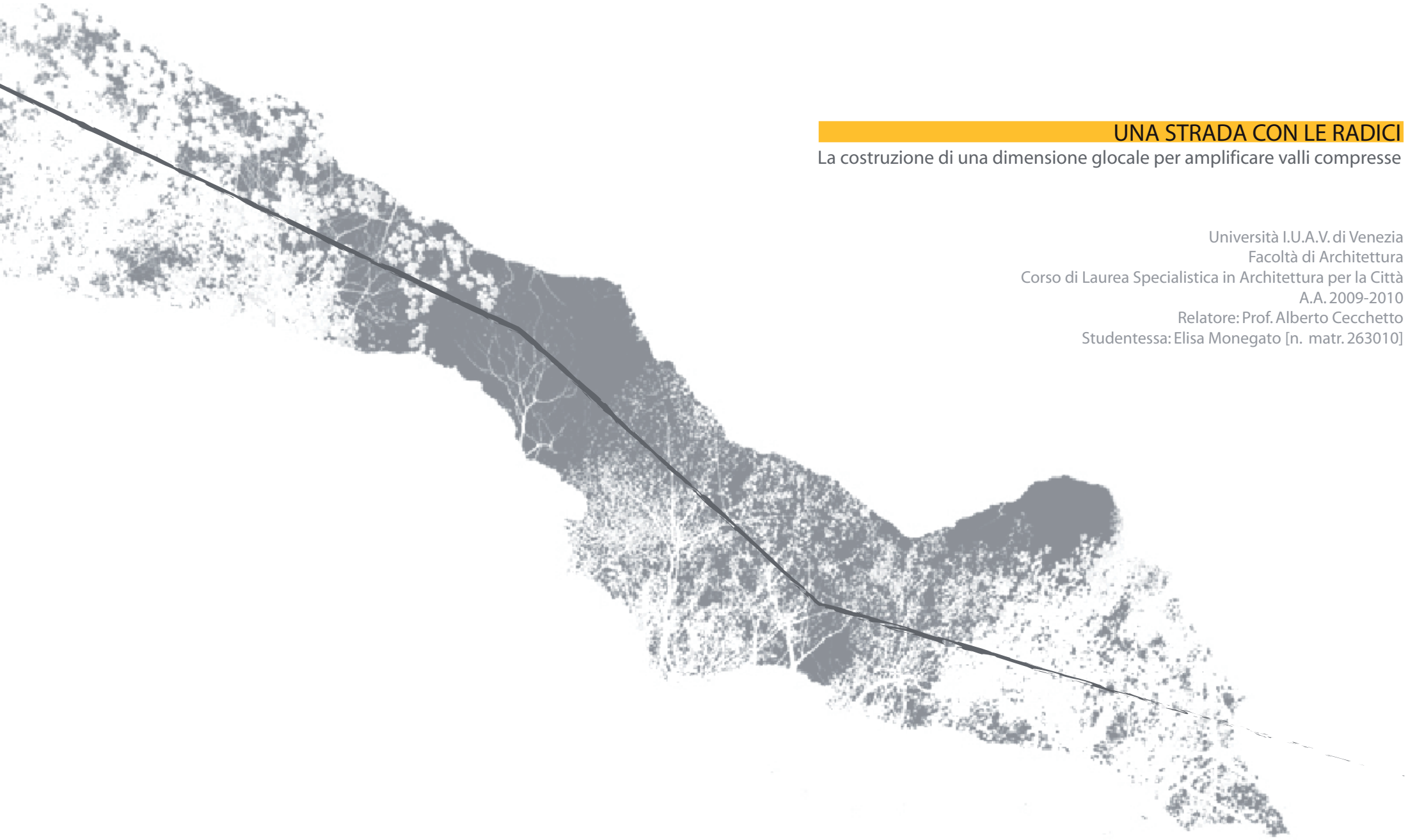


UNA STRADA CON LE RADICI

La costruzione di una dimensione glocale per amplificare valli compresse

Università I.U.A.V. di Venezia
Facoltà di Architettura
Corso di Laurea Specialistica in Architettura per la Città
A.A. 2009-2010
Relatore: Prof. Alberto Cecchetto
Studentessa: Elisa Monegato [n. matr. 263010]

A nonna Santina

INTRODUZIONE AL TEMA

CONTESTO-PRETESTO [IL CANALE DI BRENTA]

CRITICITA'/ componente longitudinale

> La strada-tunnel

> La dispersione delle possibilità

TRACCE DEL PASSATO

EDUCAZIONE AMBIENTALE

SPORT ALL'ARIA APERTA

CRITICITA'/ componente trasversale

> Variazioni della sezione abitata nella storia della valle

> Oggi: disintegrazione del rapporto fondovalle-pendio

QUALITA' DELL'ESSERE VALLE

> Dispersione lineare

> Dialogo antropico-naturale

> i materiali

IL SUOLO

L'ACQUA

> le forme

PROGETTO

> COSA

> DOVE

> COME



UNA STRADA CON LE RADICI
La costruzione di una dimensione glocale per amplificare valli compresse

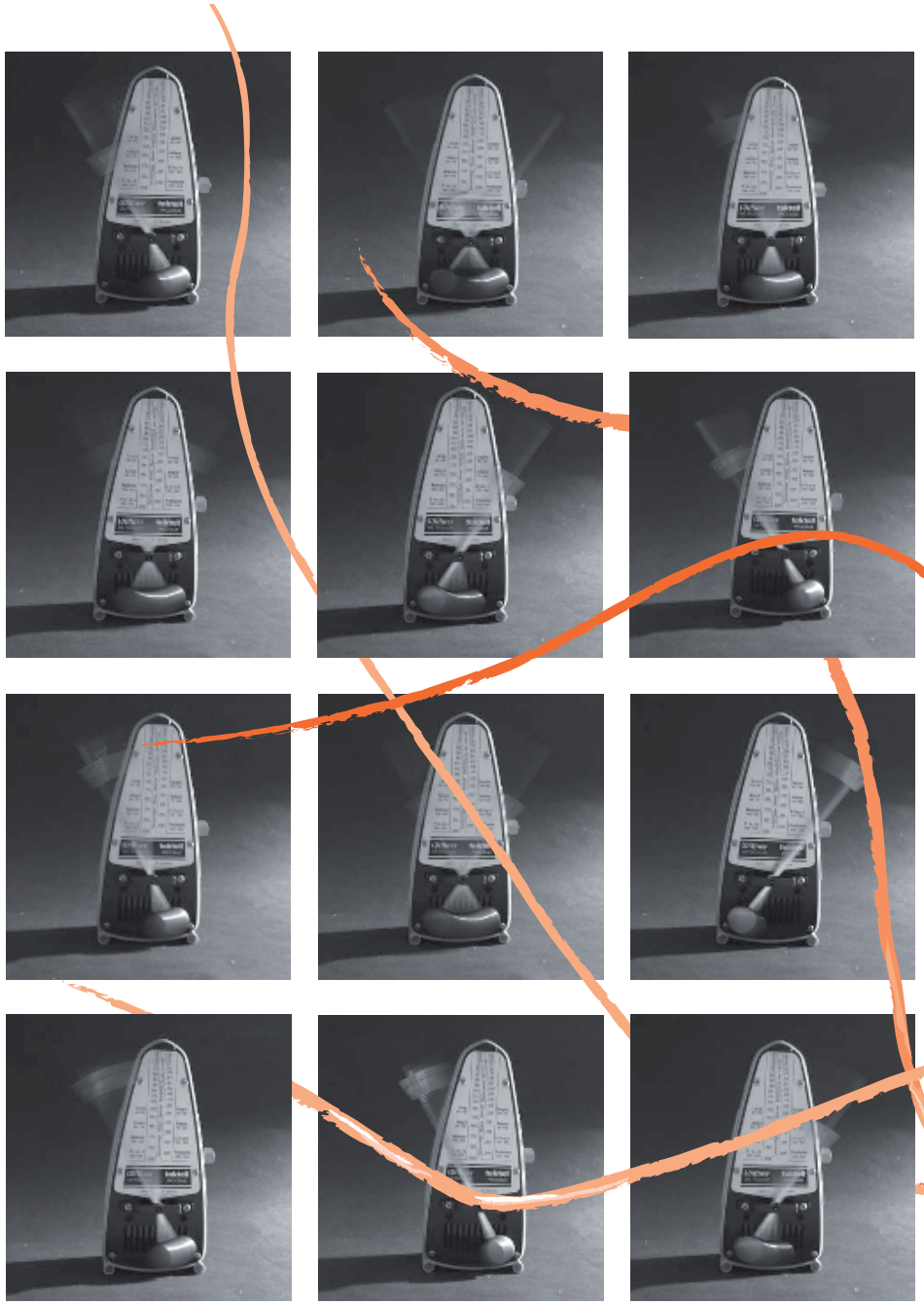
Tra i limiti che la natura impone alla libera disposizione della vita umana sul territorio spiccano per la loro fisicità imponente i rilievi orografici.
La compressione degli spazi da essi indotta non è solo vincolo ma anche valore.
La barriera dei monti definisce infatti tra le sue pieghe plastiche gerarchie di percorsi possibili e traccia con i solchi delle valli le vie di percorrenza preferenziali. Lungo tali strisce esclusive di territorio si sono stratificati nel tempo modi d'uso e possibilità intrinsecamente legati a qualità spaziali e naturali specifiche.
Se si osservano le valli alpine italiane si può notare come oggi il loro ruolo di connettori tra città dispersa e realtà europea sia determinante più che mai.
Tuttavia sul profilo della capacità di produrre significati peculiari, si può riscontrare un certo inaridimento: oggi le valli appaiono spesso più come un'appendice della pianura che come un'opportunità per radicarsi e muoversi in maniera alternativa.
La causa di una tale perdita di smalto non è da ricercare a mio avviso tanto nel vincolo geometrico, che è condizione intrinseca dell'essere valle, quanto nella compressione delle possibilità, limite che dipende direttamente dalla lettura antropica del territorio e le cui componenti si possono riscontrare con diverse sfumature sia nella dimensione trasversale che in quella longitudinale delle valli.

DIREZIONE TRASVERSALE

La compressione fisica è spesso accentuata dall'abbandono delle attività di sfruttamento delle risorse dei versanti e dall' intensificazione dell' insediamento a fondovalle, dove non ci sono più le condizioni fisiche per ospitare sistemi produttivi che oggi richiedono superfici estese.
Territori in passato floridi di risorse da sfruttare rimangono quindi ora in attesa di nuovi possibili modi d'uso.
La forza di espansione della città dispersa è costretta ad arrestarsi all'imboccatura delle valli: l'isotropia delle nebulose urbane non trova tra i monti sufficiente spazio per realizzarsi.
Ciò nonostante il desiderio di un ambiente di vita dinamico e globalmente connesso scuote anche quell'abitante inurbato della città-territorio che mette le sue radici nelle valli: egli desiderebbe poter comporre svariate città personali possibili ma spesso si trova a abitare luoghi incapaci di liberarsi della finitezza della dimensione locale.
Mentre l'*assenza di una lettura "vivacizzante" della sezione* diventa silenzio assordante, si conferma e assume un peso nuovo nell'ottica comunitaria il ruolo dei corridoi vallivi per i trasporti e le comunicazioni su scala europea.
Le infrastrutture pesanti spesso solcano le valli come segni astratti e indifferenti al tessuto locale e dal punto di vista degli abitanti dei territori-ospiti risultano più un ulteriore ingombro del già poco spazio disponibile che un'opportunità per amplificare il campo delle possibilità degli insediamenti.
La conseguenza è spesso un conflitto tra la volontà del potere pubblico e privato di utilizzare lo spazio delle valli per costruire o potenziare il sistema infrastrutturale e la ferma opposizione delle comunità insediate in tali territori.

DIREZIONE LONGITUDINALE

L'*assenza di dialogo tra il tessuto del radicamento e la linea del movimento* accentua anche i limiti dell'esperienza che il passante può fare del territorio.
Mentre percorrendo la vicina città della dispersione si costruiscono montaggi schizofrenici di spazi integrati al contesto fisico e spazi indifferenti alla realtà territoriale che toccano, spesso la fluidità degli scambi tra dimensione locale e globale non trova invece nelle valli l'occasione di realizzarsi. Il passante percepisce la valle come una pausa grigia, un tunnel che si deve necessariamente attraversare per arrivare altrove, e il più delle volte non è consapevole della ricchezza delle realtà che stanno al di là delle barriere acustiche.
La mancata sinergia tra linea di connessione globale e tessuto locale disperde e fa perdere le tante piccole occasioni che emanano dalle caratteristiche naturali e dalla stratificazione storica delle valli. Esse rimangono frammenti indeboliti dal loro stesso isolamento.

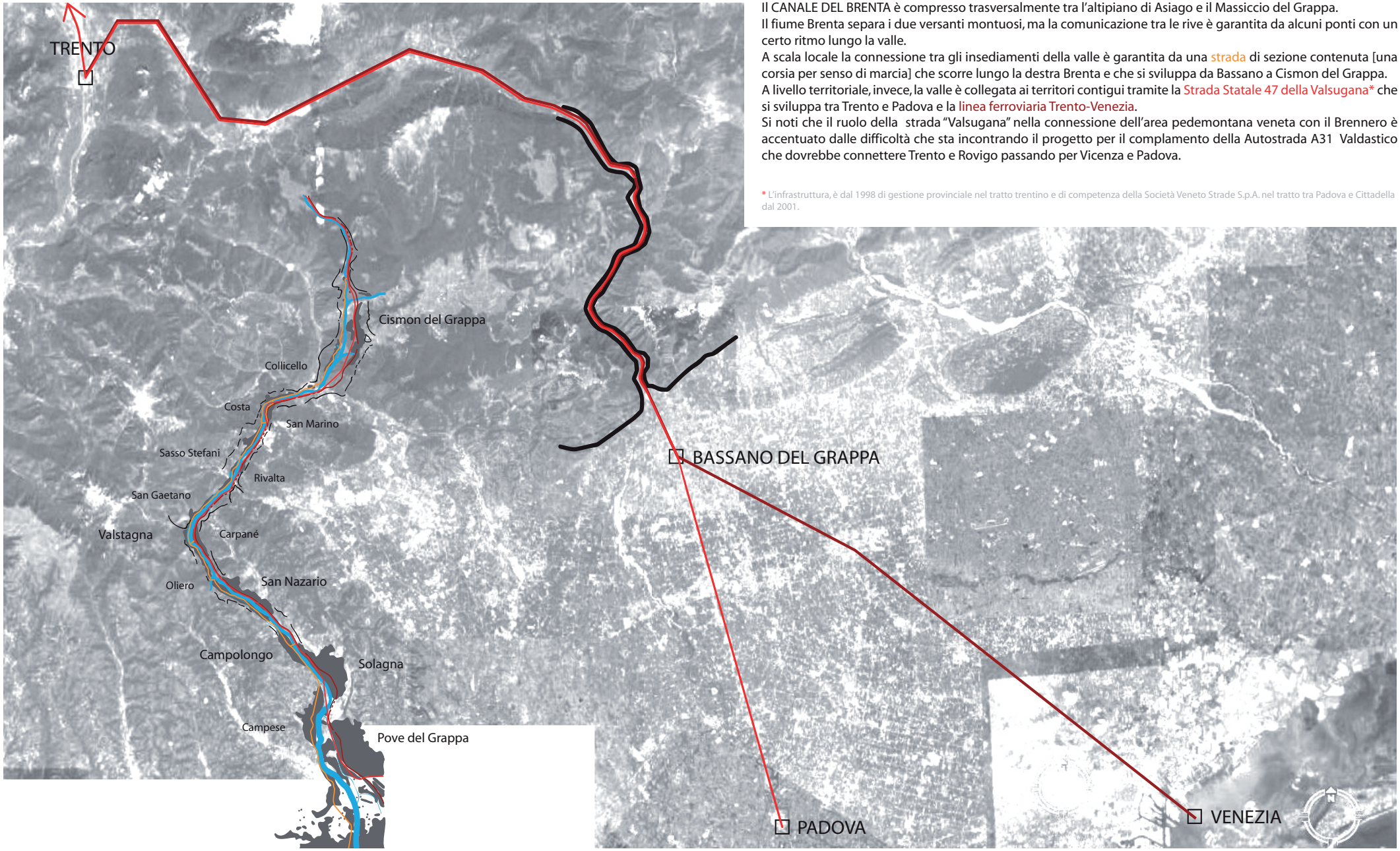


Sia nella direzione trasversale che in quella longitudinale si possono dunque evidenziare limiti alla fruizione del territorio: la sezione abitata si restringe e non riesce a mettere in campo letture capaci di superare la scala fisicamente costretta del locale, mentre la valle nel senso della lunghezza viene attraversata quasi esclusivamente da dinamiche astratte, di scala globale.
Se all'impermeabilità tra linea dei trasporti e tessuti dell'insediamento si sostituisse uno spazio di mediazione glocale si accenderebbe, a mio parere, una sorta di circuito sinergico capace di allentare la compressione delle possibilità in entrambe le direzioni assunte come riferimento.
L'innesto di tale spazio ibrido potrebbe infatti dare respiro al tessuto locale amplificandone il "campo energetico" anche in direzioni diverse da quelle della sezione trasversale e irrorandolo con la variabilità degli elementi che si spostano veloci lungo la linea infrastrutturale. La costrizione fisica delle valli verrebbe ammorbidita da un'ampiezza esperienziale che potrebbe anche, in prospettiva, creare i presupposti per una nuova lettura degli spazi dell'abitare anche alle quote oggi svuotate di significato.
Anche i percorsi sovracomunali verrebbero percepiti e vissuti come decompressi: abbandonata la loro dimensione di tunnel ingombrante potrebbero aprirsi a un dialogo con il territorio, integrare le qualità su di esso sparpagliate e diventare struttura portante del proprio sistema-valle.
Tanti strumenti che oggi suonano fuori sincrono potrebbero allora trovare delle forme di sintonia [e, come si dice, l'unione fa la forza].
Non si tratta di costruire nuovi pieni, che andrebbero ad appensantire spazi già saturi e a sovrapporsi a preesistenze oggi dismesse ma ancora capaci di diventare luoghi significativi, ma di *risignificare gli spazi vuoti* tra le cose.
La distanza tra la realtà locale delle vallate e la rete della vita urbana a scala territoriale costruiscono, a mio avviso, luoghi delle possibilità significativi per dare forma alla dimensione intermedia.
Una lettura dei territori compressi attenta alle *differenze dell'essere valle* potrebbe dare forma a modi di abitare e di spostarsi alternativi a quelli della città diffusa ma altrettanto capaci di riassumere, nonostante i limiti fisici , l'ambigua tensione del cittadino contemporaneo della città-territorio verso un abitare al tempo stesso radicato e massimamente dinamico e connesso.

"La vera essenza di Leandra è argomento di discussioni senza fine. I Penati credono d'essere loro l'anima della città, anche se ci sono arrivati l'anno scorso, e di portarsi Leandra con sé quando emigrano. I Lari considerano i Penati ospiti provvisori, importuni, invadenti; la vera Leandra è la loro che dà forma a tutto quello che contiene, la Leandra che era lì prima che tutti questi intrusi arrivassero e resterà quando tutti se ne saranno andati.
In comune hanno questo: che su quanto succede in famiglia e in città trovano sempre da ridire, i Penati tirando in ballo i vecchi, i bisnonni, le prozie, la famiglia di una volta, i Lari l'ambiente com'era prima che lo rovinassero. Ma non è detto che vivano solo di ricordi: almanaccano progetti sulla carriera che faranno i bambini da grandi (i Penati), su cosa potrebbe diventare quella casa o quella zona (i Lari) se fosse in buone mani. A tendere l'orecchio, specie di notte, nelle case di Leandra, li senti parlottare fitto fitto darsi sulla voce, rimandarsi motteggi, sbuffi, risatine ironiche."

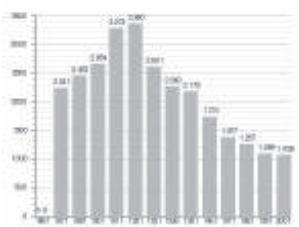
Italo Calvino, Le città invisibili

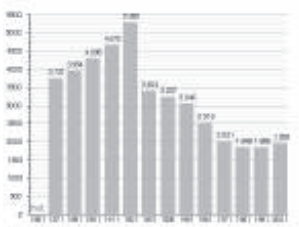
Il Canale del Brenta è una porzione di territorio definita nella lunghezza da due aree dinamiche e vitali dal punto di vista economico e nella larghezza da limiti fisici imponenti.
Visto dall'alto il Canale sembra un fluido che scorre andando a riempire tutti gli spazi che trova liberi - una non-forma che trova via via forma nella geometria netta del pendio- e che si espande finalmente come una colata lavica nel mare della pianura veneta, o ancora sembra uno strappo, quasi che il terreno lì fosse continuamente in tensione per resistere a un'energia che, da sotto la pelle della terra spinge per uscire: un'area che vorrebbe sprigionare il suo potenziale e superare il limite che la natura gli ha imposto, una linea che vorrebbe diventare superficie.
Dalla quota dell'abitante e del passante, invece, il Canale viene spesso letto come uno spazio compresso e soffocato, più che in tensione verso un ampliamento, uno spazio senza troppe qualità in cui limitarsi a dormire o da attraversare per raggiungere altre mete.
L'abbandono relativamente recente della attività che per secoli hanno coinvolto i versanti montuosi ha comportato una notevole riduzione della sezione abitata. La vita si è condensata nel fondovalle, il pendio è diventato parete di una grande, stretta stanza attrezzata di uscite di sicurezza speciali -i sentieri- verso una diversa dimensione decompressa.
La valle viene percorsa prevalentemente nel senso della lunghezza: agli occhi del guidatore essa si prensenta come un susseggUirsi ritmico di aree antropizzate e tratti in cui la montagna con le sue pareti ripide non concede spazi per l'insediamento. La debole interazione tra insediamento e infrastruttura fanno dell'esperienza del passare una sorta di intervallo.
I paesi si allacciano tra loro laddove è geometricamente possibile ma i limiti fisici della valle li rendono presto isole, punti, frammentI di un puzzle scomposto. Man mano che ci si addentra dalla pianura al cuore della valle i caratteri degli insediamenti si fanno sempre più specifici, anche se l'urbanizzazione diffusa a sua volta tenta, con scarsi risultati, in qualche modo di infiltrarsi e di sovrapporsi a quel tessuto.
Nonostante le costrizioni fisiche e le scarse prospettive economiche e di qualità della vita che attualmente la valle offre [in rapporto a quelle delle aree limitrofe], persistono sul territorio delle tracce di quel passato vivace in cui l'uomo sapeva instaurare un dialogo proficuo con l'ambiente e valorizzare le risorse che il pendio e la valle gli offrivano.
Per me che la valle fino ad ora l'avevo sempre percorsa per andare da qualche altra parte è stata una sorpresa, addentrandomi nel tessuto locale, iniziare a scoprire una realtà molto diversa da quella che mi prefiguravano i grigi fronti stradali e quei grandi parallelepipedi arroccati sul pendio e zeppi di finestre sempre chiuse che vedevo lontano.
Le dinamiche dell'abbandono e della disillusione convivono ambiguamente con un desiderio di rivitalizzazione di cui sono testimonianza gli sforzi per incentivare il turismo sportivo e naturalistico giornaliero, le iniziative di recupero degli spazi pubblici più intimi dei nuclei abitati e l'impegno per la realizzazione di un piano sovracomunale per sostituire al campanilismo una collaborazione proficua.
La spinta verso un cambiamento esiste, dunque, e apre a possibili nuove letture della stretta valle.
L'idea di instaurare una sinergia tra gli enti locali è certamente un'importante novità per un territorio le cui diverse parti sono sfuggite alla spinta omogeneizzante della città dispersa e risultano anche fisicamente ancora molto caratterizzate.
Perché la sinergia tra le parti possa diventare non solo realtà amministrativa ma anche esperienza tangibile e utile per costruire un senso di appartenenza a una realtà sociale nuova sarebbe importante, secondo il mio parere, mettere in atto anche una risignificazione fisica del territorio del Canale.
Con un lavoro sui vuoti tra le cose si potrebbe costruire uno scheletro per tenere assieme le opportunità oggi frammentate: le relazioni tra le parti del territorio potrebbero allora divenire più fluide e la continuità organizzativa del territorio potrebbe tradursi anche in continuità esperienziale.
La costruzione di tale sistema a-sistematico produrrebbe inoltre nell'immaginario e nell'esperienza dell'abitante e del visitatore un'amplificazione delle dimensioni della valle.
I caratteri specifici del Canale, oggi spesso vissuti come un limite, potrebbero allora trasformarsi negli ingredienti di un'alternativa appetibile alle forme e ai modi della contigua città della dispersione.

