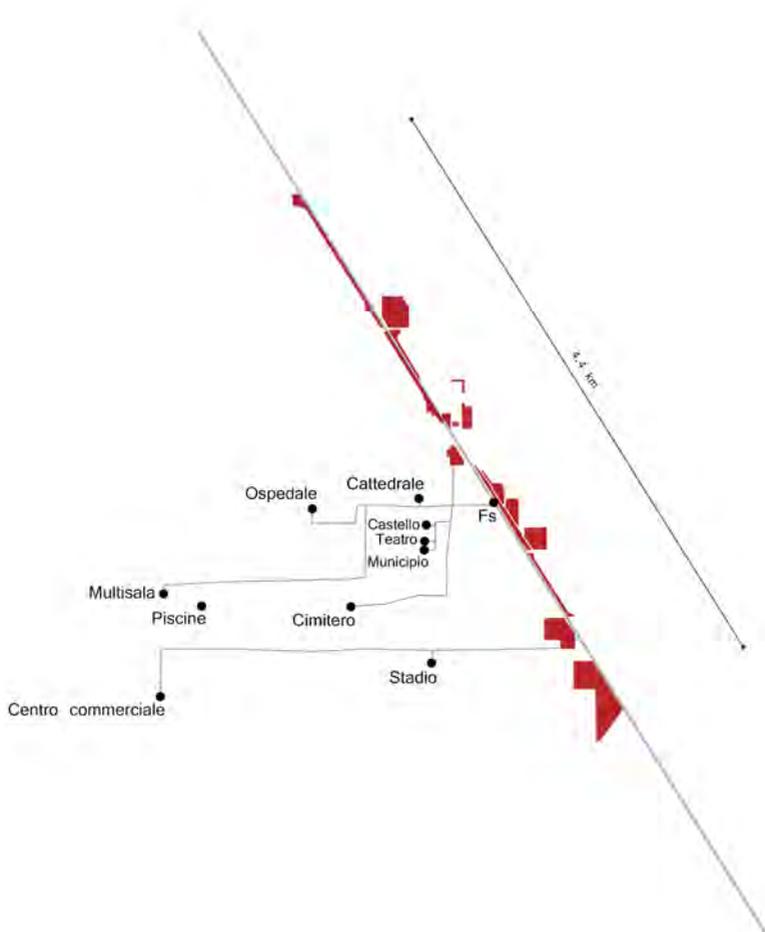


## Rapporto con la città

La viabilità carrabile e quella ciclabile-pedonale intercettano in numerosi punti lo spazio entropico e molte delle principali funzioni della città si trovano poco distanti da esso.

### *Funzioni pubbliche*

Molte delle funzioni pubbliche sono situate all'interno del centro storico, o poco distanti. Il disegno mette in evidenza la vicinanza di queste al paesaggio entropico e le distanze che li separano.





Castello



Ospedale



Cattedrale



Piscine  
Comunali



Centro  
Commerciale



Stadio



Cimitero



Stazione FS



Multisala



Teatro

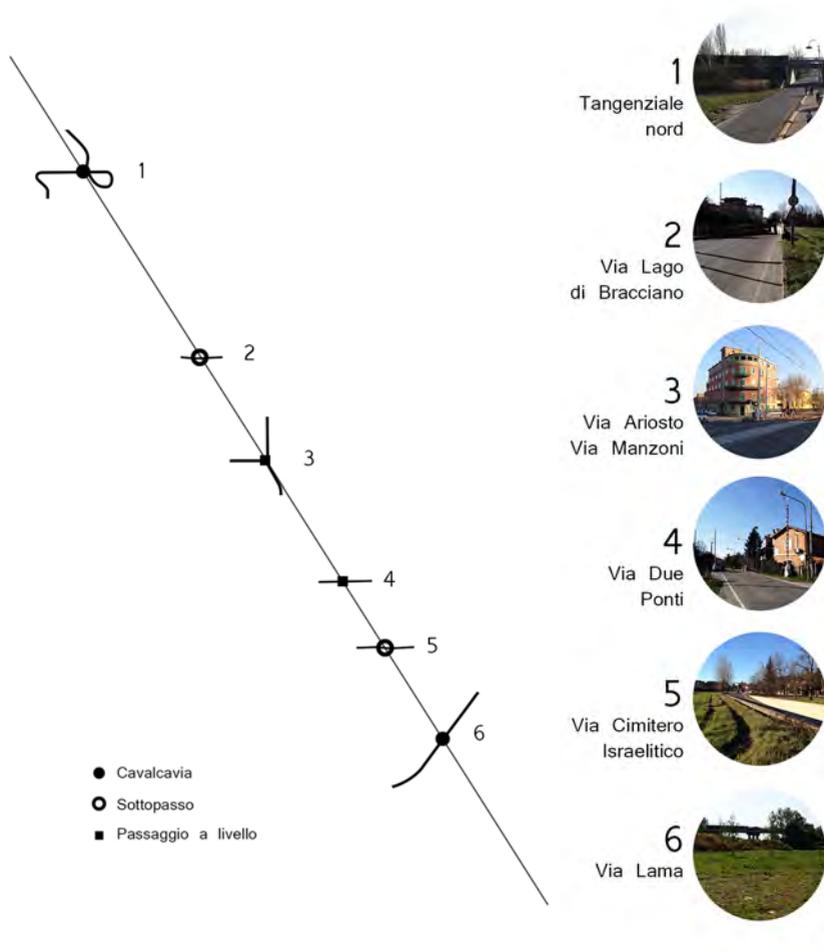


Municipio



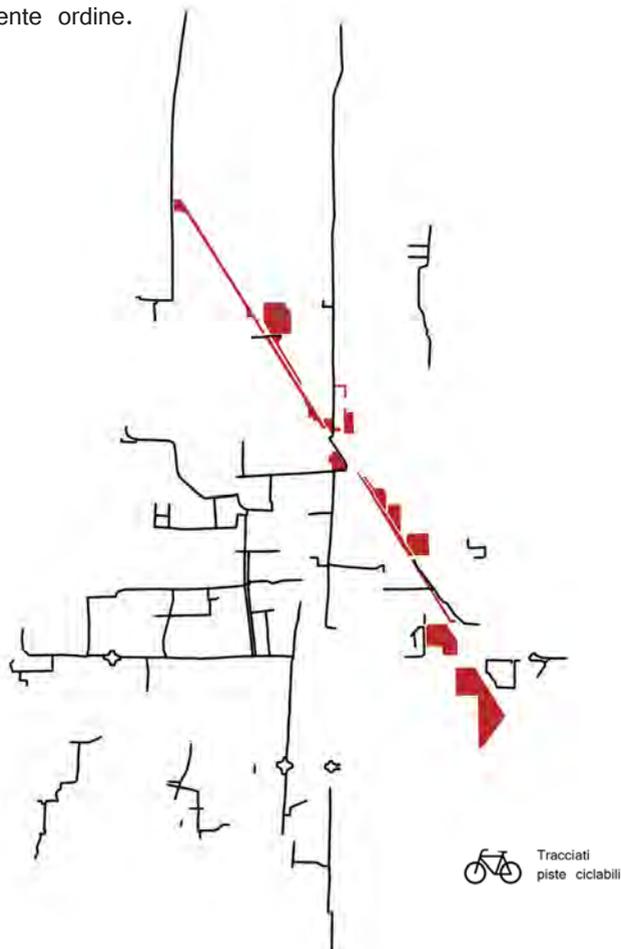
## Viabilità carrabile

Il paesaggio entropico è attraversato in alcuni punti dalla viabilità carrabile in diverso modo. Alle estremità è delimitato dai cavalcavia della tangenziale che circonda la città a sud e ad ovest. All'interno invece troviamo due sottopassaggi e due passaggi a livello che ancora causano molti disagi per lo scorrimento del traffico urbano.



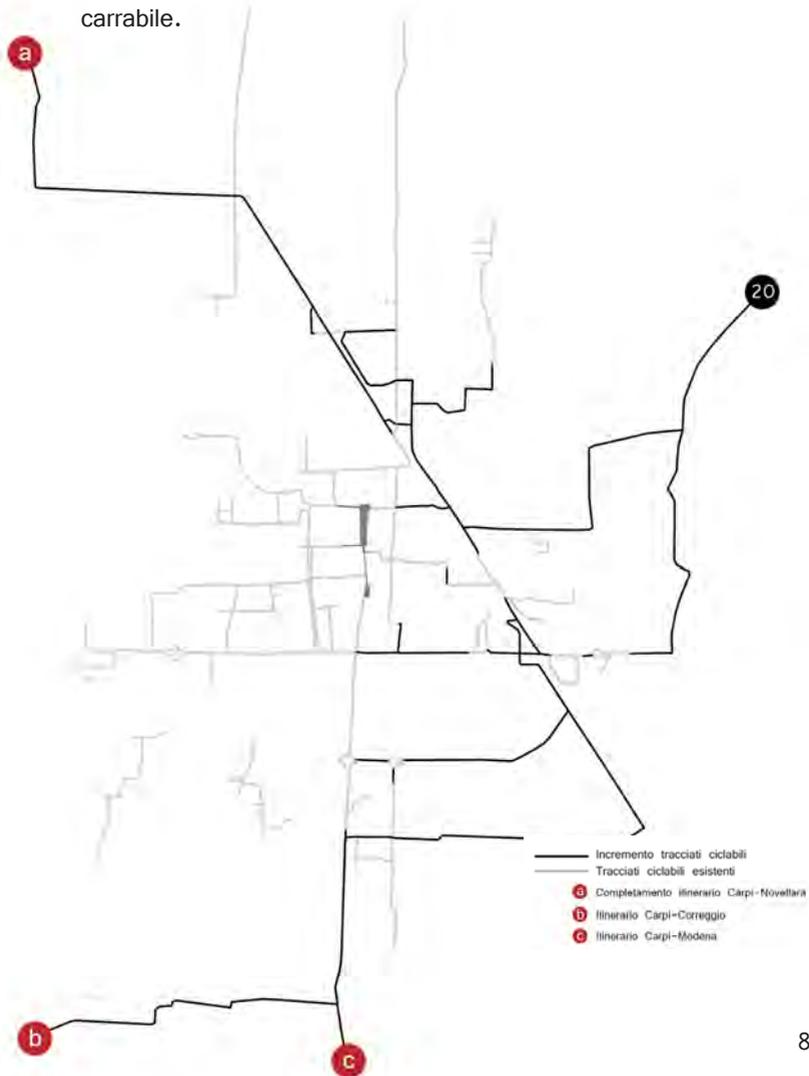
## *Viabilità ciclabile*

Sebbene già nel 2001 Venne elaborato il progetto per la realizzazione e la sistemazione di una fitta rete di piste ciclabili che dovevano garantire la copertura di gran parte della città, attualmente si può dire di essere molto lontani dal raggiungimento di tale obiettivo. La viabilità ciclabile risulta molto frammentata e disorganizzata. Composta principalmente da elementi molto corti e con andamenti non del tutto rettilinei che spesso rimangono isolati, ritrova solo verso il centro storico un apparente ordine.



## Integrazione della viabilità ciclabile

Il paesaggio entropico, che, per vocazione, appare uno spazio prettamente adibito ad una viabilità pedonale, accogliendo i percorsi ciclabili permetterebbe di collegare tra loro molti tratti della viabilità ciclabile che altrimenti rimarrebbero isolati. In seguito ad interventi di integrazione sui tracciati esistenti è possibile aumentare e migliorare notevolmente la viabilità ciclabile, per favorire più facilmente il raggiungimento del centro da numerose parti della città senza mescolarsi con la viabilità carrabile.



## Caratteristiche

Il paesaggio entropico appare costituito da frammenti molto diversi tra loro. Alcuni sono stretti e allungati, altri sono piccoli e altri ancora sono aree vastissime. Alcuni sono il risultato di zone dismesse, altri semplicemente sono terreni non sfruttati perché non convenienti. Seguono un andamento ben definito all'interno della città e si estendono all'incirca per tutta la sua grandezza.

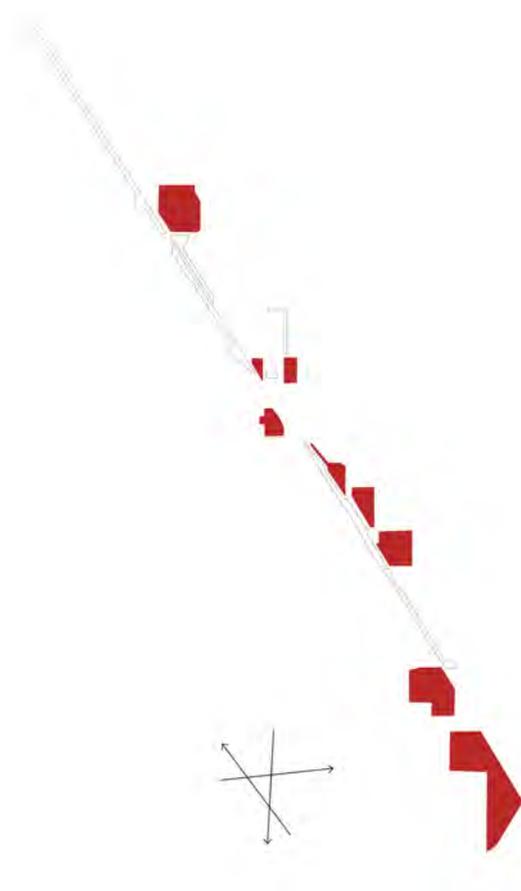
## Percorribilità

È possibile distinguere i vuoti urbani in base al tipo di percorribilità che permettono di seguire al loro interno. Alcune aree consentono di muoversi solo in una direzione, quindi sono monodirezionali, altre invece garantiscono una maggiore libertà di movimento, perciò sono pluridirezionali.



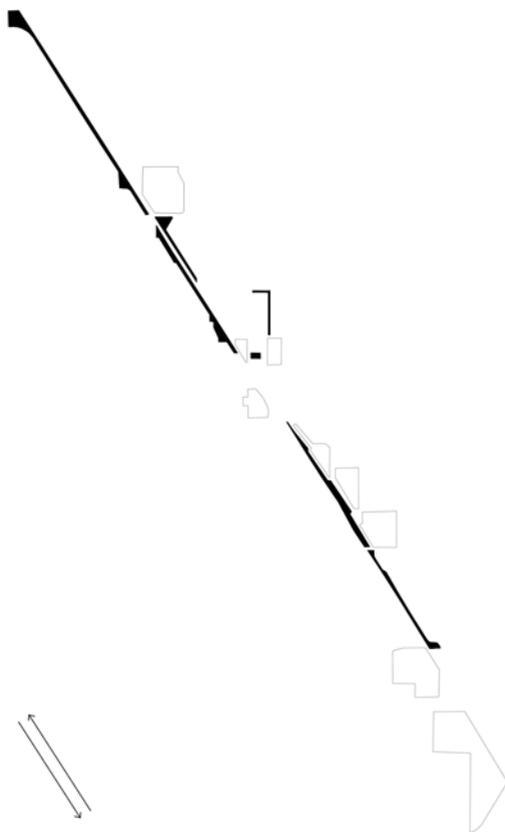
### *Vuoti pluridirezionali*

Sono aree tendenzialmente molto vaste, che permettono di seguire differenti direzionalità nel loro attraversamento. Memorie di vecchie aree industriali, di cui conservano ancora manufatti edilizi, o residui di aree agricole intrappolate nel tessuto urbanizzato in attesa di essere destinate ad attività edilizia.



### *Vuoti monodirezionali*

Sono aree caratterizzate da una sezione pressoché costante e stretta (massimo 25 m), sviluppate lungo una direzione principale (in questo caso la linea ferroviaria). Percorribili solo parallelamente al loro sviluppo, costeggiano elementi con andamento rettilineo come ferrovie, di cui costituiscono le distanze di rispetto (30 m), oppure canali di irrigazione. In alcuni casi si ha la compresenza di entrambi gli elementi.





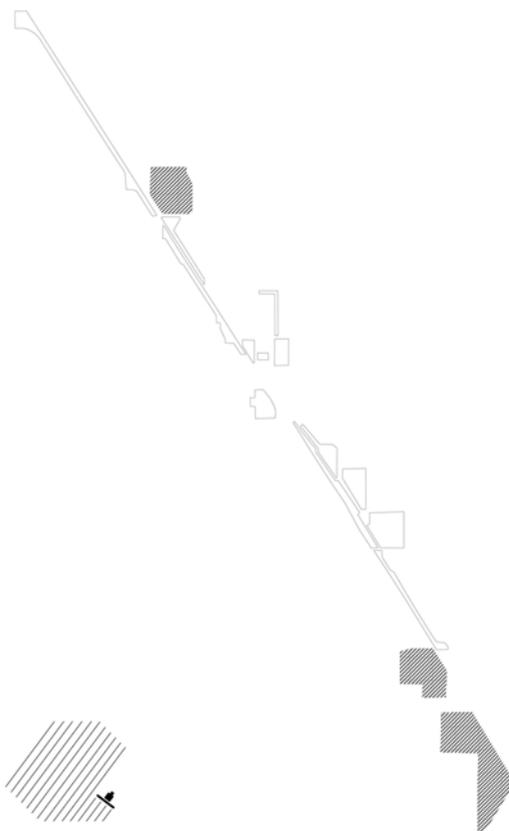
## Tipologia

È possibile distinguere i vuoti urbani in base al tipo di percorribilità che permettono di seguire al loro interno. Alcune aree consentono di muoversi solo in una direzione, quindi sono monodirezionali, altre invece garantiscono una maggiore libertà di movimento, perciò sono pluridirezionali.



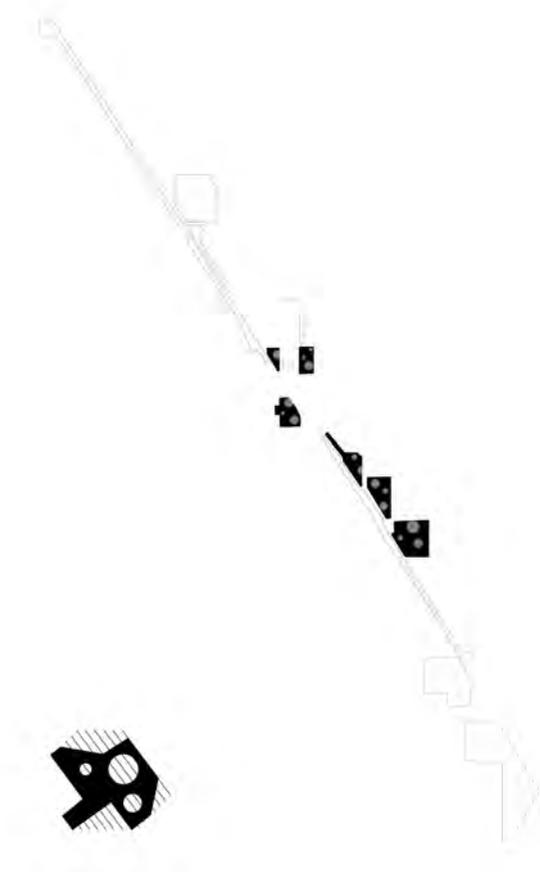
### *Campi agricoli*

Sono aree all'interno della città in cui si svolge ancora una attività agricola (a), o aree in attesa di essere urbanizzate in cui l'attività agricola è terminata da pochi anni e si trovano in una situazione che Gilles Clément chiama "paesaggio secondario" (b) accogliendo specie pioniere che presto scompaiono a vantaggio di specie più stabili. Quest'ultima situazione è caratterizzata da una forte biodiversità floristica e faunistica.



### *Aree dismesse*

Rappresentano aree nelle quali venivano svolte attività produttive, finanziarie o di gestione, come l'ex consorzio agrario o l'ex cantina sociale. Nella maggior parte dei casi queste zone sono caratterizzate dalla presenza di edifici industriali in stato di abbandono, di grandi aree asfaltate infestate da piante pioniere, e dal deposito di vecchio materiale legato all'attività svolta in precedenza.









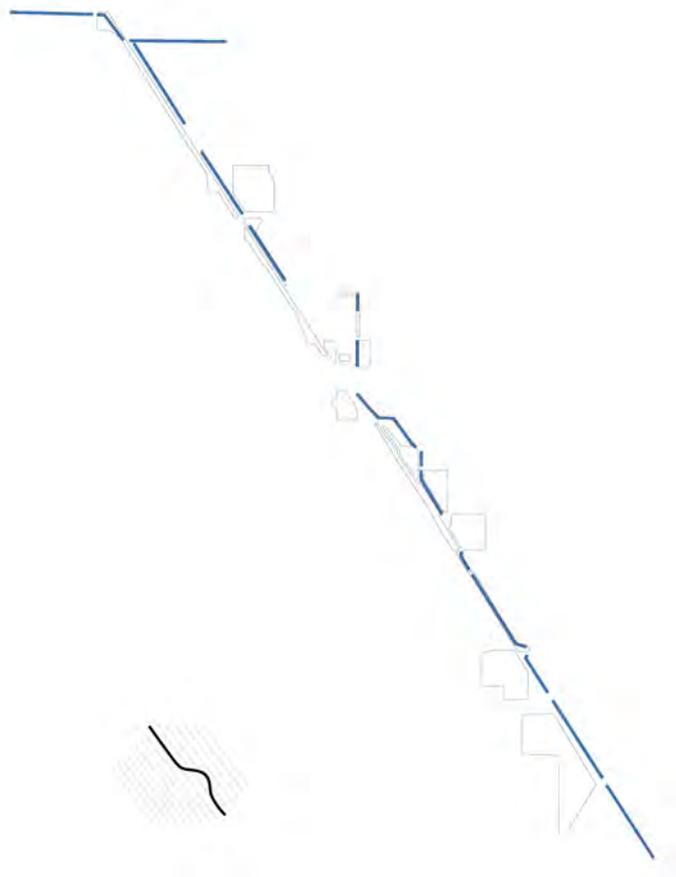
## Adiacenze

Particolarmente interessante ai fini del progetto è individuare, non solo ciò che è presente all'interno del paesaggio entropico, ma anche gli elementi che si trovano ad esso adiacenti. Non ci interessa individuarli tutti ma solo i più significativi ai fini del nostro lavoro.



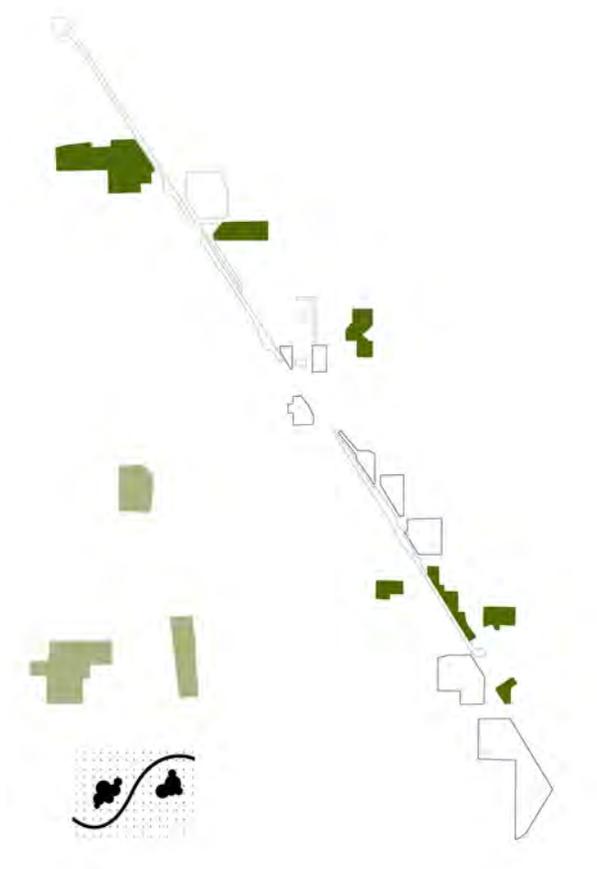
### *Canale d'irrigazione*

L'inserimento della linea ferroviaria nel territorio carpigiano ha determinato anche una modifica della rete dei canali di irrigazione preesistenti che dovettero adattarsi alla nuova direzionalità allontanandosi dal vecchio tracciato romano. È il caso del canale di irrigazione che costeggia la ferrovia, il quale, trovandosi all'interno della sua fascia di rispetto è ancora integro per quasi tutta la sua lunghezza, mentre tutti gli antichi canali sono stati tombati o trasformati nell'attuale rete fognaria.



