

A08

La pubblicazione raccoglie i risultati del Workshop di Progettazione che si è tenuto a Garmsar (Tehran) nel settembre del 2016 nell'ambito degli Accordi Culturali tra il Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP, Sapienza Università di Roma, e la Facoltà di Architettura Allaodoleh Semnani di Garmsar, grazie al contributo del Dottorato di Architettura, Teorie e Progetto (coordinatore Antonino Saggio) del Dipartimento DiAP (direttore Orazio Carpenzano) e delle Facoltà di Architettura Allaodoleh Semnani e Soore (preside Hassan Osanloo).

این کتاب حاصل کارگاه طراحی برگزار شده در گرمسار و تهران در سپتامبر سال ۲۰۱۶ میلادی است که در چارچوب توافقنامه دیپارتمان طراحی و پروژه DiAP و دانشکده معماری دانشگاه علاءالدوله سمنانی گرمسار و با همکاری دانشکده های معماری دانشگاه ساپینزای رم، دانشگاه سوره تهران و دیپارتمان دکترای معماری گروه طراحی و پروژه دانشگاه ساپینزا انجام گردید.

ترجمه از آریو ناصریان



Progetti per Tehran Tajirish-Valiasr metro stations, gardens and water

responsabili scientifici:

Alessandra De Cesaris, Hassan Osanloo

docenti:

Siavash Afshar, Alessandra De Cesaris, Giorgio Di Giorgio, Laura Valeria Ferretti, Hassan Osanloo, Hoda Sadrolasharafi

phd tutors:

Ali Mohammadian, Ario Nasserian, Valerio Perna, Alessandro Zilio e Sahereh Khosravi

studenti:

Arash Azmoudeh, Maryam Badiei, Dena Bakhtiari, Alessandra Borreca, Domenico Convertini, Samira Dadashdoost, Stefano Di Biase, Marco Di Monte, Sara Faghanzadeh, Parya Fouladipannah, Martina Giardi, Elnaz Kazemi, Golar Khanezar, Mahdi Hadavand Khani, Mahdi Hajikarimi, Marjan Moghaden, Samira Omrani, Alessandro Pasquazi, Chiara Pecilli, Lavinia Pignotti, Paolo Pizzichini, Sofia Presta, Federico Quinto, Vasco Restelli, Francesca Martina Ragusa, Mostafa Rashmei, Parisa Shoeib, Alireza Taghipoor, Hoda Yazdi.

پروژه طراحی در تهران

ایستگاههای مترو تجریش و ولیعصر، باغ و آب

کمیته علمی

آساندار دچزاریس، حسن اصانلو

اساتید

سیاوش افشار، آساندار دچزاریس، جورجو دی جورجو، لائورا والریا فرتی، حسن اصانلو، هدا صدرا لاشرفی

سرپرستان گروه ها

علی محمدیان، آریو ناصریان، والریو پرنا، آساندرو زیلیو، ساحره خسروی

دانشجویان

آرش آزموده، مریم بدیعی، دنا بختیاری، آساندرو بورکا، دومنیکو کنورتینی، سمیرا داداش دوست، استفانو دی بیازی، مارکو دی مونته، سارا فغان زاده، پریا فولادی پناه، مارتینا جاردی، الناز کاظمی، گل آرا خانه زار، مهدی هداوند خانی، مهدی حاجی کریمی، مرجان مقدم، سمیرا عمرانی، آساندرو پاسکوازی، کیارا پچیلی، لاونیا پینوتی، پائولو پیتزیکینی، سوفیا پرستا، فدریکو کوئینتو، واسکو رستلی، فرانچسکا مارتینا راگوسا، مصطفی رشمئی، پریسا شعیب، علیرضا تقی پور، هدا یزدی

Vai al contenuto multimediale



Tehran Metro Stations

Public space garden and water

ایستگاه‌های متروی تهران
فضای عمومی، باغ و آب

a cura di
Alessandra De Cesaris
Hassan Osanloo





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVII
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-0662-4