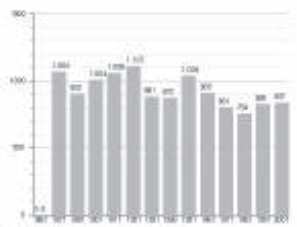


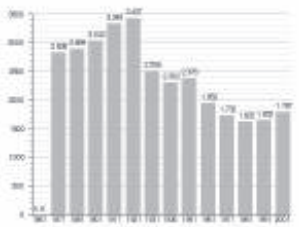
Il CANALE DEL BRENTA è compresso trasversalmente tra l'altipiano di Asiago e il Massiccio del Grappa.
Il fiume Brenta separa i due versanti montuosi, ma la comunicazione tra le rive è garantita da alcuni ponti con un certo ritmo lungo la valle.
A scala locale la connessione tra gli insediamenti della valle è garantita da una strada di sezione contenuta [una corsia per senso di marcia] che scorre lungo la destra Brenta e che si sviluppa da Bassano a Cismon del Grappa.
A livello territoriale, invece, la valle è collegata ai territori contigui tramite la Strada Statale 47 della Valsugana* che si sviluppa tra Trento e Padova e la linea ferroviaria Trento-Venezia.
Si noti che il ruolo della strada "Valsugana" nella connessione dell'area pedemontana veneta con il Brennero è accentuato dalle difficoltà che sta incontrando il progetto per il complamento della Autostrada A31 Valdastico che dovrebbe connettere Trento e Rovigo passando per Vicenza e Padova.

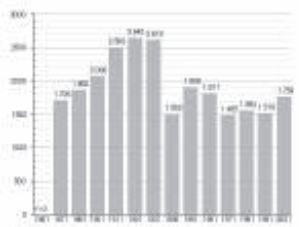
* L'infrastruttura, è dal 1998 di gestione provinciale nel tratto trentino e di competenza della Società Veneto Strade S.p.A. nel tratto tra Padova e Cittadella dal 2001.

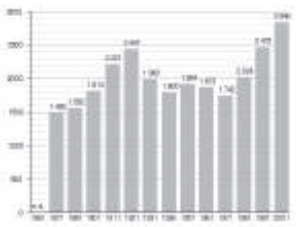

CISMON DEL GRAPPA


VALSTAGNA

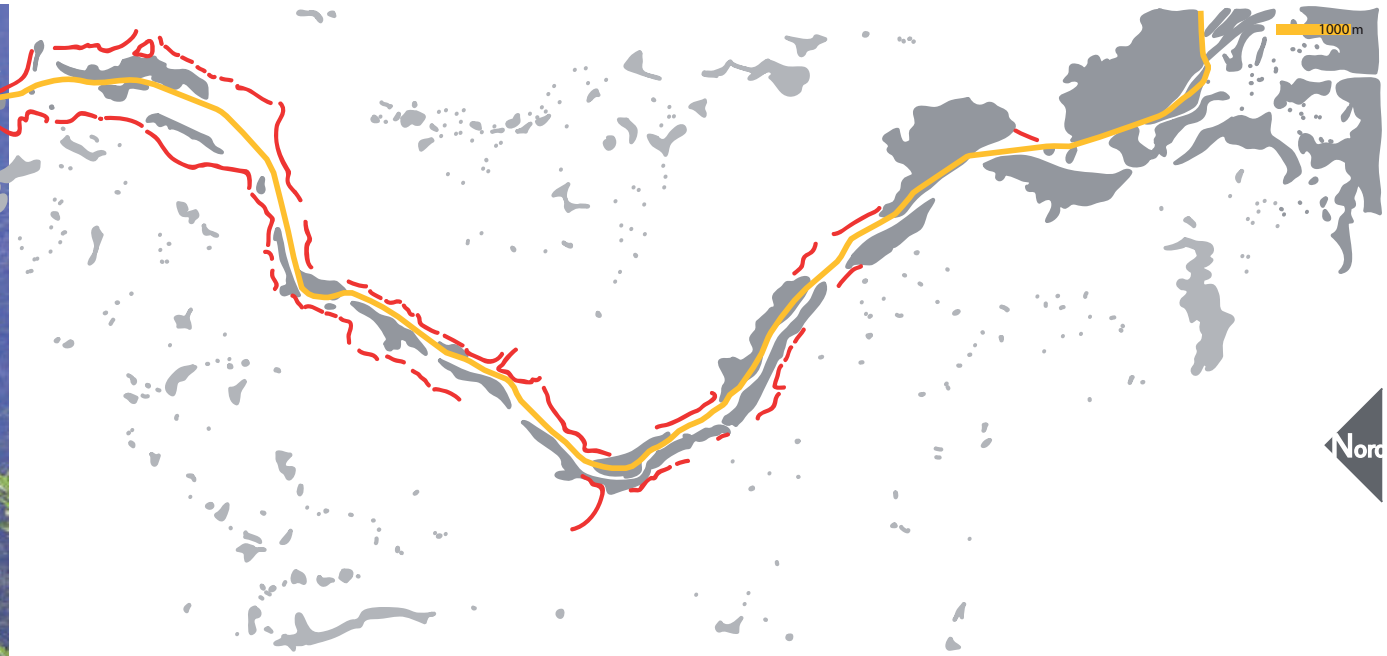

CAMPOLONGO


SAN NAZARIO


SOLAGNA

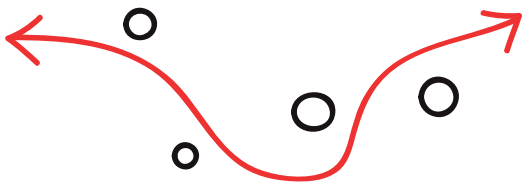

POVE DEL GRAPPA





Insediamenti di fondovalle
barriera orografica
Insediamenti montani
infrastruttura-tunnel

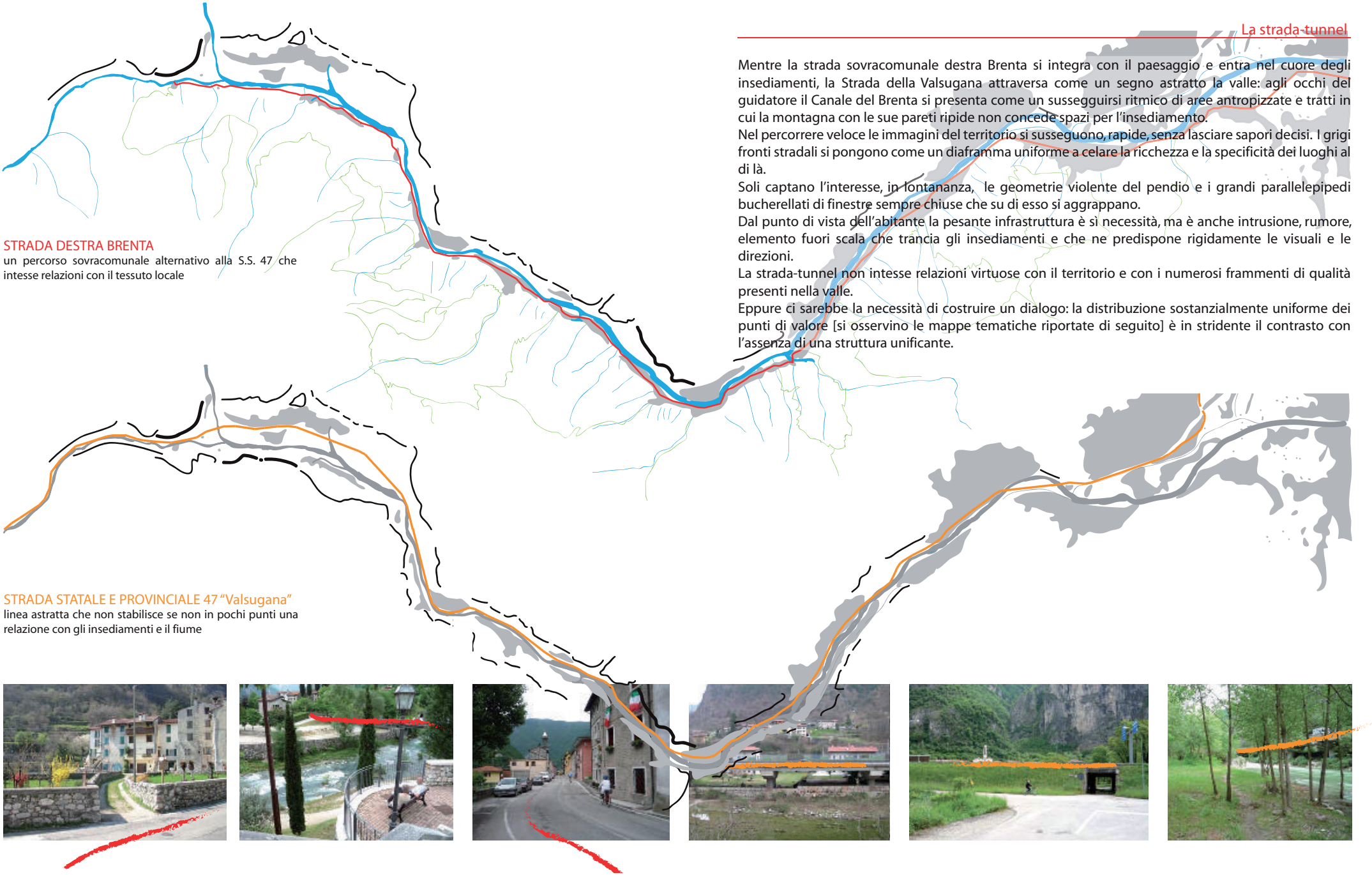
Dal punto di vista degli usi il Canale sta vivendo una fase di inaridimento: le attività industriali e artigianali non trovano spazio né vitalità per svilupparsi, il settore commerciale rimane estraneo alle esigenze di dinamismo e freschezza del consumatore odierno e si estingue a favore dei grandi centri commerciali della pedemontana.
A tali fenomeni si sommano la dismissione della tradizionale coltivazione del tabacco e l'abbandono delle altre attività agricole perché non più redditizie, oltre all'assenza di un investimento convinto e convincente nel settore del turismo nonostante le numerose potenziali attrattive culturali, naturalistiche e sportive del luogo.
I comuni della valle del Brenta sono soggetti da molti anni a un considerevole calo demografico e all'innalzamento dell'età media della popolazione residente.
Al calo demografico che interessa i comuni della valle corrisponde una crescita nei centri della pedemontana, dove le abitazioni costano meno che nella vicina Bassano del Grappa e l'accessibilità a possibilità lavorative è certamente maggiore che nella valle.
Il Canale tende a diventare un'appendice.



Se ci si limita a percorrere la valle lungo la Strada Statale 47 è veramente difficile rendersi conto della ricchezza nascosta dietro ai grigi fronti stradali.
Basta spingersi al di là dei bordi sottili dell'infrastruttura-tunnel per accorgersi che la valle è disseminata di tanti singoli elementi che per diverse ragioni spiccano per la loro qualità.
Dal punto di vista storico, va sottolineato che sul palinsesto del Canale del Brenta si sono condensate e succedute in maniera relativamente rapida scritture diverse del territorio. Le numerose tracce del passato sono ora disconnesse e private dalla logica di integrazione che le aveva rese vive: sono brandelli isolati in attesa, a mio avviso, di essere coinvolti in un un campo di relazioni nuovo.
Numerosi sono anche gli sforzi per mantenere viva la sensibilità ambientale che ha fondato la cultura della valle. Se da un lato, però, musei e centri didattici sono discretamente integrati tra loro, i sentieri didattici, nonostante il nobilissimo scopo per cui sono stati creati, tendono a sfiorire rapidamente, forse perché sono episodi isolati più che un "sistema linfatico" della valle.
Altri elementi di qualità sono le svariate occasioni di praticare attività sportive a contatto con la natura che la valle offre, anche grazie all'iniziativa di privati. L'attività all'aria aperta si serve del fiume e del rilievo, si dispiega in una sorta di continua palestra naturale. Tale condizione è, secondo me, un valore che va messo a fuoco in maniera meno discontinua lungo la valle e può, anzi, contribuire in maniera decisiva alla costruzione di un modo di abitare il territorio veramente alternativo.
Davvero tanti sono i frammenti di qualità che possono essere messi o rimessi in gioco.
Atomizzati e isolati come sono spesso ora non hanno però sufficiente forza per essere significativi. Nel loro essere particolari emanano una luce sempre più fioca.

NELLA DIREZIONE LONGITUDINALE DELLA VALLE LA RADICE DEL PROBLEMA DELLA COMPRESSIONE E' L'INCAPACITA' DI PRODURRE RACCONTO.

Mentre la strada sovracomunale destra Brenta si integra con il paesaggio e entra nel cuore degli insediamenti, la Strada della Valsugana attraversa come un segno astratto la valle: agli occhi del guidatore il Canale del Brenta si presenta come un susseguirsi ritmico di aree antropizzate e tratti in cui la montagna con le sue pareti ripide non concede spazi per l'insediamento.
Nel percorrere veloce le immagini del territorio si susseguono, rapide, senza lasciare sapori decisi. I grigi fronti stradali si pongono come un diaframma uniforme a celare la ricchezza e la specificità dei luoghi al di là.
Soli captano l'interesse, in lontananza, le geometrie violente del pendio e i grandi parallelepipedi bucherellati di finestre sempre chiuse che su di esso si aggrappano.
Dal punto di vista dell'abitante la pesante infrastruttura è sì necessità, ma è anche intrusione, rumore, elemento fuori scala che trancia gli insediamenti e che ne predispone rigidamente le visuali e le direzioni.
La strada-tunnel non intesse relazioni virtuose con il territorio e con i numerosi frammenti di qualità presenti nella valle.
Eppure ci sarebbe la necessità di costruire un dialogo: la distribuzione sostanzialmente uniforme dei punti di valore [si osservino le mappe tematiche riportate di seguito] è in stridente il contrasto con l'assenza di una struttura unificante.



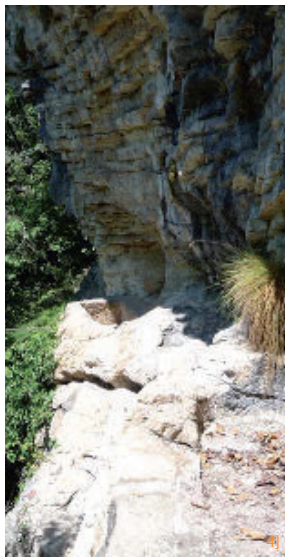
STRADA DESTRA BRENTA
un percorso sovracomunale alternativo alla S.S. 47 che intesse relazioni con il tessuto locale

STRADA STATALE E PROVINCIALE 47 "Valsugana"
linea astratta che non stabilisce se non in pochi punti una relazione con gli insediamenti e il fiume

La dispersione delle possibilità/TRACCE DEL PASSATO

TRACCE DI SCRITTURE PASSATE NEL PALINSESTO CANALE DI BRENTA

1] Covolo di Butistone [fortificazione, XI sec]
2] Forte Tombion [fortificazione, fine XIX sec]
3] Chiesetta della Madonna del Pedancino [luogo di culto legato ad un'antica tradizione valligiana, seconda metà XVIII sec]
4] Tombe rupestri dei "Coli" o "Sbandidoni" [resti di un luogo di sepoltura di età romana o longobarda, prima del IX sec]
5] Chiesetta e scuola del Col dei Prai [prima metà XX sec]
6] Pian Castel [sito archeologico]
7] San Giorgio [chiesa ed eremo in prossimità di resti di sepolture rupestri, prima del IX sec]
8] Torre di Solagna [ruderi dell'antica struttura medievale]
9] Palazzon [casa fortificata usata già al tempo della dominazione della Repubblica di Venezia, forse sorta su su sito già utilizzato in epoca romana per lo stesso scopo, vista la corrispondenza in linea d'aria con l'insediamento di San Giorgio di Solagna, XIV-XV sec]
10] Pieve di San Martino [chiesa di età longobarda, sito già significativo in precedenza perché scelto anche in età più antica come luogo di sepoltura, prima del IX sec]
11] Chiesa e Monastero dell'invenzione della Santa Croce [antico centro propulsore dell'attività religiosa, culturale ed economica del Canale del Brenta, inizio XII sec]
12] Eremo di San Bovo [luogo di interesse paesaggistico e archeologico, ospita interessanti fossili marini e per tale motivo già nel 1800 veniva considerato "paradiso dei geologi"]
13] VILLA BIANCHI-MICHIEL [parziale realizzazione di un progetto di Andrea Palladio, dichiarata dall'UNESCO patrimonio dell'umanità]
m] MASIERE







Sentieri

Molti dei sentieri oggi utilizzati per l'escursionismo ricalcano le vie utilizzate dai boscaioli per trasportare il legname raccolto fino a fondo valle.
Tra tutti di rilievo particolare è la "Calà del Sasso" o "sentiero dei 4444 scalini". Esso parte da una stretta valle a Ovest di Valstagna e risale all'epoca della dominazione della Repubblica di Venezia.

Sentiero de "EL Vu"

Il percorso porta alla scoperta di numerose tracce lasciate sul territorio dalla Grande Guerra, ed è dedicato a un recuperante soprannominato "El vu" per la sua abitudine di dare del voi a tutti.



1000 m



ESEMPI DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

1] Fabbrica ex "Lancia" [prima metà XX sec] oggi fungaia
2] Opificio Venier [XVII sec] oggi residenza
3] Magazzino tabacchi oggi Museo del Tabacco e Museo del Recuperante
4] Centrale idroelettrica "Guarnieri" [XVII-XX sec] futura residenza turistica privata
5] Cartiera "Parolini" [fine XVII sec] oggi museo di speleologia
6] Opificio Fontana [metà XVII sec - metà XX sec] oggi dismesso, casa padronale recuperata
7] Filanda Secco [metà XIX sec] oggi centro artistico e culturale e museo-mercato di antiquariato
8] Calcara di Solagna [XX sec] oggi in parte restaurata e convertita in studio di progettazione
9] Filatoio Venzo [fine XVIII sec] oggi residenza privata
10] Filanda Damiani [XVIII-XX sec] oggi residenza, casa con rustico, negozio di generi alimentari

La dispersione delle possibilità/EDUCAZIONE AMBIENTALE









Bosco delle Fontane

La piana alluvionale di Cismon incontra qui alcune acque nascenti del Massiccio del Grappa creando condizioni ambientali uniche per il Canale.
Trova così occasione di crescere l'Ontano Bianco, una specie arborea che abbisogna di terreni disciolti e ricchi di acque fluenti, la cui sopravvivenza è altrove spesso minacciata dalle opere di cementificazione dei bordi dei fiumi [si vedano le politiche di protezione anche in ambito europeo].
Il sentiero naturalistico offre l'occasione di osservare da vicino il variare del greto del fiume e delle forme di vita che in esso si insediano.

1000 m

Altavia del Tabacco

Da Costa alla pedemontana l'altavia ripercorre e connette le tracce di un passato produttivo che ha segnato fortemente il carattere del Canale del Brenta.
Il percorso si sviluppa tra le "masiere" e le case in cui un tempo si lavorava il tabacco.

Percorso naturalistico Pian Farné

Sentiero vario e articolato inserito nel Sito di importanza Comunitaria "Massiccio del Grappa".

Percorso storico Merlo-Carpane'

Sentiero ad anello che permette di osservare da vicino trincee e gallerie della Grande Guerra.

Ponte Subbiolo

Brevissimo percorso che porta ad un laghetto carsico a cielo aperto.

[Sentiero del Brenta/estratto 1] Sentiero dei Borghi

Collegando tratti di strade altrimenti indipendenti, esso permette di attraversare le borgate della parte più alta di Solagna.
Non si tratta propriamente di un sentiero naturalistico., tuttavia esso è inserito nel sistema del percorso lungo il Brenta, il quale permette di osservare da vicino la vita del fiume e termina a Nord con un tratto di evidente intento didattico.