### *Parchi pubblici*

A colpo d'occhio è evidente la mancanza di un grande spazio verde nel quale la popolazione possa svolgere una qualsiasi attività diversa dal semplice portare a spasso il cane. I parchi che godono di una certa rilevanza sono il Parco delle Rimembranze, che accoglie la statua equestre di Manfredo Fanti, e il Parco della resistenza, situato di fronte al cimitero. Entrambi si trovano molto vicini al centro storico. Quasi tutti gli altri spazi verdi invece, non sono relazionati con la città ma semplicemente al servizio del comparto urbano o dell'isolato in cui si trovano.

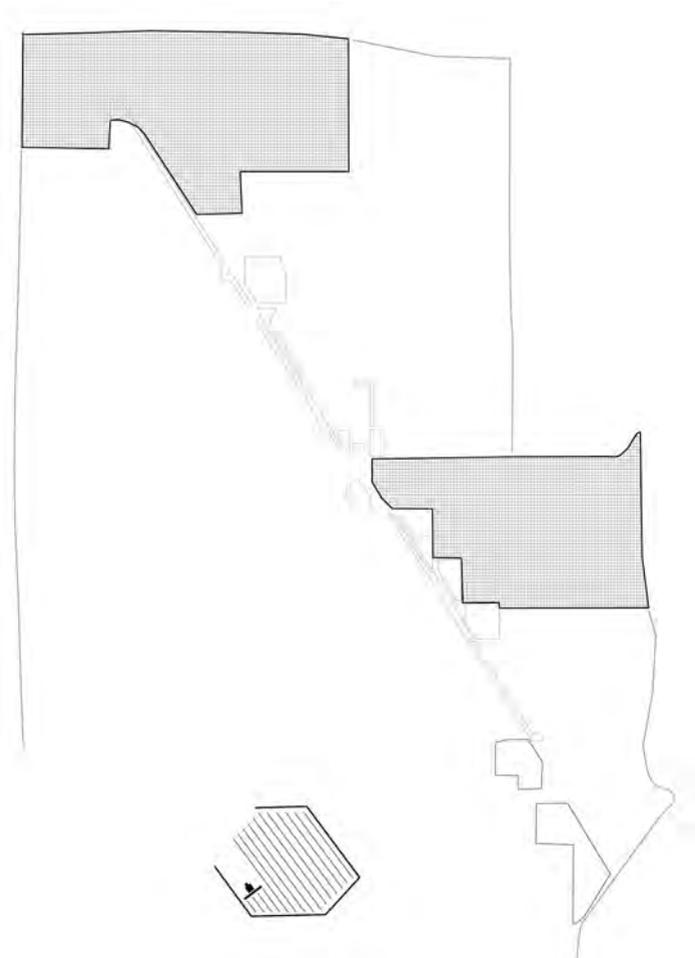






## *Riserve*

«La riserva è un luogo non sfruttato. La sua esistenza è legata al caso oppure a una difficoltà d'accesso che rende lo sfruttamento impossibile o costoso. Appare per sottrazione dal territorio antropizzato» (Gilles Clément, Manifesto del terzo paesaggio).

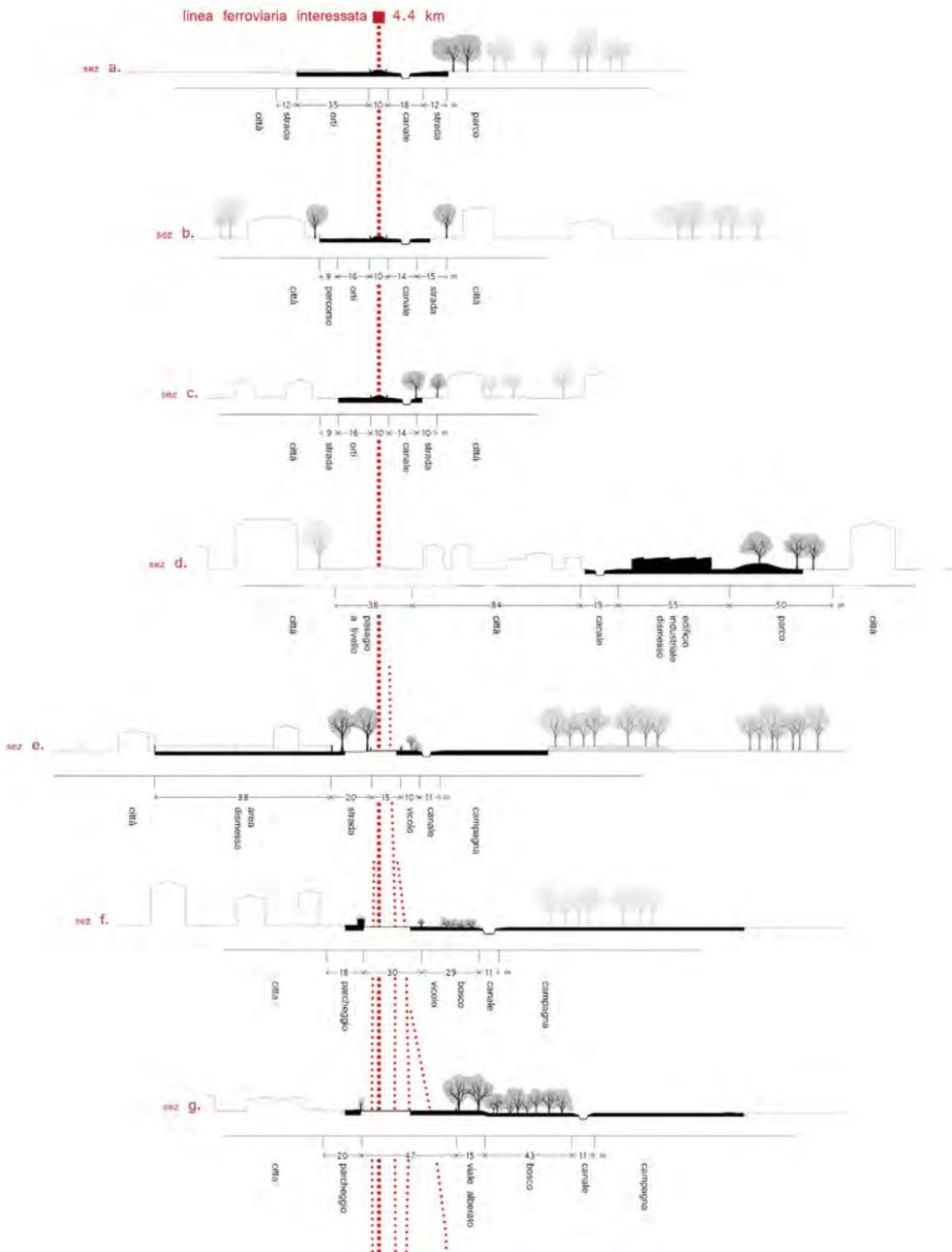


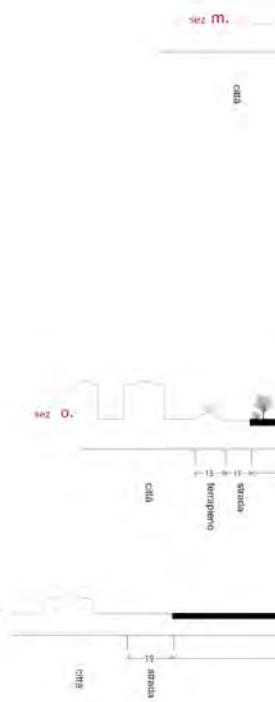
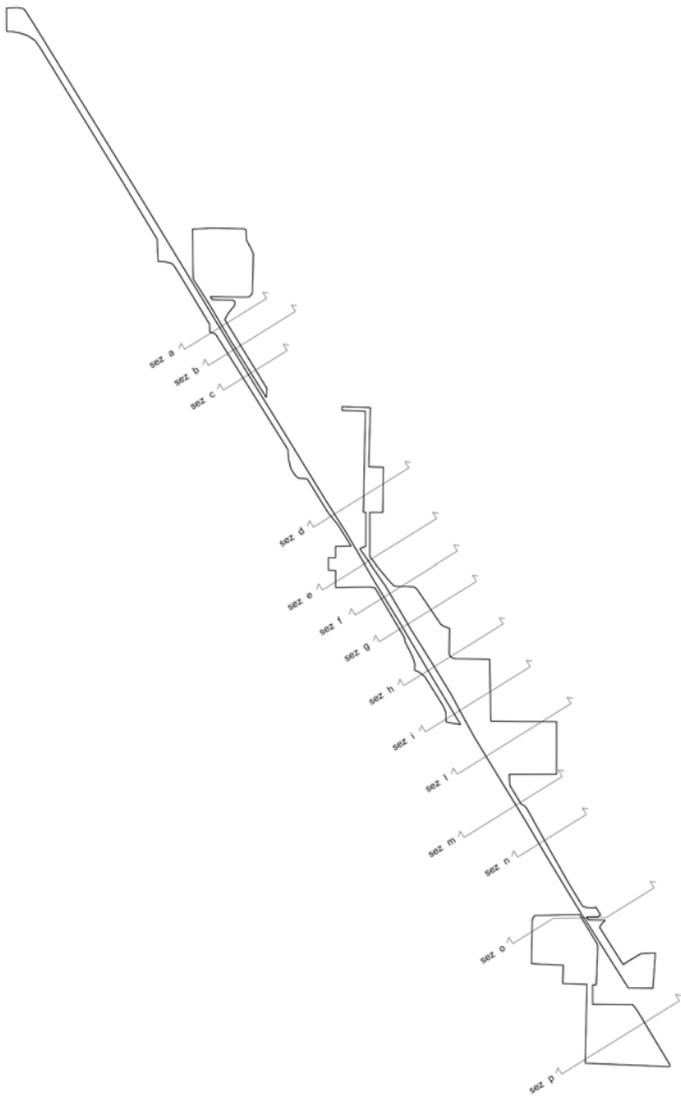


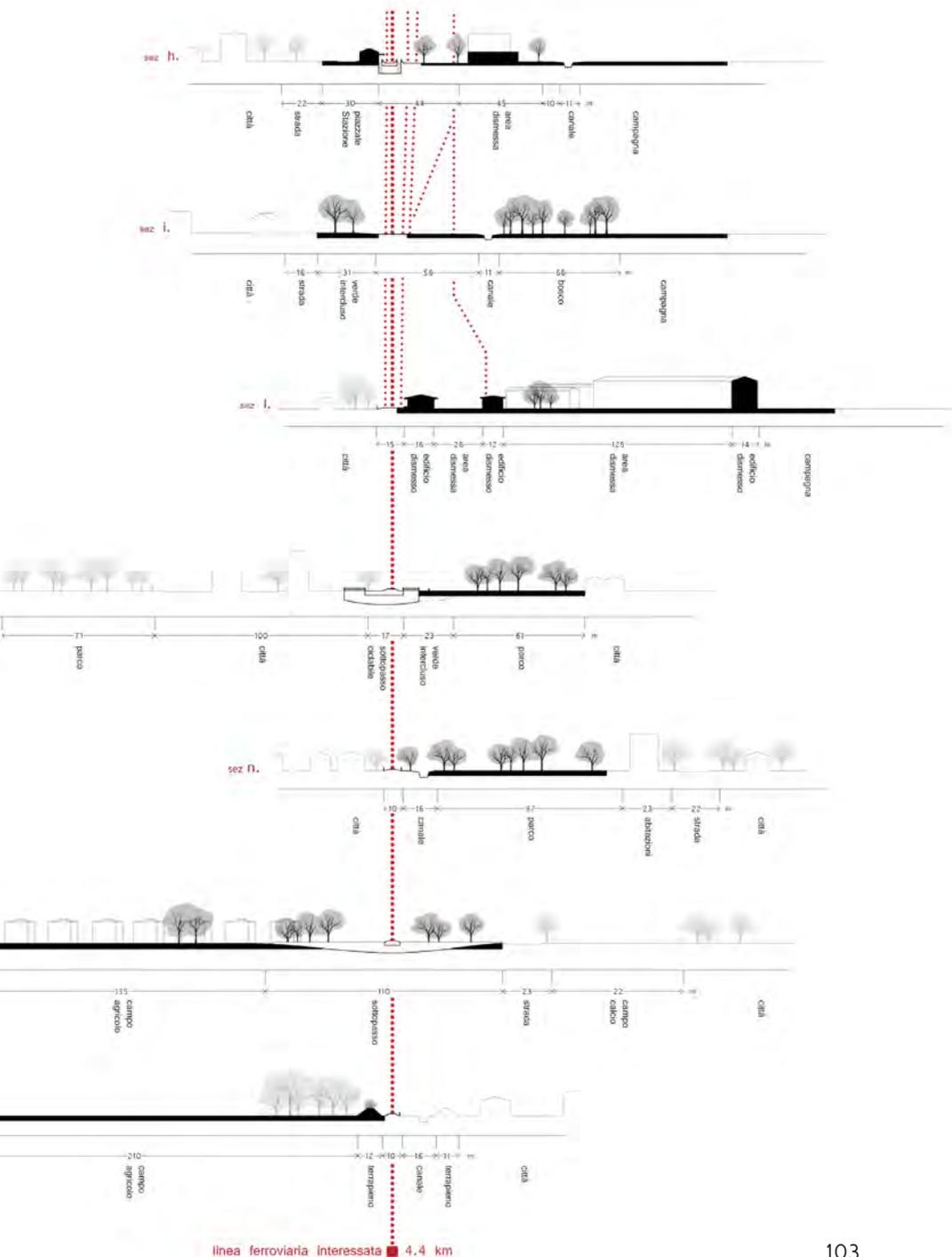
## **STATO DI FATTO**

Quello che segue è una rappresentazione dello stato di fatto delle aree a ridosso della ferrovia dove, attraverso delle sezioni significative, si mettono in evidenza le diverse dimensioni che caratterizzano il paesaggio entropico. Si può vedere come spesso ci sia un passaggio drastico tra aree molto strette (18 metri) ed aree molto vaste (fino a 150 metri)









DEGLI ORTI



UNA NAVE

CHE DISORDINE



CASA DEI SOGNI



CHE TRAFFICO



LI C'È UN POSTO



LA STAZIONE È VICINA



VERSO IL CENTRO



LA C'È UN CASTELLO

QUI SI ENTRA

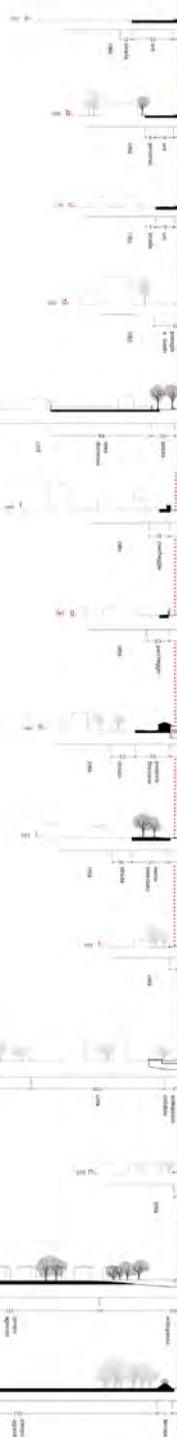


ORIZZONTE

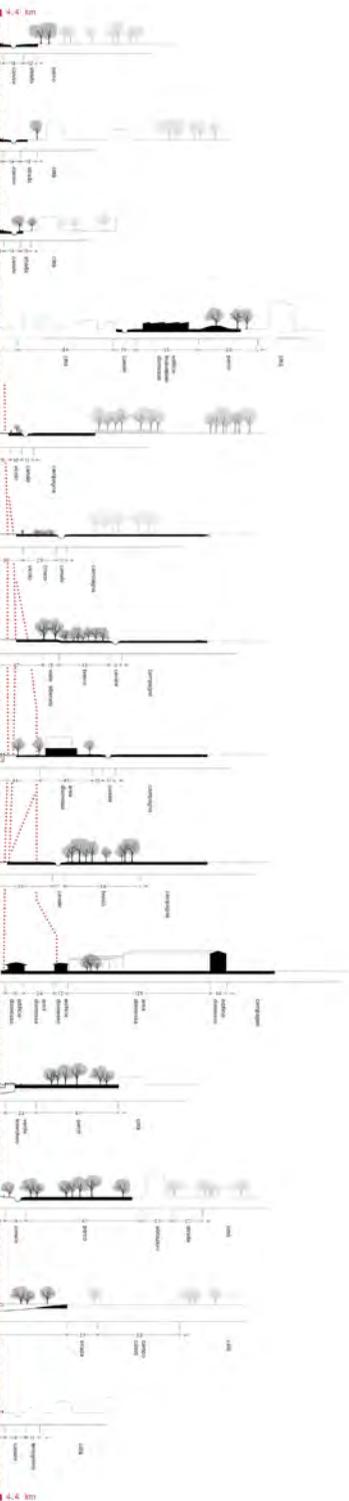


UN GIORNO CRESCERANNO

linea ferroviaria interessata



linea ferroviaria interessata



GIOCHIAMO



QUI C'È UN CANALE



SEDIAMOCI ALL'OMBRA



QUESTO EDIFICIO SI È PERSO

PASSAGGI DIMENTICATI



CANALE



DOVE SONO?

RICORDA UNA NAVATA



QUI C'È UN BOSCO

SPAZIO LIBERO



GLI ALBERI ASPETTANO IL TRENO



IN ARRIVO AL BINARIO 2



CITTÀ FANTASMA

SOTTOTERRA



UNA SCORCIATOIA



PARCO



## **GLI ELEMENTI DEL PAESAGGIO**

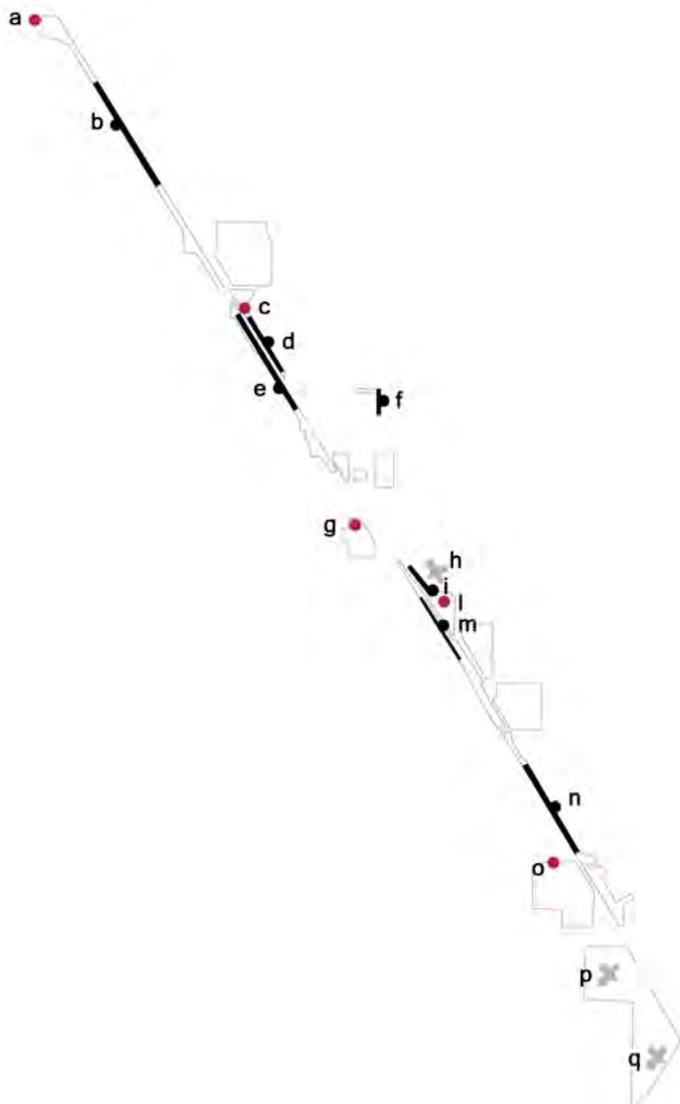
Percorrendo il paesaggio entropico ci si può accorgere che alcuni elementi riescono a catturare maggiormente l'attenzione dell'osservatore, rispetto ad altri che invece tendono a non rimanere impressi nella memoria, non evocando alcuna immagine particolare. Se per Gilles Clément il paesaggio è "ciò che si trova alla portata del nostro sguardo [...], ciò che conserviamo nella memoria dopo aver smesso di guardare" allora quello che non rimane, in un certo senso non appartiene al paesaggio. Occorre però puntualizzare che la mente non ha la capacità di cogliere e trattenere tutti gli aspetti di un oggetto osservato in un colpo solo. Spesso occorre passare davanti ad un edificio dieci, venti, cento volte per accorgersi di una sua particolarità unica. Oppure lo stesso elemento visto da punti diversi può modificare notevolmente la propria figurabilità. Nella maggior parte dei casi comunque ciò che conserviamo nella memoria è solo una piccola parte delle caratteristiche di un oggetto o di un luogo, come per esempio il colore di un edificio, la forma particolare di un albero, il profumo di un prato o la sensazione che abbiamo provato in un determinato posto, ma soprattutto il modo con cui un dato oggetto riesce a rievocare qualcosa che appartiene alla nostra memoria. In tal senso il paesaggio "è una percezione (e) si presenta per ciò essenzialmente soggettivo (che) viene letto attraverso un potente filtro, fatto di vissuto personale e armatura culturale" (Gilles Clément, *Giardini, paesaggio e genio naturale*), per questo motivo esso ha la capacità di stringere un rapporto diretto con chi lo attraversa.

Occorre ora cominciare a classificare i tipi di elementi che si incontrano attraversando il paesaggio entropico per poterli mettere in evidenza ed amplificarne le caratteristiche. Tutti gli elementi appartengono a due grandi famiglie, elementi naturali e manufatti edilizi.



## Elementi naturali

Di seguito troviamo gli elementi che sono stati selezionati dopo ripetuti sopralluoghi nelle aree di interesse. Sono stati inseriti anche elementi non naturali come ponti e attraversamenti del canale in quanto elementi che consentono al corso d'acqua di godere di una maggiore visibilità.

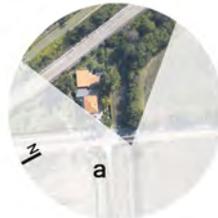


## Elementi puntuali

Solo elementi che occupano un posizione definita dello spazio, individuabile con un punto su una mappa. Generalmente possono essere osservati da più punti di vista e diventano facilmente punti di riferimento all'interno del paesaggio urbano. Possono essere alberi, singoli o doppi, ponti o collinette. Anche uno spazio vuoto in mezzo ad un gruppo di alberi può essere considerato un elemento puntuale anche se nessun elemento ne segna fisicamente la posizione.

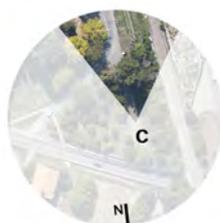
### *Ponte*

Rappresenta una pausa all'interno del percorso, un punto dove fermarsi un attimo ad ammirare il paesaggio circostante.



### *Albero (alto)*

Un albero di grandi dimensioni isolato dagli altri rappresenta un punto di attrazione. Un punto in cui fermarsi all'ombra per capire come proseguire nel percorso.



### *Albero (chioma bassa)*

Un albero isolato all'interno di un tessuto urbano rappresenta un ottimo punto di riferimento anche un ottimo riparo nelle giornate di caldo e per fermarsi a fare una pausa.



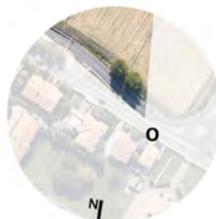
### *Cerchio di alberi*

Un gruppo di *Populus nigra pyramidalis* disposti a semicerchio, quasi nel tentativo di abbracciare lo spazio vuoto, formano un elemento particolarmente suggestivo e facilmente distinguibile all'interno del tessuto urbano



### *Coppia di alberi*

Due alberi affiancati quasi sempre vengono utilizzati per dare maggiore evidenza ad un ingresso o ad un passaggio. Non indicano la conclusione di un discorso ma la prosecuzione della narrazione del paesaggio urbano.