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: settembre 2017

SOMMARIO

Presentazione	p. 10
Progettare a Teheran Orazio Carpenzano direttore del DiAP	
Introduzione al workshop	p. 13
Verso una nuova generazione di spazi pubblici	p. 14
Alessandra De Cesaris	
Tajirish Hassan Osanloo	p. 22
Documentazione	p. 25
I progetti	p. 39
Tajirish 1	p. 40
Tajirish 2	p. 50
Tajirish 3	p. 58
Valiasr 1	p. 68
Valiasr 2	p. 78
Valiasr 3	p. 88
Riflessioni di progetto	p. 99
Il Giardino Persiano	
Progetto contemporaneo del verde urbano in Iran	p. 100
S. Alireza Mohammadian E	
La moschea come elemento identitario della città iraniana	p. 104
Ario Nasserian	
Ricostruire lo spazio. L'infrastruttura di nuova generazione come occasione di rilancio nella città contemporanea.	p. 108
Valerio Perna	
L'evoluzione sostenibile delle infrastrutture urbane.	p. 112
Estetica e multifunzionalità come motore per lo sviluppo delle infrastrutture urbane sostenibili.	
Alessandro Zilio	
Il viaggio	p. 117
Dopo il workshop	p. 123

فهرست

مقدمه

طراحی در تهران
اورازیو کارپنزانو - مدیر دپارتمان طراحی و پروژه

معرفی کارگاه طراحی

رویکرد به نسلی نو از فضاهاى عمومى شهرى
آلساندار دچزاریس
تجریش
حسن اصانلو

مدارک فنى معرفى کارگاه

پروژه ها

تجریش ۱

تجریش ۲

تجریش ۳

ولیعصر ۱

ولیعصر ۲

ولیعصر ۳

حاشیه هاى بر مبانى نظرى پروژه

باغ ایرانى، پروژه معاصر فضاى سبز شهرى در ایران

سید علیرضا محمدیان اصفهانى

مسجد، عنصر هویت بخش شهر ایرانى

آریو ناصریان

بازتعریف فضا، نسل جدید زیرساختهاى شهرى به مثابه فرصتى برای بهبود کیفیت

فضاهای شهرى معاصر

والریو پرنا

تکامل پایدار زیر ساخت های شهرى

زیبایی و کارکردهای چند وجهی در نقش محرک اصلی برای توسعه زیر ساخت های

شهرى به شکل پایدار.

آلساندر و زیلیو

مشاهدات سفر

طراحی های حاصل از کارگاه طراحی

Progettare per Teheran

Orazio Carpenzano

direttore del Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP

Dagli accordi quadro si tracciano ponti entro cui far fluire e instradare interscambi accademici e ricerche scientifiche che vedono coinvolti docenti e studenti. In particolare per gli studenti, questi accordi rappresentano occasioni per utili esperienze all'estero, dove paesi con grandi tradizioni e meravigliose storie, vogliono affrontare il loro futuro anche attraverso un lavoro sull'architettura e sui temi della sostenibilità e della rigenerazione urbana, attingendo ai nostri saperi e alle nostre competenze. Il nostro Dipartimento da tempo, attraverso il suo gruppo per le politiche delle relazioni internazionali, promuove e coordina iniziative di scambio con molti paesi proprio con l'intento di approfondire studi architettonici e urbani in un confronto con altre culture. Ringrazio in questo caso Alessandra De Cesaris e Hassan Osanloo assieme ai tutors e agli studenti partecipanti per l'esperienza svolta che arricchisce la geografia e la qualità dei nostri scambi internazionali.

Per progettare in un contesto complesso come quello di Teheran, si devono riconoscere le sue componenti evidenti e le quantità/qualità delle relazioni tra questi. Poi, occorre pensare non per morfologismi: non basta mettere in campo sistemi formali, occorre attivare dispositivi rigenerativi dell'habitat utili innanzitutto a tenere in vita (soprattutto riconvertendo) lo spazio dove l'uomo vive e produce, innestando puntuali organismi architettonici rigenerativi che alimentando l'area geografica di un territorio sappiano farlo funzionare, rafforzando i suoi caratteri evidenti, curando le sue ferite, riscrivendo o sovrascrivendo le sue spazialità con diversi gradienti di densità.

In questo volume, attraverso un lavoro di ricerca progettuale applicata, si dimostra che il progetto, nell'orientare l'azione dell'uomo nella città, può ottenere un impatto culturale, sociale ed economico di grande rilievo che sancisce in qualche modo, quell'insieme di valori che rappresentano pienamente il patto tra civitas e urbs.