Sentiero didattico Monte Croce-Cornon

Il percorso attraversa la caratteristica "Conca degli ulivi" e permette di osservare un ambiente naturale diverso da quelli che si possono incontrare nella stretta valle del Brenta.

Sentiero storico-naturalistico "Antonia Dal Sasso"

Dal punto di vista naturalistico il percorso può essere considerato una sorta di riassunto dei caratteri che prevalentemente si incontrano del Canal del Brenta.
La finalità didattica del sentiero si arricchisce inoltre dell'occasione di osservare da vicino alcune tracce di quel passato della valle in cui l'uomo integrava abilmente la sua necessità di trarre risorse dal suolo con il rispetto per l'ambiente.

Valgadena

Nella valle, stretta e selvaggia, è possibile osservare numerosi ambienti naturali diversi.
Essa fa parte del Sito di Importanza Comunitaria "Fiume Brenta dal confine trentino a Cismon del Grappa"

[Sentiero del Brenta/estratto 2] Anello delle Zattere

Da Oliero verso Nord il percorso lungo il Brenta è scandito da otto pannelli informativi sulle caratteristiche naturalistiche e morfologiche della valle, sulle principali vicende storiche che l'hanno attraversata e sulla cittadina di Valstagna.
Concluso il tragitto lungo le sponde del fiume è possibile tornare al punto di partenza via acqua, rievocando il tragitto per il quale il legname raccolto nei monti veniva portato in pianura.

Sentiero natura Grotte di Oliero

Il percorso si snoda per un tempo di percorrenza di una quarantina di minuti nel parco naturale che circonda le grotte. Esso è arricchito da pannelli informativi e integra l'offerta didattica del vicino museo e delle grotte stesse.

1] Museo Etnografico del Canal di Brenta 2] Museo del Tabacco e Museo del Recuperante
1] Museo di Speleologia e Carsismo "Alberto Parolini" 2] Fattoria didattica Valbrenta 3] Casa sul fiume 4] Centro Educazione Ricerca Cultura Ambientale 5] Istituto Professionale Statale per l'Agricoltura e l'Ambiente "Alberto Parolini"









Numerosi ma probabilmente non sufficientemente integrati tra loro sono i centri e i percorsi dedicati all'educazione ambientale nel Canale di Brenta.
Alcuni di essi promuovono una conoscenza di carattere prettamente naturalistico, altri, invece, mettono l'accento sul rapporto tra uomo e risorse e si propongono di mantenere vivo il ricordo della sapiente costruzione di un equilibrio tra necessità antropiche e dinamiche ambientali di cui sono stati capaci, in passato, gli abitanti della valle.

La dispersione delle possibilità/SPORT ALL'ARIA APERTA



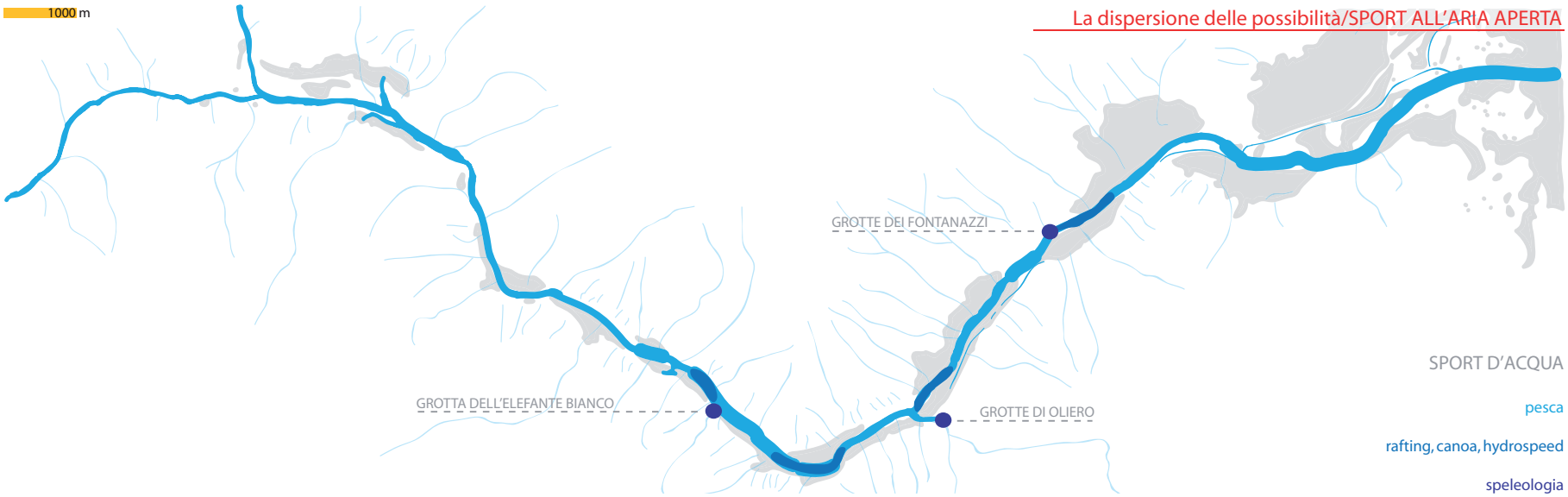










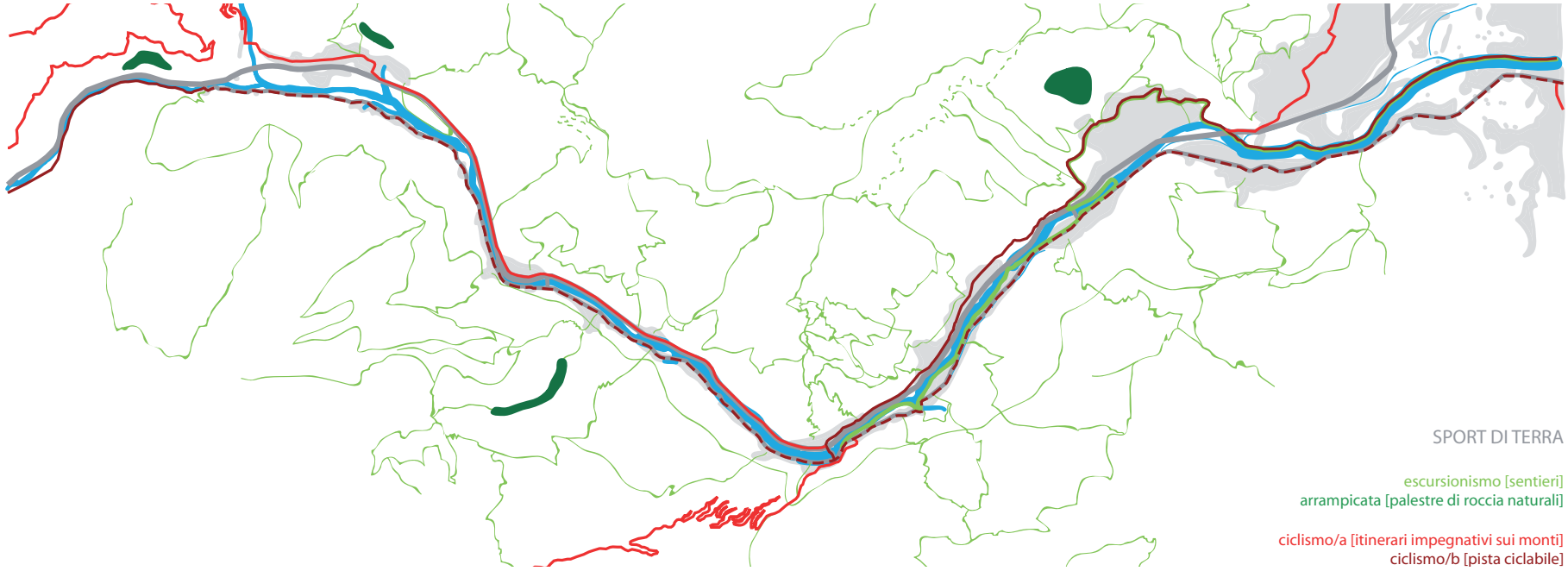


SPORT D'ACQUA

pesca

rafting, canoa, hydrospeed

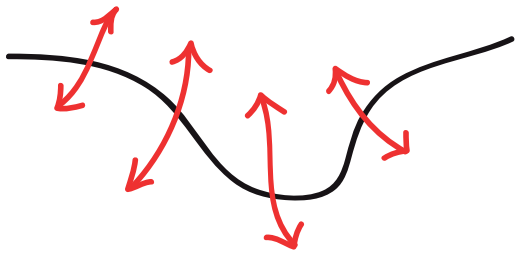
speleologia



SPORT DI TERRA

escursionismo [sentieri]
arrampicata [palestre di roccia naturali]

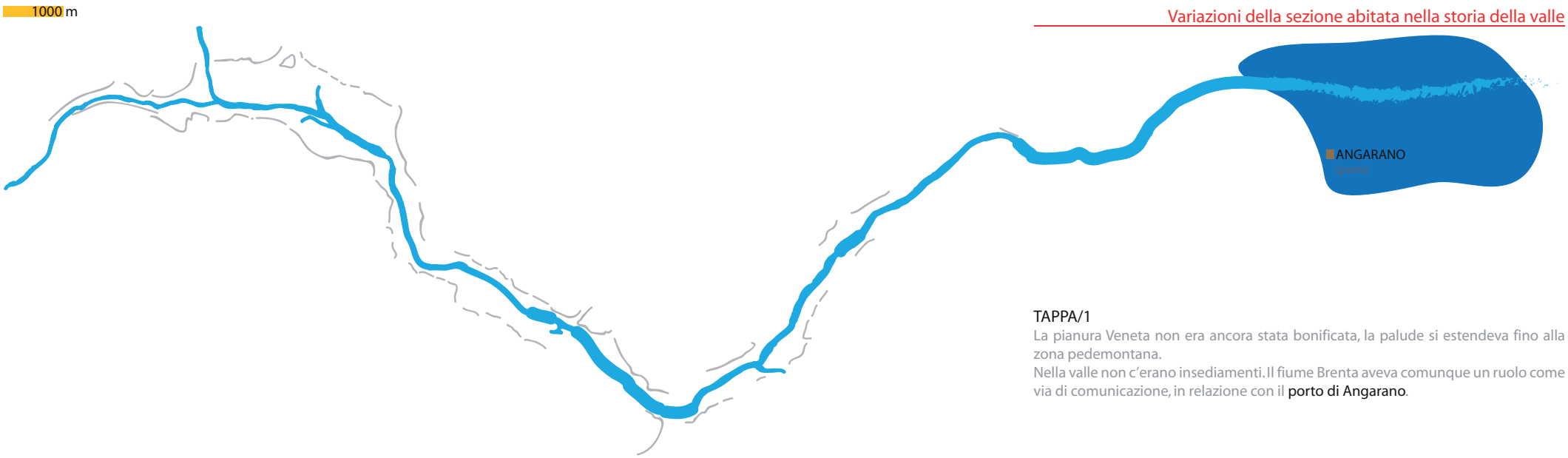
ciclismo/a [itinerari impegnativi sui monti]
ciclismo/b [pista ciclabile]



La geometria del rilievo limita le possibilità di insediamento nella valle, tuttavia, nel corso dei secoli, uomo e natura hanno costruito un compromesso per convivere, tracciando confini reciproci in continua ridefinizione. Il liquido aggiornarsi delle distanze tra antropico e naturale dava e dà forma ai vari significati e ai vari usi che, nella storia gli abitanti hanno assegnato alla valle.
Scorrendo velocemente le tappe salienti dello sviluppo degli insediamenti nel Canale si può notare che, se per un lunghissimo periodo l'uomo ha gradualmente esteso l'abitare a aree e sezioni di valle sempre più ampie, in un periodo relativamente recente si è invece instaurata una tendenza opposta.
In un primo momento, infatti, la valle si popola e gli insediamenti espandono i loro spazi vitali non solo nel senso della lunghezza, ma anche andando a coinvolgere in maniera sempre più consistente porzioni di pendio.
In particolare lo sfruttamento intensivo delle risorse boschive [tra 1300 e fine 1700] e la diffusione della coltivazione del tabacco [tra 1600 e metà del 1900] fanno delle quote più alte della valle territori familiari. Il senso di appartenenza degli abitanti della valle non si ferma agli spazi dell'abitare del fondovalle e della mezzacosta, ma si arricchisce quotidianamente anche dei prati e dei boschi più in alto. La sezione "viva" del Canale integra elementi diversi e risulta ampia.
Dalla metà del 1900 in poi, invece, le attività che prima dialogavano con il pendio si estinguono e la vitalità si comprime tutta nel fondovalle. Ben presto la geometria della parte più stretta della valle diventa un limite brutale non solo all'insediamento delle attività produttive, ma anche al realizzarsi dei modi di vita del cittadino inurbato della città territorio contemporanea che richiedono spazi fluidi e ricchi di possibilità e di stimoli. Nella sezione stretta non trova attualmente spazio neanche un sistema commerciale in grado di resistere alla concorrenza dei grandi ipermercati della pedemontana e della vicina pianura. I piccoli negozi di generi di prima necessità disseminati nella valle si estinguono, introducendo un disagio non trascurabile per gli abitanti della valle. Le tracce delle attività che un tempo avevano dato respiro al Canale oggi sono mute e in decadenza, mentre il fondovalle è costretto e spesso monotono.
E' interessante osservare come una stessa sezione fisica del territorio sia stata luogo delle possibilità e sia invece oggi soprattutto luogo dell'impossibilità.
Ciò mette in luce quanto, al di là dell'inalienabile vincolo-valore orografico, la codificazione antropica della sezione sia determinante per la percezione della vivibilità di un territorio vallivo.
Il senso di grigiore e la percezione di soffocamento di cui soffre la valle-appendice è, a mio parere, in parte anche dovuto all'assenza di una lettura della sezione nuova, capace di dare risposta alle esigenze della contemporaneità.

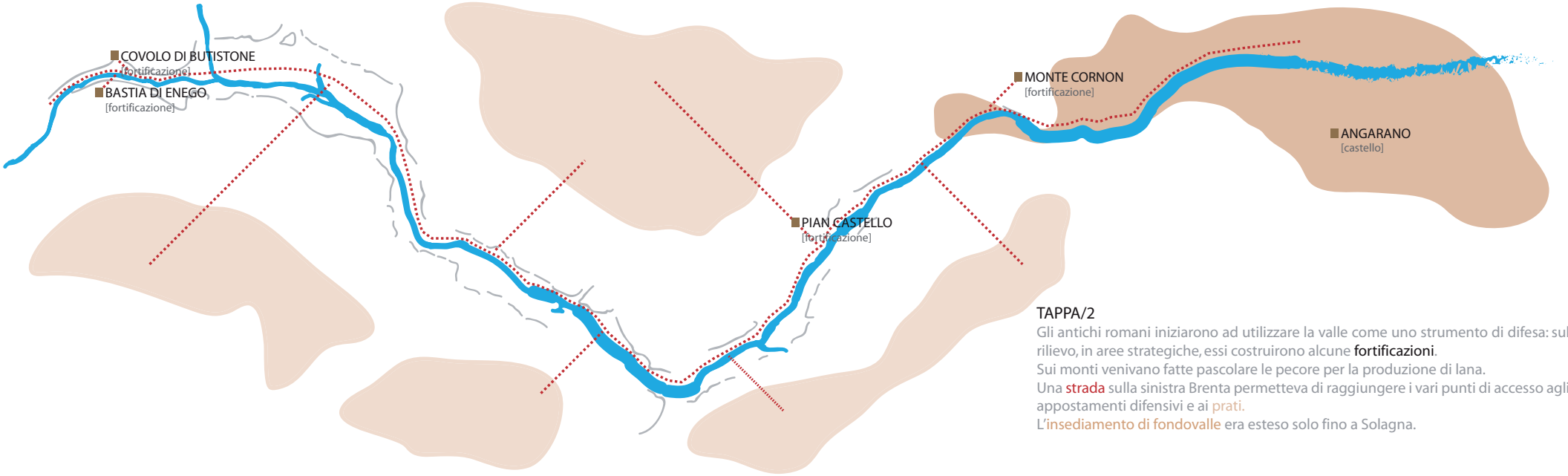
NELLA DIREZIONE TRASVERSALE DELLA VALLE LA RADICE DEL PROBLEMA DELLA COMPRESSIONE NON E'TANTO IL LIMITE SPAZIALE, QUANTO IL LIMITE DEL SIGNIFICATO.

Variazioni della sezione abitata nella storia della valle



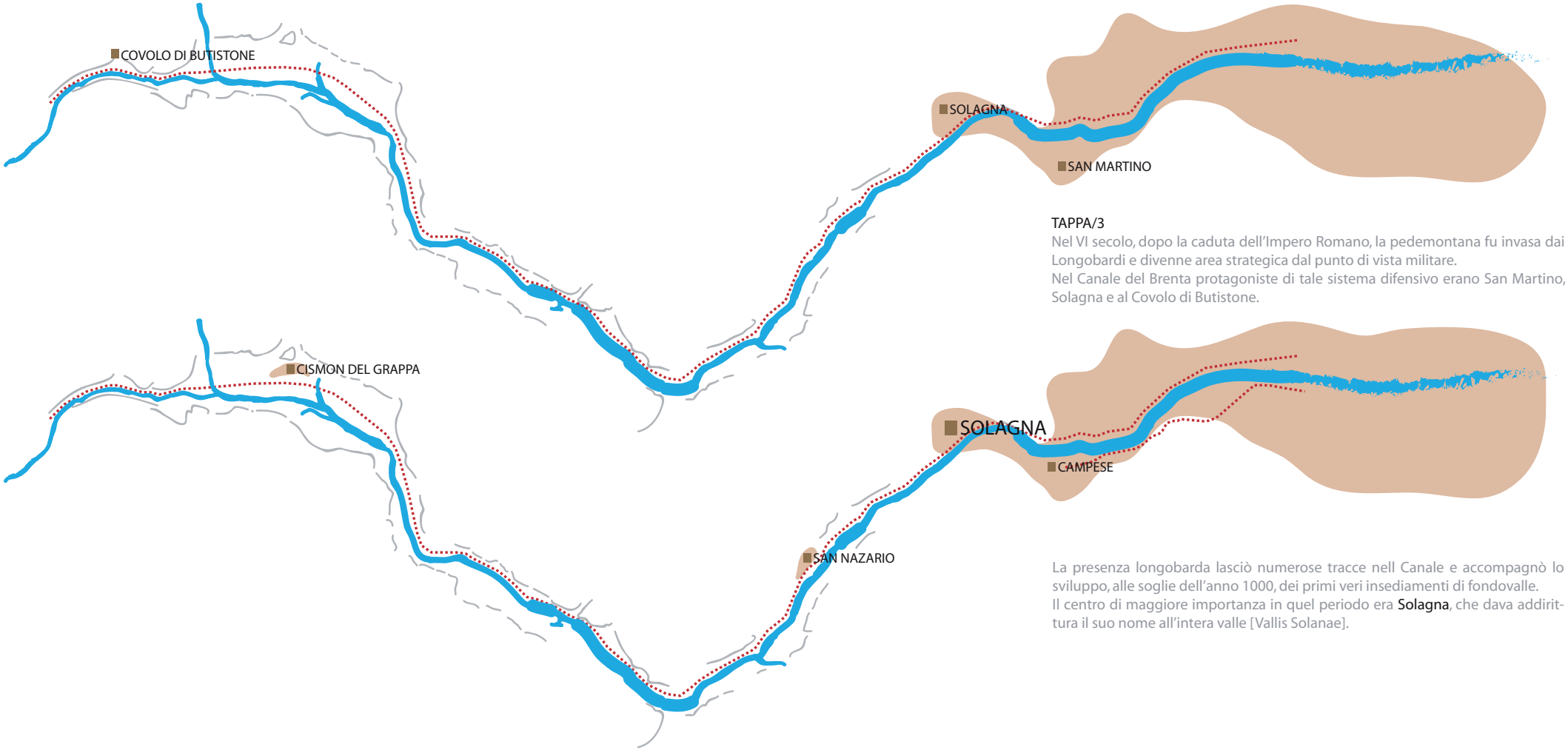
TAPPA/1

La pianura Veneta non era ancora stata bonificata, la palude si estendeva fino alla zona pedemontana.
Nella valle non c'erano insediamenti. Il fiume Brenta aveva comunque un ruolo come via di comunicazione, in relazione con il **porto di Angarano**.



TAPPA/2

Gli antichi romani iniziarono ad utilizzare la valle come uno strumento di difesa: sul rilievo, in aree strategiche, essi costruirono alcune **fortificazioni**.
Sui monti venivano fatte pascolare le pecore per la produzione di lana.
Una strada sulla sinistra Brenta permetteva di raggiungere i vari punti di accesso agli appostamenti difensivi e ai prati.
L'insediamento di fondovalle era esteso solo fino a Solagna.



TAPPA/3

Nel VI secolo, dopo la caduta dell'Impero Romano, la pedemontana fu invasa dai Longobardi e divenne area strategica dal punto di vista militare.
Nel Canale del Brenta protagoniste di tale sistema difensivo erano San Martino, Solagna e al Covolo di Butistone.

La presenza longobarda lasciò numerose tracce nell Canale e accompagnò lo sviluppo, alle soglie dell'anno 1000, dei primi veri insediamenti di fondovalle.
Il centro di maggiore importanza in quel periodo era **Solagna**, che dava addirittura il suo nome all'intera valle [Vallis Solanae].