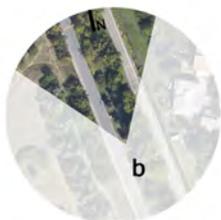


## Elementi lineari

Per alcuni elementi non è possibile indicare una posizione precisa su una mappa e neppure distinguerli in modo univoco, poiché essi si possono estendere per lunghi tratti della città. Questi elementi possono essere però indicati con una linea che ne mostra l'andamento all'interno del territorio. Spesso ci si limita ad indicarne l'inizio e la fine o in alternativa si citano gli elementi che lo contengono "tra la strada e la ferrovia". Generalmente sono elementi che rimangono uguali a se stessi per tutta la loro lunghezza mentre tutto quello che è intorno cambia. Canali, fiumi, alberate, sono tutti esempi di elementi lineari.

### *Prato di bordo e frutteto*

Un prato verde libero da ostacoli ha la possibilità di trasformarsi in un'area di gioco per i bambini, soprattutto se in vicinanza troviamo delle abitazioni.



## *Canale*

Costeggiare un canale pieno d'acqua può risultare molto piacevole durante una passeggiata, soprattutto all'interno del paesaggio urbano in cui elementi di questo tipo sono decisamente rari.



## *Orti urbani "a schiera"*

Facilmente gli orti diventano la più comune attività di possesso abusivo delle aree abbandonate. Sono aree molto vive e frequentate. Oltre ai proprietari è possibile incontrare numerose persone che attraversano questi posti e che spesso si fermano a fare due chiacchiere.



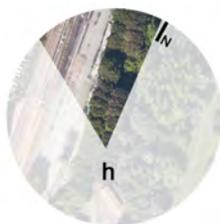
### *Passerella*

I punti di attraversamento di un canale diventano facilmente memorizzabili nella mappa personale di chi attraversa la città. Sono anche l'occasione di un punto di vista diverso dal solito, in cui si può godere della vista prospettica del canale ed individuare facilmente riferimenti lontani che si vogliono raggiungere.



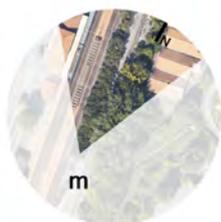
### *Doppia alberata*

Alberi molto alti disposti secondo due file parallele danno vita a spazi molto suggestivi, totalmente all'ombra se il fogliame è molto fitto. Riescono a richiamare spazi basilicali, sia per la loro monumentalità sia per l'atmosfera di intimità e di silenzio che si crea. Rappresentano veri e propri spazi chiusi all'interno dello spazio aperto.



### *Alberata singola*

Una fila singola di alberi indica principalmente un margine, un limite oltre il quale non andare o una frontiera tra due tipi di ambienti diversi. Si percorre di solito stando da un solo lato rispetto agli alberi e si può usufruire dell'ombra sono in certi orari della giornata.



### *Parco (canale)*

Un parco che al suo interno è attraversato da un canale d'acqua diventa un elemento significativo all'interno del paesaggio urbano per la sua caratteristica di unicità e per l'atmosfera rurale che si può generare all'interno.



## Elementi diffusi

Sono elementi che occupano una porzione di territorio molto vasta. Si possono indicare con un punto su una mappa segnandone il baricentro geometrico anche se poi essi si estendono ben oltre o alternativamente ne vengono segnati in confini. Aree boschive, vaste porzioni di territorio lasciate incolte sono elementi diffusi, ma anche elementi di dimensione più ridotta possono rientrare in questa categoria.

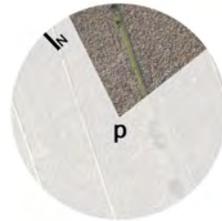
### *Bosco*

Aree boschive con una vegetazione fitta e difficilmente attraversabile sono elementi molto rari all'interno del paesaggio urbano e riccamente popolati dalla fauna locale. Sono veri e propri polmoni verdi per le città e dovrebbero essere conservati il più possibile per come si presentano.



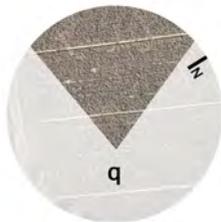
### *Friche, incolto*

«Deriva dall'abbandono di un'attività. Evolve naturalmente verso un paesaggio secondario. Accoglie rapidamente specie pioniere che presto scompaiono a vantaggio di specie più stabili, fino al raggiungimento di un equilibrio» (Gilles Clément, Manifesto del terzo paesaggio).



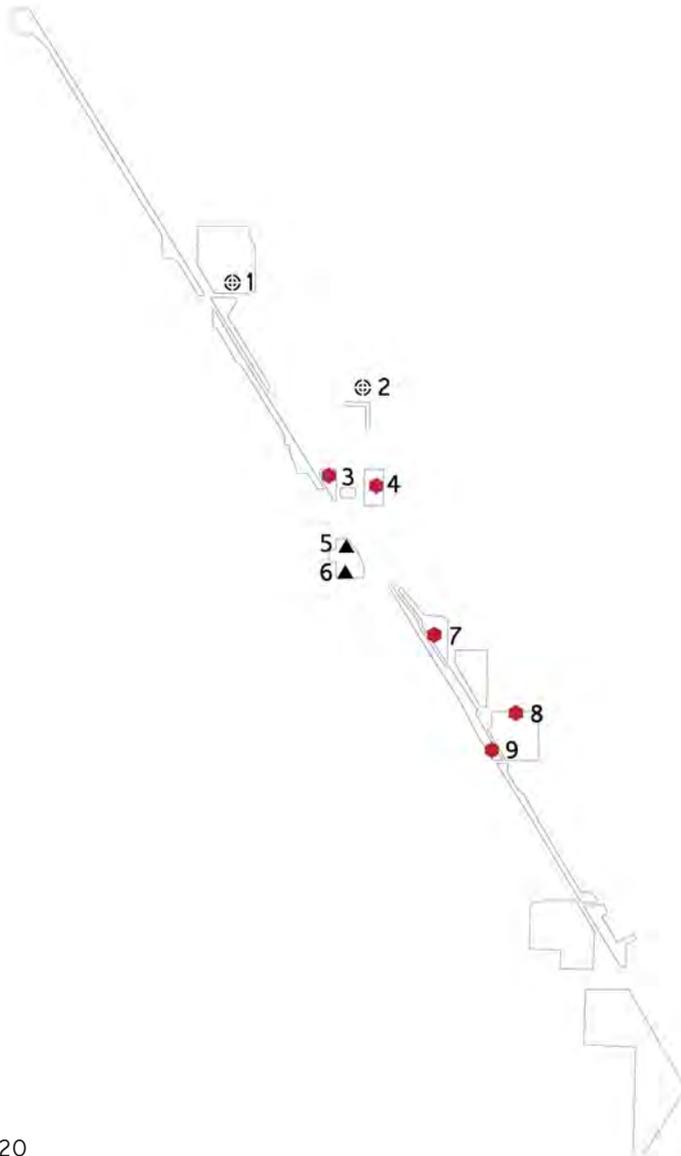
### *Vasca di laminazione*

A seconda delle piene e dell'emergenza idrica del territorio permette alle aree circostanti di godere saltuariamente della presenza d'acqua.



## Manufatti edilizi

Sono tutti gli elementi antropici, costruiti dall'uomo, per lo più edifici nel caso del paesaggio urbano. Questi possono svolgere ruoli differenti in base alla loro posizione, forma, dimensione, colore e alla funzione che svolgono.



## Riferimenti radiali

«Sono un tipo di elementi puntiformi, ma rimangono esterni, l'osservatore non vi entra. Sono generalmente costituiti da un oggetto fisico piuttosto semplicemente definito. Alcuni sono visibili da una serie di angolazioni e da molo lontano, come torri, cupole o montagne [...], altri sono principalmente localizzati, visibili soltanto in aree ristrette ed a chi li avvicina secondo certe direzioni» (Kevin Lynch, *L'immagine della città*).

### *Torre*

Alcuni manufatti architettonici hanno la capacità di rimanere facilmente impressi nella memoria di chi li incontra per questo diventano punti di riferimento importanti per muoversi attraverso la città.



### *Edifici alti*

Insieme a torri e campanili sono punti di riferimento visibili da grande distanza e permettono facilmente di orientarsi all'interno tessuto urbano.



## Edifici industriali

Alcune attività industriali si sono sviluppate in seguito all'inserimento della linea ferroviaria per necessità legate al trasporto delle merci. In seguito alla chiusura di tali attività le aree che le ospitavano sono rimaste abbandonate. Alcune vennero occupate da gruppi anarchici negli anni '60 e i graffiti visibili sugli edifici rimangono a testimonianza di questo passaggio.

### *Vuoti urbani*

Derivano dalla cessione di un'attività e dal successivo abbandono di un'area. Conservano generalmente gli edifici legati al tipo attività svolta. Rappresentano la possibilità di restituire un spazio pubblico all'interno di un tessuto urbano ormai saturo.



## *Shed*

Gli edifici industriali a shed permettono di avere una vasta superficie coperta con una grande illuminazione. Sono ideali a diventare grandi contenitori in cui inserire attività pubbliche per i cittadini, come mercati e altre attività con grande afflusso di persone.



## *Ex Consorzio Agrario*

È costituito da un complesso edifici con dimensioni molto differenti tra loro, con morfologie altrettanto dissimili, separati da uno spazio libero e circondati da una fitta vegetazione. Un imponente viale di tigli fa da ingresso dall'area. Rappresenta un punto nevralgico città dove concentrare una serie di attività ancora assenti nella città.





### *Area produttiva dismessa*

Un altro complesso di edifici abbandonati, vicino al precedente, poco più a sud. Decisamente l'area più interessante e anche la più urgente da riqualificare per la sua posizione strategica. L'area si trova contemporaneamente a contatto con la ferrovia, la campagna e la città costituendo una condizione privilegiata per la realizzazione di un nuovo tipo di paesaggio urbano che si configuri come dialogo tra questi tre elementi.





### *Edificio delle Ferrovie dello stato*

Gli edifici abbandonati legati alle ferrovie dello stato sono manufatti molto significativi. Sono generalmente costituiti da un telaio di cemento armato con tetto a capanna e con tamponamenti in laterizio. Attivare questi luoghi è fondamentale per creare dei flussi attraverso il paesaggio entropico.



## Ville storiche

Dopo l'abbattimento delle mura cominciarono a realizzarsi le prime ville nella campagna in prossimità della città. Attualmente si trovano praticamente nel centro storico. Alcune mostrano una buona qualità architettonica e potrebbero acquistare un nuovo rapporto con la città, se valorizzate ed inserite in un contesto pubblico.

### *Villa Liberty*

Una villa liberty domina una vasta area abbandonata ad un centinaio di metri dall'edificio dell'ex cantina sociale anch'esso abbandonato. Il lotto su cui insiste la villa è senza dubbio strategico per la sua contemporanea adiacenza al centro e alla ferrovia e fa da elemento di mediazione tra queste due parti.



### Ex cantina sociale

Edificio molto significativo realizzato intorno agli anni 30'. La "sorella maggiore" della villa che si trova nella stessa area chiude la prospettiva dei viali realizzati dopo l'abbattimento delle mura, e si configura come ideale punto di passaggio tra la zona nord della città e il centro storico.



## Struttura narrativa

Quelli sopra evidenziati sono gli elementi presenti all'interno del paesaggio entropico o visibili all'interno di esso. Come una sorta di punteggiatura, essi scandiscono la trama narrativa del paesaggio urbano, la pause tra un discorso ed un altro. Dividono il paesaggio in "scene" dove il "dramma" della città si mostra in maniera differente. «La città è un evento drammatico nel suo ambiente» (Gordon Cullen, Il paesaggio urbano, morfologia e progettazione) e tale dramma si realizza nel rapporto con cui gli elementi che concorrono a creare l'ambiente, come edifici, alberi, natura, acqua, traffico, annunci pubblicitari e così via, vengono intessuti tra loro. Non è quindi sufficiente realizzare un percorso che semplicemente colleghi questi elementi tra loro, ma occorrerà costruire un sistema di relazioni tra un elemento ed un altro e tra gli elementi e la città, lavorando su una duplice scala; macro-paesaggio e micro-paesaggio.





**CONNETTERE**

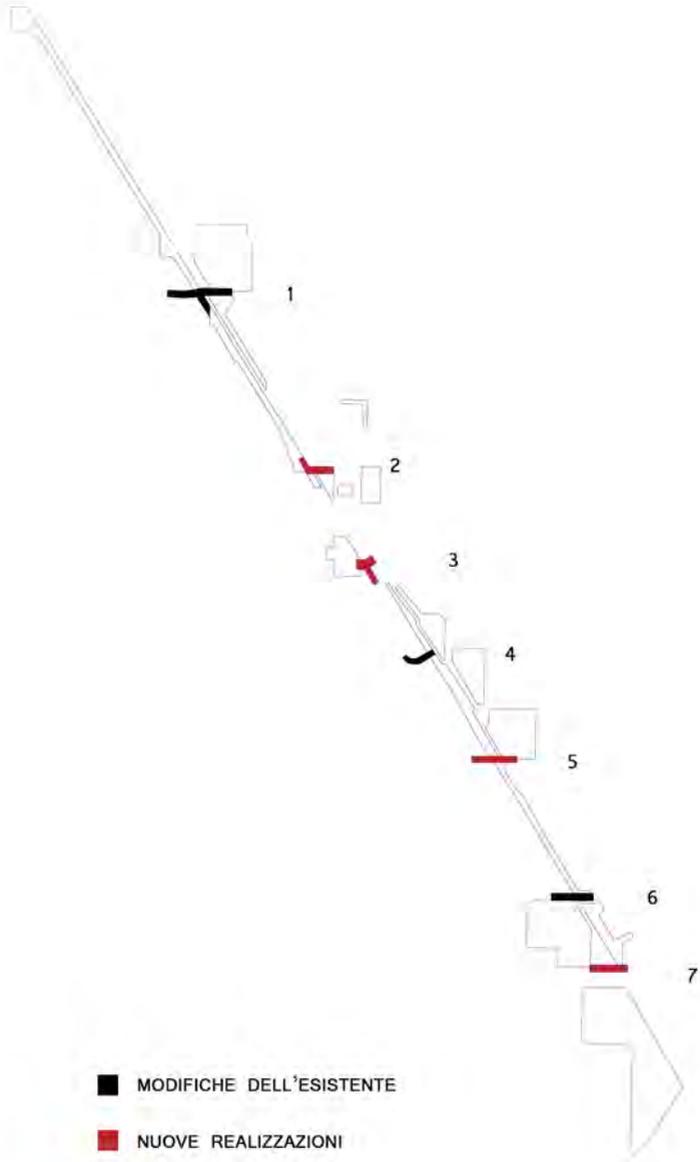
## Collegare il paesaggio entropico

Il primo intervento che il paesaggio entropico richiede è senza dubbio quello di collegare tra loro i vari frammenti e renderli accessibili dalla città nei casi in cui non lo siano. Alcuni di questi frammenti risultano a contatto tra loro, divisi solo da una recinzione o da una vegetazione impenetrabile, altri richiedono interventi che ritaglino dalla città la porzione sufficiente di terreno per realizzare la connessione tra due o più porzioni.

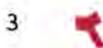
## Collegamenti trasversali

Sebbene i frammenti del paesaggio entropico a colpo d'occhio sembrino tutti ben allineati secondo la linearità della ferrovia, guardando attentamente si può notare che collegare alcuni di essi non risulta del tutto semplice. Soprattutto nel caso in cui due aree si trovino sui lati opposti della ferrovia. Effettuare un collegamento tra loro vuol dire per forza di cose oltrepassare la ferrovia. Ciò richiede la realizzazione di infrastrutture ed interventi consistenti per la realizzazione di sottopassaggi nuovi o per modificare quelli esistenti. Questi collegamenti risultano trasversali rispetto all'andamento lineare del paesaggio entropico. Inoltre questi punti diventeranno i nodi preferenziali per entrare e uscire dalla città.



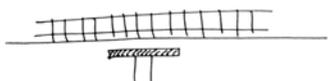
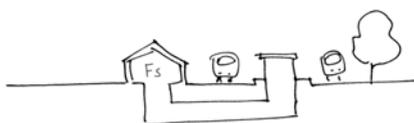
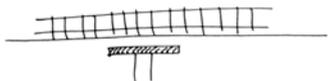


## Collegamenti trasversali



stato di fatto

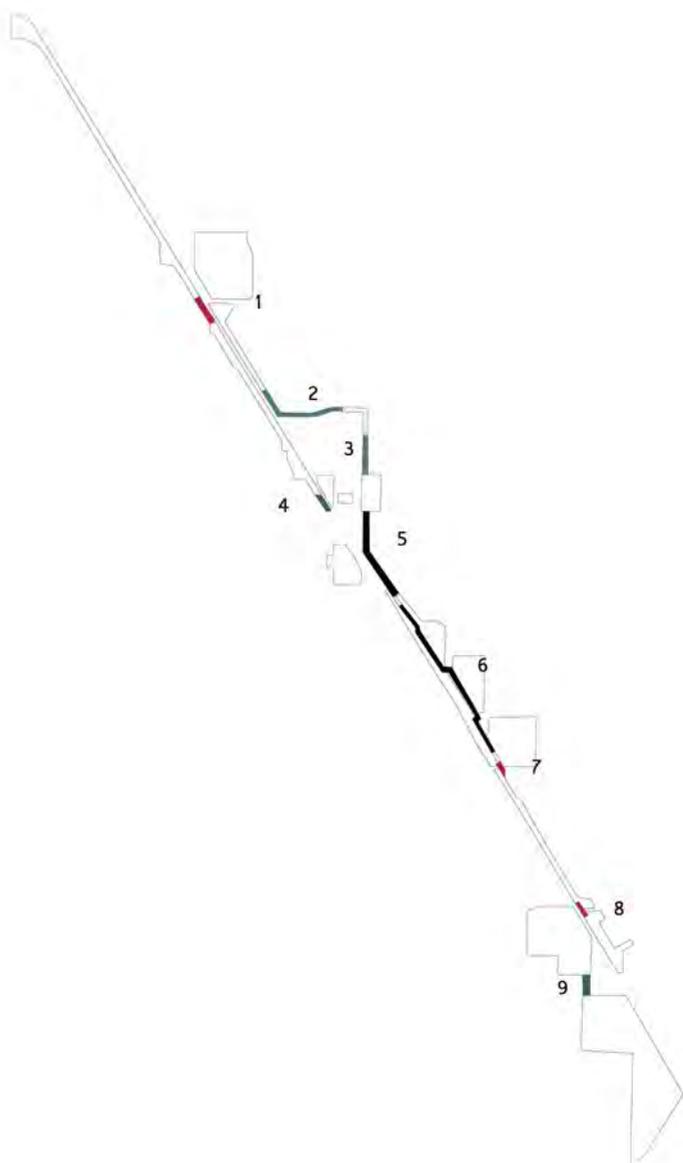
progetto



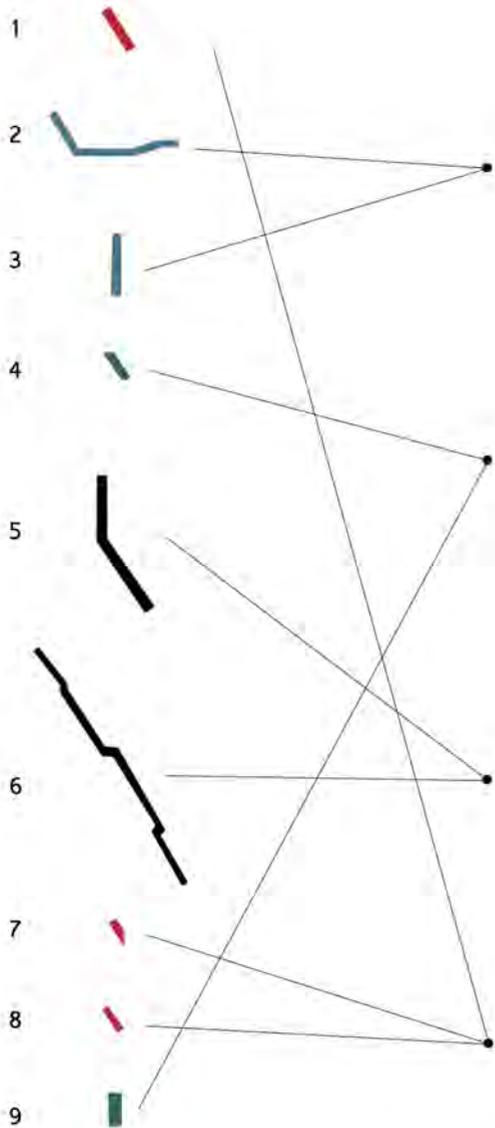
## Collegamenti longitudinali

Per collegare aree che si trovano dal medesimo lato della linea ferroviaria occorrono, nella maggior parte dei casi, interventi meno ingenti rispetto alla realizzazione di un sottopasso. Si passa da interventi minimi come la rimozione di una barriera, di recinzioni o muri perimetrali, ad interventi anche complicati come nel caso del ripristino dell'antico canale di irrigazione che in alcuni casi è stato tombato.