I temi, le scale e le tecniche delle proposte presentate in questa pubblicazione inducono a qualche riflessione da inserire nel grande dibattito sul destino della città contemporanea da una prospettiva per noi interessante, quella della metropoli iraniana, la cui esplosione demografica ha congestionato i suoi tracciati e la sua mobilità; ha creato un drammatico deficit di spazio pubblico che, prima di tale crescita tumultuosa, era caratterizzato da corsi d'acqua e magnifici giardini. Teheran manifesta un tale caos che ha indotto qualcuno a pensare ad una sua dislocazione dal suo attuale sedime per rifonderla altrove, piuttosto che affrontare il tema della sua trasformazione. I temi individuati nei luoghi scelti per la rigenerazione urbana aiutano a definire sistemi, relazioni e caratteri nei quali le cose si dispongono ad agire. Mi è sembrato di cogliere nelle proposte del workshop (che ora trovano l'occasione di mostrarsi in questa pubblicazione) un dato importante, e cioè che le nuove sistemazioni sono nel tra delle cose, giocano a riorganizzare vocazioni e a liberare energie; a rivelare tutto il potenziale di quel mondo urbano che deve presto trovare una via sostenibile per il suo riassetto in termini di qualità e identità potendo contare su una struttura unica, su tracce latenti, e su un dinamismo interno molto forte e sicuramente capace di innovare la sua immagine.

طراحی در تهران

اورازيو کارپنزانو - مدير دپارتمان طراحی و پروژه

از چهارچوب توافقات بين دانشگاهی ميتوان پلي برای مبادلات، تعاملات و پژوهش های آکادمیک بين دانشجویان و اساتيد فراهم آورد. اين توافقات برای دانشجویان فرصتی فراهم می آورد که تجربه ای از سرزمینهای ديگر، کشورهایی که دارای تاریخی شکوهمند و سنتهایی پرشکوه هستند به دست بیاورند. آنها می توانند در این سفرها از طریق انجام پروژه های معماری در زمینه پایداری و باززنده سازی بافتهای شهری، و با استفاده از دانش و مهارتهای خود با بخشی از آینده ای که درحرفه با آن مواجه خواهند شد روبرو گردند. دپارتمان ما از دیرباز یادداشت های تفاهم بسیاری با کشورهای مختلف امضا کرده است. بدینوسیله مايلم مراتب قدردانی خودم از آساندارا دچزاريس و حسن اصائلو به همراه دستياران و دانشجویانشان را ابراز کنم که باعث گسترش و غنا بخشیدن به تبادلات بين المللی ما شدند. برای طراحی یک پروژه در بافتی پیچیده مانند تهران، باید عناصر این بافت و پیچیدگی روابط این عناصر را به خوبی شناخت. علاوه بر این نباید تنها از نگاه مورفولوژی به مساله نگاه کرد: قرار دادن مجموعه ای از احجام در داخل بافت کافی نیست، باید تدابیری اندیشیده شود تا با ایجاد فعالیتهایی در محل به باززنده سازی فضای شهری که محل زیست و فعالیت انسان است کمک شود. استفاده مناسب از ارگانيسم های معماری در یک محدوده می تواند باعث کارکرد بهتر آن، بهبود ویژگیهای هویتی آن و التیام آسیبهایی باشد که به آن وارد شده و ماهیت فضایی آن را بازنویسی کند.

در این کتاب، نشان داده می شود که معماری توان هدایت فعالیت های روزمره انسان در شهر را داراست و ميتواند اثری عمیق در زمینه های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی داشته باشد. موضوع، رویکرد، روشها و پیشنهادات ارائه شده در این کتاب تاملاتی جالب می آفرینند که باید در بحثهایی که امروزه درباره این کلانشهر معاصر ایران در جریان است گنجانده شوند. کلانشهری که تا پیش از اینکه به دلیل انفجار جمعیت و رشد متعاقب آن و به دلیل وضعیت جغرافیاییش دچار بحران فضهای عمومی شود، شهری بود با آبراه های بسیار و باغهای شکوهمند.