Covolo di Butistone

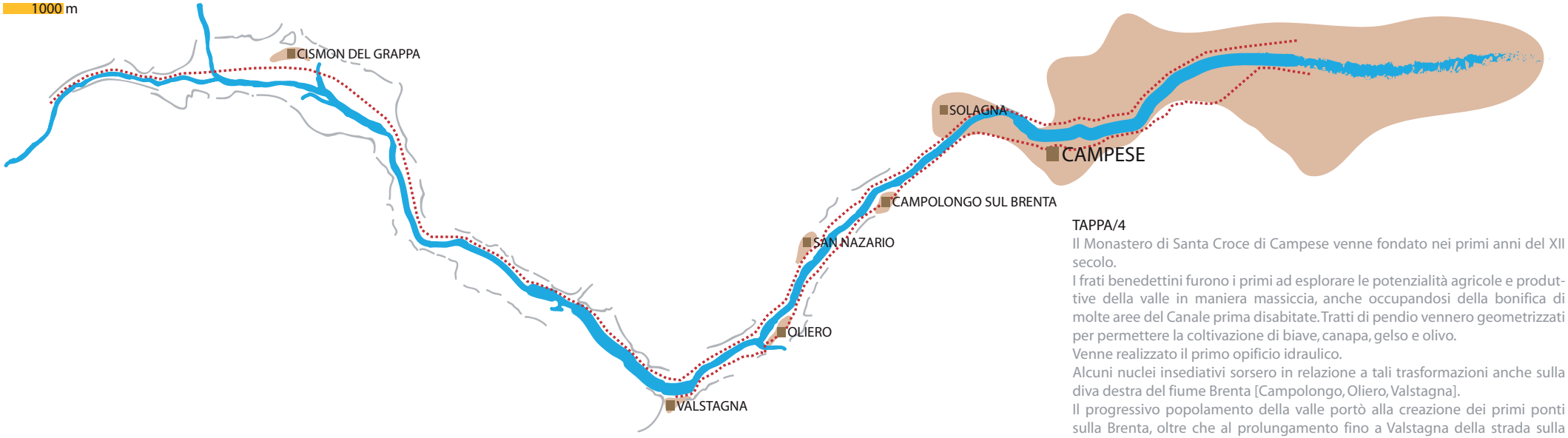

Sbandidoni, tombe romane o longobarde


San Martino



Eremo di San Giorgio

Già prima del 1000 sorsero nella valle anche alcuni luoghi di culto, in un primo tempo di fondazione longobarda [San Bortolo a Pove, San Biagio e San Giorgio alle Acque a Angarano e San Martino a Campese], successivamente di matrice cristiana [il santuario di Nostra Signora del Pedancino a Cismon del Grappa, l'eremo di San Giorgio e la pieve di Santa Giustina a Solagna, la chiesa di San Pietro di Pove].
Assieme agli insediamenti iniziarono a svilupparsi anche i traffici lungo il Canale. Vennero realizzati i primi guadi e un primo tratto di strada destra Brenta per raggiungere dalla pianura la chiesa di San Martino a Campese.



TAPPA/4

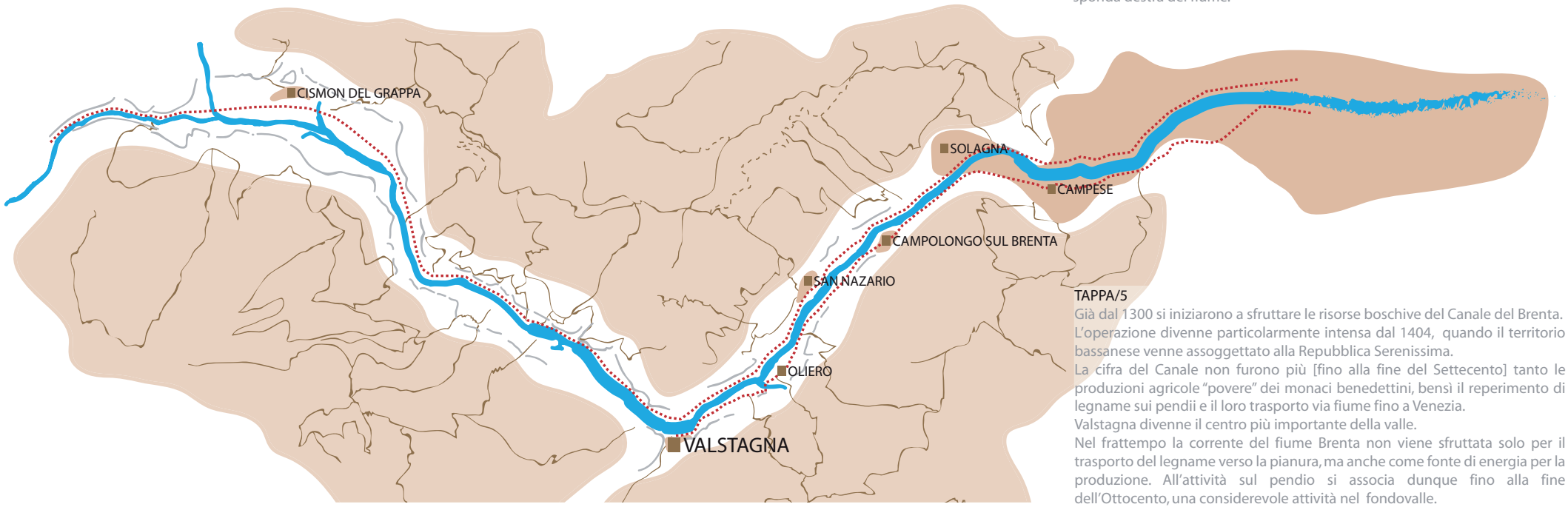
Il Monastero di Santa Croce di Campese venne fondato nei primi anni del XII secolo.

I frati benedettini furono i primi ad esplorare le potenzialità agricole e produttive della valle in maniera massiccia, anche occupandosi della bonifica di molte aree del Canale prima disabitate. Tratti di pendio vennero geometrizzati per permettere la coltivazione di biave, canapa, gelso e olivo.

Venne realizzato il primo opificio idraulico.

Alcuni nuclei insediativi sorsero in relazione a tali trasformazioni anche sulla diva destra del fiume Brenta [Campolongo, Oliero, Valstagna].

Il progressivo popolamento della valle portò alla creazione dei primi ponti sulla Brenta, oltre che al prolungamento fino a Valstagna della strada sulla sponda destra del fiume.



TAPPA/5

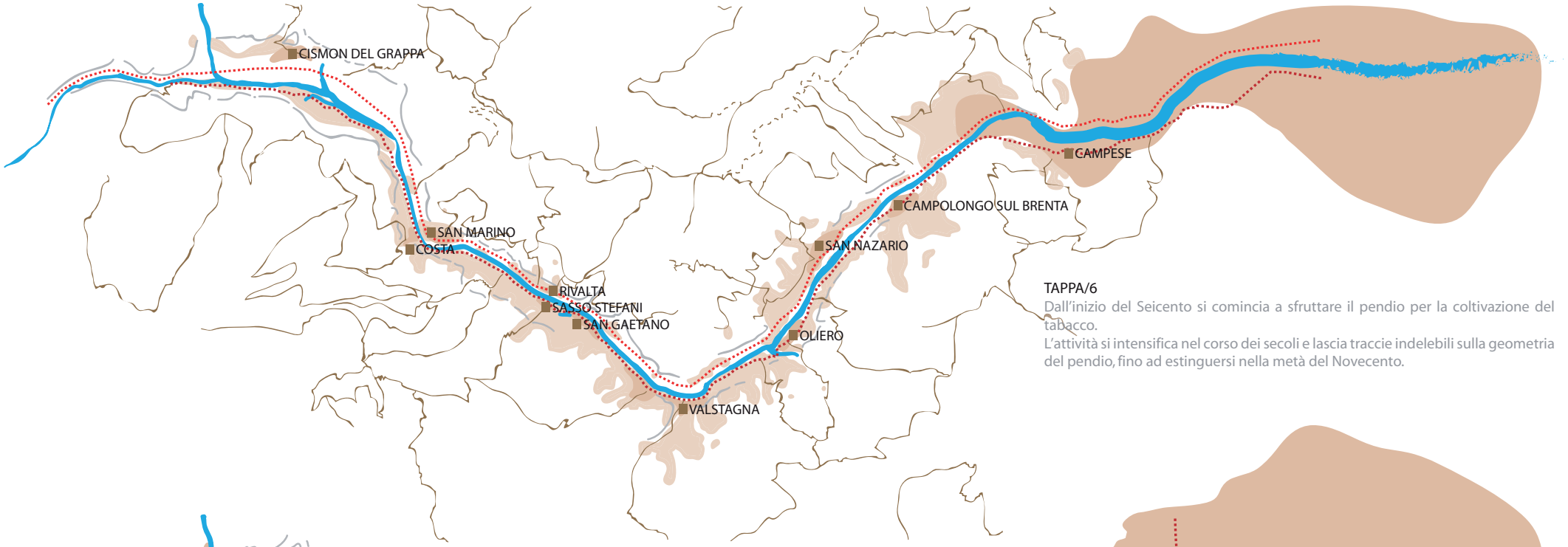
Già dal 1300 si iniziarono a sfruttare le risorse boschive del Canale del Brenta.

L'operazione divenne particolarmente intensa dal 1404, quando il territorio bassanese venne assoggettato alla Repubblica Serenissima.

La cifra del Canale non furono più [fino alla fine del Settecento] tanto le produzioni agricole "povere" dei monaci benedettini, bensì il reperimento di legname sui pendii e il loro trasporto via fiume fino a Venezia.

Valstagna divenne il centro più importante della valle.

Nel frattempo la corrente del fiume Brenta non viene sfruttata solo per il trasporto del legname verso la pianura, ma anche come fonte di energia per la produzione. All'attività sul pendio si associa dunque fino alla fine dell'Ottocento, una considerevole attività nel fondovalle.



TAPPA/6

Dall'inizio del Seicento si comincia a sfruttare il pendio per la coltivazione del tabacco.
L'attività si intensifica nel corso dei secoli e lascia traccie indelebili sulla geometria del pendio, fino ad estinguersi nella metà del Novecento.



TAPPA/7

Nella seconda metà del Novecento [tra 1951 e 1971] si assiste ad un progressivo abbandono del pendio, mentre lo sviluppo industriale cerca di radicarsi nel fondovalle.
Per esigenze produttive sempre più raffinate si rivelano però presto insufficienti gli spazi esigui della valle e si innescano le dinamiche dell'abbandono.

1000 m



OGGI: disintegrazione del rapporto fondovalle-pendio

insediamenti a monte
sentieri
insediamenti a valle
fiume Brenta

Dal 1398 la Calà del Sasso collega con 4444 scalini Sasso [Asiago] a Valstagna. In passato si trattava di una via privilegiata per il trasporto del legname dall'Altipiano alla valle e, tramite il Brenta, alla pianura. I tronchi venivano fatti scorrere sulla canaletta selciata a lato del percorso.

Per secoli la raccolta del legname ha contribuito non solo a mantenere in ordine e in sicurezza i versanti, ma anche ad amplificare la dimensione dell'abitare nella valle. Le aree verdi in quota erano considerate parte integrante e viva dell'insediamento. Testimonianza di ciò sono ancora i confini amministrativi: ciascun comune comprendeva tra i suoi territori anche una porzione di pendio.
Allo stato attuale, tuttavia, vi è stato un massiccio abbandono dello sfruttamento delle risorse boschive. Molta parte del paesaggio della valle risente della mancata cura da parte dell'uomo. La vegetazione spontanea sta ripopolando i versanti portando con sè numerosi fattori di rischio idrogeologico.
Del senso di continuità tra insediamento di fondovalle e boschi arrampicati sul pendio oggi è rimasta quasi solo una traccia sulla carta. Nel sentire dei cittadini la dimensione dell'abitare è spesso ristretta nella lunga striscia che segue il fiume e si accosta all'infrastruttura.
Il Canale, territorio già naturalmente costretto, ha così ridotto al minimo il suo margine di espansione.





IERI





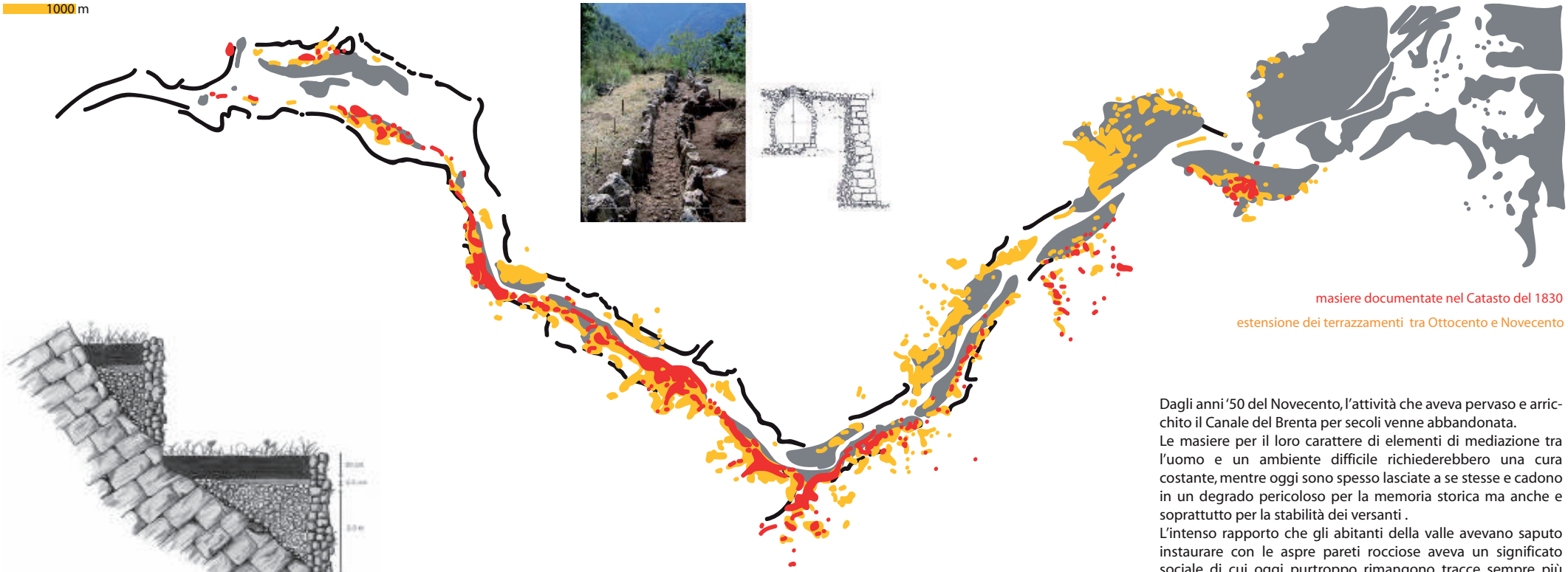


OGGI





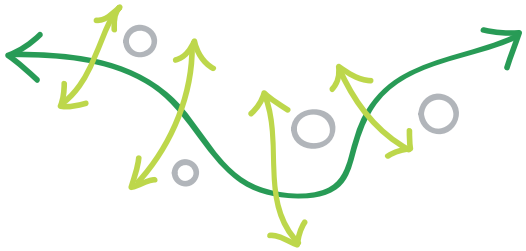
Una delle attività che segnarono in maniera più forte il costruirsi di un'identità urbana e di paesaggio della valle fu, dal Seicento alla prima metà del Novecento, la coltivazione di tabacco.
Essa si sviluppò talmente da assumere quasi i caratteri di una monocultura e generò il tipico paesaggio delle masiere (dal latino *maceries*, ovvero "mucchi di pietre").
Percorrendo la valle si possono osservare alle pendici dei monti dei muretti di pietra –le masiere per l'appunto- che disegnano terrazzamenti attualmente spesso in stato di abbandono.
La coltivazione del tabacco ebbe un ruolo decisivo anche nella definizione della tipologia costruttiva tipica del Canale del Brenta: edifici stretti, alti e ricchi di aperture per evitare il più possibile di sottrarre terreno alla coltura e per poter usufruire al massimo dell'esposizione al sole ai fini dell'essiccazione delle foglie di tabacco che venivano depositate nei piani più alti delle costruzioni.



masiere documentate nel Catasto del 1830

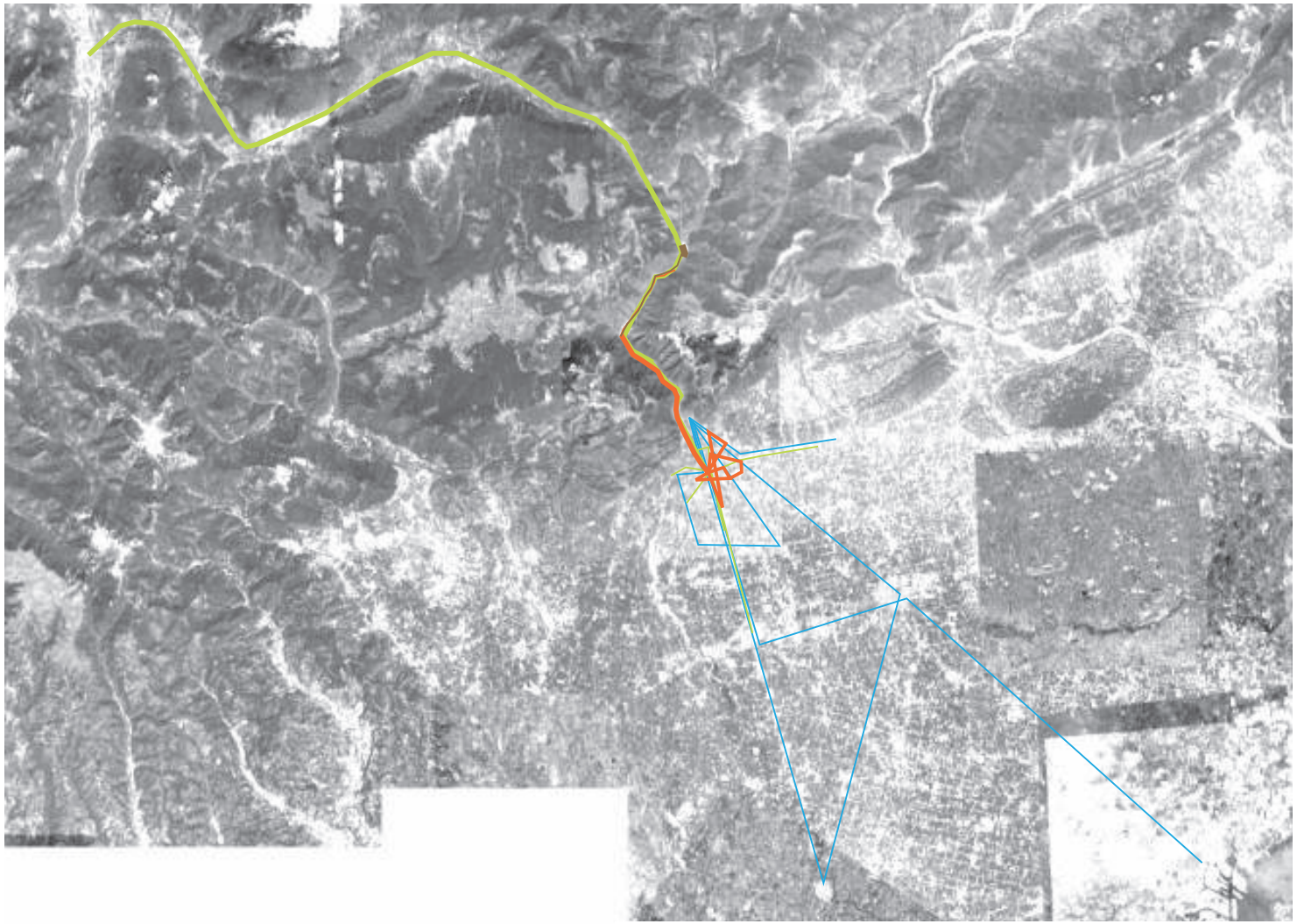
estensione dei terrazzamenti tra Ottocento e Novecento

Dagli anni '50 del Novecento, l'attività che aveva pervaso e arricchito il Canale del Brenta per secoli venne abbandonata.
Le masiere per il loro carattere di elementi di mediazione tra l'uomo e un ambiente difficile richiederebbero una cura costante, mentre oggi sono spesso lasciate a se stesse e cadono in un degrado pericoloso per la memoria storica ma anche e soprattutto per la stabilità dei versanti .
L'intenso rapporto che gli abitanti della valle avevano saputo instaurare con le aspre pareti rocciose aveva un significato sociale di cui oggi purtroppo rimangono tracce sempre più fragili.
La geometria compressa della valle risulta accentuata.



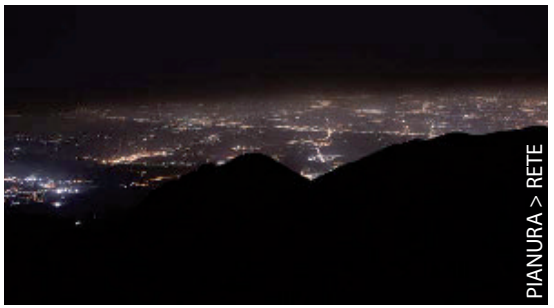
Gli stessi ingredienti che determinano i punti di debolezza del Canale del Brenta spesso contribuiscono, allo stesso tempo, a creare condizioni di valore esclusive dell'essere valle.
Nella parte che segue ho cercato di raggruppare alcune brevi riflessioni su tali caratteristiche peculiari.
In primo luogo mi è sembrato interessante far notare le differenze macroscopiche tra la dispersione delle possibilità nella pianura e nella valle in termini di modalità di spostamento e di insediamento sul territorio: se nella pianura la fruizione del territorio potrebbe essere rappresentata con un diagramma a rete e il costruito si frammenta in particelle infinitesimali, la rigida geometria della valle costringe il movimento in una LINEA lungo la quale si incontrano brandelli di tessuti complessi.
Ho poi cercato di mettere l'accento su un altro aspetto che nella valle assume, a mio avviso, dei caratteri peculiari, ovvero sul rapporto che lega in maniera molto diretta ogni intervento antropico all'ambiente.
L'insediarsi nella valle non è indifferente al luogo, ma organicamente si pone in DIALOGO con esso: addentrandosi tra i monti il costruito assume caratteri specifici in relazione al variare delle condizioni naturali.
I materiali con cui principalmente l'uomo si trova a confrontare la sua opera sono il suolo e l'acqua.
La plasticità del rilievo è sostanza viva della vita urbana, ne determina le distanze ma anche la luce e le ombre.
L'uomo non si rassegna alla geometria del pendio, ma entra in dialogo con essa e la rimodella.
La sezione ristretta obbliga a un rapporto diretto con il corso d'acqua qui più che altrove.
La necessità di istituire un dialogo si carica poi di maggiore complessità per il regime torrentizio e spesso imprevedibile del Brenta. La presenza del fiume introduce un elemento di grande variabilità all'interno del Canale con il quale è necessario e interessante confrontarsi nell'ottica di intensificare la vivacità della valle.