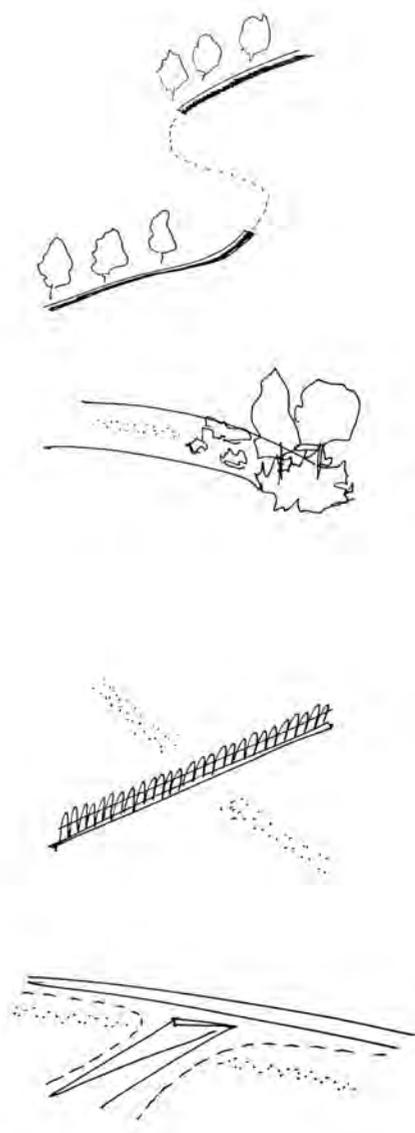




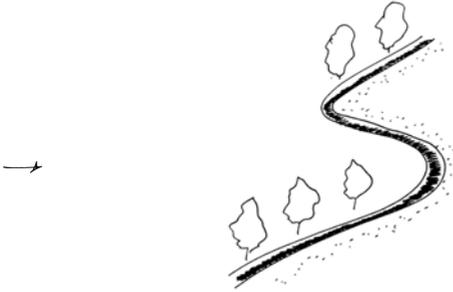
### Collegamenti trasversali



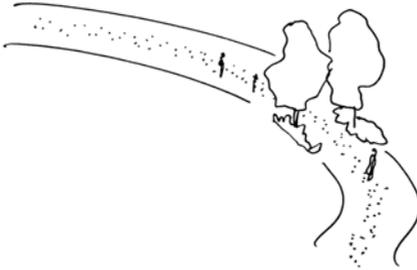
### stato di fatto



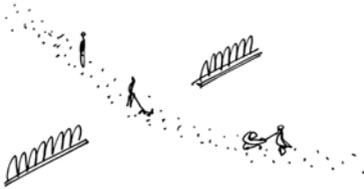
progetto



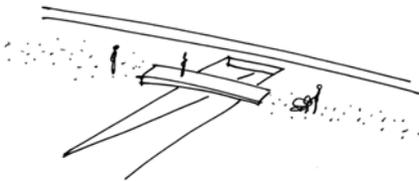
Ripristino canale d'irrigazione



Eliminazioni barrire naturali



Eliminazioni barrire artificiali

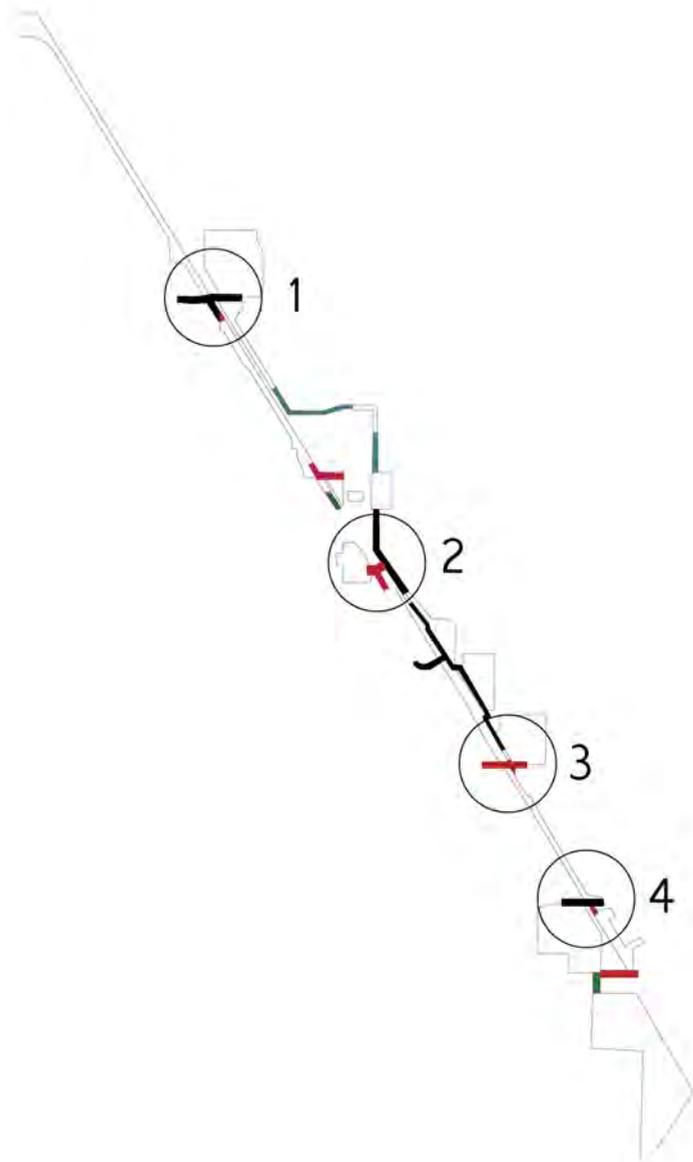


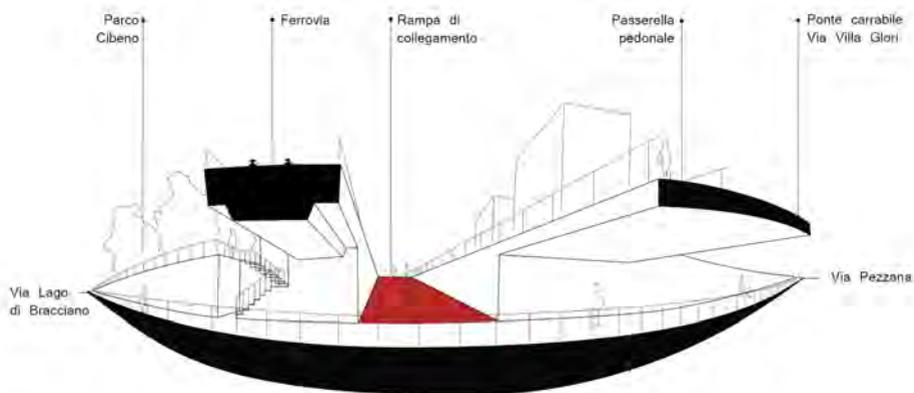
Realizzazione passerelle pedonali

## Interventi

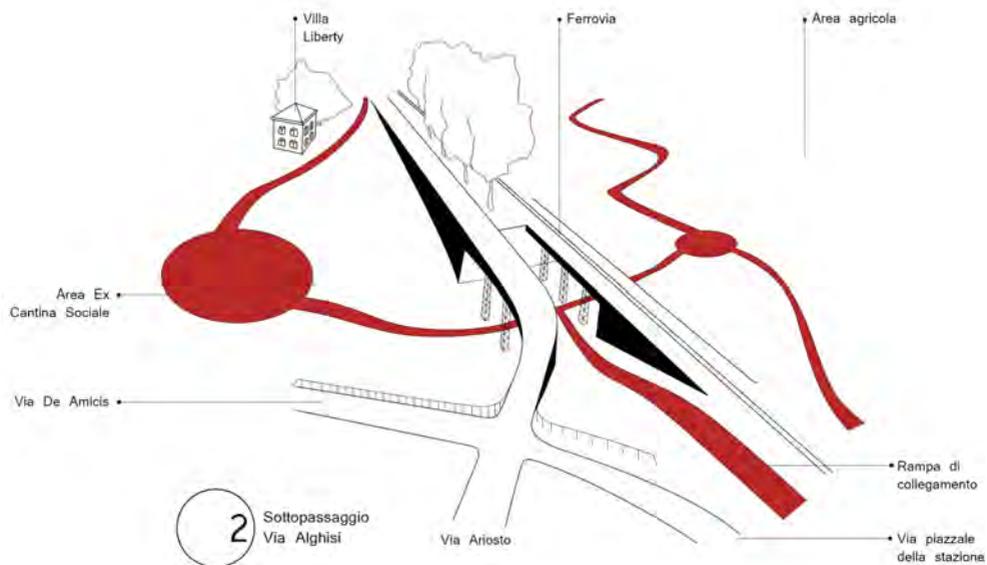
Gli interventi più consistenti riguardano i collegamenti che permettono di oltrepassare la ferrovia. È possibile individuare quattro aree principali in cui si concentrano gli interventi di collegamento sia trasversali che longitudinali: 1) il sottopasso di Via Lago di Bracciano, esistente, ma da modificare; 2) il sottopasso pedonale in corrispondenza di Via Ariosto da realizzare; 3) il sottopasso di Via Due Ponti da realizzare; 4) il sottopasso di Via Cimitero Israelitico, esistente ma da modificare. Di seguito essi sono rappresentati nello stato successivo agli interventi da effettuare.



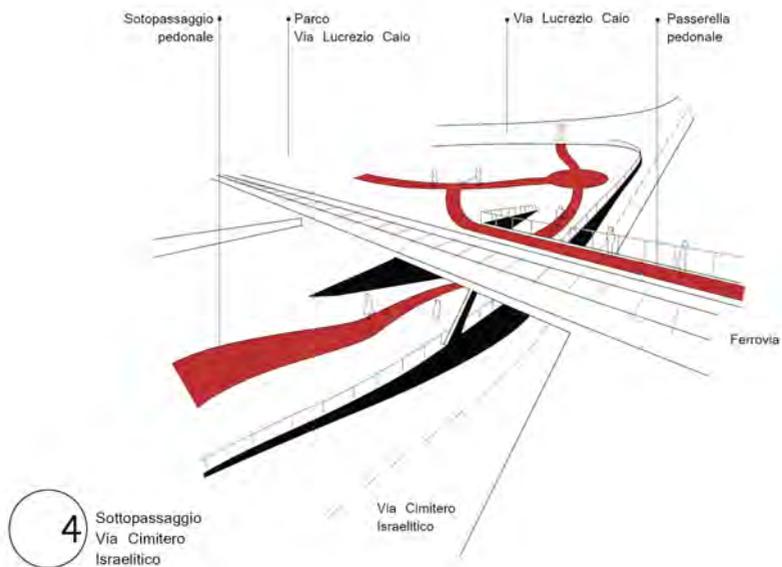
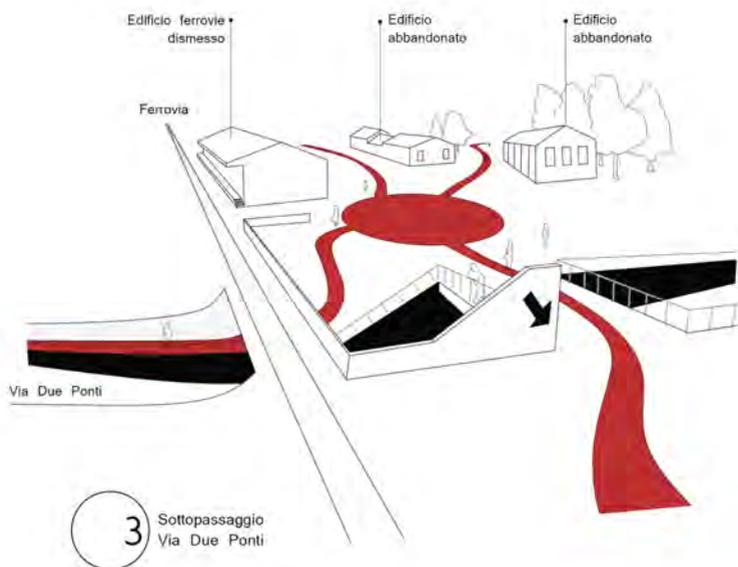




1 Sottopassaggio Via Lago di Bracciano

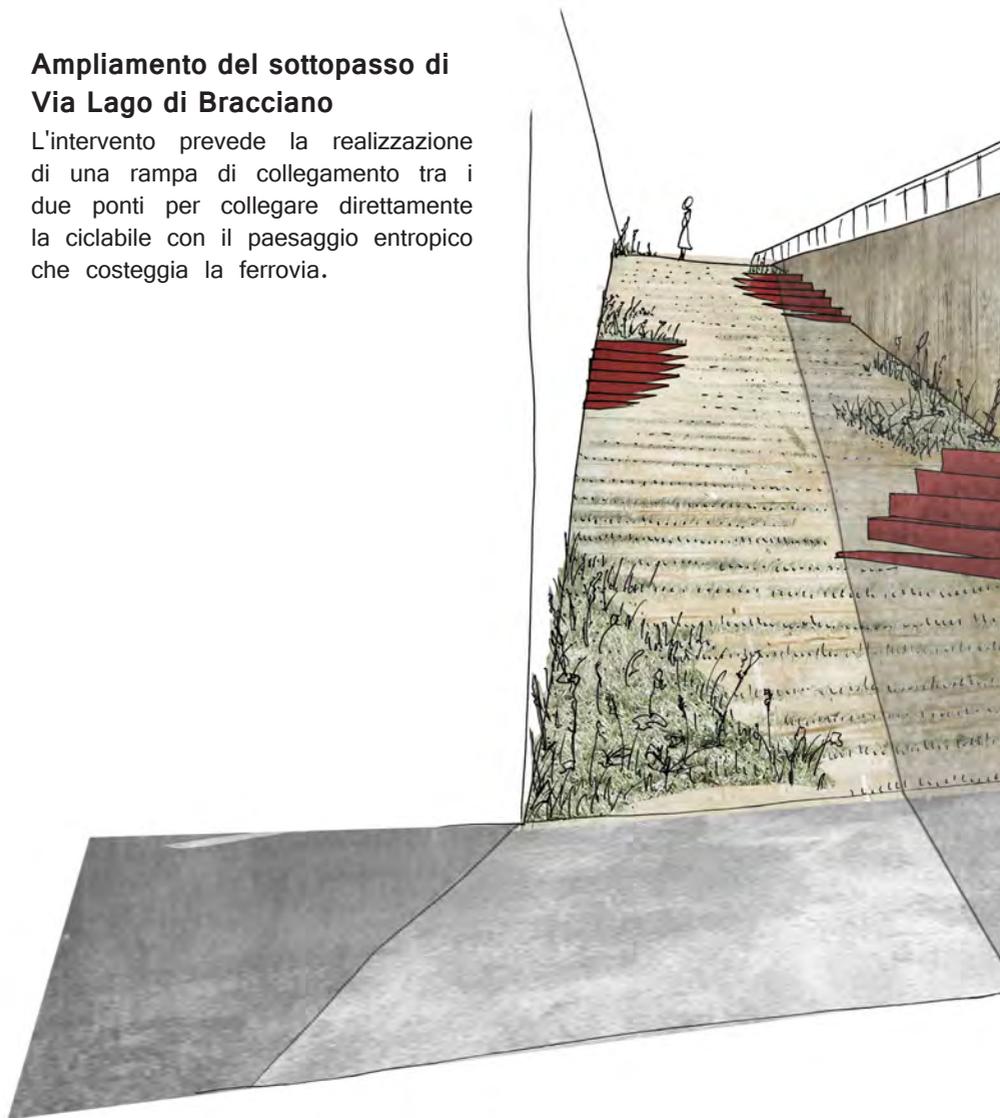


2 Sottopassaggio Via Alghisi



## **Ampliamento del sottopasso di Via Lago di Bracciano**

L'intervento prevede la realizzazione di una rampa di collegamento tra i due ponti per collegare direttamente la ciclabile con il paesaggio entropico che costeggia la ferrovia.





The image features a large, dark, textured triangular shape at the top right, resembling a wooden beam or a section of a roof. Below it, a series of thin black lines and a shaded area suggest a technical drawing or sketch of a road layout. The sketch includes a horizontal line, a vertical line, and a shaded triangular area at the bottom right, possibly representing a raised curb or a specific road section. The overall composition is minimalist and focuses on geometric forms and textures.

## **Modifica del sottopasso di Via Cimitero Israelitico**

L'intervento prevede l'allargamento del sottopasso con l'inserimento di un banchina più rialzata rispetto il piano della strada dedicata alla viabilità pedonale e ciclabile.







## **Realizzazione del sottopasso di Via Due Ponti**

L'intervento prevede la realizzazione del sottopasso con due ponti; uno per la ferrovia e l'altro per dare continuità al paesaggio entropico. Anche in questo caso la viabilità pedonale e ciclabile sono nettamente separate da quella carrabile che si trova su un piano inferiore.



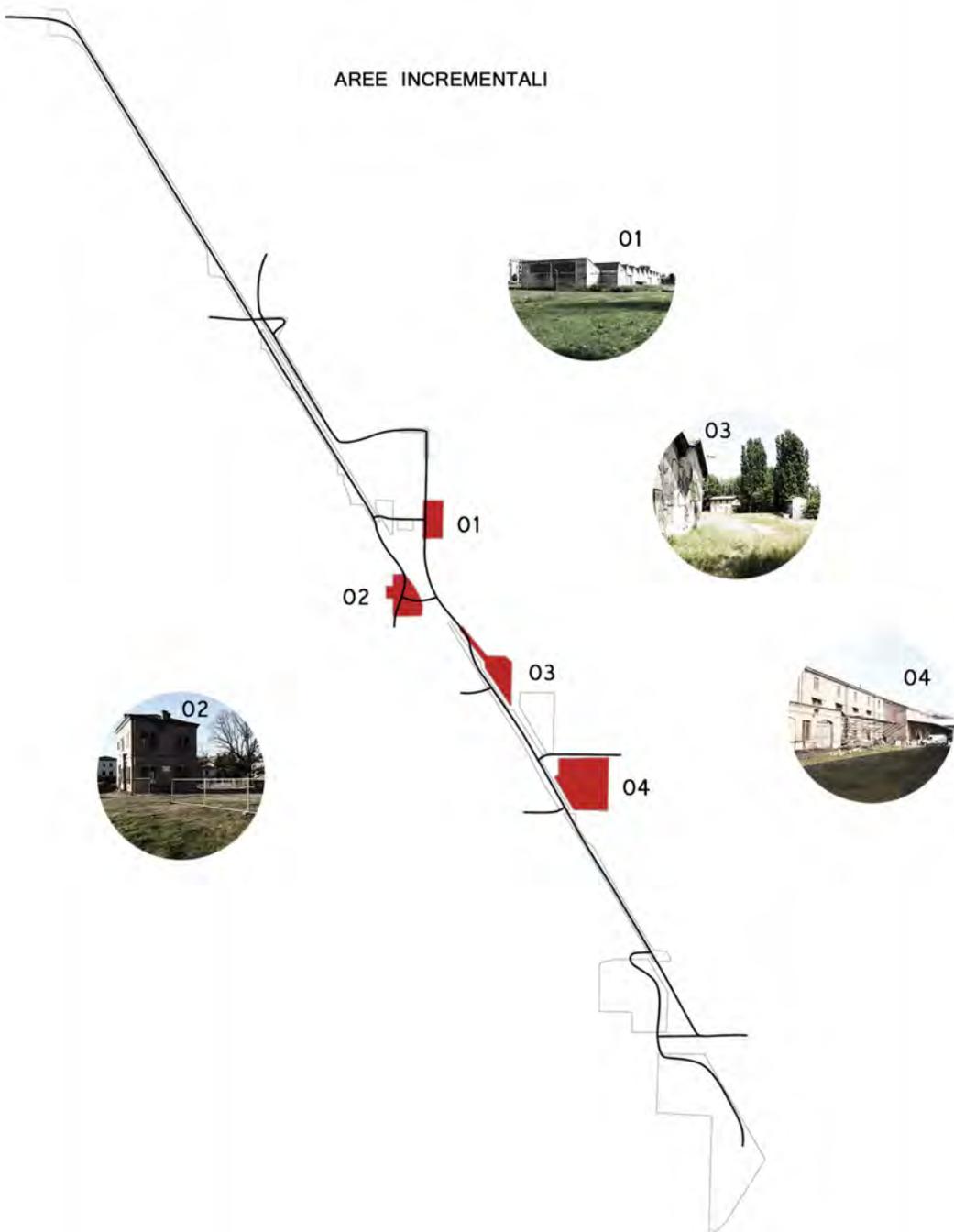
**ABITARE/ATTIVARE**

L'obiettivo è quello di creare all'interno del paesaggio entropico delle aree ad alta densità funzionale, che diventino dei punti di riferimento e delle mete da raggiungere affinché si creino dei flussi di movimento tra queste polarità. In base alle necessità della città si individuano aree commerciali, culturali, ludiche e ricreative.

### **Individuare le aree incrementalì**

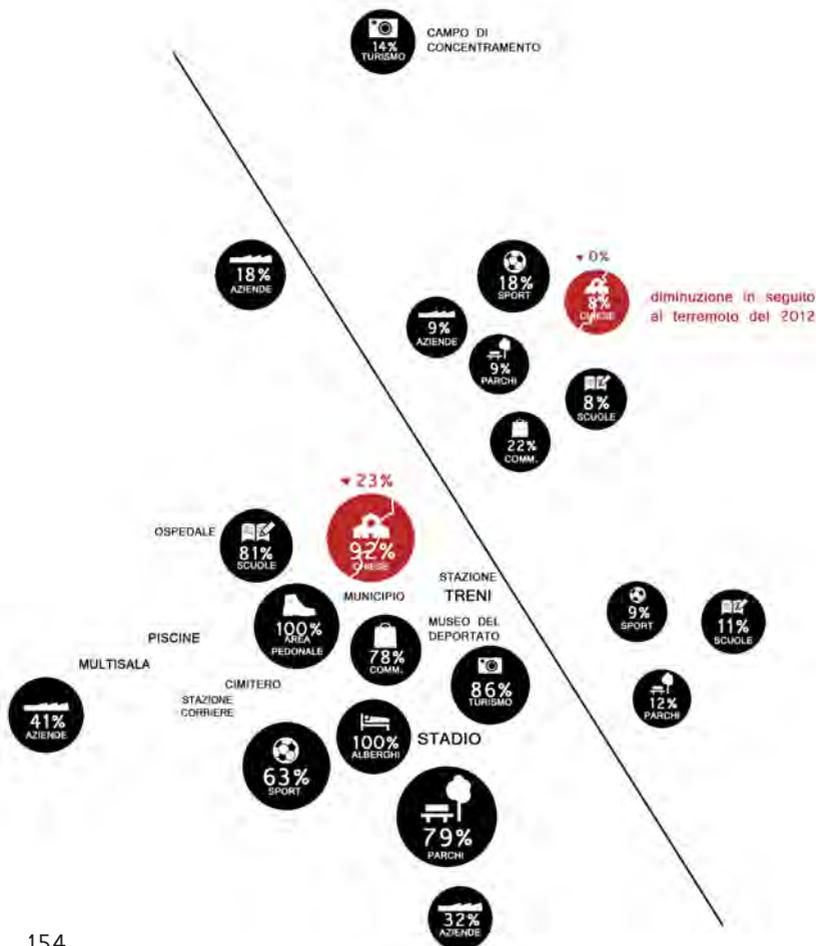
Occorre innanzitutto individuare le aree incrementalì, cioè quelle aree che risultano idonee ad ospitare una serie di attività. Si tratta in generale di spazi vasti, facilmente accessibili, con posizioni strategiche rispetto alla città, e in cui è possibile costruire nuovi fabbricati o riqualificarne quelli esistenti. Le caratteristiche di tali aree, la loro posizione, le condizioni delle zone circostanti, insieme all'analisi funzionale, permetteranno di individuare le funzioni più idonee da inserirvi.

## AREE INCREMENTALI



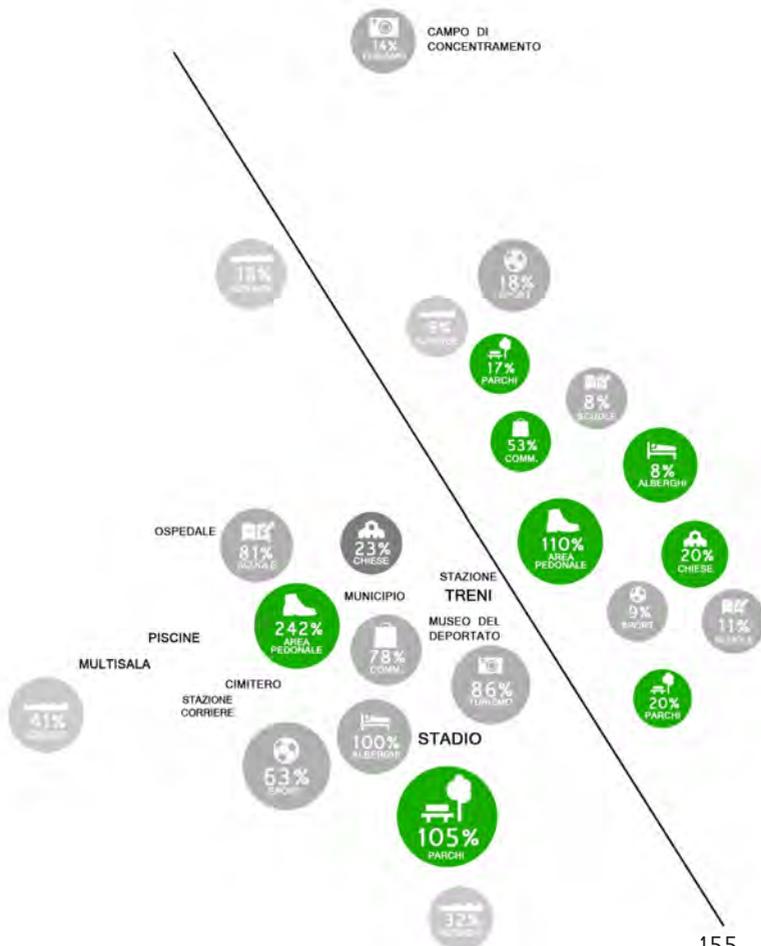
## Analisi funzionale

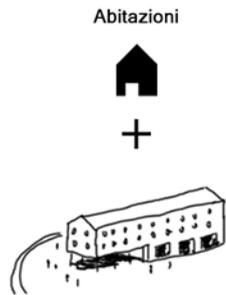
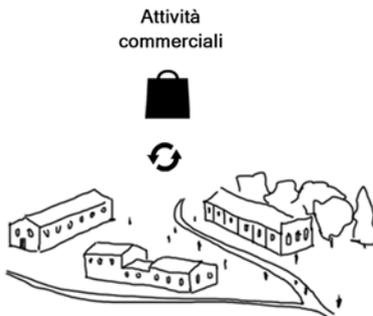
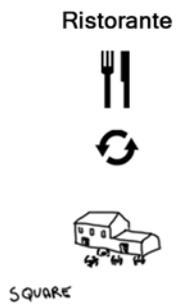
L'analisi svolta permette di capire in che percentuale sono disposte le funzioni principali rispetto all'asse della ferrovia. Alcune di esse risultano totalmente assenti ad est della linea Modena-Mantova. Altre lo sono solo in piccole percentuali. Altro fattore sfavorevole è la presenza, oltre la ferrovia, di due nuclei nettamente separati tra loro (zona Due Ponti e Cibeno), che produce una nuova divisione delle percentuali di ogni singola funzione, impedendoci di considerare in maniera integra la città. Questo fa sì che la popolazione debba spostarsi da un lato all'altro della città per usufruire di una serie di servizi indispensabili.



## Incremento funzionale

Attivando una serie di polarità all'interno del paesaggio entropico è possibile incrementare la distribuzione di quelle attività funzionali di cui si è registrato una mancanza. Si tratta per lo più di attività commerciali, edilizia standard e popolare, spazi verdi adeguatamente collegati con la città, aree pedonali, chiese e molto altro.