تهران امروزه دچار چنان آشوبیست که ممکن است ناظر را به این صرافت بیاندازد که به جای تغییر دادن آن، شهر را از ابتدا در محلی دیگر بسازد. موضوعات پیشنهادی برای محل های انتخاب شده برای باززنده سازی شهری به تعریف کلیت، ارتباطات و کارکرد بافت کمک خواهد کرد. این کارگاه مهم بود چرا که در ساختار موجود جانمایی های جدیدی تعریف شد که با بازتعریف فضاهای موجود را باز تعریف وانرژی موجود در بافت را هدایت می کنند که به نوبه خود منجر به آزادسازی پتانسیل شهری میشود که باید هر چه زودتر مفری پایداربرای بازسازی کیفیت و هویتش بر پایه ساختار منحصر به فرد، ویژگیهای پنهان، دیناميسم نیرومند درونی و ظرفیتش برای ارائه تصویری نو از خود بیابد.

IRAN 2016



Tehran, Metro Station

Public Space, Garden and Water

Workshop di Progettazione

14 - 21 SEPTEMBER 2016

Garmsar

University of Tehran Faculty of Architecture

Sapienza Università di Roma - Dipartimento di Architettura e Progetto DIAP

University of Higher Education of Alaodole Garmsar

Sooreh University, Tehran



کارگاه کیفیت دادن به فضاهای بیرون از ایستگاه مترو

با حضور اساتید:

دکتر حامد مظاهریان، ریاست قطب علمی و فناوری دانشگاه تهران و معاون وزیر راه و شهرسازی

دکتر حسین اصطلو، رئیس دانشکده معماری سوره و موسسه آموزش عالی علاءالدوله سمنانی گرمسار

دکتر سیاوش افشار، مدیر گروه کارشناسی ارشد دانشکده معماری سوره

مهندس هدا صدرالشرقی، استاد دانشکده معماری سوره

اساتید مدعو خارجی:

پروفسور الساندرا دچزاریس Prof. arch. Alessandra De Cesaris

پروفسور جورجو دی جورجیو Prof. arch. Giorgio Di Giorgio

پروفسور لورا والریا فرتی Prof. arch. Laura Valeria Ferretti

مسئول علمی کارگاه: دکتر حسن اصطلو | پروفسور آلساندرا دچزاریس

دبیر خانه و مکان برگزاری :

گرمسار، حاجی آباد، موسسه آموزش عالی علاءالدوله سمنانی



DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA E PROGETTO
SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



Alaodole
Institute of Higher Education
of Garmsar



دانشگاه سوره
Sooreh University

۲۴ شهریور تا ۳۱ شهریور ۱۳۹۵

معرفی کارگاہ طراحی

INTRODUZIONE AL WORKSHOP

Verso una nuova generazione di spazi pubblici

alessandra de cesaris

Tehran Metro Stations. Public space garden and water, questo il titolo e il tema del workshop internazionale di progettazione che si è svolto presso l'Università Allaodoleh Semnani di Garmsar, un centinaio di chilometri ad est di Tehran, nello scorso settembre.

Se nel workshop del 2013 avevamo trattato il tema della riqualificazione di una serie di caravanserragli lungo la via della seta, questa volta l'attenzione si è spostata su un tema prettamente urbano: la ridefinizione degli accessi alle stazioni della metropolitana di Tehran. Accessi intesi non solamente dal punto di vista della distribuzione funzionale dei flussi ma come possibili nuovi spazi pubblici della città contemporanea. Un tema questo di grande attualità per molte metropoli, Tehran in particolare.

Tehran infatti è una città congestionata da un traffico estremamente caotico, una città carente di spazi pubblici, una città che, prima dell'impetuosa crescita del secolo scorso, era caratterizzata da vie d'acqua e giardini.