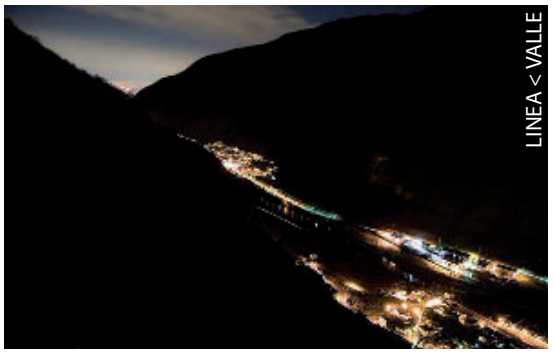
Tali differenze dell'essere valle racchiudono, a mio avviso, delle possibilità interessanti per un progetto di amplificazione esperienziale sia nella direzione trasversale che in quella longitudinale del Canale.
Sono esse che possono fare di una valle-appendice una valle-alternativa.



Dispersione lineare

Nel diagramma a fianco ho ipotizzato i percorsi quotidiani di alcuni abitanti-tipo del Canale.
La conformazione fisica della valle determina una concentrazione delle possibilità di movimento lungo la Strada Statale 47. Nella vicina pianura, invece, i vincoli al dispiegarsi della ragnatela delle infrastrutture della mobilità non sono altrettanto invalicabili.
Le forme che assume la mobilità individuale nella valle sono dunque necessariamente diverse da quelle che si riscontrano fuori dalle barriere dei monti: alla RETE si contrappone la LINEA.
Eppure l'abitante della valle non ha esigenze diverse da quelle dell'abitante della dispersione: egli vorrebbe potersi sentire a casa nella valle, quanto essere inserito in una rete mutevole e varia di opportunità e selezionare in maniera personale i materiali del proprio spazio vitale.
Nel Canale i punti di contatto tra infrastruttura a scala globale e tessuto locale non sono in grado, così come sono concepiti, di evitare una certa monotonia del "sistema circolatorio".
Una rilettura della naturale propensione alla linearità -carattere imprescindibile della valle- potrebbe fornire risposte nuove alle esigenze di dinamismo dell'abitante inurbato della città-territorio.





Maria
70 anni, nonna

Abita a Cismon, fa i suoi acquisti generalmente in piccoli negozi del paese, una volta a settimana va a Valstagna per tenere un corso di cucina.

Marco
25 anni, studente universitario

Abita a San Nazario studia a Trento, gioca nella squadra di rugby di Bassano. Molti suoi amici abitano nel bassanese, quindi passa molto tempo nella zona pedemontana.

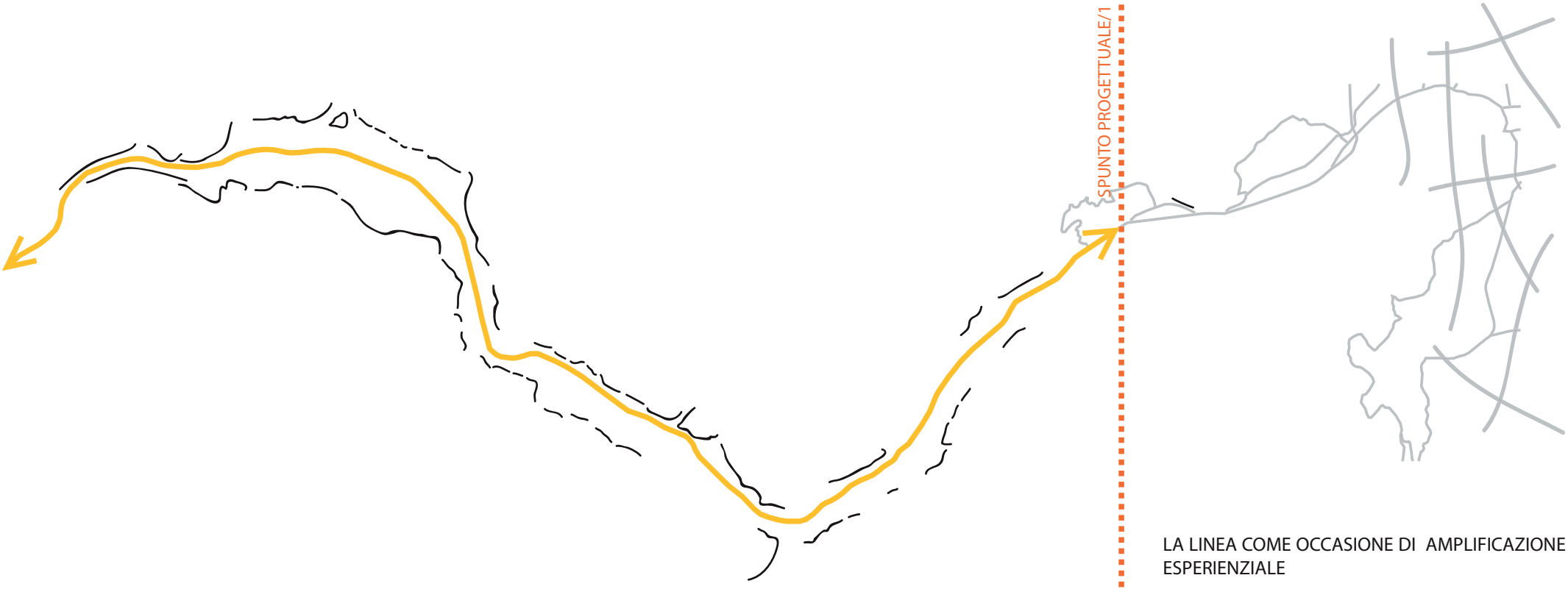
Carla
37 anni, impiegata

Abita a Valstagna con marito e figli, lavora e fa la spesa a Bassano, è appassionata di roccia e nel fine settimana va ad esercitarsi alle palestre naturali di Cismon.

Giulio
50 anni, architetto

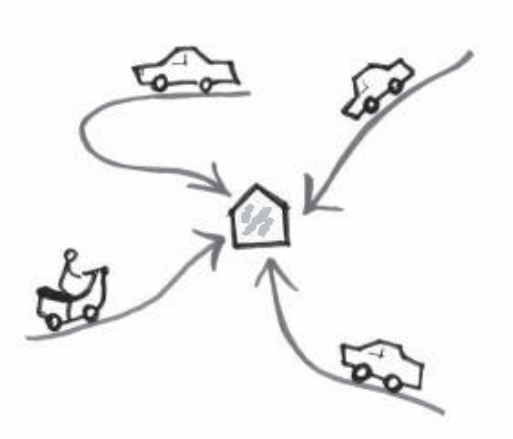
Abita a Pove, per il suo lavoro si sposta di frequente nella pianura veneta.

SPUNTO PROGETTUALE/1

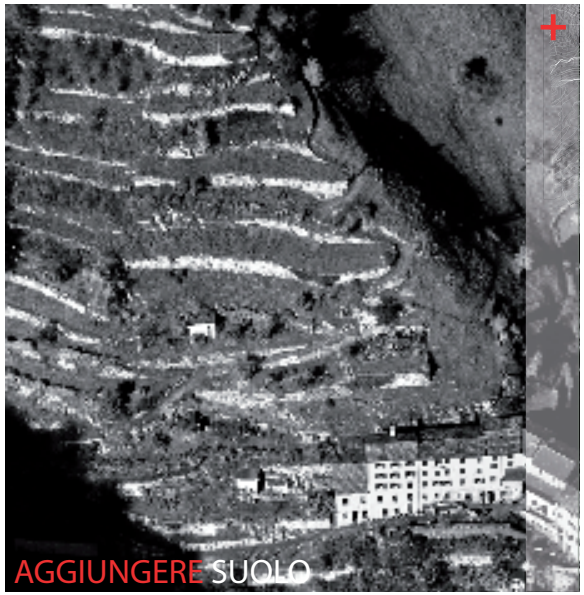


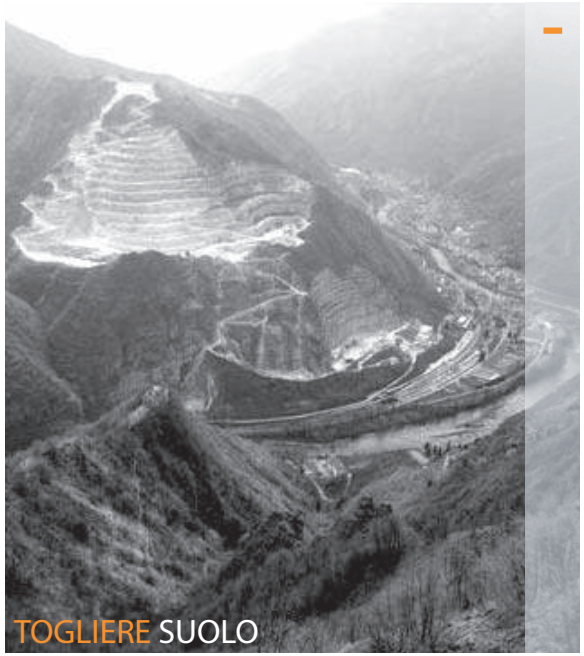
LA LINEA COME OCCASIONE DI AMPLIFICAZIONE ESPERIENZIALE



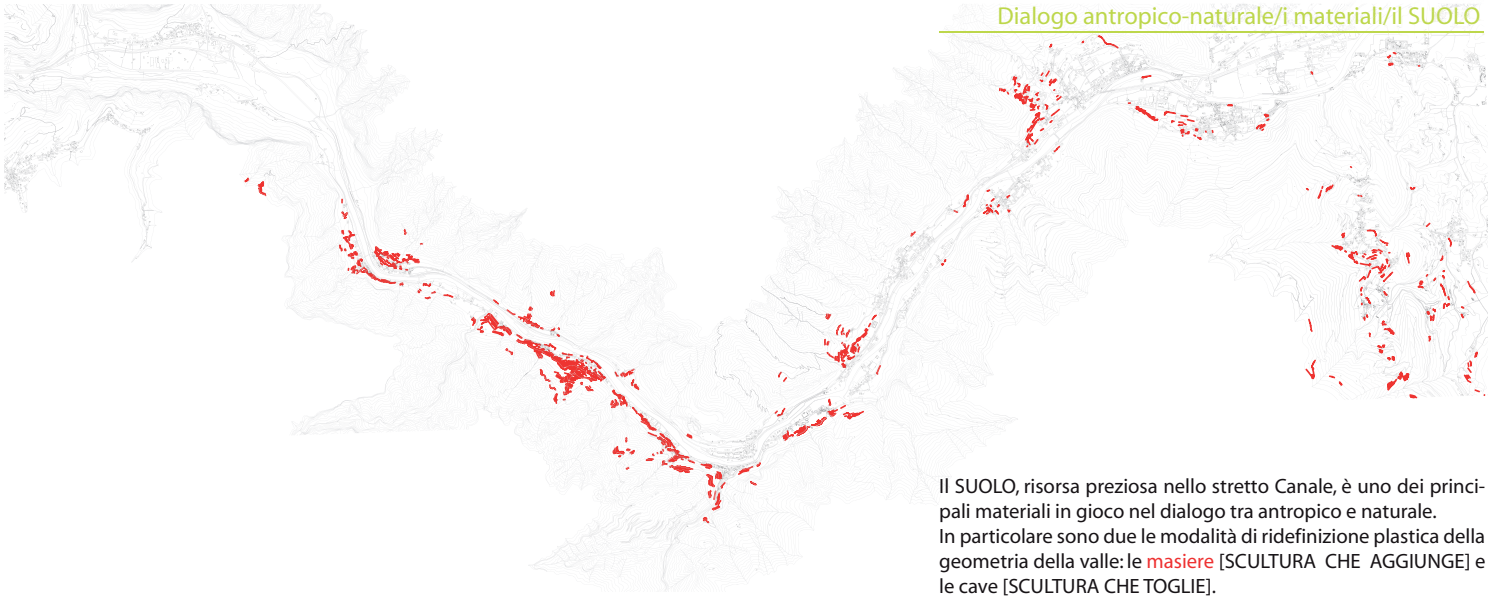


Il negozio/museo/evento/[...] va alle persone VS Le persone vanno al negozio/museo/evento/[...]

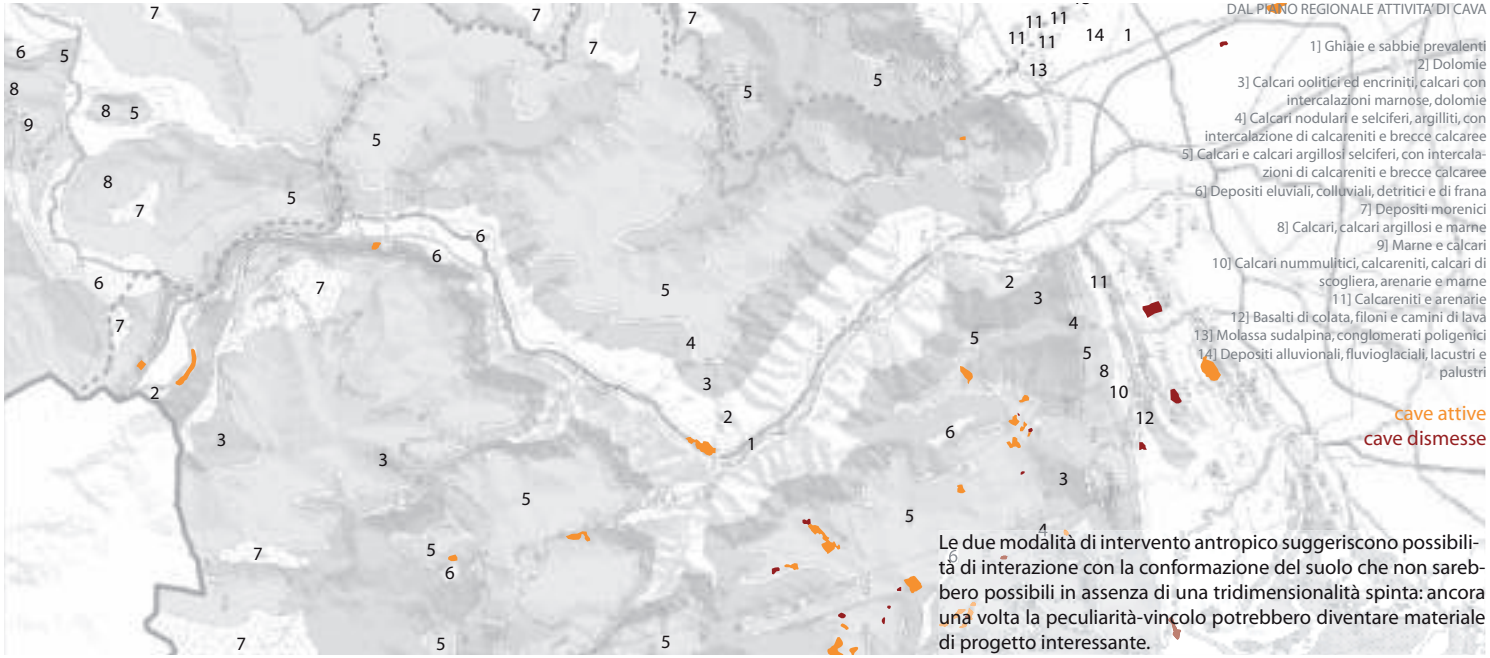




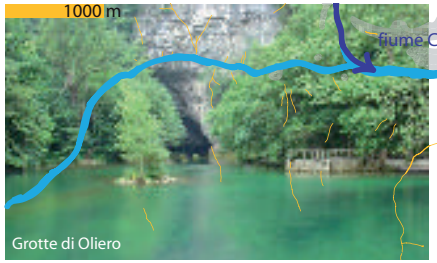
Dialogo antropico-naturale/i materiali/il SUOLO



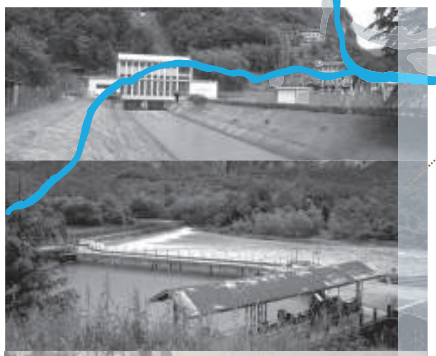
Il SUOLO, risorsa preziosa nello stretto Canale, è uno dei principali materiali in gioco nel dialogo tra antropico e naturale.
In particolare sono due le modalità di ridefinizione plastica della geometria della valle: le masiere [SCULTURA CHE AGGIUNGE] e le cave [SCULTURA CHE TOGLIE].



Le due modalità di intervento antropico suggeriscono possibilità di interazione con la conformazione del suolo che non sarebbero possibili in assenza di una tridimensionalità spinta: ancora una volta la peculiarità-vincolo potrebbero diventare materiale di progetto interessante.

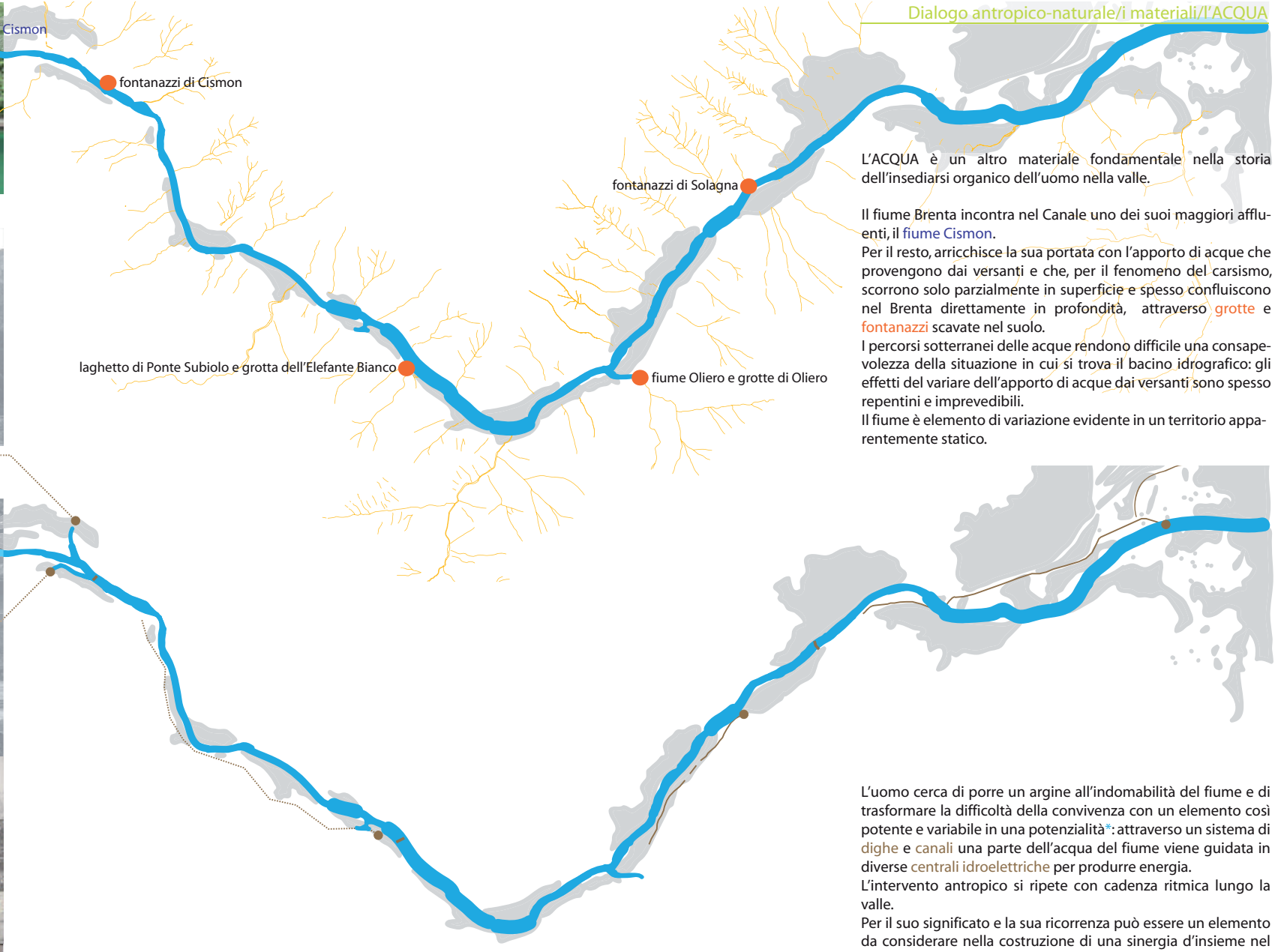






* Di tentativi antropici di trasformare il fiume in risorsa è intrisa la storia della valle, basti pensare agli opifici sorti lungo il fiume nel corso dei secoli.

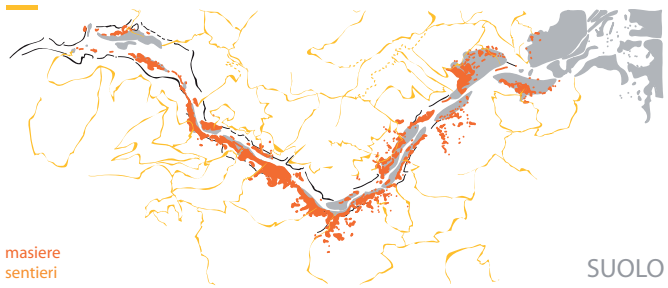




L'ACQUA è un altro materiale fondamentale nella storia dell'insediarsi organico dell'uomo nella valle.

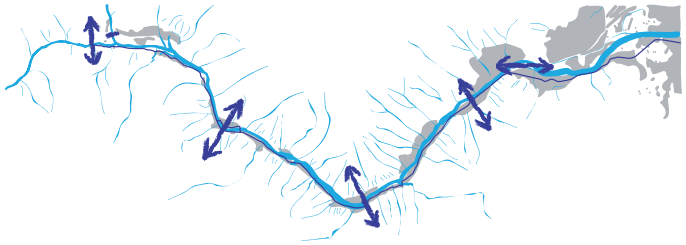
Il fiume Brenta incontra nel Canale uno dei suoi maggiori affluenti, il fiume Cismon.
Per il resto, arricchisce la sua portata con l'apporto di acque che provengono dai versanti e che, per il fenomeno del carsismo, scorrono solo parzialmente in superficie e spesso confluiscono nel Brenta direttamente in profondità, attraverso grotte e fontanazzi scavate nel suolo.
I percorsi sotterranei delle acque rendono difficile una consapevolezza della situazione in cui si trova il bacino idrografico: gli effetti del variare dell'apporto di acque dai versanti sono spesso repentini e imprevedibili.
Il fiume è elemento di variazione evidente in un territorio apparentemente statico.