Mercato  
Ortofrutticolo



Spazio  
Epositivo



Albergo



Chiesa



Aree incrementali

01



02



03



04

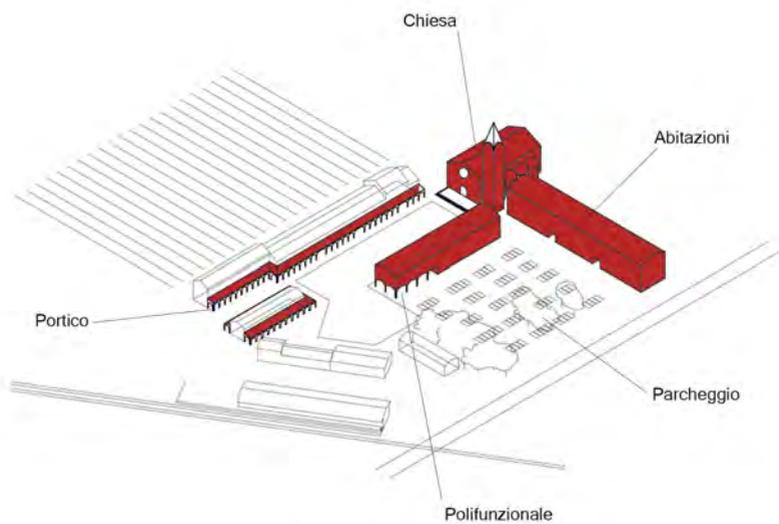
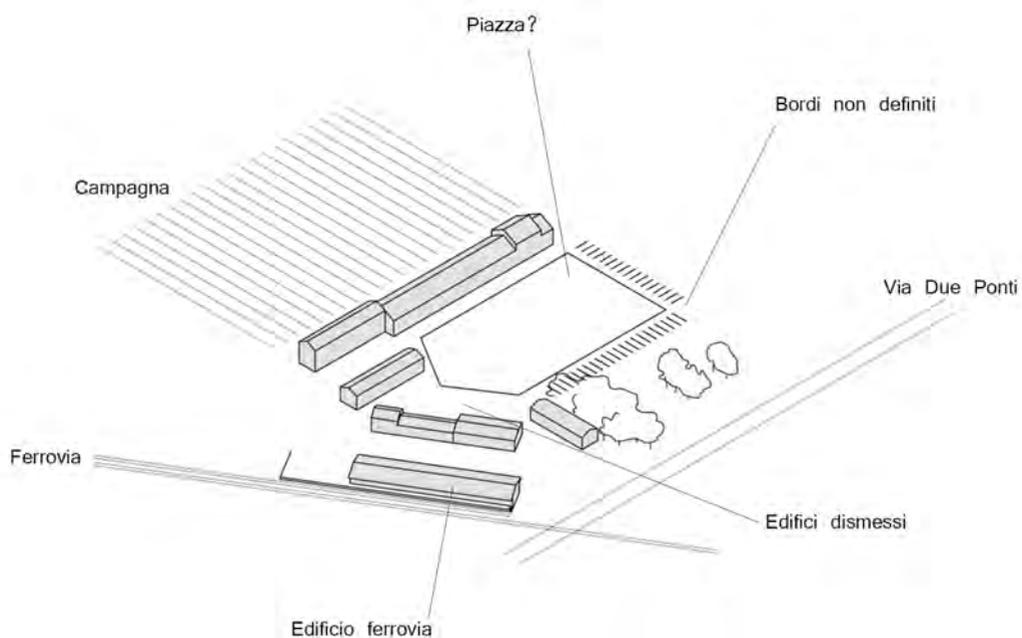


## Progetto di un'area polifunzionale

È stato preso come esempio il complesso di edifici abbandonati su Via Due Ponti, come accennato precedentemente. L'obiettivo è quello di costituire un grande spazio pubblico pedonale dove concentrare una serie di attività commerciale, una chiesa che possa servire tutto il quartiere Due Ponti, ed una piccola quantità di abitazioni. Tale area risulta facilmente raggiungibile a piedi e in bici attraverso il sistema capillare dello spazio entropico, ma altrettanto facilmente anche in macchina grazie ad un parcheggio realizzato all'interno di una fitta vegetazione tra gli edifici. Oltre alla chiesa sono previsti due nuovi edifici in linea, uno dei quali chiude lo spazio della piazza separandolo dai parcheggi, mentre l'altro definisce il bordo verso est. Gli edifici esistenti vengono riqualificati ed ospiteranno attività commerciali al piano terra e abitazioni ai piani superiori. Sui fronti verso la piazza verranno realizzati dei portici come elemento caratterizzante lo spazio urbano, inserendo così un elemento di filtro tra la piazza e i negozi. La chiesa chiude la piazza verso est e grazie al campanile conferisce una notevole visibilità alla zona, innescando una serie di "visioni seriali" muovendosi attraverso lo spazio urbano (Gordon Cullen, Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione).

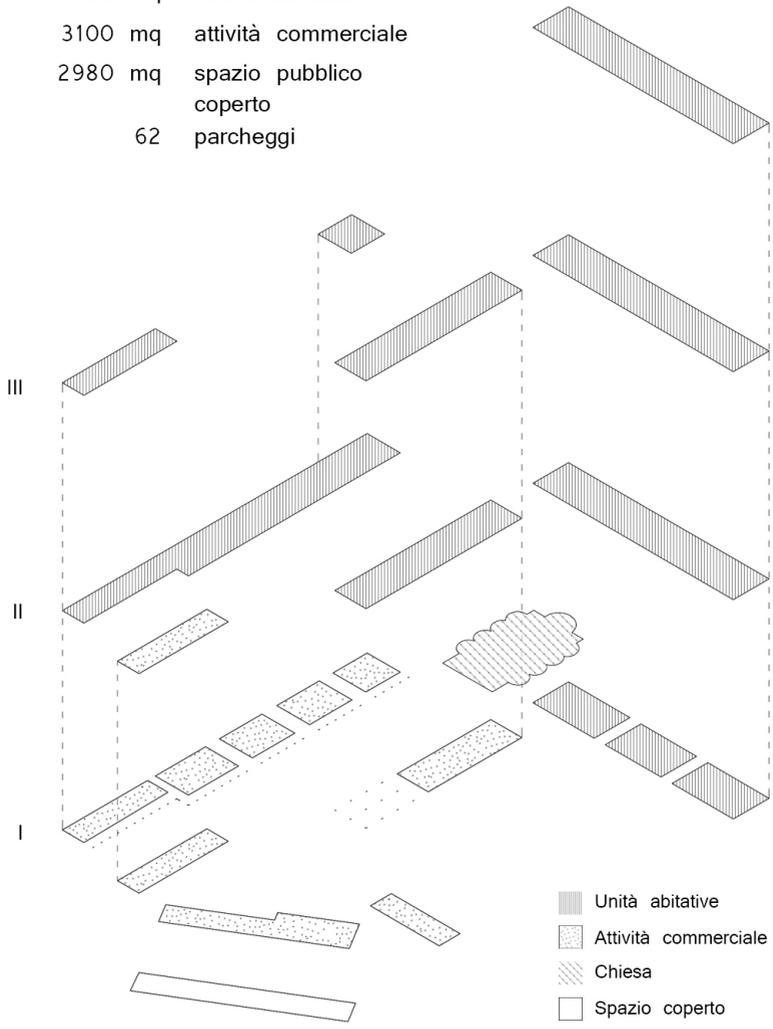
Dettaglio area incrementale 04

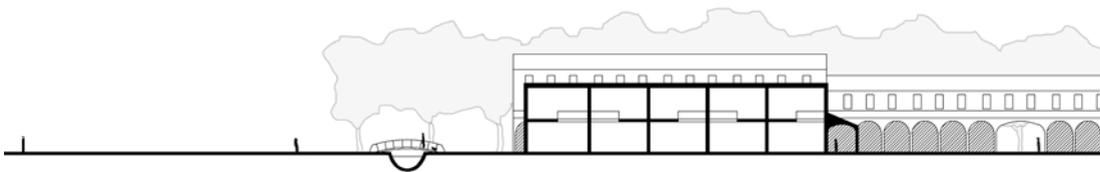
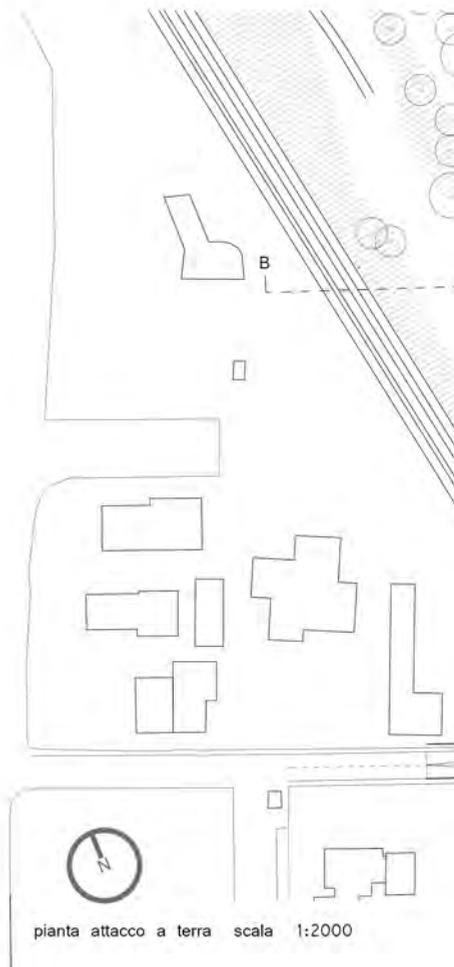


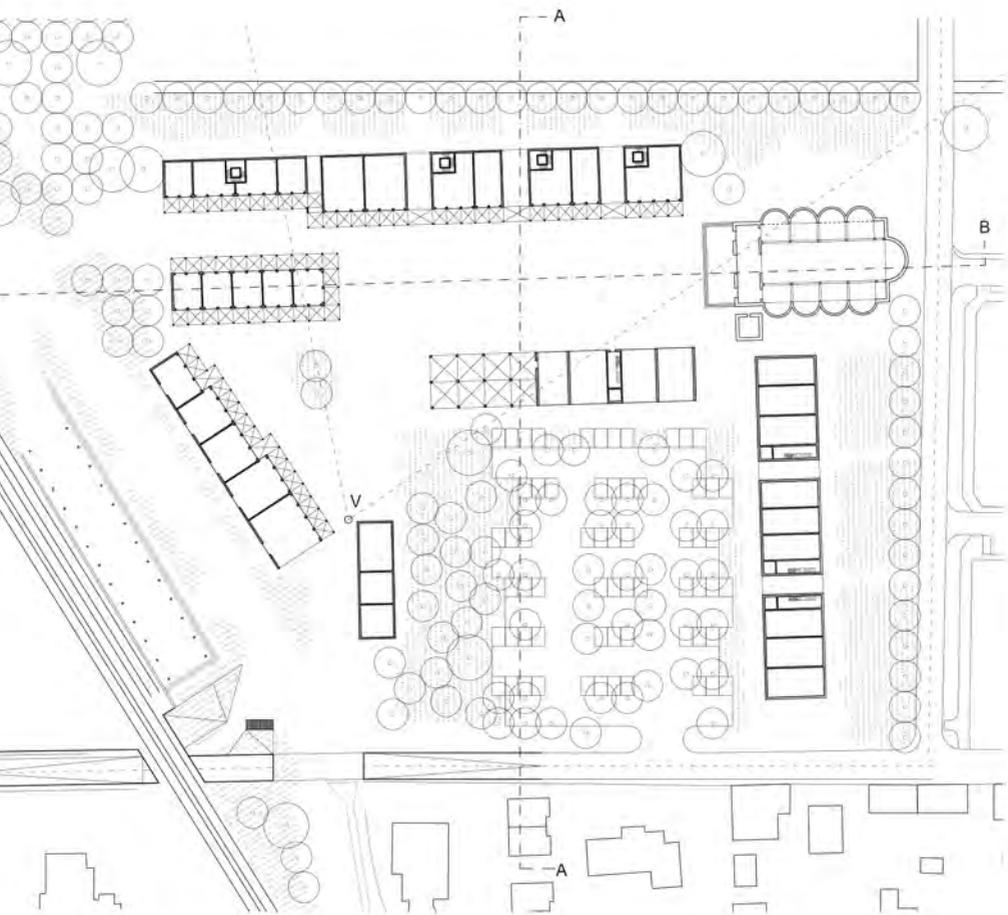




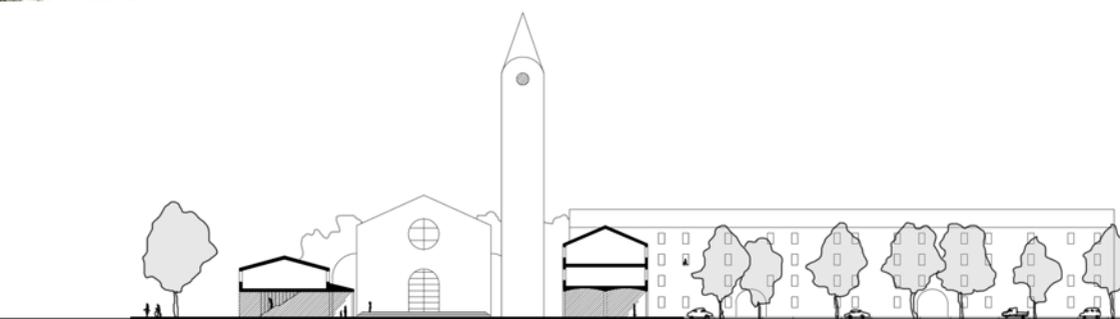
9600 mq nuove abitazioni  
3100 mq attività commerciale  
2980 mq spazio pubblico coperto  
62 parcheggi







sezione BB scala 1:1000







# TRASFORMAZIONE SIMBOLICA

Come accennato precedentemente, il paesaggio entropico necessita prima di tutto di una trasformazione simbolica. Tale trasformazione avviene attraverso gli elementi caratteristici del paesaggio che, se adeguatamente messi in evidenza attraverso il progetto, si trasformano in elementi capaci di instaurare una relazione con l'osservatore. Perciò quello che ci limiteremo a fare è una semplice operazione di incorniciatura degli elementi individuati durante il sopralluogo che abbiamo trovato descritti nel capitolo "Gli elementi del paesaggio". Mi interessa mostrare solo tre casi significativi, esemplari dell'approccio progettuale adottato.



## **Incorniciare**

L'approccio progettuale perseguito è quello di «fare quanto più possibile con, e quanto meno possibile contro le energie in gioco entro un luogo determinato» (G. Clément, Giardini, paesaggio e genio naturale). Anche Smithson, di fronte alla potenza espressiva degli spazi entropici afferma che «non si deve imporre un sito, ma si deve esporre un sito», metterne in evidenza ed intensificarne le caratteristiche che gli conferiscono tale espressività. Di conseguenza incorniciare gli elementi del paesaggio sembra essere l'espedito migliore per soddisfare queste intenzioni. Occorre però allontanarsi dal concetto di cornice a cui siamo comunemente abituati cercando di coglierne gli aspetti più profondi. La cornice non è ridotta ad elemento di contorno, bensì svolge un'azione fondamentale nella lettura dell'oggetto per il quale è destinata. Possiamo considerare tre principali intenzioni perseguite dalla cornice: delimitare, mostrare e trasformare.

### *Delimitare*

La cornice fa da contorno. Distingue ciò che sta dentro da ciò che invece sta fuori, rende l'oggetto qualcosa d'altro, qualcosa di diverso rispetto tutto quello che lo circonda.



### *Mostrare*

Mette in evidenza. Infatti una cornice permette di puntare l'attenzione su una singola cosa o su un gruppo di cose che altrimenti potrebbero essere confuse con il contesto.



### *Trasformare*

Questo è l'aspetto più interessante, la capacità di indurre una trasformazione simbolica dell'oggetto incorniciato. Infatti la cornice fornisce all'osservatore gli strumenti per una nuova chiave di lettura dell'oggetto incorniciato. In questo modo un oggetto può rimandare a qualcosa d'altro nella mente di chi guarda ed evocarne le memorie, instaurando così un legame quasi intimo tra osservatore e oggetto osservato.



Raramente una cornice svolge solo una di queste azioni su un determinato oggetto. Nella maggior parte dei casi le svolge tutte e tre contemporaneamente anche se generalmente una di queste azioni è predominante sulle altre.

## Cornice urbana

Nel caso in cui l'elemento da incorniciare non sia un oggetto singolo ma si tratti invece di un insieme di elementi che determinano una particolare caratteristica della città, allora si può parlare di cornice urbana. Nel nostro caso la caratteristica principale del territorio carpigiano è il disegno della trama della centuriazione romana che è stato attraversato da una seconda trama che segue la linearità della ferrovia. Occorre evitare il più possibile ogni tipo di ambiguità tra queste differenti direzionalità con cui si attraversa la città. Quindi la cornice urbana è l'espedito con cui si mettono in evidenza le trame affinché si possa sempre distinguere con chiarezza quella in cui ci si trova. Si andranno ad inserire perciò degli elementi che facciano da margine e che accentuino una delle due trame di riferimento.



Verso la ferrovia si vanno a disegnare delle aree rettangolari più o meno allungate perpendicolari alla linea ferroviaria in modo tale da accentuarne l'andamento. Tali aree, ritagliate dalla pavimentazione esistente e riempite di nuovo terriccio saranno poi infestate da specie erbacee spontanee che completeranno il disegno del paesaggio.





*Boerenhol' [Park]ing, Kortrijk, Belgio,  
Mahieu Gontier, Francois Vadepleid/Wagon  
Landscaping*

Alcune specie spontanee mediterranee



silene bianca



senecione



senape  
selvatica



salvia  
dei prati



ranuncolo



pratoline e  
occhi della madonna



papavero



valeriana rossa



cardo  
campestre



caglio  
erba zolfina



trifoglio



tarassaco comune



Erba mazzolina  
comune

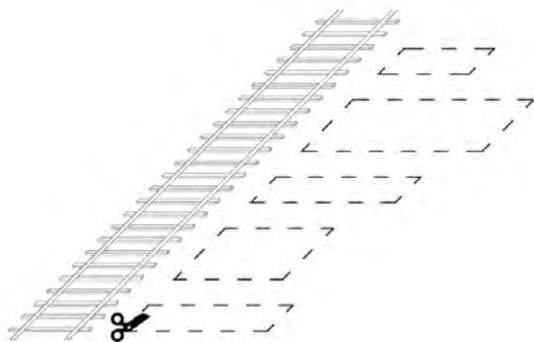


bambagione  
pubescente

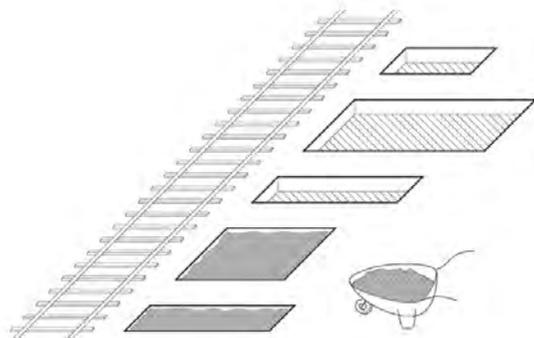


carice maggiore

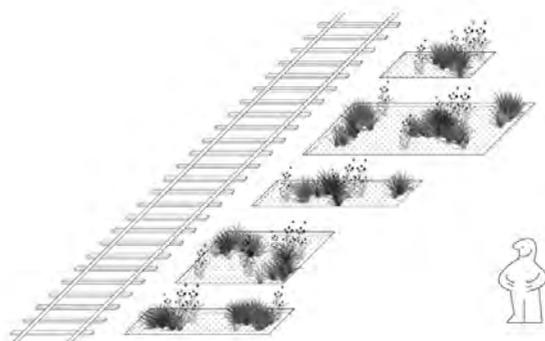
Fase 1: ritagliare delle porzioni rettangolari di pavimentazione asportando il materiale degli strati sottostanti per almeno 40/50 cm



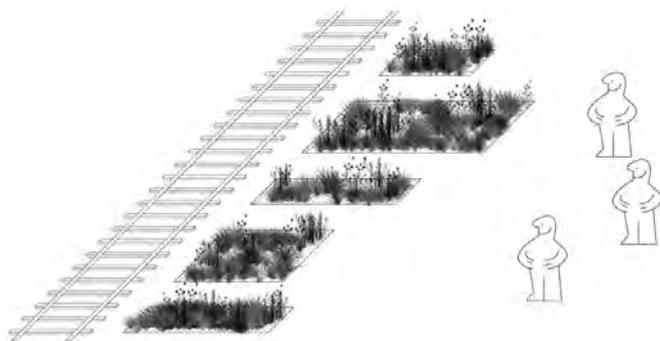
Fase 2: riempire i buchi con il nuovo composto ottenuto mescolando il materiale asportato con altro terriccio



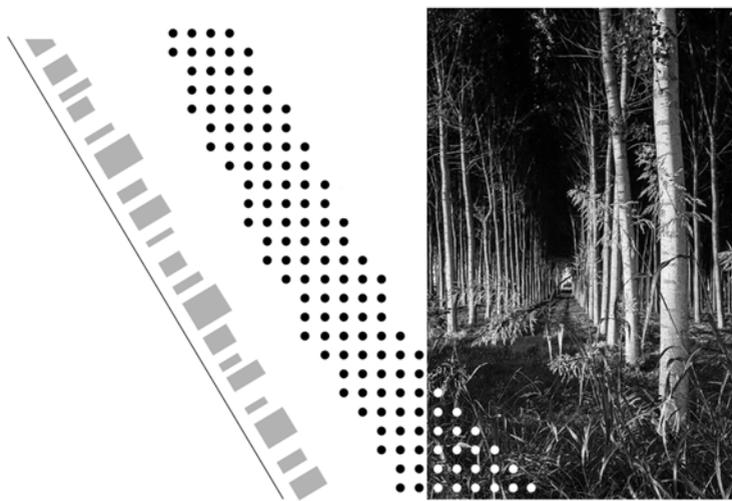
Fase 3: piantare diverse specie erbacee lasciando alcune parti libere che verranno colonizzate in modo spontaneo



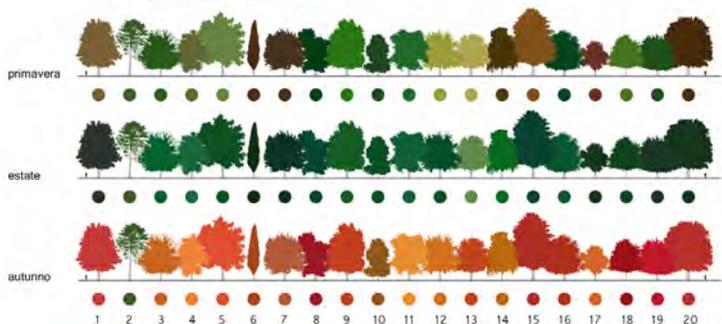
Fase 4: la colonizzazione spontanea porterà alla chiusura dei vuoti lasciati precedentemente completando il disegno del paesaggio



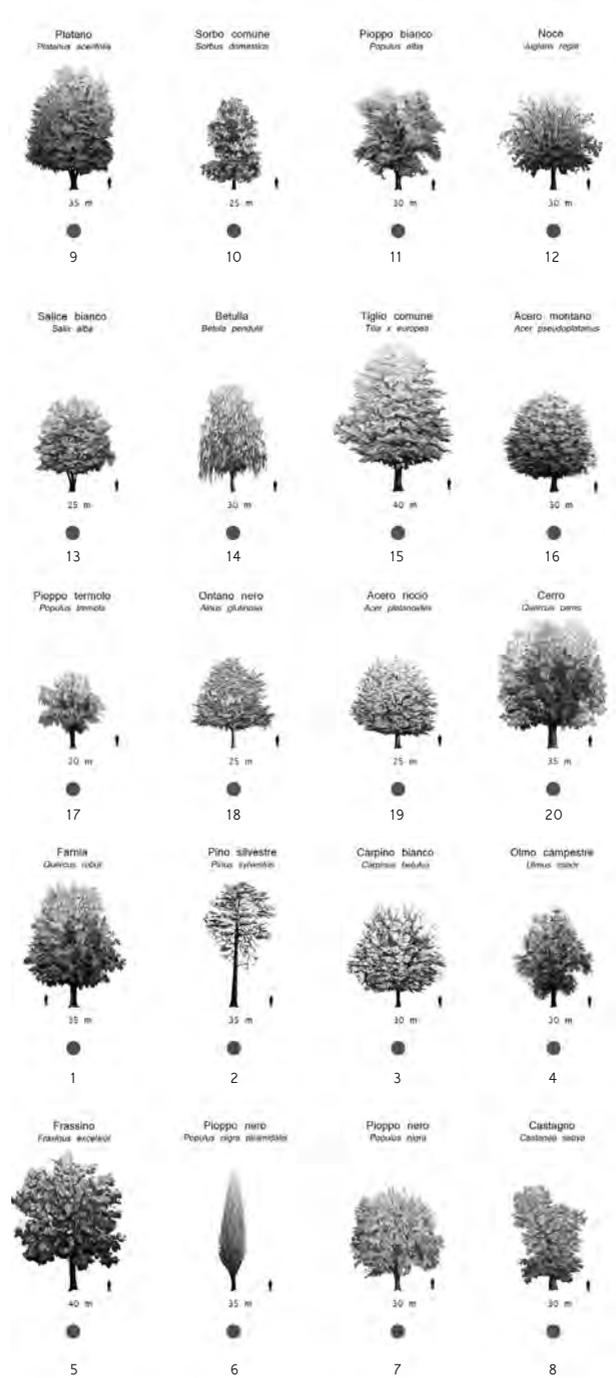
Verso la città invece occorre individuare un elemento capace di appartenere ad entrambe le situazioni, che riesca a seguire la linearità della ferrovia e allo stesso tempo a dare forza al tracciato della centuriazione. Le colture di Pioppi, molto frequenti nella pianura padana, ci forniscono un esempio utilissimo per costituire la cornice urbana. I Pioppeti vengono percepiti su un duplice livello; le chiome formano un elemento compatto che può seguire la linearità della ferrovia, mentre i fusti degli alberi possono formare una maglia molto regolare conforme al tracciato della centuriazione permettendo, contemporaneamente, di non mascherare ciò che sta oltre l'area piantumata. I nuovi alberi che verranno piantati saranno individuati tra le specie arboree autoctone della pianura padana.