Public Space

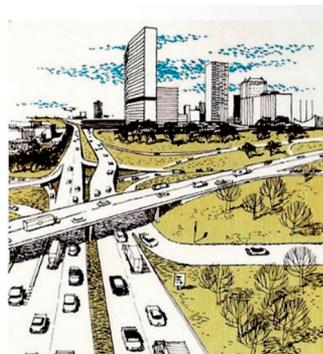
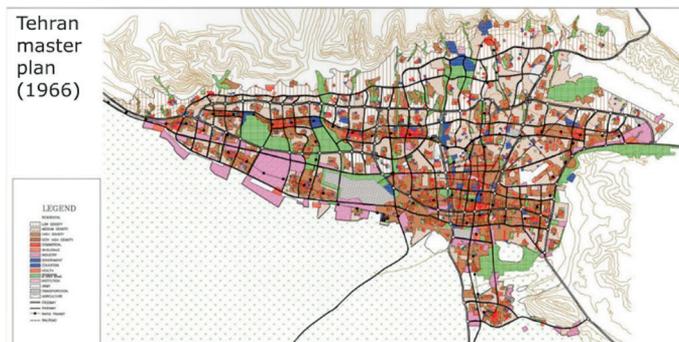
La capitale dell'Iran, che assai poco somiglia a tutte le altre città del paese, è una città che ha acquisito la sua fisionomia e il proprio assetto nella seconda metà del 900 secondo un modello urbano che assegnava un ruolo centrale all'automobile.

Oggi quell'idea di città non è più sostenibile e investire esclusivamente sui tradizionali sistemi di mobilità privata o su costosi sovrappassi, tunnel e gallerie è una strategia poco sostenibile non ulteriormente praticabile.

La questione di un trasporto pubblico e veloce è questione di cruciale importanza per Tehran una città che ha raggiunto gli 8 milioni di abitanti - che aumenta a undici milioni nelle ore del giorno - e un'estensione di più di 700 kmq.

Alla città dell'automobile privata vanno sostituite altre forme di mobilità sostenibile nelle sue varie declinazioni: eco tram, car sharing, auto e moto elettriche e, nuove linee di metropolitane.

In questo quadro le stazioni della metropolitana insieme alle discenderie per raggiungere la quota del ferro, possono configurarsi come un sistema di spazi pubblici di nuova generazione.



رویکرد به نسلی نو از فضاهای عمومی شهری آلساندار دچزاریس

این عنوان برای این کارگاه در زمانی برگزاری کارگاه طراحی بین المللی در دانشگاه علامه الدوله سمنانی در ۱۰۰ کیلومتری شرق تهران در گرمسار در ماه سپتامبر سال گذشته میلادی انتخاب شد. موضوع کارگاه طراحی بین المللی معماری سال ۲۰۱۳ بازسازی تعدادی از کاروانسراهای در امتداد جاده ابریشم بود؛ و این کارگاه طراحی جدید بر روی جنبه شهری همین مساله تمرکز شد که عبارت بود از تعریف مجدد ورودی های ایستگاه های مترو تهران. این ورودی ها از نگاه توزیع جمعیت و مسافرتها شهری و عملکردشان می توانند فضاهای عمومی مورد توجه در شهرهای معاصر باشند و چگونگی طراحی آنها مساله ای است واقعی و در رابطه ای تنگاتنگ با واقعیت های امروزی در بسیاری از کلان شهرهای جهان بخصوص تهران. تهران کلان شهری مترکم با ترافیک بسیار زیاد، شلوغ و تقریباً عاری از فضاهای عمومی است، شهری که قبل از توسعه در قرن گذشته دارای آبراه ها و باغ های بسیار بوده است.