L'uomo cerca di porre un argine all'indomabilità del fiume e di trasformare la difficoltà della convivenza con un elemento così potente e variabile in una potenzialità*: attraverso un sistema di dighe e canali una parte dell'acqua del fiume viene guidata in diverse centrali idroelettriche per produrre energia.
L'intervento antropico si ripete con cadenza ritmica lungo la valle.
Per il suo significato e la sua ricorrenza può essere un elemento da considerare nella costruzione di una sinergia d'insieme nel Canale.



masiere
sentieri

SUOLO

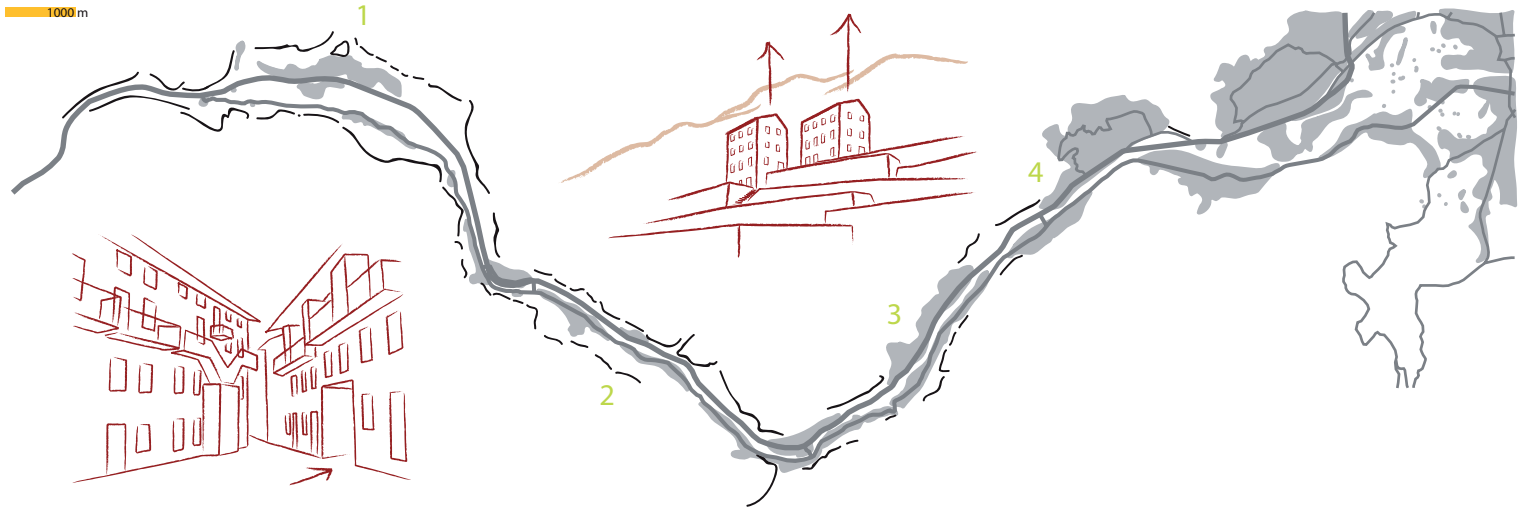


ponti

ACQUA

Dialogo antropico-naturale/le forme

Il confronto tra intervento antropico e materiali naturali della valle è spesso inalienabile a causa del limite fisico degli spazi.
Tale vincolo-valore organico produce delle forme dell'insediarsi che a mio avviso non hanno molto in comune con quelle della dispersione: la compressione del tunnel rende impossibile concretizzare l'isotropia fisica del territorio pianeggiante.
Il dialogo serrato che l'opera dell'uomo deve in qualche modo intavolare con la natura fa sì che sì che si creino equilibri infiniti quanti sono i punti di una retta.
Eppure lungo la linea è possibile individuare delle aree in cui le forme dei rapporti pendio-fiume-insediamento presentano una certa omogeneità. Addentrandosi nel Canale i caratteri dell'insediamento si fanno gradualmente sempre più tipici: al collage di frammenti particellari della pianura si sostituiscono brandelli di tessuti insediativi nei quali è riconoscibile la ripetizione di elementi specifici.
Si tratta di una condizione fisica radicalmente diversa da quella della dispersione. Sembra quasi che i monti, con la loro imponente plasticità, vogliano proteggere la diversità di quella striscia di territorio.
Al "presidio" dei giganti di pietra dovrebbe, a mio avviso, sommarsi un'intervento di valorizzazione delle tipicità: la dimensione quasi museale in cui esse vengono attualmente preservate dovrebbe essere scossa da un dinamismo nuovo, capace di mettere in atto l'insediarsi organico testimoniato dalle tracce locali e darne una nuova lettura nell'ottica di una relazione con le dinamiche del muoversi globale.
Lungo la striscia del Canale ho individuato quattro Unità Minime omogenee.



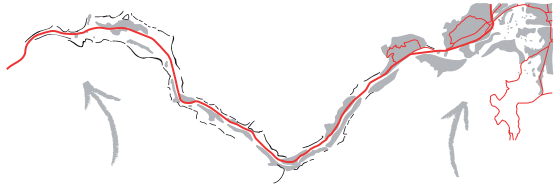








LINEA RETE



FRAMMENTAZIONE AREALE

tipicità di porzioni di territorio
sequenza
monotonia delle combinazioni

FRAMMENTAZIONE ATOMICA

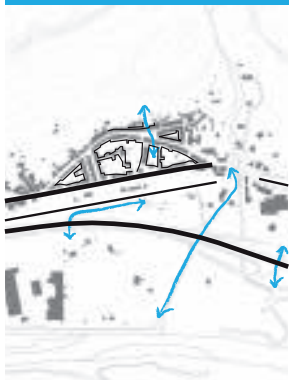
somma di pezzi unici
idiorritmia
varietà delle relazioni possibili

1000 m

SISTEMA TRENTINO

DISPERSIONE

U.M.1 > POROSITA'



La prima unità è la più lontana alla pianura e coincide con un allargamento della sezione della valle dove in più occasioni il fiume ha trovato spazio per straborbordare. L'acqua e l'ampiezza inaspettata del territorio vengono contenute da una serie di barriere longitudinali. Il vuoto che finalmente trova respiro riesce comunque a infiltrarsi puntualmente bucando le "righe di contenimento".

U.M.2 > CONQUISTA DEL PENDIO



Nella seconda unità la compressione è al suo apice: appena dietro il fronte stradale allineato il costruito si integra in maniera sempre più decisa con il suolo, mentre il vuoto cerca delle vie di fuga tra i pieni conquistando rapidamente il rilievo.



U.M.3 > BELVEDERE



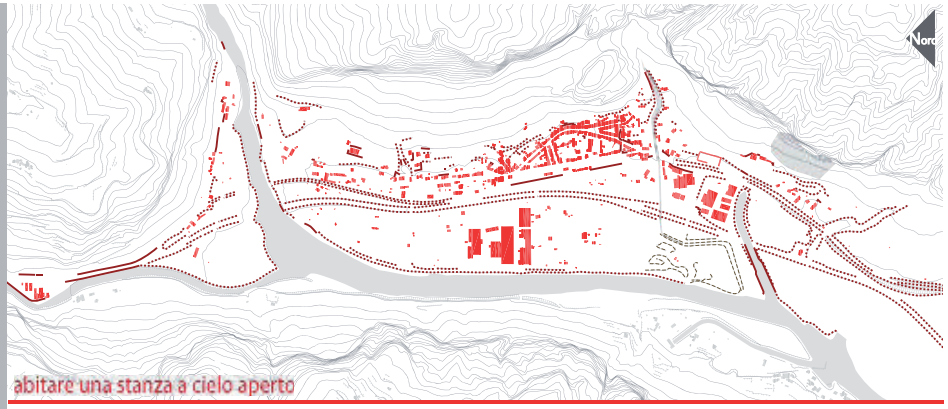
La terza unità si caratterizza invece per un rapporto lento con il pendio. Le due linee infrastrutturali principali isolano il costruito dal fiume e sembrano invitarlo a trovare spazio salendo. Il vuoto si spalma sul versante montuoso offrendo visuali panoramiche sulla valle.

U.M.4 > LABIRINTO

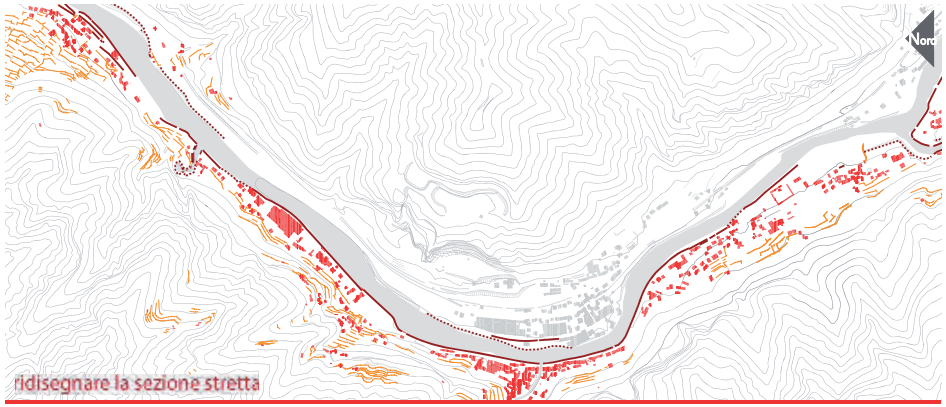


La quarta unità, infine, risente della contaminazione con le forme della dispersione: la parcellizzazione dei frammenti insediativi si fa più fine, le possibilità di movimento si fanno più varie.
L'orografia obbliga i percorsi a forme sinuose e a saliscendi che accentuano l'effetto labirintico.
Il senso di smarrimento è accentuato dal sovrapporsi a tale sistema organico di una modalità insediativa dalle forme invece più simili a quelle astratte della superstrada.

RELAZIONE CON IL PENDIO

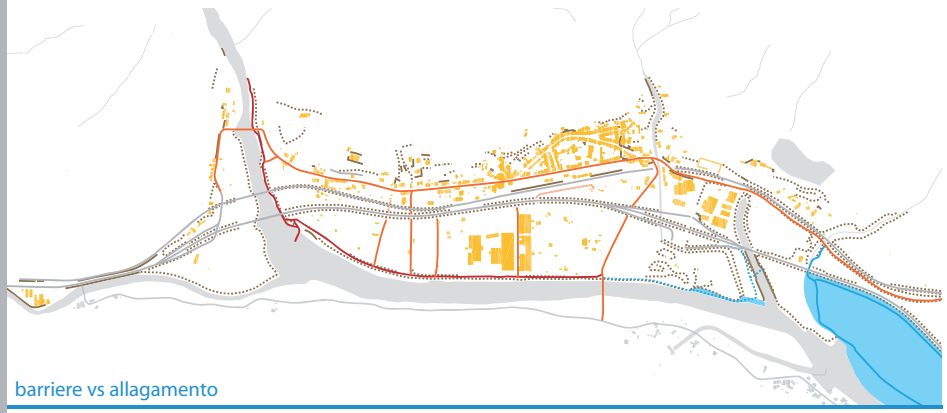


abitare una stanza a cielo aperto

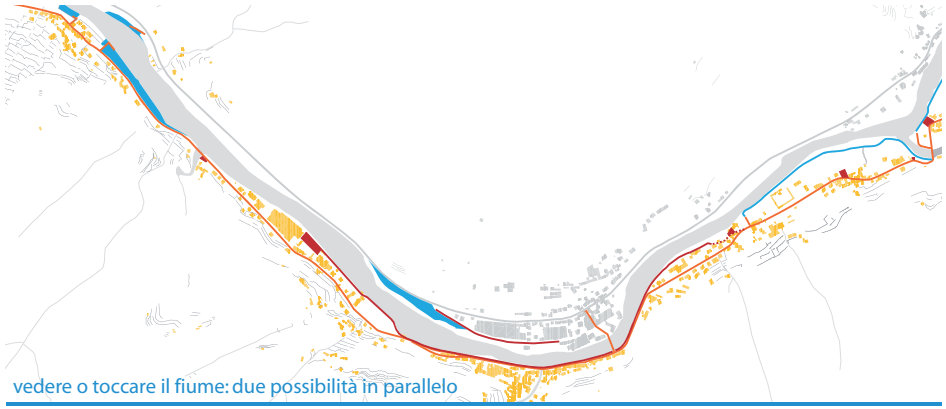


ridisegnare la sezione stretta

RELAZIONE CON IL FIUME

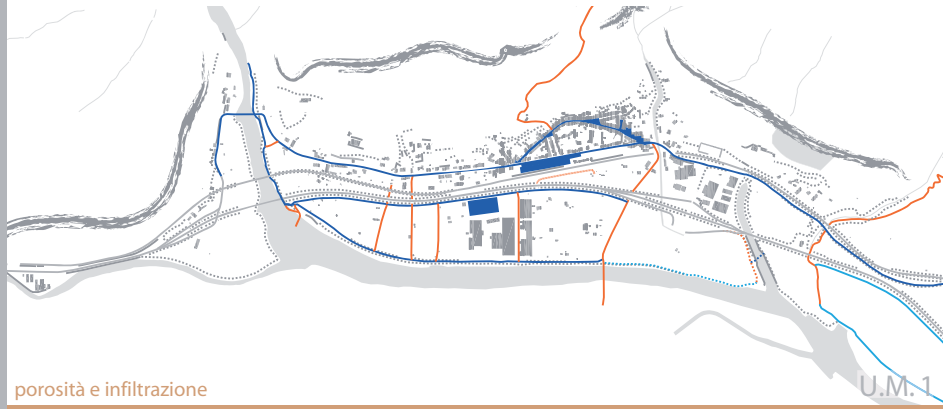


barriere vs allagamento



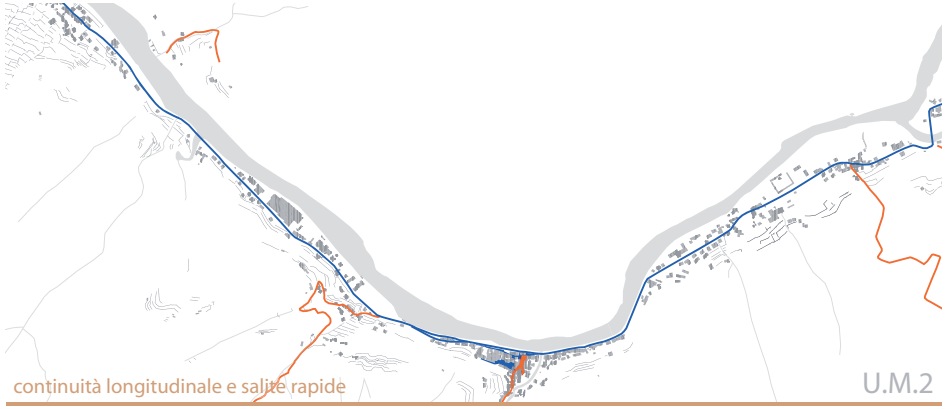
vedere o toccare il fiume: due possibilità in parallelo

DINAMICHE



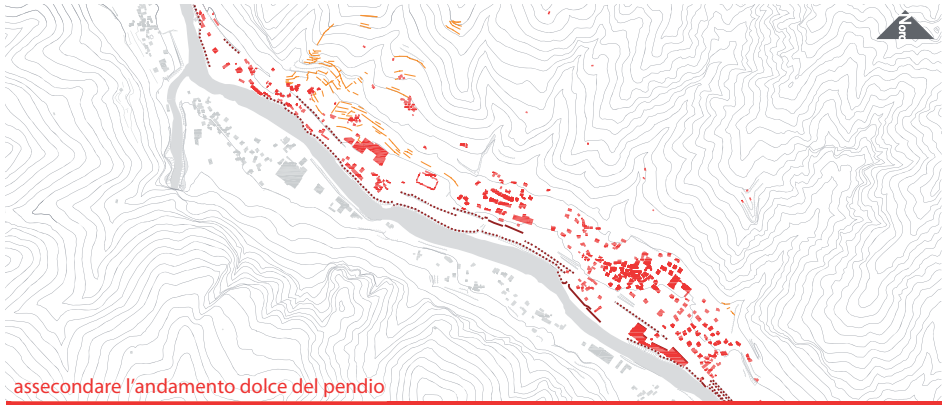
porosità e infiltrazione

U.M.1

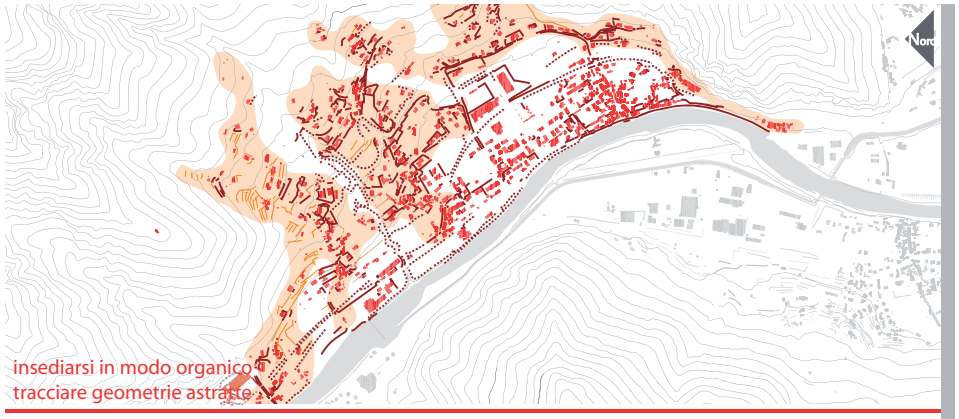


continuità longitudinale e salite rapide

U.M.2



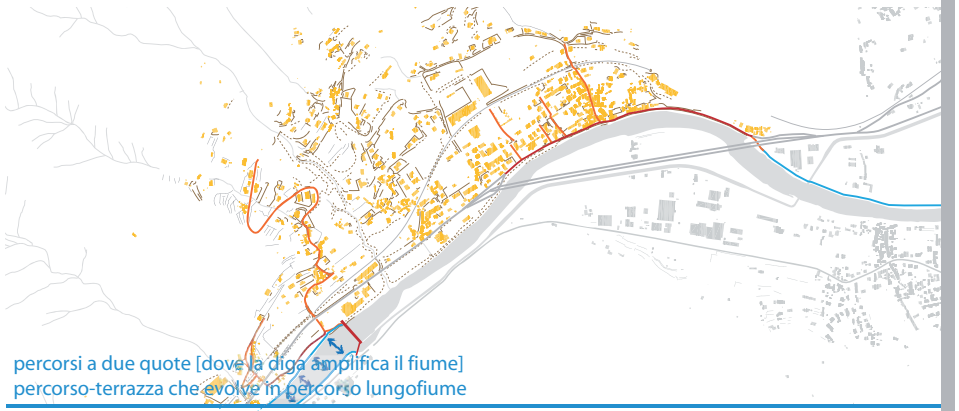
assecondare l'andamento dolce del pendio



insediarsi in modo organico
tracciare geometrie astratte



accessi puntuali al fiume



percorsi a due quote [dove la diga amplifica il fiume]
percorso-terrazza che evolve in percorso lungofiume



salita lenta

U.M.3



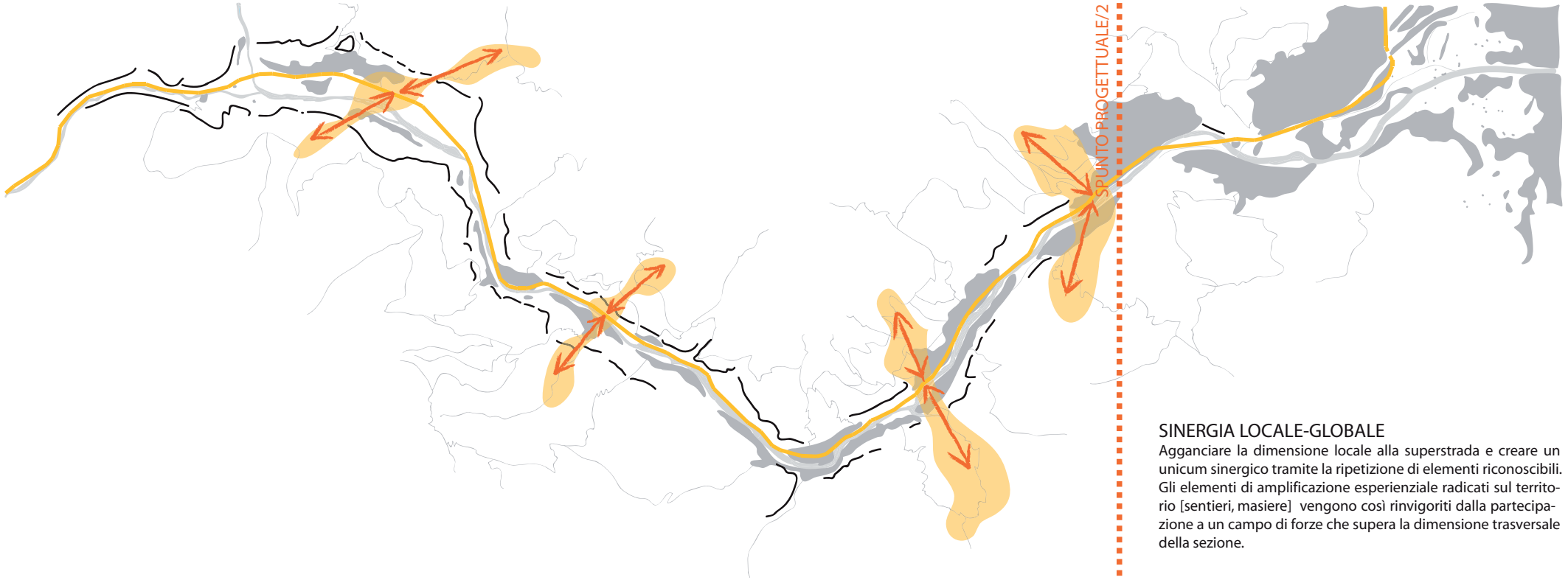
intreccio labirintico

U.M.4

barriere/edificato/masiere

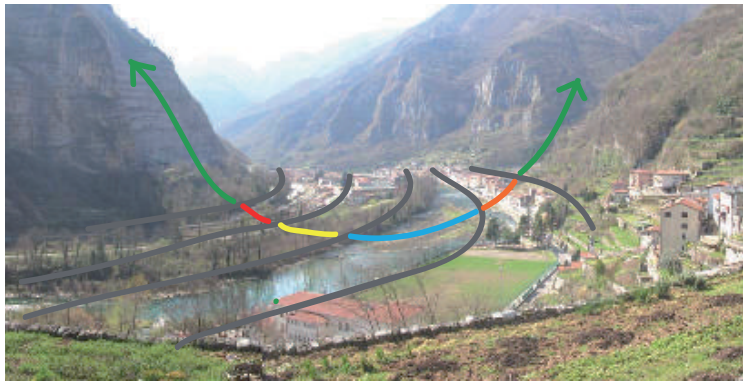
quota insediamento/quota fiume

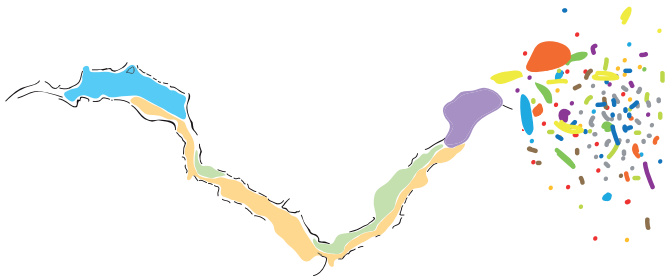
longitudinale/trasversale



SINERGIA LOCALE-GLOBALE

Agganciare la dimensione locale alla superstrada e creare un unicum sinergico tramite la ripetizione di elementi riconoscibili. Gli elementi di amplificazione esperienziale radicati sul territorio [sentieri, masiere] vengono così rinvigoriti dalla partecipazione a un campo di forze che supera la dimensione trasversale della sezione.