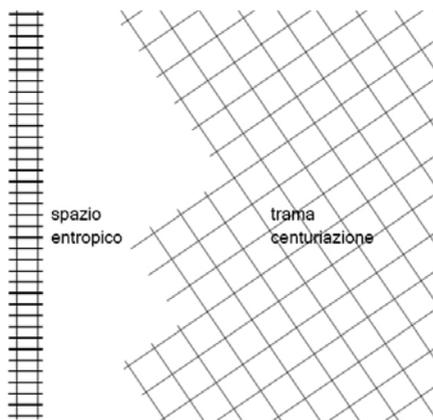
Variazione cromatica stagionale



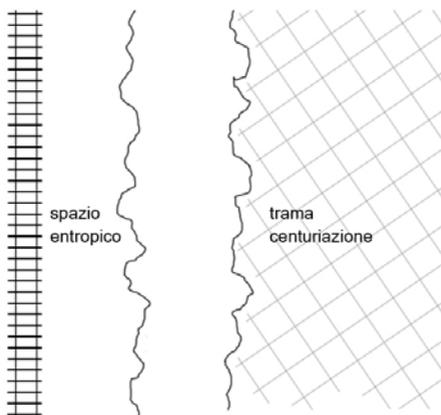
specie arboree autoctone della pianura padana



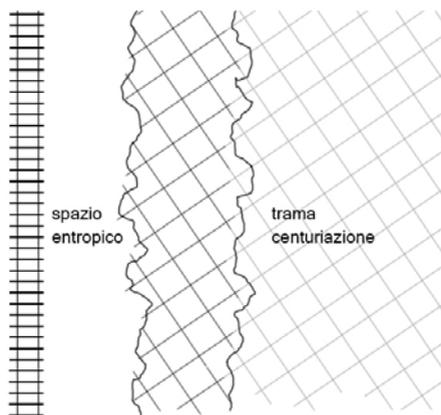
Fase 1: il bordo dello spazio entropico segue tendenzialmente l'andamento della centuriazione romana disegnando un grande zig-zag



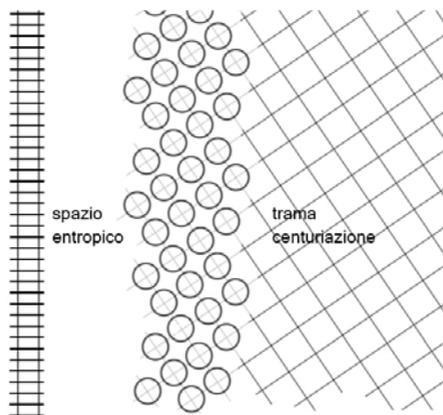
Fase 2: per marcare il bordo si inserisce una fascia con fitta vegetazione arborea autoctona seguendo l'andamento della ferrovia

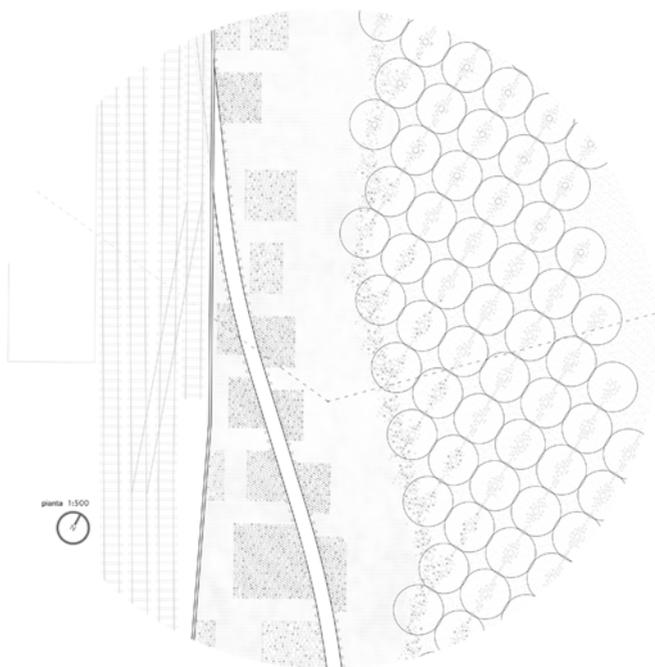


Fase 3: questa area boschiva diventa perciò un elemento di transizione tra la ferrovia la centuriazione romana che da essa è tagliata



Fase 4: quindi gli alberi verranno piantati seguendo una maglia quadrata tipica delle colture di pioppi allineata con la centuriazione







## Ipermobilità

Questi primi interventi innescando quella che precedente mente è stata chiamata con il termine ipermobilità. Infatti possiamo confrontare quella che è la mobilità 'normale', cioè attraverso le attuali vie di attraversamento della città, con la mobilità attraverso il paesaggio entropico in seguito agli interventi precedentemente elencati.

### *Verso il centro*

I principali movimenti all'interno della città sono quelli in direzione del centro cittadino dove sono concentrate alcune delle principali funzioni e dove ancora è possibile godere di una buona qualità degli spazi pubblici che risultano assenti nelle periferie.





### *Mobilità normale*

Avviene all'interno della città. Per più del 90% dei casi, essa affianca la viabilità carrabile offrendo nulle o comunque scarse possibilità di sosta durante l'itinerario.





### *Ipermobilità*

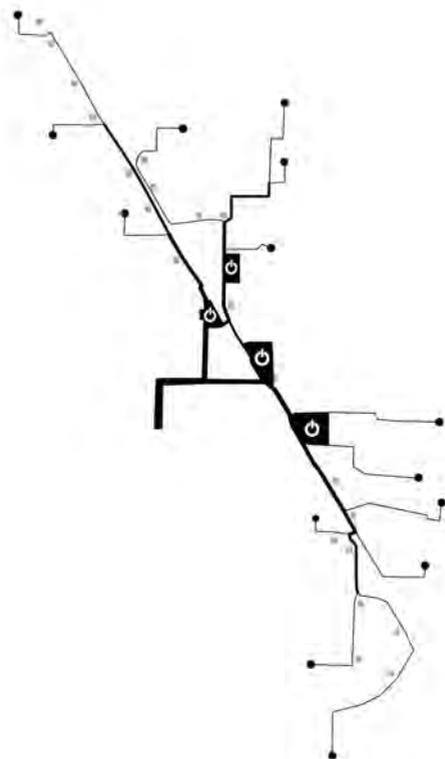
Avviene fuori dallo spazio consueto della città non affiancando per nulla la viabilità carrabile. Per oltre il 70% dei casi avviene attraversando aree pedonali e parchi offrendo numerosi punti di sosta.

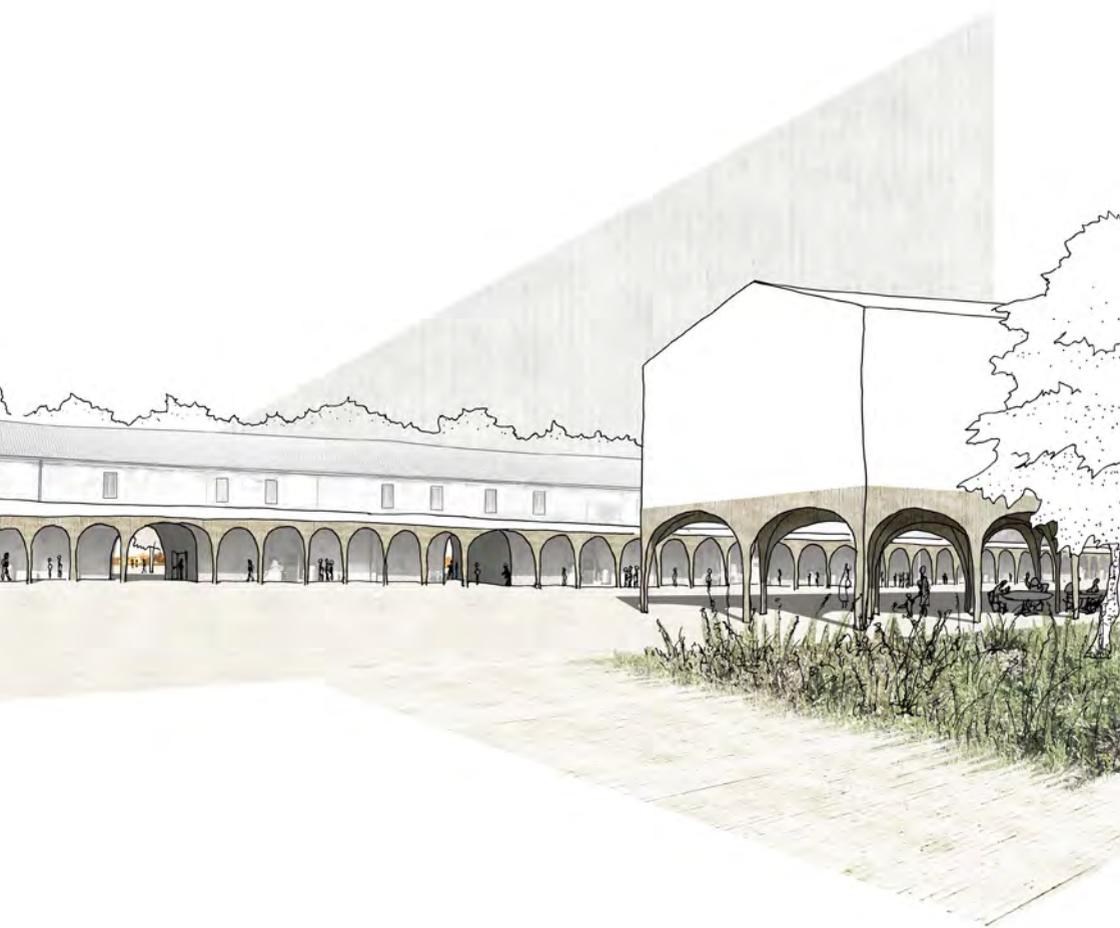




### *Polarità funzionali*

Le polarità commerciali attivate risultano raggiungibili molto più facilmente attraverso il paesaggio entropico rispetto a qualsiasi altro mezzo e contribuiscono ad intensificare i flussi non solamente verso il centro ma anche verso aree più esterne.







## Cornice locale

Per cornice locale si intende quella relativa al singolo elemento individuato all'interno del paesaggio entropico. Questa viene modellata sul tipo di oggetto incorniciato, perciò assume forme diversissime a seconda di quello che viene messo in evidenza. A volte può capitare che l'azione svolta dalla cornice non sia rivolta all'oggetto fisico in sé e per sé, ma a ciò che l'oggetto è capace di evocare ad un ipotetico osservatore.

Di seguito vengono mostrati tre casi di progetto esemplari delle tre intenzioni che la cornice svolge sull'oggetto preso in considerazione.



### *Delimitare*

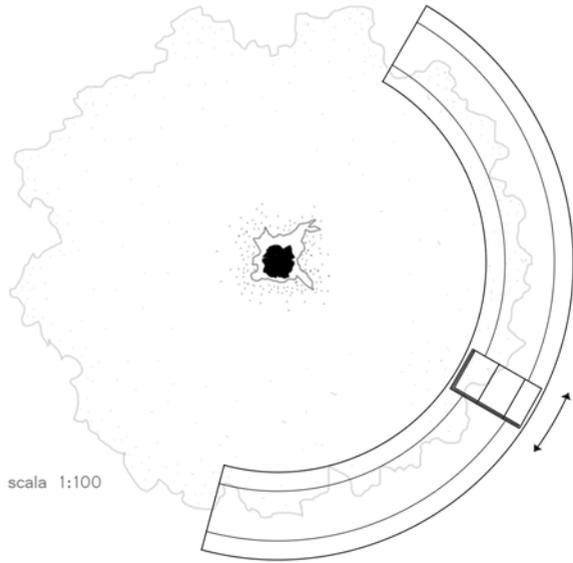
L'elemento preso in considerazione è un frutteto a nord della città all'interno di un'area molto stretta compresa tra la ferrovia e la strada. Qui è possibile fermarsi, raccogliere la frutta matura e riposarsi all'ombra.



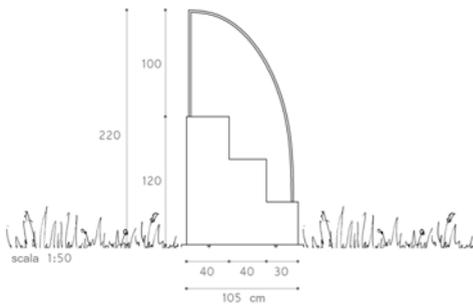
Frutteto

La cornice in questo caso è costituita da un elemento mobile a forma di scala costituito da tre scalini e chiuso su due lati da un corrimano. Questo, insieme alla possibilità di spostarsi su un arco di circonferenza, permette di raccogliere anche i frutti sui rami più alti che normalmente sono difficili da raggiungere.

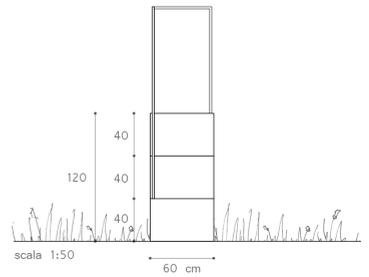




scala 1:100



scala 1:50



scala 1:50

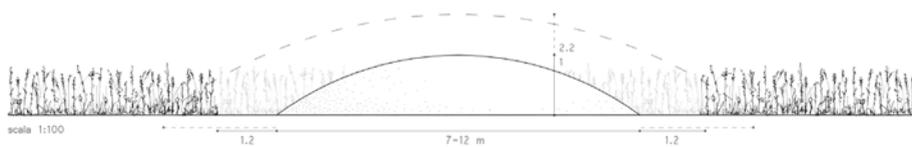
## *Mostrare*

Esistono casi in cui delimitare l'elemento individuato risulta del tutto inutile a metterne in evidenza le caratteristiche espressive. In tal caso l'atto progettuale non verrebbe colto a pieno nelle sue intenzioni e finirebbe per risultare inefficace. Questo avviene quando l'oggetto su cui si interviene è molto vasto e quando non è possibile definirne con chiarezza l'inizio o la fine. Un espediente spesso utilizzato è quello di individuare dei punti privilegiati e non usuali dove osservare l'elemento che si vuole mettere in evidenza. Generalmente vengono realizzati cannocchiali visivi o cambi di livello o piattaforme rialzate rispetto al livello del terreno.



Incolto

Nel nostro caso ciò che si vuole mettere in evidenza è una vasta area incolta a sud della città. Per fare questo vengono inserite all'interno di essa delle calotte collegate tra loro da dei sentieri tortuosi che si nascondono tra l'erba alta. In questo modo questa area si trasforma in una sorta di labirinto in cui le calotte permettono di vedere il percorso che si vuole seguire. Quindi gli elementi inseriti permettono l'osservazione e la memorizzazione del paesaggio circostante attraverso l'esercizio dell'attività ludica del labirinto.

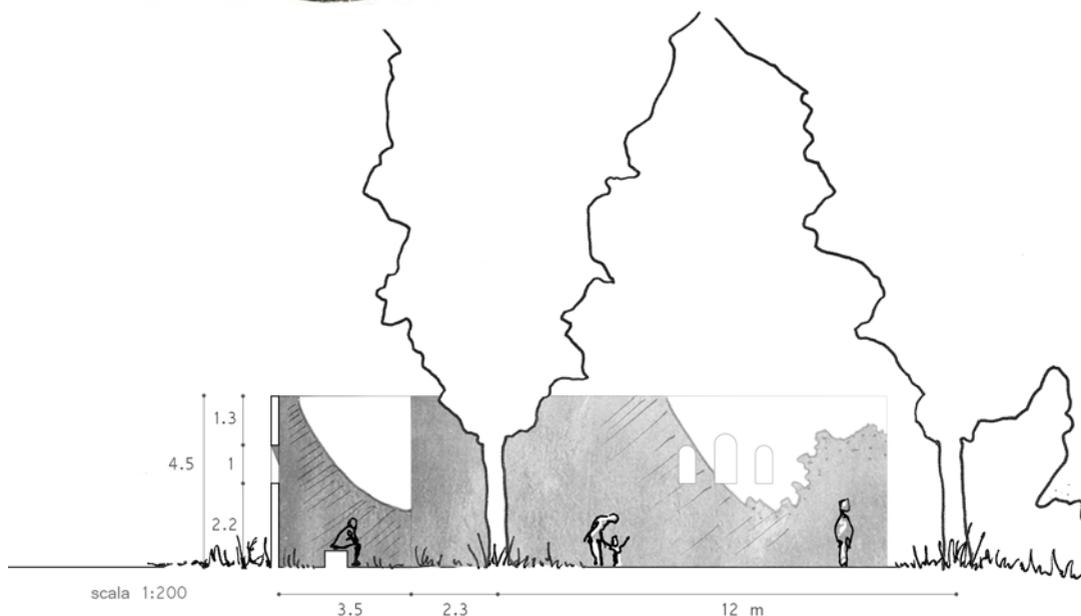


## Trasformare

Questo terzo caso è decisamente il più interessante ai fini del nostro lavoro. Riguarda infatti la capacità di certi elementi del paesaggio di evocare immagini mentali, immagazzinate nel database personale di ogni individuo che attraversa il paesaggio, che improvvisamente riemergono alla memoria. Non solo questo avviene per una similitudine formale, in cui troviamo una corrispondenza tra le forme, ma anche nel caso in cui ad assomigliarmi sia l'atmosfera che in un determinato luogo si crea.



Viale alberato

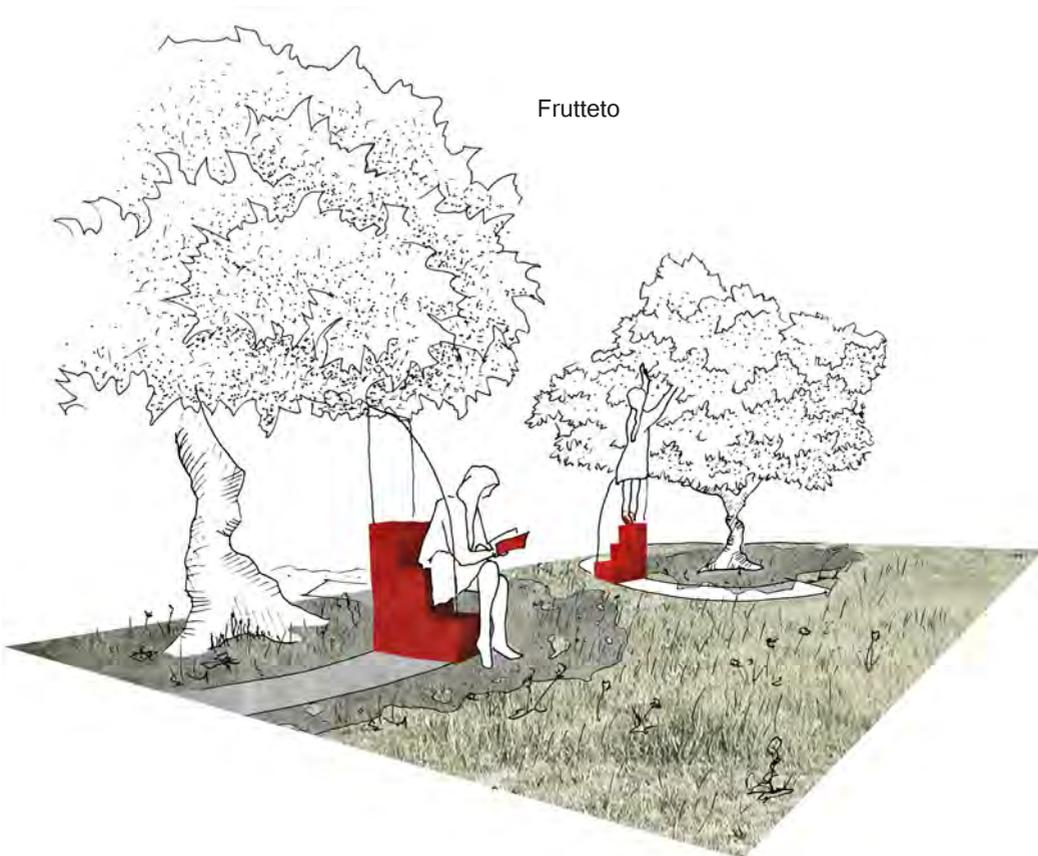


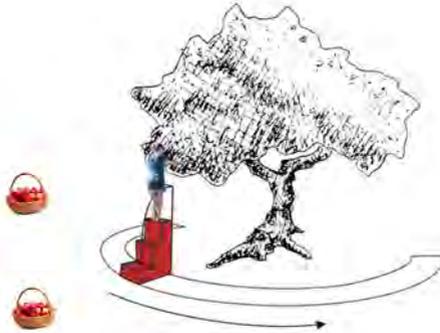
Il viale alberato che segna l'accesso dell'ex Consorzio Agrario evoca in modo molto potente la spazialità della navata di una cattedrale. Questo elemento, all'interno dello spazio aperto, riesce a configurarsi come spazio chiuso in cui i tronchi sono le colonne e le chiome formano lo spazio voltato. Per accentuarne ancora di più il legame con lo spazio basilicale si realizza un muro all'esterno del viale che formi degli ambienti semicircolari tra due alberi evocativi delle cappelle laterali che si possono trovare nella maggior parte delle chiese. Questi ambienti permettono anche di catturare la luce solare (schermata dalle chiome degli alberi) e portarla all'interno aumentando ancora di più il contrasto tra luce e ombra che rende questo luogo decisamente unico all'interno della città.