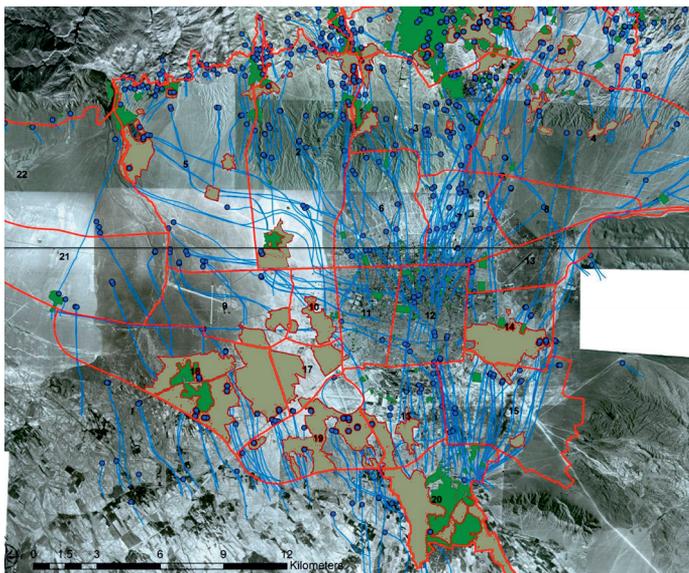
فضاهای عمومی

پایتخت ایران، بر خلاف بسیاری از شهرهای دیگر ایران هویت شهری و ساختار خود را در نیمه دوم قرن بیستم میلادی بدست آورد و مبدل گردید به شهری خودرو محور که وسایل نقلیه شخصی نقش اصلی را در آن دارند، امروزه دیگر نمیتوان به این ساختار ادامه داد و سرمایه گذاری بیشتر در سیستم های حمل و نقل سنتی و خصوصی با توسعه پل های ارتباطی تونل های زیرگذر داخل شهری نوعی استراتژی ناپایدار است و کاری از پیش نخواهد برد. با توجه به وسعت هفتصد کیلومتر مربعی و اینکه جمعیت ساکن تهران هشت میلیون نفر است که در روزها به یازده میلیون نیز می رسد، حمل و نقل عمومی سریع و با بازدهی بالا موضوعی است که از اهمیت حیاتی برای تهران برخوردار است.

این کلان شهر و ساکنان آن با وسایل حمل و نقل شخصی، باید به مدل حمل و نقل پایدار در اشکال مختلف تن در دهند؛ به مانند تراموا مدرن که سازگار با محیط زیست باشد، به اشتراک گذاری خودروها، اتوموبیل ها و موتورسیکلت های برقی و خط های جدید مترو.

در این چارچوب ایستگاههای عمومی مترو در امتداد ایستگاه های قطار و تونل های آن نسلی جدید از فضاهای عمومی محسوب خواهند شد. فرض اصلی این است که این فضاها تنها مکانی برای عبور و مرور و گذر کاربران حمل و نقل عمومی نخواهند بود بلکه می توانند به صورت بالقوه به عنوان مکانهای عمومی متعلق به شهر در نظر گرفته شوند. در این دیدگاه، باید دو مقوله "حمل و نقل" و "شهر" با در نظر گرفتن صلیبیت فیزیکی زیرساختهای حمل و نقل شهری و پیچیدگی بافت شهر در هم آمیخته شوند. با این نوع نگرش می توان در دیدگاهی سه بعدی نسبت به زمین و





L'idea di fondo è che questi luoghi vadano considerati non esclusivamente come luoghi della mobilità e dell'attraversamento veloce ma anche come luoghi della città.

Occorre dunque integrare "trasporto" e "città" sagomando la rigidità infrastruttura tecnica della complessità della città e del suo tessuto urbano.

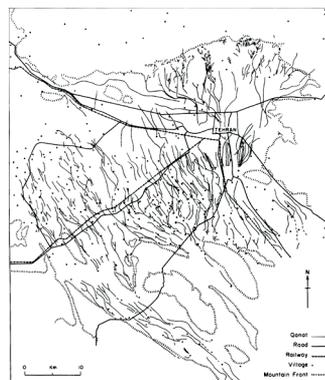
In questa visione l'articolazione e la duplicazione del suolo - in una visione tridimensionale del progetto urbano - può configurarsi come una valida e sostenibile strategia progettuale; potrà infatti farsi carico di sopperire alla carenza di aree libere nelle aree centrali, iperdense, caratterizzate da un alto valore dei suoli.

Water

Tehran è una città geneticamente impostata sulla direzione nord sud dei cinque principali corsi d'acqua che incidono il pendio sui cui si distende la città: un piano inclinato che sale da 1100 metri a sud fino a 1800 metri, limite dell'edificazione, a nord.

Oggi questa rete di vie d'acqua è poco leggibile, è stata in fatti parzialmente occultata dal layer dei 300 chilometri di autostrade realizzate, soprattutto nella zona nord, a partire dalla fine degli anni Sessanta.