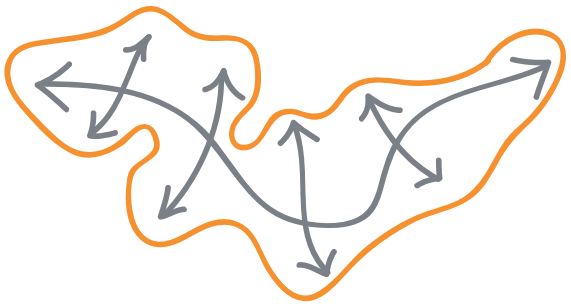
Unità Minime valorizzate nella loro diversità VS Frammentazione atomica e isotropia

RICONOSCIBILITA' NELLA DIFFERENZA

Valorizzare le differenze delle U.M. attraverso la declinazione di uno stesso elemento progettuale a seconda delle relazioni pendio-fiume-insediamento che si instaurano nei punti scelti per il progetto.

LE AZIONI DEL DIALOGO

Rivisitazione dello scavare-aggiungere che, nel tempo, ha più volte ridisegnato il profilo della valle.



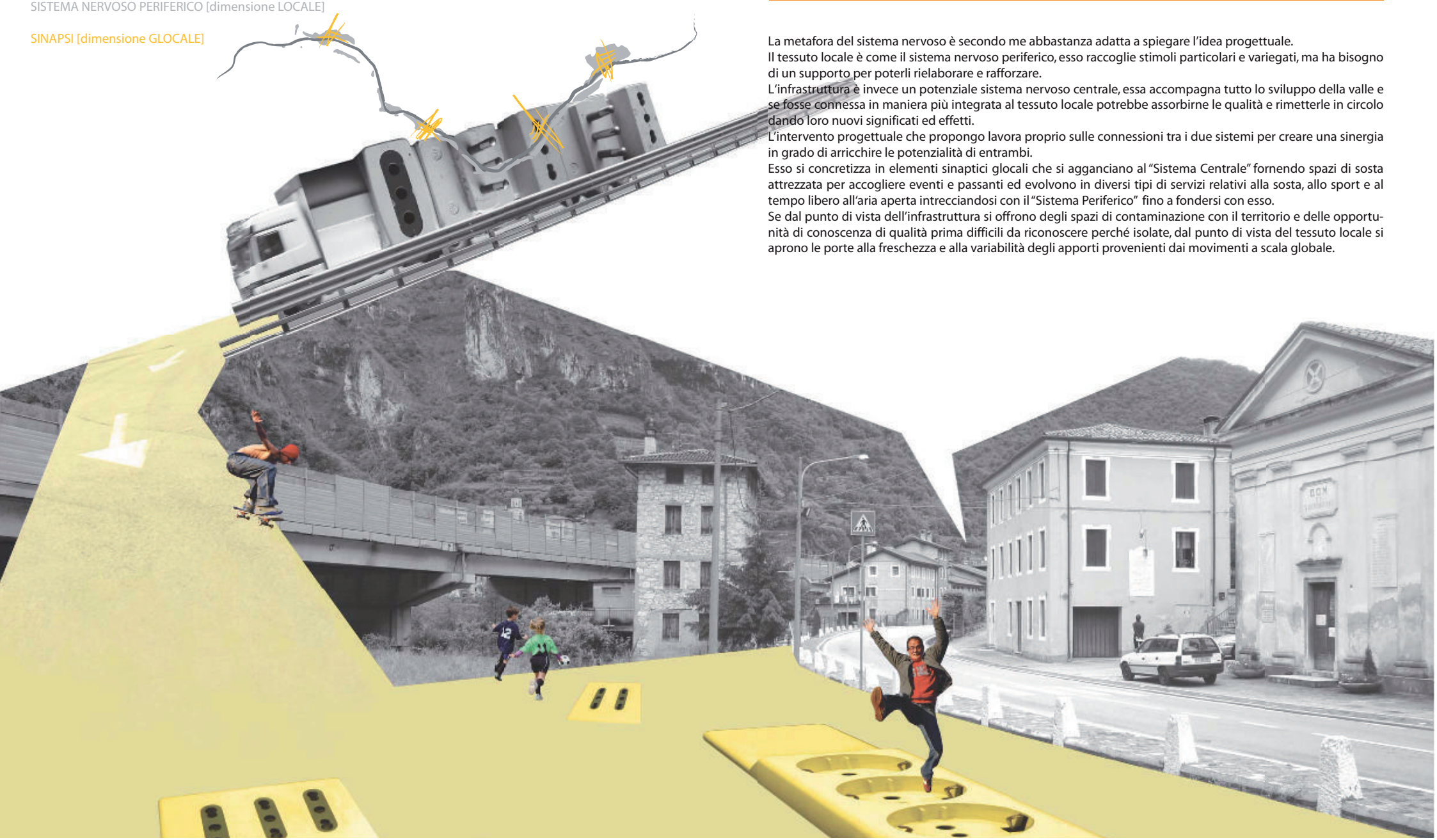
L'obiettivo centrale che si propone il progetto è di dare respiro alla percezione di una valle compressa fisicamente e oggi anche nell'immaginario.
Tale azione di AMPLIFICAZIONE non può prescindere dal limite fisico, ma lo può trasformare in valore se lo accetta e cerca vie alternative a quelle che si potrebbero intraprendere in un territorio orizzontale.
La mia idea di progetto si basa sulla decompressione della valle tramite l'attivazione di una SINERGIA tra i frammenti che la compongono. Si tratta di un lavoro sui vuoti più che sui pieni, sulle relazioni tra le cose, volto a costruire un campo di forze vivace, vario e continuo.
L'impulso alla relazione tra le varie parti del territorio dovrebbe coinvolgere sia la dimensione longitudinale che quella trasversale del Canale.
Nel senso della lunghezza mi propongo di dare una nuova lettura della dispersione lineare tipica della valle, facendo dell'infrastruttura la spina dorsale di un sistema dinamico lungo il quale si spostano eventi e opportunità che temporaneamente sostano in alcuni punti e dialogano o si integrano con il tessuto locale introducendo un'elemento di variazione.
Laddove la strada esce da se stessa per protendersi verso il tessuto locale si concretizza la parte più fisicamente palpabile del progetto, ovvero uno spazio pubblico attrezzato che funge da elemento di connessione e di mediazione tra il ritmo lento dell'insediarsi e quello rapido del muoversi.
Si tratta di una sorta di innesto chirurgico, di organismo che succhia linfa sia dalla dimensione globale che quella locale e che si conforma a seconda dei materiali e degli equilibri tra antropico e naturale che incontra infiltrandosi trasversalmente nel territorio: è area di sosta di passanti o eventi, oppure è percorso, in alcuni punti conquista la terza dimensione e accoglie servizi di ristoro o attività sportive e per il tempo libero.

SISTEMA NERVOSO CENTRALE [dimensione GLOBALE]
SISTEMA NERVOSO PERIFERICO [dimensione LOCALE]

SINAPSI [dimensione GLOCALE]

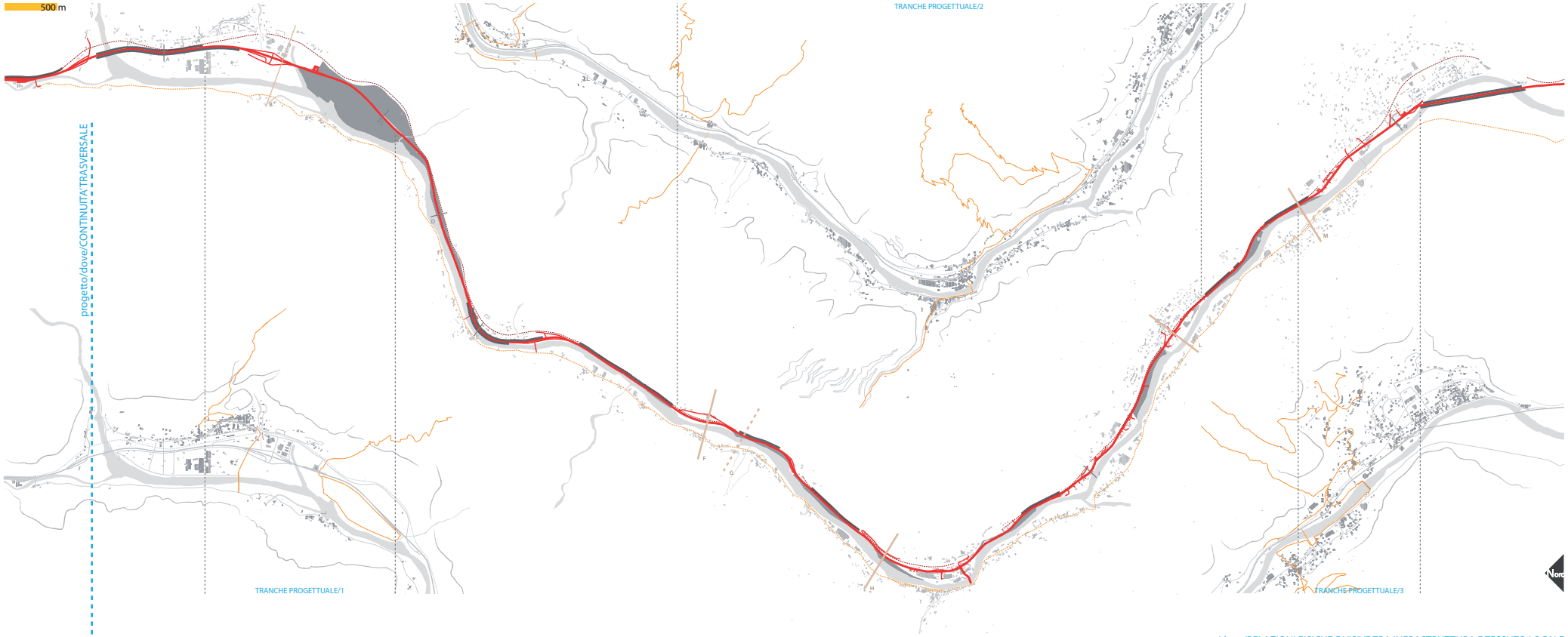
COSA

La metafora del sistema nervoso è secondo me abbastanza adatta a spiegare l'idea progettuale.
Il tessuto locale è come il sistema nervoso periferico, esso raccoglie stimoli particolari e variegati, ma ha bisogno di un supporto per poterli rielaborare e rafforzare.
L'infrastruttura è invece un potenziale sistema nervoso centrale, essa accompagna tutto lo sviluppo della valle e se fosse connessa in maniera più integrata al tessuto locale potrebbe assorbirne le qualità e rimetterle in circolo dando loro nuovi significati ed effetti.
L'intervento progettuale che propongo lavora proprio sulle connessioni tra i due sistemi per creare una sinergia in grado di arricchire le potenzialità di entrambi.
Esso si concretizza in elementi sinaptici glocali che si agganciano al "Sistema Centrale" fornendo spazi di sosta attrezzata per accogliere eventi e passanti ed evolvono in diversi tipi di servizi relativi alla sosta, allo sport e al tempo libero all'aria aperta intrecciandosi con il "Sistema Periferico" fino a fondersi con esso.
Se dal punto di vista dell'infrastruttura si offrono degli spazi di contaminazione con il territorio e delle opportunità di conoscenza di qualità prima difficili da riconoscere perché isolate, dal punto di vista del tessuto locale si aprono le porte alla freschezza e alla variabilità degli apporti provenienti dai movimenti a scala globale.

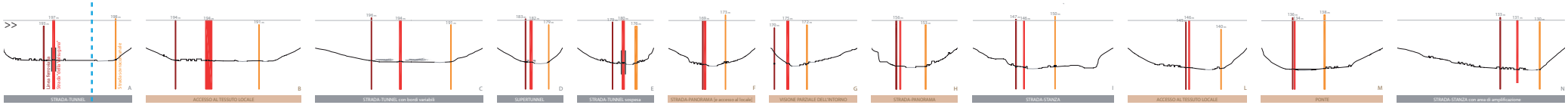


Il peso fisico dell'intervento nel Canale è questione di non poco conto per un progetto che si propone allo stesso tempo di creare un sistema-valle riconoscibile e di essere discreto e misurato rispetto alle esigenze di una realtà minuta.
Nella definizione del dove del progetto ho ritenuto importante assumere prima di tutto il punto di vista dell'infrastruttura della mobilità dal momento che essa deve essere strumento che tiene assieme tutto il progetto.
Attraverso l'osservazione diretta e la ricostruzione di una serie di sezioni a scala territoriale ho individuato lungo la Strada Statale 47 tratti in cui l'infrastruttura è isolata dal tessuto locale a causa di barriere artificiali o naturali, tratti invece in cui pur non essendoci la possibilità di una continuità fisica con il territorio la strada comunica con il contesto tramite una serie di relazioni visive e, infine, tratti in cui si verifica un vero e proprio contatto fisico tra le due dimensioni di cui vive la valle.
Ho dunque pensato di ridisegnare il ritmo delle continuità e delle discontinuità tra infrastruttura e territorio e di restrin-gere il campo delle possibilità di localizza-zione degli ancoraggi strada-progetto alle sole aree in cui l'infrastruttura non è tunnel.
In ciascuna tranche di strada aperta al dialogo con il locale ho cercato poi di osservare il disporsi delle possibilità di comunicazione trasversale con il territorio per immaginare il possibile posizionamento e sviluppo concreto degli innesti progettuali.

L' immagine riportata nella pagina successiva è una riduzione della tavola d'esame



progetto/dove/RELAZIONI FISICHE E VISIVE TRA INFRASTRUTTURA E TESSUTO LOCALE





Perché l'intenzione di costruire un sistema [seppure non rigido] non si perda è importante che l'intevento venga percepito come un unicum percorrendo la valle. I singoli innesti devono essere riconoscibili per una certa omogeneità di linguaggio compositivo e di materiali.
Allo stesso tempo il progetto delle differenze non può dimenticarsi delle qualità specifiche dell'essere valle: gli innesti devono declinarsi di volta in volta, diventare congiunzioni e verbi e dare forma di racconto alle parole sparse del territorio e della strada.
I dispositivi progettuali diventano così mediazione tra dimensioni che vivono di ritmi e velocità molto diverse: da un lato il frenetico e rapido mutare dei contenuti dell'infrastruttura della mobilità, dall'altro i luoghi del radicamento, pigri e lenti nel loro trasformasi. Credo sia importante che il "come" del progetto cerchi di esprimere un carattere intermedio non solo nel suo disporsi spaziale ma anche nella sua dimensione tempo.
Il tema dell'elemento di contenimento che ridisegna il suolo e controlla le acque è presente con insistenza nel Canale e mi ha suggerito di dare forma al ritmo evolutivo lentamente veloce degli innesti progettuali con bordi modulari non mobili ma modificabili in un breve periodo di tempo e riempimenti e tamponamenti facilmente reperibili o eliminabili.

L' immagine riportata nella pagina successiva è una riduzione della tavola d'esame

500 m

PROTOTIPO 1

1] Tombe rupestri dei "Coli" o "Sbandidoni" [prima del IX sec]
2] Chiesetta e scuola del Col dei Prai [prima metà del XX sec]
3] Palestra di roccia
4] Percorso ciclabile Trento-Venezia
5] Bosco delle fontane
6] Altavia del tabacco
7] Masiere
8] Rafting, canoa, hydrospeed
9] Ex deposito tabacchi
10] Galleria d'arte Visentin
11] Museo del tabacco e Museo del recuperante
12] Scuola di rafting, canoa, hydrospeed
13] Ex opificio Fontana
14] Grotte dei fontanazzi
15] Casa sul fiume [educazione ambientale e sport d'acqua]
16] Percorso lungo il fiume
17] Chiesa ed eremo di San Giorgio [prima del XIX sec]

RIPETIZIONE di un elemento unico che si declina in maniera diversa instaurando un dialogo con il tessuto locale che incontra

Unità minima 1

Unità minima 2

Unità minima 3

Unità minima 4

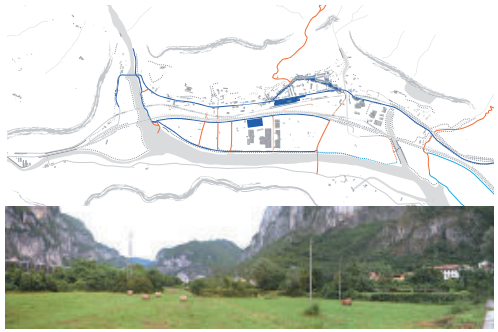
PROTOTIPO 2

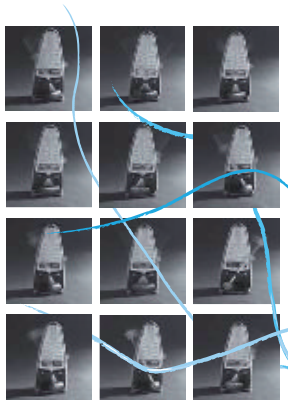




L'ex opificio Fontana

Nord





"Il filosofo dice: << Anche a Raissa, citta' triste, corre un filo invisibile che allaccia un essere vivente a un altro per un attimo e si disfa, poi torna a tendersi tra punti in movimento disegnando nuove rapide figure cosicche' a ogni secondo la città infelice contiene una città felice che nemmeno sa di esistere>> ."

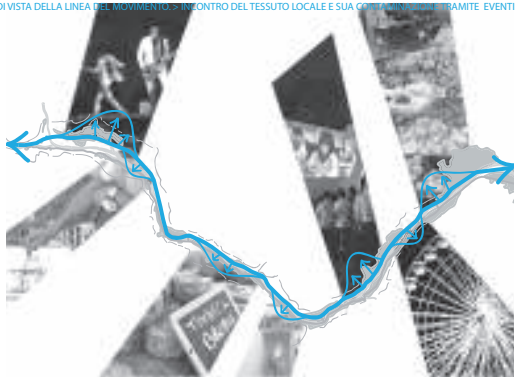
Italo Calvino, Le città invisibili



DAL PUNTO DI VISTA DEL TESSUTO LOCALE. > SINERGIA TRA LE QUALITA' DISPERSE NEL TERRITORIO

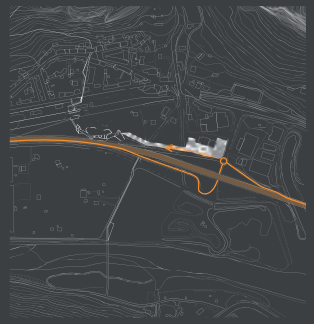


DAL PUNTO DI VISTA DELLA LINEA DEL MOVIMENTO > INCONTRO DEL TESSUTO LOCALE E SUA CONTAMINAZIONE TRAMITE EVENTI

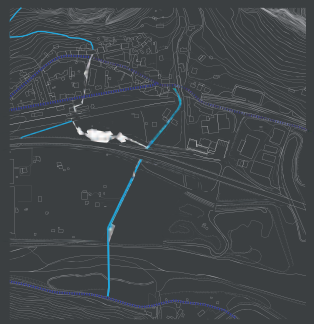


Per verificare le possibilità della dinamiche e delle forme di progetto ho concentrato la mia attenzione su due aree molto diverse tra loro.
La prima si trova nella parte più a nord della porzione di territorio considerata, laddove la valle si allarga improvvisamente dopo un lungo tratto fortemente compresso; la seconda, invece, in un punto in cui la sezione ridotta che affianca fiume, strada e ferrovia è arricchita da un elemento di interesse all'oggi svuotato di significato, quasi mimetizzato: l'ex opificio Fontana.
I due prototipi che ho ipotizzato di inserire in tali aree cercano di utilizzare lo stesso codice per costruire, integrandosi con l'esistente, racconti diversi.