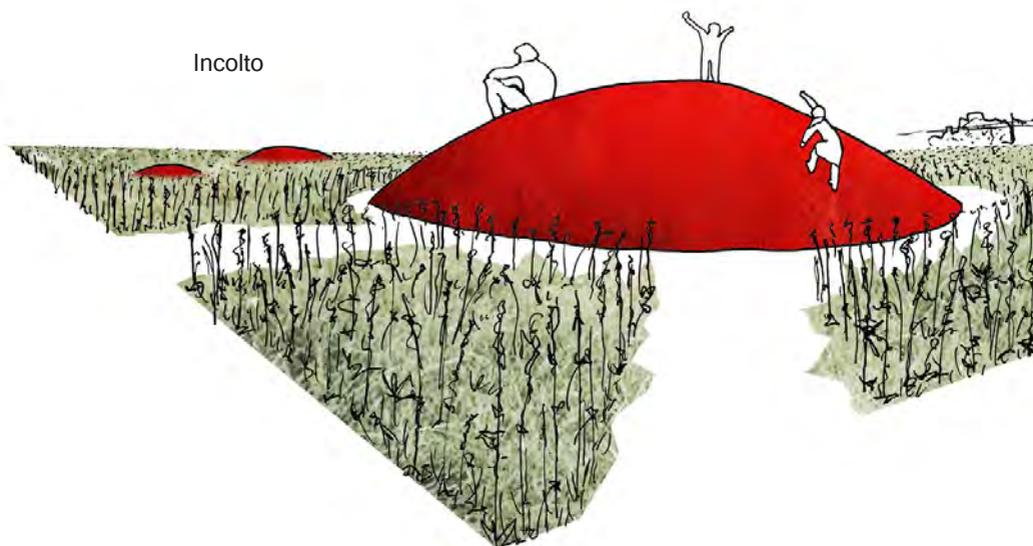
## Interazione con il paesaggio

La cornice locale si trasforma in un dispositivo con cui interagire con il paesaggio circostante. Tale interazione è del tutto personale e non del tutto prevedibile, in quanto si svilupperà una reazione diversa per ogni individuo. La libertà sposta l'abitudine e la consuetudine per cui gli oggetti appaiono solamente per quello che sono. Una scala può diventare un ottimo trampolino per arrampicarsi su un albero ma anche una occasionale seduta per una breve sosta.

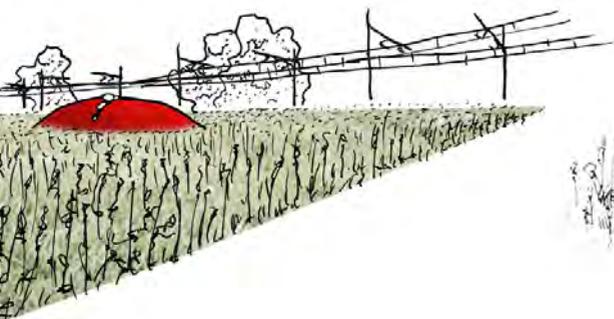




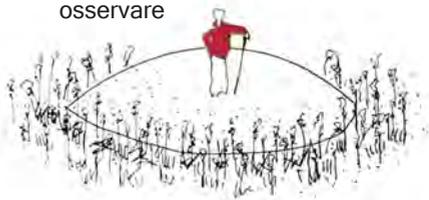
Una collinetta oltre ad essere un punto privilegiato per indagare il paesaggio circostante si può trasformare anche in una comoda piattaforma per sedersi e prendere il sole, un imprevedibile nascondiglio o addirittura in uno strategico avamposto da difendere dagli invasori che si aggirano tra l'erba alta.



sedersi



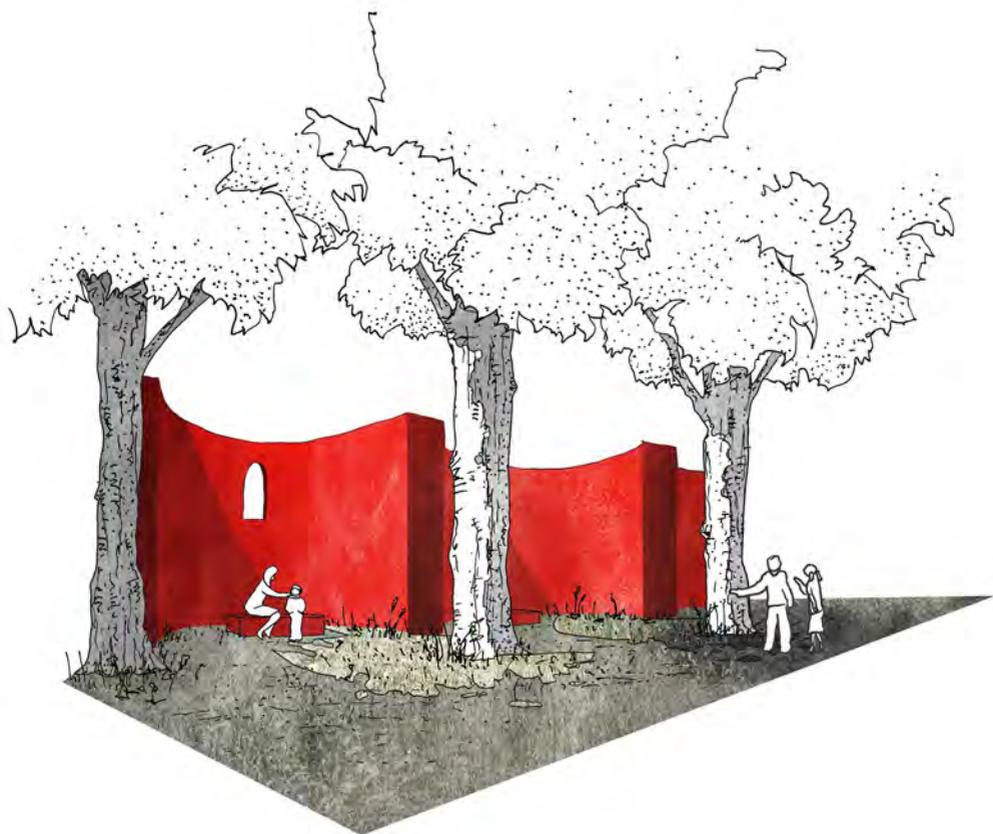
osservare

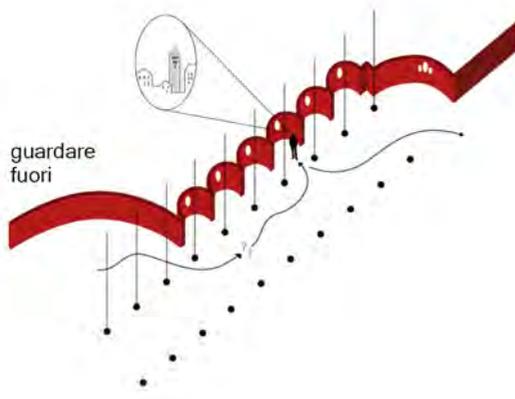


sdraiarsi



Lo spazio evocativo porta, tendenzialmente, il visitatore a compiere attività meno dinamiche delle precedenti e più riflessive, favorendo la meditazione e la contemplazione. La parola lascia il posto al silenzio e l'ascolto diventa la dimensione predominante del rapporto che si instaura con la realtà circostante.







## **CONCLUSIONI**

Il lavoro svolto mette in evidenza le numerose occasioni che il paesaggio entropico offre per la città contemporanea, sia alla macroscala che alla microscala. Nel caso di Carpi è possibile notare come un elemento che da sempre è stato sinonimo di barriera, limite e separazione tra due parti della città, si trasforma in un luogo che, generando una ipermobilità pedonale e ciclabile si comporta e diventa struttura narrativa del paesaggio urbano. Una capillarità dentro la città ma distante dalla urbanità consueta, dove interagendo con gli elementi del paesaggio si opera la sua trasformazione, simbolica e fisica. Non più solo un luogo da attraversare ma soprattutto un luogo da vivere e trasformare, dove è possibile incontrare il diverso e l'inatteso, dove la curiosità è continuamente stuzzicata e messa alla prova.





## *Bibliografia*

Bocchi F., Nuovi contributi alla storia di Carpi: la documentazione della città al 1472, in “Storia della città”,a. II, n. 30, aprile–giugno 1984

Bretzel F., Romano D., “Specie erbacee spontanee mediterranee per la riqualificazione di ambienti antropici”, *ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, Pubblicazioni, Manuali e linee guida*, aprile 2013, [http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/manuali-lineeguida/manuale\\_86\\_2013.pdf](http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/manuali-lineeguida/manuale_86_2013.pdf)

Careri F., *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 2006

Coombes A. J., Alberi. *Guida fotografica a oltre 500 specie di alberi di tutto il mondo*, Milano, Libri S.p.A., 1993

Corrado M., Lambertini A., *Atlante delle nature urbane. Centouno voci per i paesaggio quotidiani*. Bologna, Editrice Compositori, 2011

Clément G., *Manifesto del terzo paesaggio*, Macerata, Quodlibet, 2005

Clément G., *Il giardino in movimento*, Macerata, Quodlibet, 2011

Clément G., *Giardini, paesaggio e genio naturale*, Macerata, Quodlibet, 2013

Cullen G., *Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione*, Bologna, Edizioni Calderini, 1976

Fabbrici G., Catasti ed antroponimia medievale: l'esempio carpigiano, in “Storia della città”,a. II, n. 30, aprile–giugno 1984

- Folkerts T., *Topotek 1 Reader*, Melfi, Libria Editrice, 2008
- Garuti A., Magnanini F., Savi V., *Materiali per la storia di Carpi*, Carpi, Castello dei Pio, 1977
- Garuti A., *Cartografia urbana di Carpi. (secoli XV-XX)*, Carpi, Nuovagrafica Carpi, 1987
- Girof C., “Four Traces Concepts” in: Corner, James, *Recovering Landscape: Essay in Contemporary Landscape Architecture*, Beijing 2009, p.58-67
- Jakob M., *Il paesaggio*, Milano, Il Mulino Editori, 2009
- Lambertini A., *Fare parchi urbani: etiche ed estetiche del progetto contemporaneo in Europa*, Firenze, Firenze University press, 2006
- Lambertini A., *Urban Beauty! Luoghi prossimi e pratiche di resistenza estetica*, Bologna, Editrice Compositori, 2013
- Leonardi C., Stagi F., *L'architettura degli alberi*, Milano, Edizioni Grabele Mazzotta, 1998
- Lugli F., Dall'archivio storico al C.A.D.: procedimento e risultati dell'analisi informatica, in “Storia della città”,a. II, n. 30, aprile-giugno 1984
- Lynch K., *L'immagine della città*, Padova, Marsilio Editori, 1964
- Phillips R., *Riconoscere gli alberi*, Novara, Stampa Officine Grafiche De Agostini, 1997
- Venturi F. M., *Paesaggi rivelati. Passeggiare con Bernard Lassus*, Milano, Edizioni Angelo Guerini e Associati, 2006
- Zacché G., L'uso del catasto prima dell'attuale elaborazione: la ricostruzione di Paolo Guaitoli (1796-1872), in “Storia della città”,a. II, n. 30, aprile-giugno 1984

## *Sitografia*

*Atelier Girof*, <http://www.girof.ch>, marzo 2015  
*Carpidiem*, <http://www.carpidiem.it>, marzo 2015  
*ISPRA*, <http://www.isprambiente.gov.it>, marzo 2015  
*Pinterest* <https://it.pinterest.com>, marzo 2015



## Ringraziamenti

Ringrazio il prof. Luca Emanuelli e il prof. Alessandro Cambi per l'aiuto e la partecipazione con cui mi hanno accompagnato fin dall'inizio nonché per tutti i suggerimenti e le correzioni che mi hanno permesso di approfondire sempre di più il mio lavoro. Grazie al comune di Carpi, all'Assessore Simone Morelli, all'Arch. Attilio Palladino e all'Assessore Simone Tosi che mi hanno fornito oltre all'incoraggiamento anche il materiale di base per cominciare questo studio. Ringrazio la prof. Anna Lambertini per avermi introdotto a una maggiore conoscenza del paesaggio, indicandomi la bibliografia che mi ha permesso di svolgere un interessante e intenso studio teorico sul tema. Ringrazio il mio amico Don Marco per avermi suggerito la lettura di Gordon Cullen che ha dato un contributo notevole allo sviluppo della tesi. Ringrazio i miei genitori e la mia famiglia che da sempre mi hanno sostenuto con fiducia e pazienza in tutto le mie decisioni. Ringrazio il l'Arch. Daniele Tettamanzi, mio professore di tecnica al Liceo, per la passione con cui ha svolto il suo insegnamento che mi ha permesso appassionarmi all'architettura e alla progettazione. Ringrazio i professori del Liceo Nadia Garuti ed Ennio Quattrini per avermi insegnato matematica e fisica, rivelatesi poi armi potentissime durante la mia carriera accademica. Ringrazio la prof. Claudia Torricelli, che mi ha dato ripetizione negli anni del liceo, per avermi insegnato la pazienza e l'impegno nello studio e per avermi sempre testimoniato un profondo attaccamento alla Chiesa. Ringrazio i Prof. Claudio Alessandri e Manlio Montuori per la stima e l'amicizia nata in Università sperando possa prolungarsi anche negli anni a venire. Grazie a Lorenzo, il bibliotecario, per l'allegria che ci ha trasmesso nelle lunghe giornate di studio passate in biblioteca. Ringrazio Mauro per tutto le volte che è rimasto in copisteria fuori orario, anche la domenica, per stampare le nostre tavole di esame dei vari laboratori. Ringrazio Marco Gavagna per essersi preso 'cura' di me in appartamento il primo anno (andava bene anche qualcuna di meno). Un ringraziamento particolare a Giuseppe Versari per avere sopportato per cinque anni e mezzo un rompiscatole,

egocentrico, non-proprio-modesto, so-tutto-io, e chi più ne ha più ne metta. Per tutte le volte che mi ha ospitato a Rimini e per la cucina della mamma Giovanna che ci ha regalato pranzi e cene indimenticabili. Ringrazio Linda Bonzagni per la splendida amicizia scoperta solo il quarto anno di università passato insieme e perché progettare non è mai stato così divertente. Ringrazio i miei amici architetti Marco Romeo e Angelo Matteoni insieme al seminarista Tommaso Badiani che mi hanno insegnato che l'architettura deve essere più al servizio della carità e meno affermazione di sé. Ringrazio Paolo Goldoni per l'amicizia vissuta nella lontananza, per l'incomprensibile e immeritata preferenza che mi ha sempre dimostrato e per la compagnia che è nata dopo la morte di sua mamma Maria. Ringrazio Zanna, per gli indimenticabili mesi passati insieme per prendere la patente all'insegna di segreti, bugie, raggiri e sotterfugi. Non vedo l'ora di organizzare qualche altro scherzo malvagio! Ringrazio Rola e Mina per l'amicizia e per il lavoro svolto organizzando la mostra sull'Egitto. Ringrazio Trava e la Lella per le strepitose cene di pesce e per l'educazione alla carità cristiana che in ogni momento hanno saputo trasmettermi. Ringrazio Anna perché nonostante mi abbia fatto pensare alla fine mi ha detto di sì. Perché questi 8 mesi passati insieme sono stati decisamente i più impegnativi e intensi, ma senza dubbio i più belli. Per avere sempre guardato con amore i miei sbagli e per aver amato i miei difetti. Per tutte le volte che mi convince a mettermi i pantaloni lunghi per andare a messa e per i faticosi tentativi per cercare di svegliarmi in queste ultime settimane. Ringrazio tutti gli amici della Bassa (che non si squassa!) Nadia, Betta, gli Scono, i Battaglia, i Lanè, Putro, Gio, Filo, Ballero, Sacchi, Gianni, Pippo, Vale, Stefi, Bibba, Sabbia, Charlie, Tilly, e tutti quelli che non ho citato per l'amicizia e l'affetto che mi hanno sempre trasmesso nelle poche visite a casa in questi anni di università e per essersi sempre interessati alla mia vita, non solo come percorso accademico ma soprattutto come cammino umano. Ringrazio tutti gli amici del CLU in particolar modo Giovanni e Giulia Tellarini, Tommaso, Bianca, Turro, Tega, Anna, Beppe, Leti, Ramon, Zanna, Agne, Chiara, Tugna, Fede, Emi, Paolo, perché ognuno a modo suo mi ha preso a cuore e mi ha accompagnato durante questi anni. Ringrazio i miei compagni di appartamento

Pietro (il gran visir di tutti i mona), Belluz, Ramon e Fva perché non ho mai riso tanto come in questi mesi. Ringrazio il movimento di Comunione e Liberazione, Julian Carron, Don Marco e tutte le persone che mi stanno aiutato a vivere intensamente il cristianesimo in modo ragionevole e totalmente umano. Infine ringrazio Don Giussani, che vivendo al servizio di Cristo e della Chiesa ha generato tutto questo. Grazie di cuore.







## ALLEGATI

ABSTRACT 00

STRATEGIA 01

ANALISI STORICA 02

VUOTI URBANI E PAESAGGIO ENTROPICO 03

STATO DI FATTO 04

ELEMENTI DEL PAESAGGIO 05

CONNETTERE 06

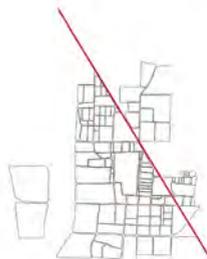
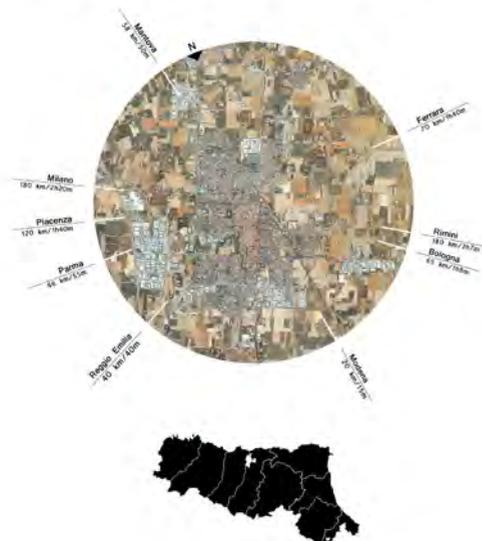
ABITARE/ATTIVARE 07

CORNICE URBANA 08

IPERMOBILITÀ E TRASFORMAZIONE SIMBOLICA 09

# CARPI

## PAESAGGIO ENTROPICO E IPERMOBILITÀ URBANA



### Ferrovie

Observando la città dall'alto è possibile notare, già a colpo d'occhio, che la forma raggiunta in seguito alla forte espansione del dopoguerra è stata notevolmente influenzata dalla presenza della ferrovia. Da sempre questa si è posta come un limite molto forte per lo sviluppo della città, ancora oggi non completamente superato.

### Vuoti urbani

Observando più attentamente ci si rende conto che la maggior parte degli spazi vuoti (termine usato da R. Smithson in *City of the Monuments of Pastic* per i vuoti della città), si concentra intorno a questo elemento che taglia la città in due. Questi vuoti, molto diversi tra loro ma possono essere accomunati per la maggior parte in un generale stato di abbandono e mancanza dei manufatti edili.

### Terrain vague

"Un luogo vuoto, apparentemente abbandonato, dove sembra predomina la memoria del passato sul presente."

Un'isola interna disabitata, improduttiva, spazio pericolosa [...], sembra una contro-immagine della città. [...]

La relazione tra l'assenza di utilità e il sentimento di libertà è fondato per cogliere tutta la potenza del vague nella percezione della contemporaneità, il vuoto è l'assenza anche le speranze, lo spazio possibile. L'indulgenza, l'incerto, è l'assenza di limiti, una sensazione onirica [...]"

Ignasi De Solà

"I vuoti sono parte fondamentale del sistema urbano e sono spazi che la città in modo nomade."

Francesco Careri, Walk





Con il termine ipermobilità ci si collega al termine iperspazio, introdotto nella letteratura matematica da Arthur Cayley nel 1857 designando uno spazio avente più di tre dimensioni spaziali. Nella fantascienza venne utilizzato come artificio per consentire di muoversi nello spazio tradizionale ad una velocità maggiore di quella della luce, uscendo dallo spazio tradizionale e rientrandovi in un altro punto. In tal senso si intende l'iper mobilità urbana, cioè la possibilità di attraversare la città, di spostarsi da un punto ad un altro punto "uscendo", per così dire, dalla città e dallo spazio urbano comunemente noto. Secondo dalla città concepita ci si ritrova in uno spazio da scoprire, un luogo dove incontrare ciò che stivato dalla città e ciò che è inesplorato. Quando per iper mobilità ci si discosta necessariamente dal concetto usato da John Adams in The social implication of hypermobility, con cui l'autore descrive le conseguenze sociali di una sempre crescente mobilità fisica degli individui.



## PAESAGGIO ENTROPICO

Si individuano i fenomeni del paesaggio entropico, generati dall'espansione disorganizzata della città attuale per individuare nuove possibilità di intervento all'interno del territorio urbano e suburbano. Essi appaiono come negativi della città controllata, per sottrazione del territorio urbanizzato. Si individuano i punti di accesso e gli elementi di chiusura, che li separano dalla città.



## CONNE

Realizzare uno spazio unito, diversi fermenti, individuando gli accessi. Adattare ogni tipo di elemento alla scala, non affinché questi spazi possano essere abitati.



## Caratteristiche dimensionali e tipologiche

I spazi urbani risultano molto differenti gli uni dagli altri, sia per tipologia che per dimensione. Perciò la loro formazione è dovuta a cause diverse. Perciò occorre uno studio metodico di queste aree per comprendere la situazione all'interno del tessuto urbano.



## Elementi del paesaggio

Ogni area è costituita al suo interno una serie di elementi concettuali se non solo della città, che agiscono solo di essere i supporti di quattro connessioni sovversive. Questi elementi costituiscono quello che Bernard Lieve chiama "quadro dell'azione", cioè la struttura in cui la realtà presente permette di cogliere il suo stato attuale e quello attuale. Perciò la prima proposta progettuale diventa quella di una situazione spaziale contemporanea tra presente e passato.



## TTTTERE

... collegando  
... filo o  
... linea, cava,  
... barriera, sia  
... da necessarii  
... sono sostenibili



## ABITARE ATTIVARE

Collegare tra loro i diversi spazi non basta, occorre dare visibilità a questi luoghi e creare dei veri e propri focus in direzione di poli di interesse dislocati all'interno di questi aree raggiungibili prevalentemente mediante il patrimonio entropico.



## INCORNICIARE

Ciò che dà forza allo spazio entropico è la sua capacità di trasformare simbolicamente il territorio circostante, scurandolo in questi luoghi e contemporaneamente altro di lettura e scrittura dello spazio (Carter, Walkscapes). Occorre facilitare questo processo di inasprimento tra chi osserva e l'oggetto che viene osservato.



## Barriere fisiche

Sono caratterizzate da elementi costruttivi, visibili, concreti, ecc., che impediscono fisicamente il accesso da una zona ad un'altra adiacente.



## Polarità ad attività commerciale

Insistono aree per attività legate al commercio associate ad attività sociali pensate di avere non solo punti verso quali andare, ma anche punti dai quali partire. Pensando di snocciare una area di focus di persone che si muovono nello spazio entropico per raggiungere tali luoghi.



## Delimitare

Incoricare passano in su una serie di dimensioni che si applicano all'oggetto in questione, incorporare tra come prima accensione quella di delimitare, fare da cornice, distinguere ciò che sta dentro da ciò che invece sta fuori dalla cornice, in altre parole d'altro.



## Barriere mentali

Si tratta di costruzioni mentali determinate da influenze culturali o mediatiche, in generale ciò che impedisce di accedere a quelle aree e il paura di non sapere chi si incontrerà o dove si trova. Solo ricorrendo familiarità con lo spazio entropico sarà possibile abbattere questo tipo di barriera.



## Playground e spazi ricreativi

Avere strutture per i giochi da bambini, sia che sia piccoli sia che per grandi, ma anche aree per la lettura, per la meditazione.

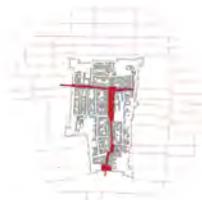


## Mostrare

La seconda caratteristica è quella di mettere in evidenza, infatti una conseguenza di questa definizione ha una singola cosa o su un gruppo di cose che saranno potrebbero essere contrari o il contrario.

## Trasformare

Infine, aspetto forse più interessante, si tratta, tra la capacità di indurre una trasformazione simbolica dell'oggetto osservato. Fornisce così all'osservatore gli strumenti per una nuova chiave di lettura dell'oggetto osservato. In questo modo un oggetto può risultare a qualcosa d'altro nella mente di chi guarda ed evocare le memorie, rievocando così un legame quasi istintivo tra osservatore e osservato.



1. Piano della città del 1912  
 Rappresentazione della città secondo il piano urbanistico approvato nel 1912, con le linee principali della struttura urbana.

2. Piano della città del 1912  
 Rappresentazione della città secondo il piano urbanistico approvato nel 1912, con le linee principali della struttura urbana.