Analogamente parzialmente caduta in disuso la storica rete di qanat che ha avuto un ruolo cruciale nella formazione del centro antico - e più in generale nella formazione di tutti gli insediamenti dell'altopiano iranico. A Tehran nella città storica la rete dei qanat ha definito l'orientamento della maglia stradale e la formazione del tessuto edilizio; l'acqua veniva infatti distribuita per gravità: la strada principale correva parallela quindi alla pendenza del qanat e da questa si dipartivano ad angolo retto le strade secondarie. Edward Goldsmith riporta che a Teheran la rete dei 36 qanats- alcuni dei quali realizzati più di 250 anni fa- era capace di soddisfare le necessità di una popolazione di 1 milione e mezzo di





سطح زیر آن، نوعی طراحی شهری در قالب یک استراتژی مناسب و پایدار در پیش گرفت و همزمان با توسعه خطوط حمل و نقل شهری به هدف غلبه بر کمبود فضاهای عمومی در مناطق مرکزی نیز نزدیک تر شد و هویت و ارزشی دوباره به این مناطق بخشید.



آب

تهران شهری است که از نظر جغرافیایی از شمال تا جنوب گسترده شده و دارای پنج آبراه اصلی بوده که در جایی که شهر وسعت پیدا کرده است با هم برخورد می کرده اند؛ شهریست دارای شیب زیاد در توپوگرافی و ارتفاع آن از ۱۱۰۰ متر از سطح دریا تا حد قانونی ۱۸۰۰ متر برای ساخت و ساز در بالاترین نقاط آن می رسد. امروزه آبراه های تهران تقریباً قابل تشخیص نیستند و در واقع در زیر لایه ای از بزرگ راه های داخل شهری به طول سیصد کیلومتر که از شروع سالهای هفتاد میلادی ساخته شده اند؛ ناپدید گشته اند.

برای مسیرهای قنات های شهر نیز که به شکل تاریخی و سنتی نقشی بسیار مهم و حیاتی در شکل گیری مراکز تاریخی شهری در حاشیه دشت های ایران داشته اند نیز اتفاقی مشابه رخ داده است. در تهران و در سایر شهر های تاریخی ایران قنات عامل اصلی در جهت گیری و

abitanti ma a seguito della costruzione nel 1955 dell'acquedotto proveniente dal bacino di Amir Kabir, 60 chilometri a nord-ovest della capitale, la rete dei qanats è andata in disuso .

Rimettere in regia l'acqua - elemento fortemente identitario della forma urbis - riattivare il rapporto tra vie d'acqua e spazio urbano, ritrovare un equilibrio tra la città e la montagna in relazione al complesso sistema delle acque, sono le azioni cui oggi in molti affidano un ruolo cruciale nella rigenerazione della città e con cui seppure in modo marginale ci siamo confrontati nel workshop.

Gardens

Ma Tehran era anche una città di giardini, di case ipogee circondate da giardini. Così viene descritta in numerose occasioni. Ebn-e-Houghol Moahamad Baghdadi nel 1009 ci racconta di un villaggio a nord di Rey con molti giardini e alberi da frutto. Nel 1203 Shahab-e din Yaghout Hemavi descrive Tehran come un grande villaggio con case ipogee . Gertrude Bell, alla fine dell'Ottocento scrive "La capitale stessa, avvicinandosi da occidente, presenta l'aspetto di un bosco piuttosto che di una città: non ci sono minareti, né torri, né cupole che formino un monumento visibile dall'alto, gli alberi dei suoi giardini celano gli edifici rachitici, e soltanto quando giunge sotto le mura il viaggiatore può dire: Ecco Teheran! "

I giardini irrigati dalla rete dei qanat dunque. Ancora oggi alcuni parchi e giardini sono ancora alimentati da questa rete sotterranea, invisibile, che drena l'acqua dalla catena dell'Alborz -montagna dall'enorme potenzialità idrica - e irriga ancora parti di città. Riattivare il rapporto tra qanat e giardini può costituire dunque un'operazione di rilievo soprattutto nelle aree più dense della città, una delle più inquinate del mondo.

Le aree

Individuare le aree di progetto non è stato facile. Inizialmente pensavamo di lavorare su stazioni periferiche, intese come nodi di scambio, vere e proprie porte d'ingresso alla città dai tantissimi pendolari che quotidianamente arrivano in città. Il tema è stato poi ridimensionato, riservandoci la possibilità di affrontare la questione in un prossimo workshop e ci