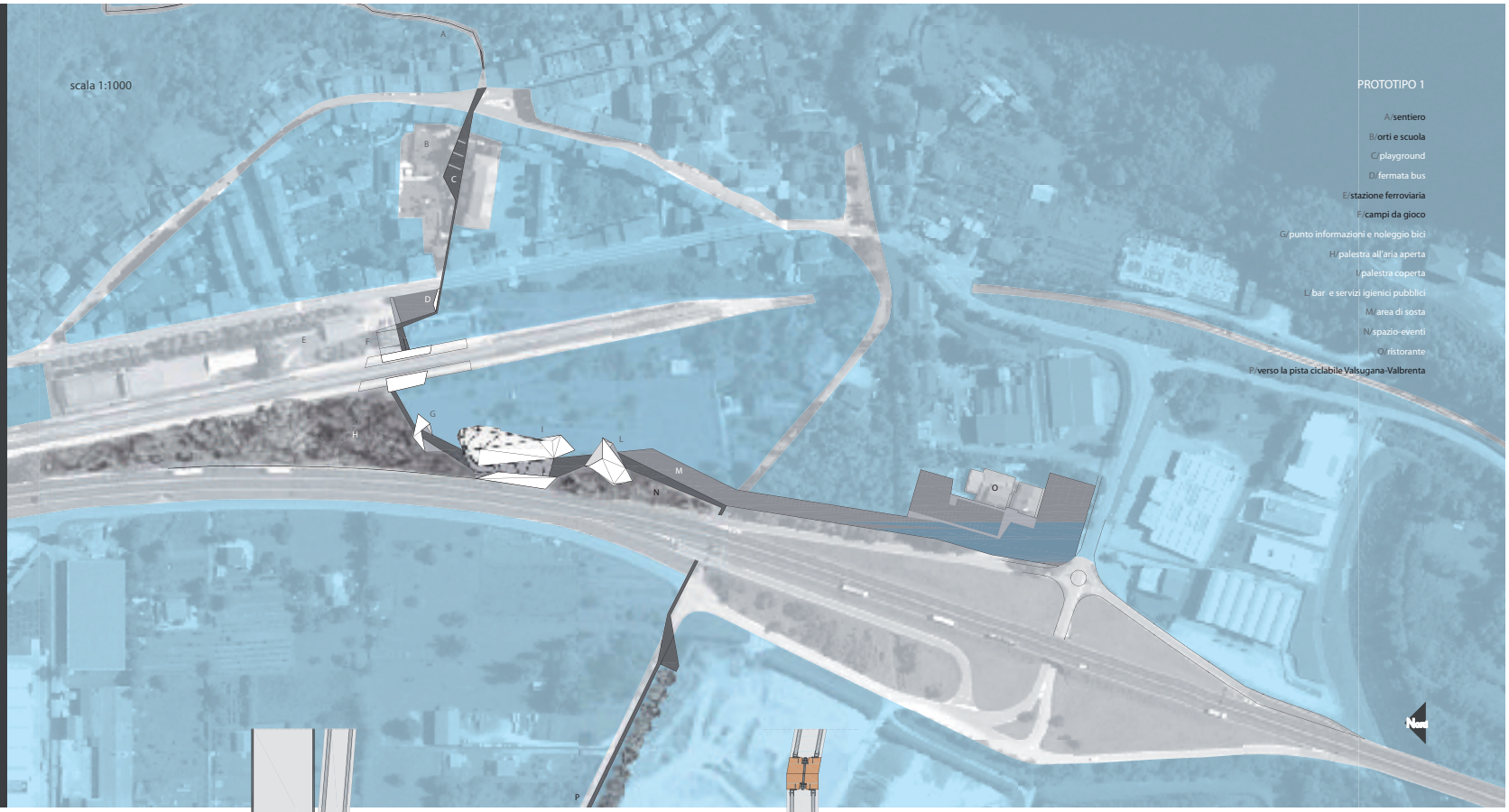
Le immagini riportate nelle pagine successive sono una riduzione delle tavole d'esame

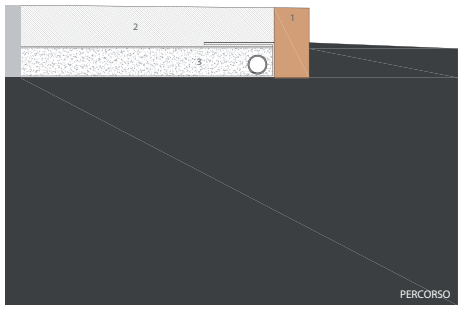


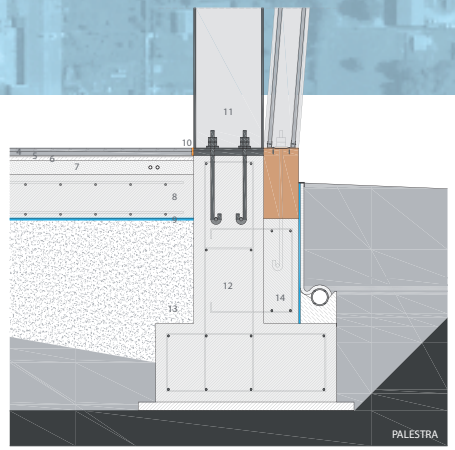
Ancoraggio al GLOBALE

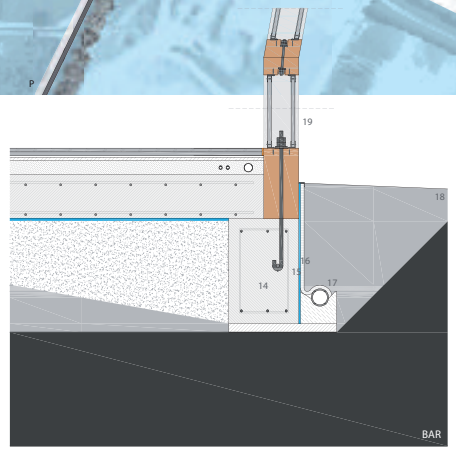


Ancoraggio al LOCALE



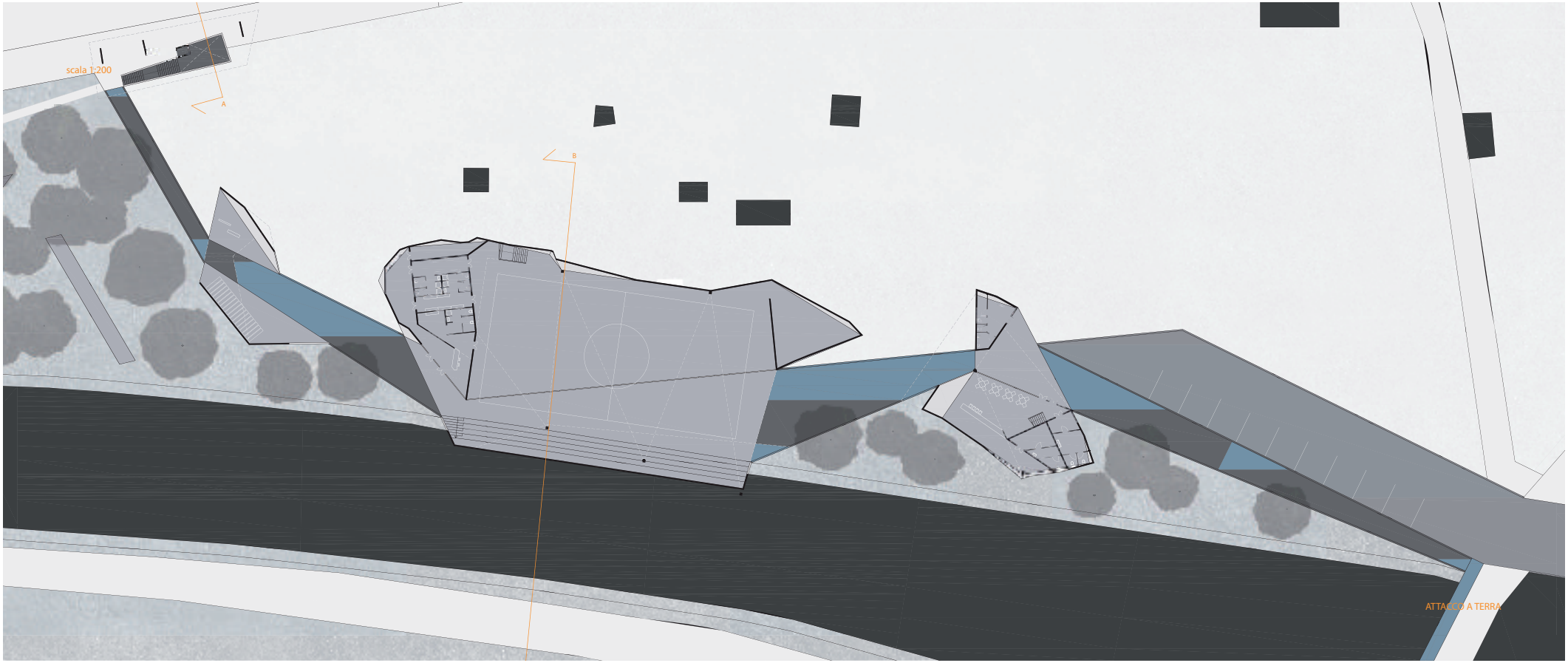


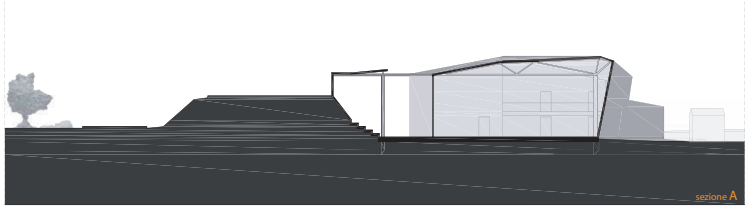




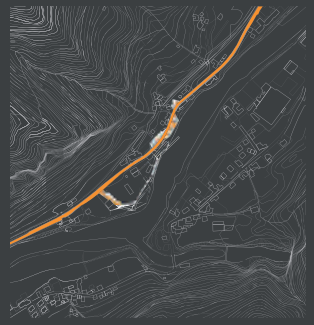
L'AGGANCIO AL SUOLO/scala 1:10

1] Elemento di contenimento, legno, sezione 20x40cm
2] Strato portante, terra battuta, 20 cm
3] Strato di drenaggio, geotessile non tessuto termosaldato e ghiaia, 20 cm
4] Strato di rivestimento e di amortizzazione acustica, listoni di legno preaccoppiati a fogli di gomma granulata, 4 cm
5] Strato di allettamento/collegamento continuo, resine sintetiche, 1 cm
6] Strato di regolarizzazione, malta cementizia a sabbiatura finissima, 2 cm
7] Strato di integrazione impiantistica e di isolamento, calcestruzzo alleggerito con argilla espansa, 8 cm
8] Strato portante, calcestruzzo armato con reti elettrosaldate 25 cm
9] Strato di impermeabilizzazione, guaina in bitume polimero elastomerico, 0,4 cm
10] Strato di scorrimento, giunto in gomma sintetica, 1 cm
11] Strato portante, pilastro in acciaio profilo HE
12] Strato portante, plinto in cemento armato
13] Strato di drenaggio, ghiaia
14] Strato portante, trave continua in cemento armato
15] Strato di impermeabilizzazione, guaina in bitume polimero elastomerico, 0,4 cm
16] Strato di drenaggio, geocomposto costituito da due geotessili non tessuti termosaldati accoppiati con una georete tridimensionale, 2 cm
17] Tubo di drenaggio in PVC
18] Terreno di riporto
19] Strato portante e di rivestimento, pannelli in lastre di policarbonato connesse tramite profilo metallico a telaio in legno

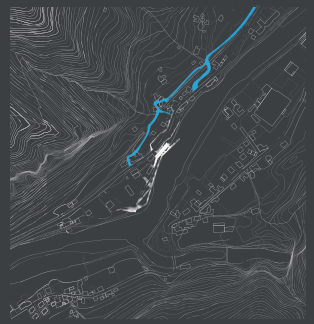

scala 1:200
A
B
ATTACCO A TERRA


sezione A


sezione B

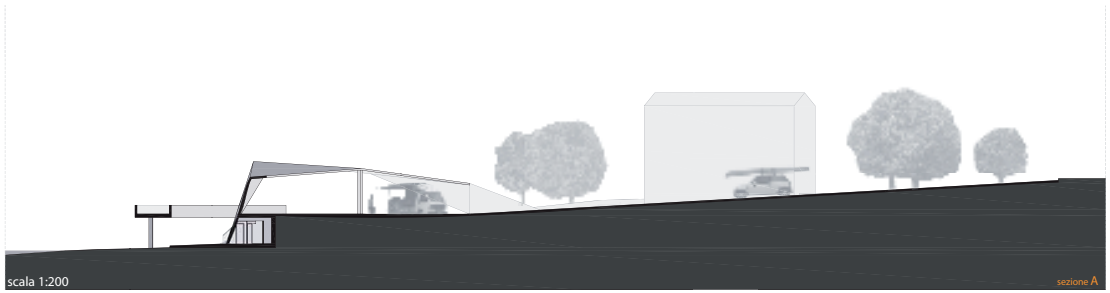


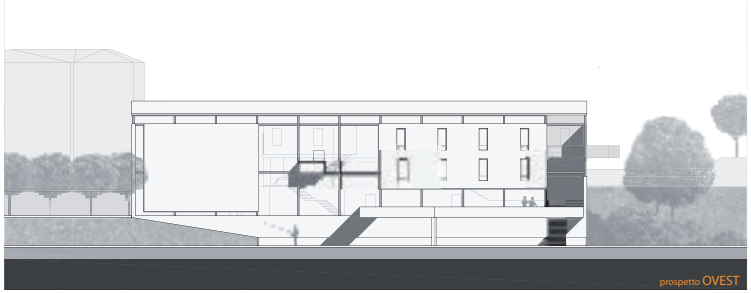
Ancoraggio al GLOBALE



Ancoraggio al LOCALE



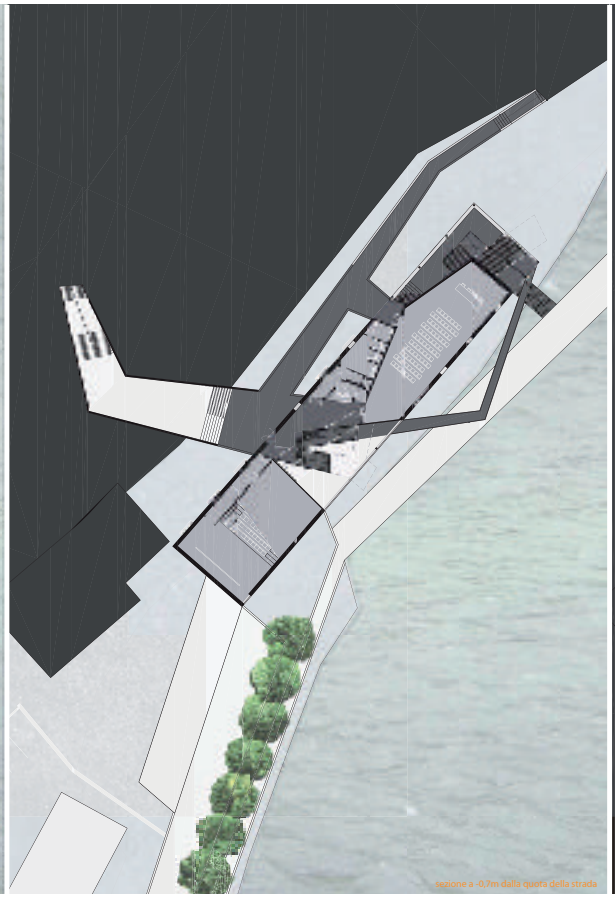




scala 1:200

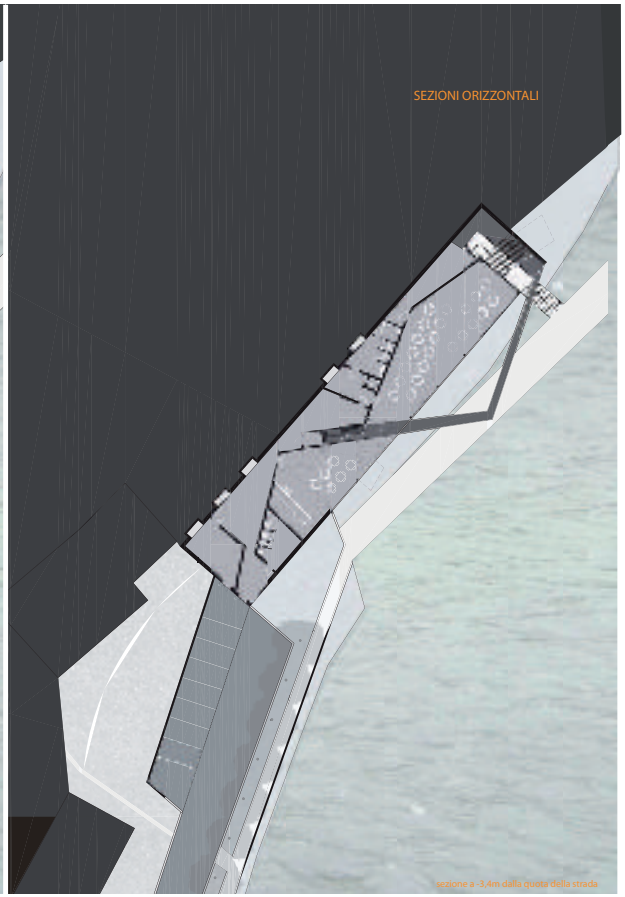


sezione a +3,5m dalla quota della strada

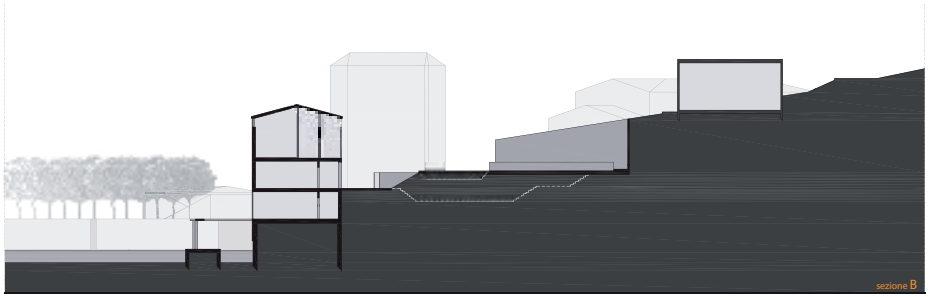


sezione a -0,7m dalla quota della strada

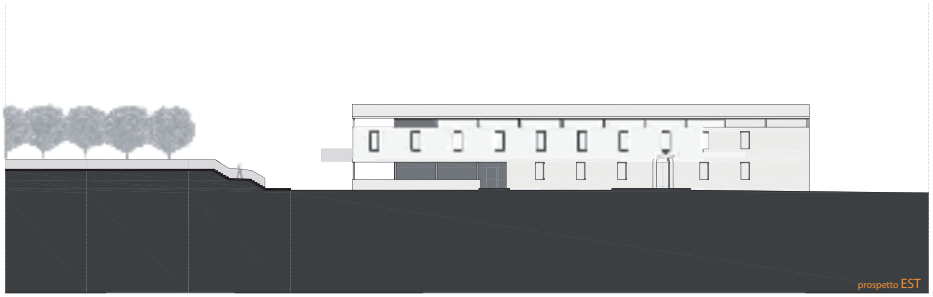
SEZIONI ORIZZONTALI



sezione a -3,4m dalla quota della strada



sezione B



prospetto EST

"Il filosofo dice: << Anche a Raissa, citta' triste, corre un filo invisibile che allaccia un essere vivente a un altro per un attimo e si disfa, poi torna a tendersi tra punti in movimento disegnando nuove rapide figure cosicche' a ogni secondo la città infelice contiene una città felice che nemmeno sa di esistere>> ".

Italo Calvino, Le città invisibili

BIBLIOGRAFIA

TESTI

AAVV, *A guide to Archigram, 1961-74 = Ein Archigram-Program,1961-74*, Academy Editions, London, 1994

Metamorph : 9° Mostra Internazionale di Architettura: la Biennale di Venezia, Marsilio, Venezia, 2004

Piano urbanistico del Trentino, Marsilio, Padova,1968

Massimo Cacciari, *La città,* Pazzini Editore, Villa Verucchio [RN], 2008

Italo Calvino, *Le città invisibili, MIlano, Mondadori, 1996*

Alberto Cecchetto, *Progetti di luoghi : paesaggi e architetture del Trentino*, CIERRE, Sommacampagna-Verona, 1998

Alberto Cecchetto, presentazione di Pippo Ciorra, Libria, Melfi (Potenza), 2000

André Corboz, *Ordine sparso : saggi sull'arte, il metodo, la citta e il territorio,* a cura di Paola Vigano, prefazione di Bernardo Secchi, Milano, Angeli, 1998

Enrico Fontanari e Domenico Patassini [a cura di], *Paesaggi Terrazzati dell'arco alpino - Esperienze di progetto*, Progetto ALPTER, Marsilio Editore, Venezia, 2008

Yona Friedman, Pro Domo, Actar, Rotterdam, Barcelona, 2006

Yona Friedman, Structures Serving the Unpredictable, Nai Publishers, Rotterdam, 1999

Paola Pellegrini e Paola Viganò [a cura di], *Comment vivre ensemble : prototypes of idiorrhythmical conglomerates and shared spaces*, Officina, Roma, 2006

Phyllis Richardson, *XS: Big Ideas, Small Buildings*, Thames&Hudson, London, 2001

Guglielmo Scaramellini e Mauro Varotto [a cura di], *Paesaggi Terrazzati dell'arco alpino - Atlante*, Progetto ALPTER, Marsilio Editore, Venezia, 2008

Frank Lloyd Wright, *La città vivente;* introduzione di Bruno Zevi, Torino, Einaudi, 1991

SITI WEB

http://www.comunitamontanadelbrenta.vi.it/
http://www.ilgiornaledivicenza.it/dossiers/Comunit%C3%A0/65/
http://www.magicoveneto.it/Valsugan/index.htm
http://www.regione.veneto.it/Ambiente+e+Territorio/Ambiente/
http://www.regione.veneto.it/Ambiente+e+Territorio/Mobilita/

http://ar-ca3.ning.com/forum/topics/pavilion-taxonomy
http://www.borgotelematico.it/borgo-colletta.asp
http://www.cadc.auburn.edu/rural-studio/
http://www.cliostraat.com/show.php?baby=180
http://www.interbreedingfield.com/
http://www.pleatfarm.com/
http://www.topotek1.de/
http://yonafriedman.blogspot.com/
http://www.youtube.com/watch?v=8GiH-ZNy6hA

Un grazie di cuore per motivi diversi ma tutti importanti per me a mamma Luigina e papà Gianni, a mio fratello Paolo, ad Adriana, a Checco e a zio Beppe.