3. Piano della città del 1912  
 Rappresentazione della città secondo il piano urbanistico approvato nel 1912, con le linee principali della struttura urbana.



Forma della città e analisi dei bordi

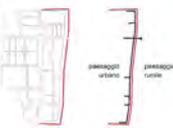


I quartieri urbani mettono in evidenza la forma della città e permettono di cogliere la struttura dei bordi, così dove avviene il passaggio tra paesaggio urbano e paesaggio rurale. La città risulta composta verso i vertici e verso sud, mentre risulta una forte irregolarità perpendicolare alla linea dorsale.

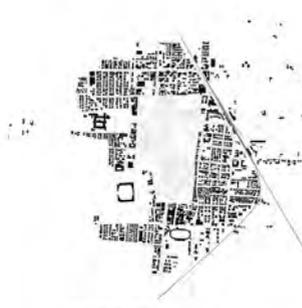
Verso i vertici la città è ben articolata per quanto verso i bordi longitudinali si presenta una continuità tra i vertici. In questa direzione la città risulta molto irregolare e ben articolata.

Spostamento di bordo e cambiamento del rapporto con la campagna

Fino all'arrivo del secolo il confine che separava la città dalla campagna era individuato dalle mura cittadine. Questo rettilineo aveva più o meno la stessa distanza dal paesaggio urbano e il paesaggio rurale della pianura padovana. La transizione avveniva così attraverso delle "barre" che richiudevano le direzioni verso le città vicine. Nel caso del territorio Porto Mantova e Porto Mulino:



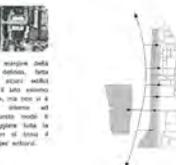
Con l'abbattimento delle mura e la chiusura dell'intero tessuto si è cominciato ad urbanizzare lo spazio compreso tra la strada che sorregge all'interno della città e quello che lo collega alla campagna. Ciò è avvenuto principalmente verso sud e verso ovest. Si è così creato il primo un sistema di districci, molto vicini tra loro, ma ben distanti dalla città. In questa direzione il nuovo rapporto tra città e campagna si è modificato come una nuova soglia tra il paesaggio rurale e quello urbano.



1. Piano urbanistico 1934  
 Realizzato da Giuseppe Antonio Belloni nel 1934, insieme ad  
 Carlo Poggiolini, il piano di 1934 rappresenta la fase di sviluppo  
 urbanistico che determinò la forma attuale del centro di Carpi.  
 Il progetto venne realizzato con un sistema a griglia, con un via  
 e via.

2. Piano urbanistico 1934  
 La città di Carpi è un esempio di città a griglia. Il piano di  
 Giuseppe Antonio Belloni e Carlo Poggiolini, nel 1934, insieme  
 ad altri urbanisti, determinò la forma attuale del centro di Carpi.  
 Il progetto venne realizzato con un sistema a griglia, con un via  
 e via.

3. Piano urbanistico 1934  
 L'evoluzione della città nel 1934 è un esempio di sviluppo  
 urbanistico che determinò la forma attuale del centro di Carpi.  
 Il progetto venne realizzato con un sistema a griglia, con un via  
 e via.



Il disegno della  
 strada, fatto  
 nel 1934, è  
 un esempio di  
 sviluppo  
 urbanistico  
 che determinò  
 la forma attuale  
 del centro di Carpi.  
 Il progetto venne  
 realizzato con un  
 sistema a griglia,  
 con un via e via.

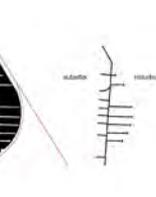
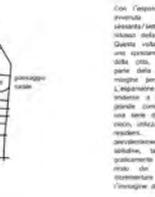
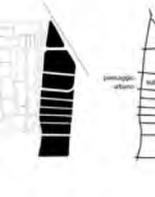
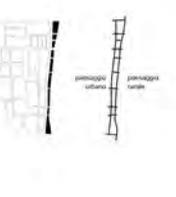
Il disegno della  
 strada, fatto  
 nel 1934, è  
 un esempio di  
 sviluppo  
 urbanistico  
 che determinò  
 la forma attuale  
 del centro di Carpi.  
 Il progetto venne  
 realizzato con un  
 sistema a griglia,  
 con un via e via.

Il disegno della  
 strada, fatto  
 nel 1934, è  
 un esempio di  
 sviluppo  
 urbanistico  
 che determinò  
 la forma attuale  
 del centro di Carpi.  
 Il progetto venne  
 realizzato con un  
 sistema a griglia,  
 con un via e via.

Il disegno della  
 strada, fatto  
 nel 1934, è  
 un esempio di  
 sviluppo  
 urbanistico  
 che determinò  
 la forma attuale  
 del centro di Carpi.  
 Il progetto venne  
 realizzato con un  
 sistema a griglia,  
 con un via e via.

Il disegno della  
 strada, fatto  
 nel 1934, è  
 un esempio di  
 sviluppo  
 urbanistico  
 che determinò  
 la forma attuale  
 del centro di Carpi.  
 Il progetto venne  
 realizzato con un  
 sistema a griglia,  
 con un via e via.

Il disegno della  
 strada, fatto  
 nel 1934, è  
 un esempio di  
 sviluppo  
 urbanistico  
 che determinò  
 la forma attuale  
 del centro di Carpi.  
 Il progetto venne  
 realizzato con un  
 sistema a griglia,  
 con un via e via.



Con il modo  
 di costruire  
 del centro  
 di Carpi, si  
 è creato un  
 paesaggio  
 urbano  
 unico, che  
 ha permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno,  
 che ha  
 permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno,  
 che ha  
 permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno.

Con il modo  
 di costruire  
 del centro  
 di Carpi, si  
 è creato un  
 paesaggio  
 urbano  
 unico, che  
 ha permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno,  
 che ha  
 permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno.

Con il modo  
 di costruire  
 del centro  
 di Carpi, si  
 è creato un  
 paesaggio  
 urbano  
 unico, che  
 ha permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno,  
 che ha  
 permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno.

Con il modo  
 di costruire  
 del centro  
 di Carpi, si  
 è creato un  
 paesaggio  
 urbano  
 unico, che  
 ha permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno,  
 che ha  
 permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno.

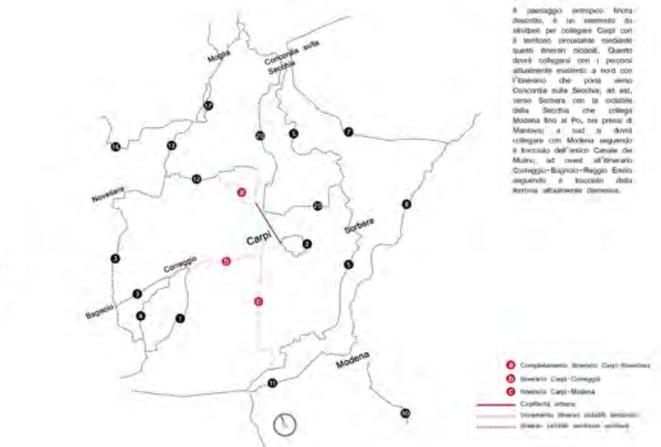
Con il modo  
 di costruire  
 del centro  
 di Carpi, si  
 è creato un  
 paesaggio  
 urbano  
 unico, che  
 ha permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno,  
 che ha  
 permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno.

Con il modo  
 di costruire  
 del centro  
 di Carpi, si  
 è creato un  
 paesaggio  
 urbano  
 unico, che  
 ha permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno,  
 che ha  
 permesso  
 di creare  
 un centro  
 urbano  
 moderno.



### Integrazione degli itinerari ciclo-turistici

Il paesaggio entropico intorno a Carpi, è un sistema di relazioni per collegare Carpi con il territorio provinciale mediante questi itinerari ciclistici. Questo itinerario collegato con il percorso attualmente esistente a nord con l'Aniene che porta verso Concordia sulla Secchia, ad est, verso Sorbara con la ciclovía della Secchia che collega Modena fino al Po, tra pressi di Mantova, e a sud si dovrà collegare con Modena integrando il tracciato dell'antico Canale del Mulino, del corso all'incrocio Sottogiro-Bagnolo-Reggio Emilia integrando a tracciato della strada attualmente esistente.



### attraversamenti ferroviari



### visibilità ciclabile



### Integrazioni tracciati ciclabili



### Aree dismesse



### ADIACENZE





CHE DISORDINE

CASA DEI SOGNI



sez. a

sez. b

sez. c

sez. d

sez. e

sez. f

sez. g

sez. h

sez. i

sez. j

sez. k

sez. l

sez. m

sez. n

sez. o

sez. p

LA STAZIONE È VICINA

VERSO IL CENTRO



LA C'È UN CASTELLO

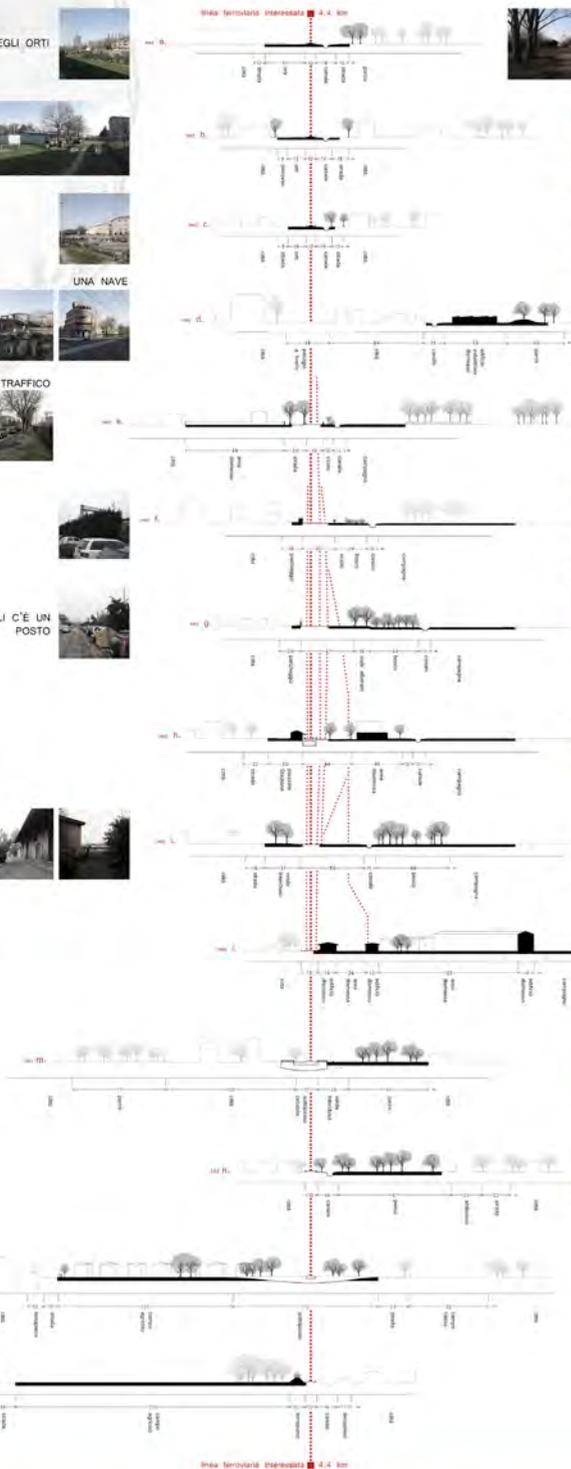
QUI SI ENTRA



ORIZZONTE

UN GIORNO CRESCERANNO





GLI ORTI



UNA NAVE



TRAFFICO



LI C'È UN POSTO



LI C'È UN POSTO



LI C'È UN POSTO



LI C'È UN POSTO



GIOCHIAMO



QUI C'È UN CANALE



SEDIAMOICI ALL'OMBRA



QUESTO EDIFICIO SI È PERSO



PASSAGGI DIMENTICATI



CANALE



DOVE SONO?



RICORDA UNA NAVATA



QUI C'È UN BOSCO



SPAZIO LIBERO



GLI ALBERI ASPETTANO IL TRENO



IN ARRIVO AL BINARIO 2



CITTA' FANTASMA



SOTTOTERRA



UNA SCORCIATOIA



PARCO



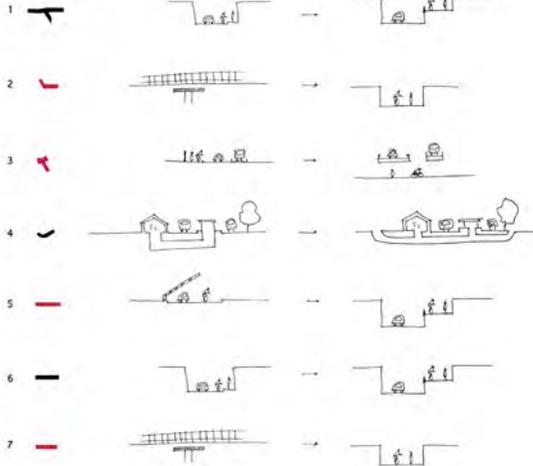




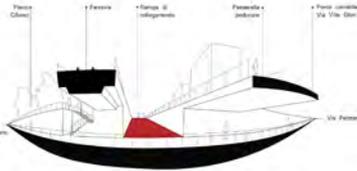
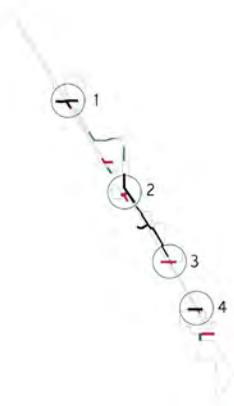
Collegamenti trasversali

stato di fatto

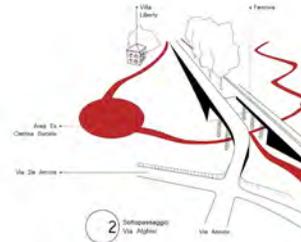
progetto



■ MODIFICHE DELL'ESISTENTE  
■ NUOVE REALIZZAZIONI



1 Sottopassaggio  
Via Lago di Bracciano



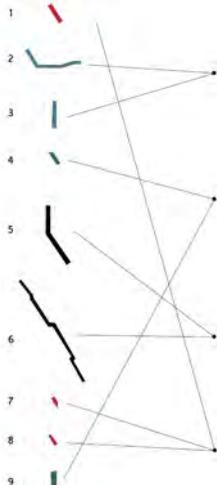
2 Sottopassaggio  
Via Alghero



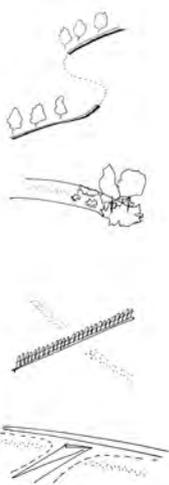
1 Ampliamento sottopasso  
Via Lago di Bracciano



Collegamenti trasversali



stato di fatto



progetto

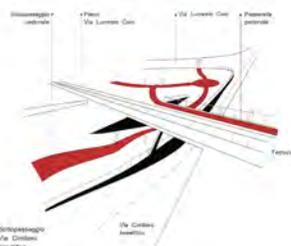
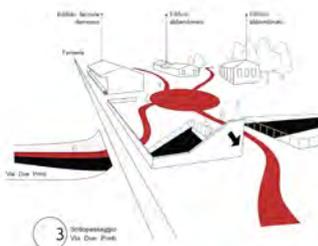


Ripristino canale d'irrigazione

Eliminazioni barriere naturali

Eliminazioni barriere artificiali

Realizzazione passerelle pedonali



3 Realizzazione sottopasso Via Due Ponti



4 Ampliamento sottopasso Via Cimitero Israelitico





Cornice urbana



Nel caso in cui l'elemento da ricominciare non sia un oggetto singolo ma si tratti invece di un insieme di elementi, che determinano una particolare caratteristica della città, allora si può parlare di cornice urbana. Nel nostro caso la caratteristica peculiare del territorio carpignano è il disegno della trama della cartoneria stessa che è stato attraversato da una seconda trama che segue la linearità della ferrovia.



Così come esiste il più possibile ogni tipo di analogia tra queste diverse dimensioni con cui si attraversa la città. Quindi la cornice urbana è l'esplicito con cui si mettono in evidenza le trame affinché si possa sempre distinguere con chiarezza quella in cui ci si trova. Si analizzano ad innanzi perciò degli elementi che facciano da risorgo e che accennino una delle due trame di riferimento.

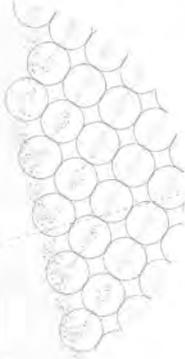


Greenroof (Franking, Korb, Fugger, Marzotto, Piretti, Pignatelli, Vercini, Lombardi)



Fase I  
ritaglio delle ipotesi di permeazione  
retrospettivo apportando il materiale degli  
stati esistenti per almeno 40-50 cm

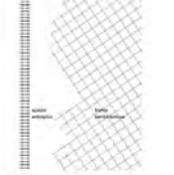
Verso la ferrovia si vanno a disegnare delle aree rettilinee più o meno allungate perpendicolarmente alla linea ferroviaria in modo tale da accentuare l'andamento. Tali aree, ritagliate dalla permeazione esistente e riempite di nuovo tessuto urbano, poi articolate da specie arboree spontanee che completano il disegno del paesaggio.



plano 1:500



Verso la città invece occorre individuare un elemento capace di appartenere ad entrambe le situazioni, cheisca a seguire la linearità della ferrovia e allo stesso tempo a dare forza al tracciato della cartoneria. Le colture di Pioppo, molto frequenti nella pianura padana, ci forniscono un esempio utile per realizzare la cornice urbana.



Fase I  
il bordo dello spazio esistente segue  
rettilineamente l'andamento della  
cartoneria e viene disegnato un  
giardino 20-25m





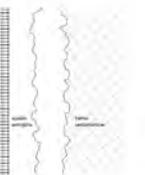
Fase 2  
Imporre i bacini con diverse materiali  
rispettando il movimento e il materiale  
presente nei bacini esistenti.



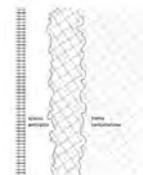
Fase 3  
partire da una specie arborea lasciando  
alcune parti dove che saranno  
coltivate le specie spontanee.



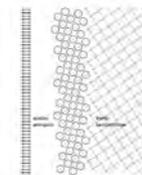
Fase 4  
la colonizzazione spontanea porta alla  
ulteriore dei vari bacini precedentemente  
coltivati e design per il paesaggio.



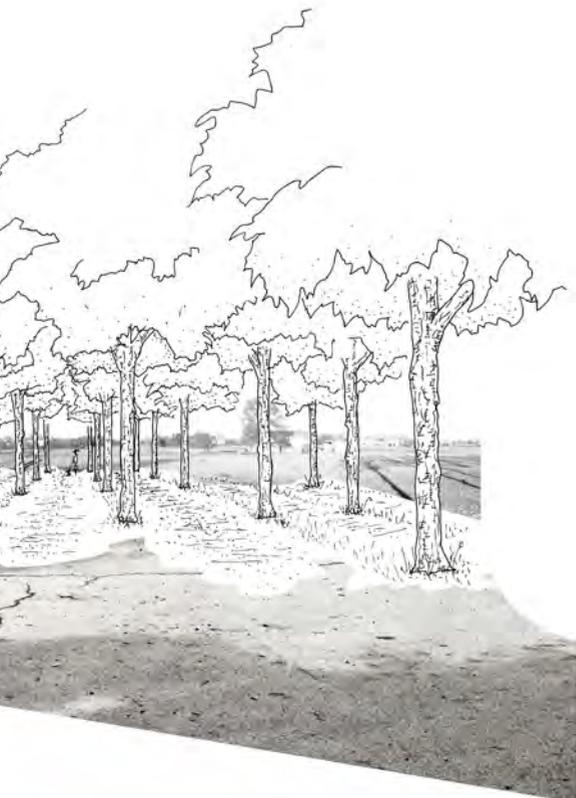
Fase 2  
Per maggiore meglio spazio foresta si  
intende una fascia con una  
vegetazione arborea autoctona  
seguendo l'andamento della fossa.



Fase 3  
Questa linea inconfine diventa quindi  
un sistema di recinzione tra la  
fossata e la coltivazione che da ora  
si laghina.



Fase 4  
Quando gli alberi saranno piantati  
seguendo la maglia quadrata specie  
della coltura di progetto alternate con la  
coltivazione.

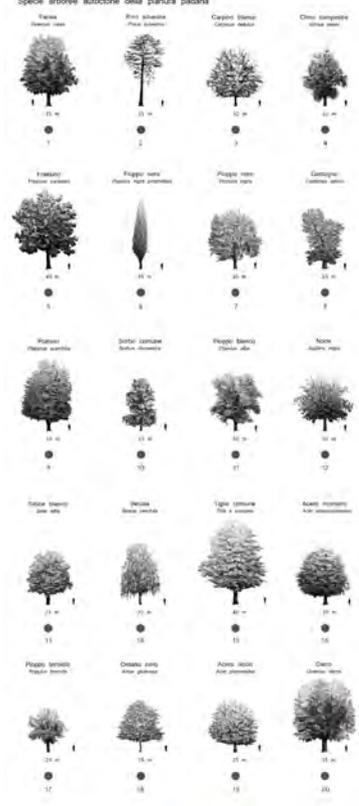


Alcune specie spontanee mediterranee



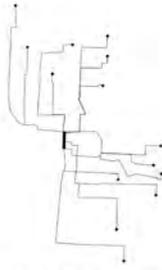
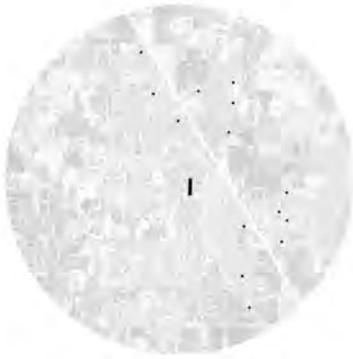
Albero bianco, Anemone, Anemone pulsatilla, Anemone pulsatilla

Specie arborea autoctone della pianura padana



Variazione cromatica stagionale





**MOBILITA' NORMALE**  
 Avviene all'interno della città. Per più del 90% dei casi essa affianca la viabilità carrabile offrendo nulle o comunque scarse possibilità di sosta durante l'itinerario.



**IPERMOBILITA'**  
 avviene fuori dallo spazio consueto della città non affiancando per nulla la viabilità carrabile. Per oltre il 70% dei casi avviene attraverso aree pedonali e parchi offrendo numerosi punti di sosta.



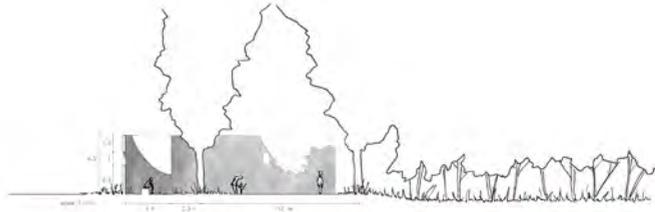
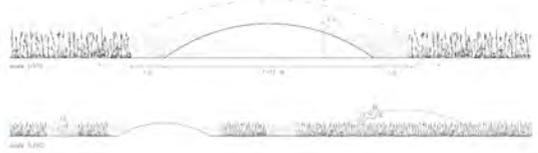
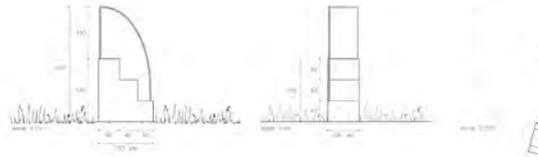
**FRUTTETO**  
 1



**INCOLTO**  
 2



**CATTEDRALE?**  
 3

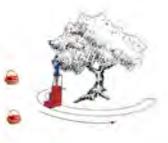




**POLARITA' POLIFUNZIONALI**  
 Le polarità commerciali attive risultano raggiungibili molto più facilmente attraverso il paesaggio entropico rispetto a qualsiasi altro mezzo e contribuiscono ad intensificare i flussi non solamente verso il centro ma anche verso aree più esterne.



**Area di sosta**  
 Sono tutti gli elementi che si possono incontrare all'interno dello spazio entropico con i quali gli individui possono interagire. Sono quegli elementi del paesaggio nei quali si applica una cornice locale che ne amplifichi la figurabilità.



osservare



vedere



adriarsi



regime



curiosità



questione fuori

